

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

Projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138, sur le territoire de la municipalité de Batiscan par le ministère des Transports et de la Mobilité durable

Numéro de dossier : 3220-02-004

Liste par ministère ou organisme

No.	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire	Date	Nbre pages
1.	Ministère de la Sécurité intérieure	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie - Mauricie et Centre-du-Québec	Pierre Racine et Sylvain Gallant	2024-07-25	3
2.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction des opérations en patrimoine	Carolyne Laroche et Marie-Pier Dion	2024-08-15	3
3.	Pêches et Océans Canada	Division de la protection du poisson et de son habitat	Serge-Éric Picard	2024-07-22	3
4.	Ministère du Tourisme	Direction de l'innovation, des politiques et du tourisme durable	Jérôme Laflamme et Martine Pageau	2024-07-31	3
5.	Ministère du Conseil exécutif	Premières Nations et les Inuit / Direction des négociations et de la consultation	Alexandre Turgeon et Samuel Fiset	2024-09-03	3
6.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction générale des politiques de l'air et du suivi de l'état de l'environnement	Gabriel Soumis-Dugas et Charles Cauchon	2024-08-07	3
7.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique / Pôle d'expertise sur les impacts sociaux	Jérôme Bérubé-Gagnon et Ian Courtemanche	2024-08-19	3
8.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables	Frédéric Létourneau et Michèle Dupont-Hébert	2024-08-14	3
9.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables	Olivier Deshaies et Sonia Néron	2025-05-12	6
10.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction de la gestion de la faune de la Mauricie et du Centre-du-Québec	René Perreault et Pascale Dombrowski	2025-12-04	6
11.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction des politiques de l'atmosphère	Lalonde, Michel Gélinas et Jean-François Constant	2025-12-08	11
12.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction principale du développement de la conservation	Olivier Pfister et Marc-André Bouchard	2025-12-04	7
13.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction principale de l'expertise hydrique (DPEH)	Christian Boyaud, Jean Francoeur et Peter Stevenson	2025-12-05	5
14.	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie	Lara Ouellette-Plante, Guy Lapointe et Mélanie Plante	2025-12-04	11
15.	Environnement Canada	Direction des activités de protection de l'environnement	Audrey Lessard et Louis Breton	2025-12-02	9
16.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale de la Mauricie	Sarah Cuillerier-Serre et Patricia Lamy	2025-11-28	3

17.	Ministère des Ressources naturelles et des Forêts	Secteur du territoire et des affaires stratégiques	Martin Pelletier	2025-12-03	5
				Total des pages	87

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet

Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20

Présentation du projet : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts, actuel et futur, sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut :

1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante;

2- l'aménagement de nouvelles approches;

3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont;

4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel.

Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.

Présentation du répondant

Ministère ou organisme	Ministère de la Sécurité publique
Direction ou secteur	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie – Mauricie et Centre-du-Québec
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	04 - Mauricie
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

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

Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

À la lumière des informations disponibles, le projet nous apparaît acceptable selon notre champ de compétence.

Il est toutefois à noter que le plan des mesures d'urgence en période d'exploitation (Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile (2023) de la Direction générale de la Mauricie-Centre-du-Québec du MTMD) n'a pas fait l'objet d'une validation complète dans le cadre de la présente analyse compte tenu que ce document n'était pas joint à l'étude d'impact.

En ce qui a trait au plan préliminaire des mesures d'urgence pour la période de construction, nous n'avons pas de commentaire particulier à formuler si ce n'est qu'il serait pertinent d'ajouter le numéro à contacter auprès de la municipalité de Batiscan en cas d'urgence, ainsi

que celui du Centre des opérations gouvernementales (COG) du MSP (numéro de téléphone : 1 866 650-1666) au Tableau 12-2 Liste préliminaire des ressources externes à contacter en cas d'urgence.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Pierre Racine	Conseiller en sécurité civile		2024-07-25
Sylvain Gallant	Directeur régional		2024-07-25
Clause(s) particulière(s) :			

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

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

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

3 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis											
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.			Choisissez une réponse								
Signature(s) <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nom</th> <th>Titre</th> <th>Signature</th> <th>Date</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td>Cliquez ici pour entrer du texte.</td> <td> </td> <td>Cliquez ici pour entrer une date.</td> </tr> </tbody> </table>				Nom	Titre	Signature	Date	Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Nom	Titre	Signature	Date								
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.								

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de la Culture et des Communications
Direction ou secteur	Direction régionale de la Mauricie, de l'Estrie et du Centre-du-Québec
Avis conjoint	Direction des opérations en patrimoine
Région	04 - Mauricie
Numéro de référence	46361

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

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

Le MCC avait soulevé lors de la recevabilité l'enjeu que les travaux d'excavations pourraient avoir un impact sur le patrimoine archéologique

Un inventaire archéologique a été effectué par Truelle et Cie à l'été 2023 dans le cadre du projet. Sous le permis de recherche archéologique 23-CIET-08, l'inventaire a révélé quelques sondages positifs. Ceux-ci contenaient des artefacts des 19e et 20e siècles. Toutefois, ces artefacts se trouvaient dans des remblais modernes et n'ont donc aucune valeur archéologique. L'intervention conclut qu'il n'y a aucune contrainte archéologique pour la poursuite du projet.

Aucune intervention supplémentaire ne semble nécessaire pour ce projet.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Carolynne Laroche	Conseillère en développement culturel		2024-08-15
Marie-Pier Dion	Directrice par intérim		2024-08-15
Clause(s) particulière(s) :			

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

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.			Choisissez une réponse
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			



22 juillet 2024

Par courriel seulement

Votre réf. / Your ref.
3220-02-004

Notre réf. / Our ref.
23-HQUE-00064

Madame Isabelle Nault
Direction de l'évaluation environnementale des
projets hydriques
Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre
les changements climatiques, de la Faune et des
Parcs (MELCCFP)
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Acceptabilité de l'étude d'impact sur l'environnement – Remplacement du pont P-01559 par P-19138, route 138, rivière Batiscan, Batiscan (référence : 3220-02-004)

Madame,

La présente fait suite à votre correspondance du 8 juillet dernier demandant l'avis de Pêches et Océans Canada (MPO) relativement à l'acceptabilité environnementale du projet cité en objet. Il est à noter que le projet est en cours d'analyse par le MPO dans le cadre de son processus réglementaire en vertu de la *Loi sur les pêches* (LP) et la *Loi sur les espèces en péril* (LEP).

Par ailleurs, les commentaires suivants demeurent généraux et touchent les principaux enjeux du projet en lien avec le poisson et son habitat. Le MPO aura également des commentaires additionnels et plus détaillés à transmettre en temps opportun au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

Dans la poursuite du processus réglementaire en cours avec le Programme de Protection du poisson et de son habitat du MPO, le promoteur devra notamment s'assurer :

- de fournir les plans détaillés du nouveau pont et de ses composantes ainsi que des ouvrages temporaires;

.../2

- de fournir, pour les activités dans l'habitat du poisson à l'extérieur des périodes de faible risque, une liste de mesures d'évitement et d'atténuation spécifiques visant à éviter les répercussions au poisson et à son habitat. La section 9.6 *Programme préliminaire de protection de l'environnement* de l'étude d'impact présente une liste générale de mesures standardisées. D'autres mesures spécifiques devront être proposées par le promoteur pour les enjeux associés aux travaux en période sensible présentés à l'annexe E : *Échéancier préliminaire des travaux* de l'étude d'impact. Ces activités sont la mise en place et le retrait des ponts temporaires sur pieux, la mise en place et le retrait des jetées temporaires en enrochement et des chemins d'accès et la déconstruction des travées du pont existant;
- de préciser les méthodes ainsi que la séquence de travail pour la réalisation des travaux de construction du nouveau pont et de démolition de l'existant. La mention « Les méthodes de travail et les ouvrages temporaires demeurent de la responsabilité de l'Entrepreneur qui doit s'assurer du respect de l'ensemble des exigences des documents contractuels » présentée à la section 3.5 *Séquence envisagée des travaux* de l'étude d'impact n'est pas acceptable. Les méthodes et la séquence de travail devront être discutées et élaborées dans le cadre du processus réglementaire du MPO en collaboration avec le promoteur et son entrepreneur afin de faire l'objet d'un encadrement approprié selon les enjeux du projet;
- d'obtenir un permis LEP pour les activités de relocalisation des obovaries olivâtres (*Obovaria olivaria*) présentes dans la zone des travaux au droit des superficies empiétées dans le cadre du projet tel que mentionné à la section 10.1. *Programme préliminaire de suivi de la survie et de la croissance des mulettes déplacées* de l'étude d'impact;
- en référence à la section 11.2 *Perte, modification ou perturbation d'habitat du poisson* de l'étude d'impact, de présenter un plan compensatoire acceptable et les mesures de surveillance associées selon la *Politique sur l'application de mesures visant à compenser les effets néfastes sur le poisson et son habitat en vertu de la Loi sur les pêches*. À noter que les mesures de surveillance pourraient s'étendre sur plus de 5 ans selon la nature du plan compensatoire;
- de discuter avec le MPO du suivi des modifications hydrosédimentaires prévu à la section 10.4 *Programme préliminaire de suivi des modifications hydrosédimentaires* de l'étude d'impact. Ce suivi pourrait notamment s'étendre sur plus de 2 ans afin d'être en mesure de documenter tout changement hydrosédimentaire en lien avec les travaux prévus.

Pour toute question sur le contenu de la présente lettre, n'hésitez pas à communiquer avec madame Katrine Chalut par courriel à katrine.chalut@dfo-mpo.gc.ca. Veuillez indiquer le numéro de référence ci-dessus lorsque vous communiquez avec le personnel responsable du Programme.

Veuillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.

**Picard, Serge
Eric**

Signature numérique de
Picard, Serge Eric
Date : 2024.07.22 08:24:15
-04'00'

Serge-Éric Picard, M.Sc
Gestionnaire intérimaire
Division de la protection du poisson et de son habitat - Examens réglementaires

c.c. Caroline Durand, Chargée de projets, MELCCFP

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2022/11/04
Présentation du projet : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère du Tourisme
Direction ou secteur	Direction de l'innovation, des politiques et du tourisme durable
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative.
Numéro de référence	M49565 - Consultation sur l'acceptabilité environnementale du projet - Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté
Selon le MTO, le projet est acceptable tel que présenté : - L'ajout de voies cyclables et de trottoirs aura un impact positif; - La création d'un carrefour giratoire contribuera à la sécurité;	

- Les mesures d'atténuation concernant l'accès au camping et à la marina sont satisfaisantes.

Le MTO aurait aimé que l'initiateur du projet consulte l'association touristique régionale, Tourisme Mauricie, tel que demandé dans son avis de l'automne 2022. Cela n'a pas été fait. Le MTO a donc consulté Tourisme Mauricie qui a donné un avis positif.

Finalement, l'étude d'impact mentionne que « les périodes de chasse se déroulent à l'automne et les dates exactes sont annoncées chaque année par le ministère du Tourisme et des Loisirs ». Or, il n'existe pas de ministère du Tourisme et des Loisirs. Le ministère du Tourisme, quant à lui, n'a aucune responsabilité quant aux périodes de chasse ou de pêche.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Jérôme Laflamme	Conseiller en politiques		2024-07-26
Martine Pageau	Directrice		2024-07-31
Clause(s) particulière(s) :			

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

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse

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

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

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet

Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts, actuel et futur, sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère du Conseil exécutif
Direction ou secteur	Secrétariat aux relations avec les Premières Nations et les Inuit / Direction des négociations et de la consultation
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.		Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté	
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date

Alexandre Turgeon	Conseiller		2024-08-30
Samuel Fiset	Directeur par intérim		2024-09-03
Clause(s) particulière(s) :			

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

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

--

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse
---	-------------------------------

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

2

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

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction générale des politiques de l'air et du suivi de l'état de l'environnement
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté
Les risques associés à la génération de matières en suspension durant les travaux de construction du futur pont ainsi que durant la déconstruction du pont actuel sont pris en compte dans la section 9.3 Programme de surveillance des MES (matières en suspension) de l'Étude d'impact pour le projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138, 7007-18-FE01 / projet 154990602, Juin 2024 – 167p. Les critères de gestion présentés à la section 9.3.2 ainsi que les objectifs du programme de surveillance des MES présenté à la section 9.3.3 sont satisfaisants.	

Le programme de gestion des sols et des sédiments présentés à la section 9.4 ainsi que le programme préliminaire de gestion des sols, des sédiments et des matières granulaires résiduelles contaminés présenté à la section 9.5 proposent une gestion satisfaisante des sédiments dragués, qu'ils soient contaminés ou non.

Enfin, le programme préliminaire de protection de l'environnement présenté à la section 9.6 propose une gestion appropriée des sédiments dragués, un aménagement adéquat de l'aire d'entreposage des sédiments dragués et des mesures de contrôle suffisantes pour la gestion des eaux de ruissellement et/ou d'assèchement des sédiments dragués.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Gabriel Soumis-Dugas	Analyste		2024-08-07
Charles Cauchon	Directeur		2024-08-07
Clause(s) particulière(s) :			

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.			
<i>(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)</i>			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse
---	-------------------------------

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

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique (DGÉES) Pôle d'expertise sur les impacts sociaux (PEIS)
Avis conjoint	
Région	
Numéro de référence	

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté
• Enjeu 1 : Prise en compte des préoccupations de la population et maintien du dialogue avec le milieu Dans le cadre de l'élaboration de son étude d'impact sur l'environnement (ÉIE), l'initiateur a réalisé différentes démarches d'information et de consultation, telles que des rencontres auprès d'intervenants municipaux, d'organismes et de ministères, d'acteurs du milieu récréotouristique et de la population, ainsi que des consultations ciblées tenues auprès de parties prenantes. De plus, les résultats des consultations sur les enjeux du projet, tenues par le MELCCFP entre le 30 novembre 2022 et le 30 décembre 2022 (MELCCFP, 2023), intégrés par l'initiateur aux résultats et constats de ses propres démarches, ont permis à ce dernier de connaître, recueillir et identifier les préoccupations concrètes du milieu suscitées par son projet. L'initiateur a également tenu une consultation publique entre le 15 et le 28 janvier 2024, sur la plateforme Consultation Québec, à l'aide d'un questionnaire en ligne auquel 67 répondants, principalement locaux et régionaux, ont participé. Une capsule audiovisuelle présentant le projet y était également disponible et aurait été visionné près de 500 fois (MTDM, 2024, page 13). Ces démarches ont ainsi permis à l'initiateur de bonifier le projet en fonction des enjeux qu'il avait identifiés dans son avis de projet, mais également en intégrant et en prenant en compte les enjeux identifiés par les intervenants du milieu et la population. Notons par exemple que différents emplacements (variantes) du nouveau pont ont été présentés à divers intervenants du milieu ainsi qu'à la population, ce qui a permis à l'initiateur d'affiner la prise en compte d'enjeux supplémentaires dans la sélection d'une variante finale pour le nouveau pont, mais aussi d'ajouter des éléments à son projet à la suite de la prise en compte des préoccupations du milieu. Notamment,	

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

l'initiateur a pris l'engagement de relocaliser le calvaire Lacoursière valorisé par la communauté locale et régionale, de réutiliser certains éléments structuraux de l'ancien pont dans les nouveaux aménagements ainsi que l'installation de panneaux historiques d'information dans l'aire de repos prévue pour les cyclistes et les piétons, permettant ainsi de mettre en valeur sa dimension historique et aussi d'atténuer le « sentiment de perte chez plusieurs résidents et visiteurs » (MTMD, 2024, page 100).

Le choix de la variante retenue pour le nouveau pont nécessite des acquisitions partielles de terrains. Selon l'information présentée dans l'ÉIE, « certains questionnements et incompréhensions » ont été révélés dans le cadre du sondage réalisé en janvier 2024 (MTMD, 2024) par rapport à cet aspect du projet. Une seule résidence ferait l'objet d'une acquisition complète. Des discussions sont toujours en cours entre l'initiateur et le propriétaire de cette propriété secondaire, soit la Société de conservation des milieux humides du Québec (SCMHQ). Toujours selon l'information présentée dans l'ÉIE, ces échanges semblent constructifs et toujours en cours (MTMD, 2024, Tableau 5-1, page 54).

Également, l'initiateur entend maintenir la circulation sur l'ancien pont pendant la construction du nouveau pont. Il procéderait ainsi à la mise en place d'un chemin de dérivation, ce qui devrait contribuer à limiter à certains moments circonscrits dans le temps le recours à des fermetures complètes de la route 138 aux approches du chantier ou à des détours plus longs. Soulignons également que l'initiateur mentionne maintenir un dialogue avec l'établissement touristique de la Marina Village Batiscan et que les échanges qui se poursuivent à la suite du dépôt de l'étude d'impact semblent être de nature constructive, considérant les impacts potentiels du projet pour cet établissement.

L'initiateur compte mettre en place différentes actions de communication, détaillées dans le Plan de communication présenté au Chapitre 8 de son ÉIE aux pages 108 et 109. **Le MELCCFP recommande à l'initiateur de mettre en place l'ensemble de ces actions, qui s'inspirent des bonnes pratiques actuelles et qui, puisqu'elles sont diversifiées et complémentaires, devraient contribuer à maintenir un dialogue avec le milieu de façon transparente et à rejoindre un plus grand nombre de citoyens, notamment en phase de construction.** De plus, la mise en place par l'initiateur d'un système de traitement des plaintes, prévue pendant les phases de construction et de démantèlement (MTMD, 2024, page 126), devrait aussi contribuer à maintenir le dialogue avec le milieu et lui permettre d'apporter des correctifs rapidement lorsque nécessaire.

• Enjeux 2 & 3 : Maintien de la qualité de vie des résidents à proximité du nouveau pont et maintien de la vitalité récréotouristique du milieu

Les travaux réalisés lors de la phase de construction pourraient produire diverses nuisances normalement associées à ce type de projet (camionnage et transport, bruit, poussières, entraves à la circulation, etc.) et pourraient affecter les résidents riverains du chantier ou du secteur, les villégiateurs, les touristes et les personnes pratiquant des activités récréotouristiques ou de plein air. Afin de limiter ces nuisances, l'initiateur présente un ensemble de mesures d'atténuation qui devraient permettre une conciliation des usages du territoire (MTMD, 2024, section 6.3.5) à l'intérieur de la zone de projet et une atténuation des impacts sur la qualité de vie pour les résidents et les usagers de la route 138 notamment. Ces mesures sont entre autres : le maintien de la circulation sur le pont actuel pendant les travaux et à l'aide d'un chemin de déviation, la disponibilité de l'information sur les étapes du chantier via des bulletins d'infotravaux, l'application des mesures d'atténuation standards prévues dans le plan de protection de l'environnement, la mise en place du programme de gestion du bruit conforme aux pratiques du MTMD, etc. (MTMD, 2024, Tableau 5-1, page 54). La mise sur pied d'un système de traitement des plaintes devrait également contribuer à permettre aux citoyens de signaler toute problématique en lien avec le chantier en phase de construction et à atténuer les nuisances liées à celui-ci.

L'initiateur semble avoir adopté une attitude de transparence dans la présentation des impacts sur la pratique d'activités récréotouristiques dans les environs du chantier (accès au plan d'eau, navigation sur la rivière, pêche, etc.) et qui pourrait se trouver limitée pendant certains travaux. Cependant, le nouveau pont et ses aménagements, bonifiés pendant l'élaboration de l'ÉIE à la suite des discussions avec la population et le milieu, devraient favoriser un meilleur accès au plan d'eau de la rivière Batiscan, via l'aménagement prévu d'un stationnement et d'un sentier d'accès public à la rivière pour les utilisateurs d'embarcations personnelles légères (kayaks, planches à pagaie, etc.). Les piétons et cyclistes pourront également se déplacer de manière plus fluide et sécuritaire sur le nouveau pont et ses approches, ce qui pourrait constituer une amélioration par rapport à la circulation de ces usagers sur le pont actuel.

En phase d'exploitation, le réaménagement des approches du pont aura toutefois certaines conséquences pour les résidences du secteur. Ainsi, certaines résidences autrefois situées aux abords de la 138 ne se trouveront plus sur celle-ci qui passera légèrement plus au sud, devant d'autres résidences qui elles n'étaient pas directement situées sur la 138 auparavant. Par conséquent, certains résidents pourraient voir une certaine amélioration de leur qualité de vie, en ne se trouvant désormais plus directement adjacents à la route 138, alors que d'autres résidents vivraient la situation inverse.

Conclusion

L'initiateur a démontré, tel que nous l'avions recommandé dans notre avis portant sur les enjeux du projet et tel que demandé dans la Directive (MELCCFP, 2022), comment il a pris en considération les préoccupations de la population et des parties prenantes dans l'élaboration de son projet, et comment il compte maintenir un dialogue avec ceux-ci après le dépôt de l'ÉIE ainsi que lors des phases de construction et d'exploitation, ce qui devrait favoriser une meilleure intégration du projet dans le milieu et limiter les nuisances liées à la phase de construction du projet.

Références :

MELCCFP. (2022). *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement du projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138 par le ministère des Transports et de la Mobilité durable*. Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). 14 novembre 2024.

MELCCFP. (2023). *Rapport des observations et des enjeux soumis dans le cadre des consultations publique et interministérielle – Projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138 par le ministère des Transports et de la Mobilité durable*. Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). 27 janvier 2023.

MTMD. (2024). *Étude d'impact sur l'environnement – Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan*. Ministère des Transports et de la M3obilité durable (MTMD). Juin 2024.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Jérôme Bérubé-Gagnon, M. Sc., M.A.	Conseiller en évaluation des impacts sociaux		2024-08-19
Ian Courtemanche	Directeur général de l'évaluation environnementale et stratégique		2024-08-19

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

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

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Choisissez une réponse

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet

Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20

Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut :

1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante;

2- l'aménagement de nouvelles approches;

3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont;

4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel.

Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.

Présentation du répondant

Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

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

Espèces floristiques exotiques envahissantes :

L'initiateur du projet est bien au fait des enjeux associés aux EFEE, puisqu'il mentionne à la page 122 :

« Au total, dix espèces floristiques exotiques envahissantes ont été observées dans la zone d'étude (alpiste roseau, consoude officinale, érable à Giguère, érable de Norvège, hydrocharide grenouillette, iris faux-acore, renouée du Japon, roseau commun, salicaire commune, saponaire officinale). Quatre d'entre elles sont considérées comme étant prioritaires, soit l'érable de Norvège (Acer platanoides), l'hydrocharide grenouillette (Hydrocharis morsus-ranae), la renouée du Japon (Reynoutria japonica) et le roseau commun (Phragmites australis ssp. australis) (annexe K) ».

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

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

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.	Choisissez une réponse
---	-------------------------------

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1

Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable au nouveau	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes
1) Réalisation d'inventaires complémentaires visant les espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFLMVS) CONSTATS : -La méthodologie utilisée par l'initiateur pour planifier et réaliser les inventaires floristiques visant la recherche des EFLMVS n'est pas conforme aux pratiques actuellement recommandées par le MELCCFP (Gouvernement du Québec, (2022, 2023)). Notamment, l'initiateur n'a pas utilisé l'outil Potentiel (CDPNQ, 2024a) dans sa démarche d'évaluation des EFLMVS potentielles de la zone d'étude. Également, l'initiateur n'a pas produit de liste globale des EFLMVS potentielles de la zone d'étude en fonction des habitats présents, tout comme il n'a pas réalisé de cartographie des habitats	

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

potentiels, dans la zone d'étude, pour ces mêmes EFLMVS. Finalement, l'initiateur n'a pas réalisé d'inventaires floristiques conformes aux recommandations du MELCCFP (c'est-à-dire des inventaires systématiques, par balayage, durant les bonnes périodes phénologiques, dans les habitats potentiels précartographiés et ceux qui seraient observés de manière fortuite au terrain) (Gouvernement du Québec (2022, 2023)).

-Voici des citations décrivant la méthodologie retenue par l'initiateur pour la composante EFLMVS:

« La zone d'étude utilisée pour l'inventaire des communautés végétales terrestre, les espèces végétales exotiques envahissantes (EVEE) et les espèces à statut précaire sont la même que celle utilisée pour les milieux humides, c'est-à-dire 250 m en amont et à environ 750 m en aval du pont (carte 1, annexe A). » (page 25, annexe K).

« Dans un premier temps, la carte des occurrences des espèces en situation précaire du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ, 2023) a été consultée préalablement aux inventaires pour vérifier le potentiel de présence ou l'absence de telles espèces dans la zone d'étude ainsi que dans un rayon de 8 km.

La carte interactive de l'habitat essentiel des espèces en péril au Canada a aussi été consultée (gouvernement du Canada, 2022).

Dans le cadre du présent mandat, les espèces floristiques désignées menacées, désignées vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EMVS) ont été inventoriées en période printanière et estivale soit le 24 mai 2023 ainsi que les 14 et 15 août 2023. Lors de ces visites au terrain, toute observation d'espèce à statut particulier a été notée et relevée. » (page 35, annexe K).

-La méthodologie retenue par l'initiateur ne permet pas de mettre en évidence la présence potentielle de certaines EFLMVS dans la zone d'étude. En effet, le tableau 9-1 de l'annexe K documente 8 EFLMVS répertoriées sur le site à l'étude ou dans un rayon de 8 km du site à l'étude selon le CDPNQ. Or, la Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables (DEFLMV) a réalisé l'exercice d'utiliser l'outil Potentiel (CDPNQ, 2024a) pour bâtir une liste préliminaire d'EFLMVS pouvant potentiellement être trouvées dans la zone d'étude, en fonction des types d'habitat présents et en fonction de la région administrative (Mauricie) et en obtient une liste de 37 taxons, dont 36 espèces vasculaires et une bryophyte. Une analyse du potentiel réel de présence de ces taxons dans la zone d'étude a ensuite été réalisée, basé sur les données de caractérisation des milieux naturels de l'initiateur et sur d'autres sources d'information disponibles. Il en ressort que deux taxons non mentionnés par l'initiateur présentent un potentiel de présence modéré à élevé dans la zone d'étude et que leur habitat potentiel occupe une grande superficie dans cette dernière : l'Ariséme dragon (*Arisaema dracontium*), une espèce désignée menacée au Québec et l'iris de Shreve (*Iris virginica* var. *shrevei*), une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec. Ces deux espèces poussent principalement dans les marécages arborescents situés à l'intérieur de la plaine inondable des grands cours d'eau du Québec méridional (particulièrement le long du fleuve Saint-Laurent) et parfois dans les marais du haut littoral des plans d'eau (Comité flore québécoise de FloraQuebeca, 2009; Tardif et coll., 2016). Ces deux types d'habitat sont fréquents dans la zone d'étude et notamment dans l'emprise des travaux projetés. Il est à noter qu'une occurrence de l'ariséme dragon se trouve dans un habitat similaire à environ 15km de la zone d'étude alors qu'une occurrence de l'iris de Shreve se trouve dans un habitat similaire à environ 12 km de la zone d'étude (CDPNQ, 2024b);

CONDITIONS À RESPECTER :

- L'initiateur devra réaliser, dans l'emprise des travaux permanents et temporaires du projet, un inventaire floristique estival précoce (mi-juin au début juillet dans le contexte de la zone d'étude) visant la recherche de certaines EFLMVS, soit l'ariséme dragon et l'iris de Shreve;

-Cet inventaire devra être réalisé de façon systématique (balayage) dans tous les milieux naturels non strictement aquatiques (donc à l'exception des zones d'eau libre du lit mineur de la rivière Batiscan) situés à l'intérieur de l'emprise des travaux permanents et temporaires. Bien que la zone d'inventaire ciblée ne soit pas entièrement constituée d'habitat potentiel pour l'ariséme dragon et l'iris de Shreve, sa couverture entière est exigée (à l'exception des portions décrites ci-haut) étant donné la faible superficie totale concernée et le haut niveau de risque actuellement constaté pour les EFLMVS concernées;

-La période d'inventaire estival précoce exigée correspond à une fenêtre temporelle permettant de couvrir la floraison des deux EFLMVS ciblées. Il s'agit également de la période d'inventaire recommandée pour ces deux espèces selon l'outil Potentiel (CDPNQ, 2024a). Par ailleurs, l'iris de Shreve peut s'avérer difficile à distinguer de l'iris versicolore (*Iris versicolor*) en dehors de la période de floraison et l'ariséme dragon a souvent tendance à s'affaïsser sous son propre poids au courant de l'été et devient alors plus difficile à détecter dans une végétation dense (Olivier Deshaies, obs. pers.). Il présente de surcroît une sénescence précoce des structures foliaires qui le rend plus difficilement détectable à la fin de l'été, à moins de tomber sur un spécimen sexuellement mature en fructification (Olivier Deshaies, obs. pers.);

- Un rapport d'inventaire doit être déposé au chargé de projet;

2) Atténuation des impacts aux espèces désignées menacées ou vulnérables

CONSTATS :

-Basé sur la caractérisation des milieux naturels de l'initiateur et sur les autres sources d'information disponibles, la présence potentielle de l'ariséme dragon dans la zone d'étude est essentiellement concentrée dans l'emprise des travaux temporaires;

CONDITIONS À RESPECTER :

-Si, lors des inventaires exigés au point 1), l'ariséme dragon ou toute autre espèce désignée menacée ou vulnérable est identifiée, l'initiateur doit veiller à respecter la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (LEMV). L'initiateur devra soumettre au chargé de projet les mesures qu'il entend mettre en place pour s'y conformer. L'évitement est toujours la mesure à préconiser.

3) Atténuation des impacts aux espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables

CONSTATS :

-Pour les espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, la DEFLMV recommande l'application de mesures d'atténuation, incluant l'évitement, la transplantation et/ou la plantation compensatoire. Ces recommandations sont légitimées par le fait que dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le gouvernement se réserve le droit d'exiger toute condition permettant d'assurer la protection adéquate de l'environnement ou la santé des espèces vivantes lors de l'émission d'un décret ministériel (article 31.5 paragraphe 4, LQE). Également, il est dans l'objectif de la Politique sur les espèces menacées ou vulnérables (Gouvernement du

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

Québec, 1992) de freiner ou même de renverser le processus de raréfaction des espèces susceptibles d'être ainsi désignées et ces espèces doivent faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre des projets assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (article 31.1, LQE) (Gouvernement du Québec, 1992);

-Basé sur la caractérisation des milieux naturels de l'initiateur et sur les autres sources d'information disponibles, la présence potentielle de l'iris de Shreve dans la zone d'étude est essentiellement concentrée dans l'emprise des travaux temporaires;

- En phase de pré-construction, il est prévu de couper 3 noyers cendrés matures (page 78, rapport principal);
- Le noyer cendré est une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec et désignée en voie de disparition au Canada;
- Aucune mesure d'atténuation n'est actuellement prévue pour la coupe de ces 3 arbres matures alors qu'il est prévu de transplanter 1 jeune noyer cendré (1 cm de DHP) également situé dans l'emprise des travaux projetés (page 83, rapport principal);

RECOMMANDATIONS :

-Si, lors des inventaires exigés au point 1), l'iris de Shreve ou toute autre espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable est identifiée, les plants concernés devront faire l'objet de mesures d'atténuation, incluant la transplantation et/ou la plantation compensatoire, en fonction des espèces et du contexte. L'initiateur devra soumettre au chargé de projet les mesures qu'il entend mettre en place. L'évitement est toujours la mesure à préconiser;

- Concernant spécifiquement le noyer cendré, la DEFLMV recommande qu'un minimum de 3 plants de noyers cendrés (ratio minimum de 1 :1) soient plantés dans les aires de travaux temporaires qui devront être remises en état, dans des microsites aux conditions adéquates pour la survie et la croissance de cette espèce. Les plants de noyer cendré sélectionnés devront idéalement être de calibre moyen ou gros et provenir de pépinières québécoises s'approvisionnant en semences à partir d'individus matures apparemment peu ou pas atteints par le chancre du noyer cendré;

4) Précisions concernant les paramètres recommandés pour la remise en état des lieux (végétation) :

CONSTATS :

- La remise en état des emprises déboisées est actuellement libellée comme suit :
« Remettre les surfaces déboisées temporairement le plus près possible de leur état initial :
- trois strates de végétation;
- espèces indigènes déjà présentes sur le site ou permettant un gain au niveau de la biodiversité (c.-à-d. espèce pouvant entrer en compétition avec les EVEC);
- arbres et arbustes de gros calibre. » (page 80, rapport principal)

-Les forêts feuillues situées en zone inondable dans la zone d'étude sont presque entièrement constituées de marécages arborescents et on y trouve également une péninsule d'érable à sucre (milieu terrestre) (cartes 6-3A et 6-3B, annexe A; carte 3, annexe K). Ces forêts alluviales sont associées à la végétation potentielle de l'ormaie à frêne noir (Gouvernement du Québec, 2013). Les peuplements forestiers associés à l'ormaie à frêne noir sont actuellement sujets à un grand nombre de pressions dont la portée dépasse largement les limites de la zone d'étude (pathogènes exotiques envahissants, espèces végétales exotiques envahissantes, changements climatiques etc.);

-Les peuplements associés à la végétation potentielle de l'ormaie à frêne noir sont majoritairement confinés au Québec méridional et étaient historiquement dominés par l'orme d'Amérique (*Ulmus americana*), le frêne rouge (*Fraxinus pennsylvanica*) et le frêne noir (*Fraxinus nigra*) et accompagnés d'une diversité d'autres feuillus comme l'érable argenté (*Acer saccharinum*) le micocoulier occidental (*Celtis occidentalis*), le chêne à gros fruits (*Quercus macrocarpa*), le chêne bicolore (*Quercus bicolor*), le noyer cendré, le caryer cordiforme (*Carya cordiformis*), le saule noir (*Salix nigra*) et le peuplier deltoïde (*Populus deltoides*) (Gouvernement du Québec, 2013);

-Plus largement, l'orme d'Amérique était jadis une composante majeure des forêts mésiques et humides des plaines alluviales dans tout l'est de l'Amérique du Nord (Marks, 2017). Sa dominance a été drastiquement réduite par l'arrivée de la maladie hollandaise de l'orme. En ajoutant à cela le déclin marqué des frênes (*Fraxinus* spp.) et du noyer cendré, également dû à l'introduction de pathogènes exotiques, les forêts alluviales se trouvent nettement fragilisées d'un point de vue de la diversité fonctionnelle et structurelle. Dans ce contexte, des craintes sont émises quant à la pérennité de ces écosystèmes (Marks, 2017). La réintroduction d'individus d'ormes d'Amérique présentant une certaine résistance à la maladie hollandaise de l'orme pourrait aider les populations locales résiduelles d'ormes d'Amérique à acquérir des composantes génétiques de résistance au fil du temps via la reproduction sexuée (Slavicek et Knight, 2011; Knight et coll., 2017);

RECOMMANDATIONS :

- Lors de la remise en état des lieux, la DEFLMV recommande de prévoir la plantation complémentaire d'espèces indigènes, adaptées aux conditions locales et qui permettront des gains au niveau de la biodiversité et au niveau de la résilience face aux changements globaux, mais qui ne sont pas actuellement présentes sur le site selon les relevés effectués, par exemple : caryer cordiforme, céphalanthe occidental (*Cephalanthus occidentalis*), micocoulier occidental et chêne bicolore. Cette dernière espèce est susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable au Québec, et constituerait un ajout de grand intérêt au milieu naturel de conservation volontaire superposé à la zone d'étude;

-Lors de la remise en état des lieux, la DEFLMV recommande également de prévoir la plantation de plants de gros calibre d'orme d'Amérique (*Ulmus americana*) issus de cultivars présentant une certaine résistance à la maladie hollandaise de l'orme, tels que les cultivars suivants : « Brandon », « Princeton », « Jefferson », « Valley forge », et « Prairie expedition ». Il est important de noter que les cultivars « Discovery », « Frontier », « Accolade » (Morton), « Triumph » (Morton glossy) et « New Horizon » sont des hybrides issus d'espèces d'ormes asiatiques et ne sont donc pas recommandés pour la plantation en milieu naturel;

- Considérant la présence d'un milieu naturel de conservation volontaire, il est recommandé que le choix des espèces sélectionnées pour la remise en état soit approuvé par le gestionnaire du site.

Références :

Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec, 2024A. POTENTIEL version 1.3.3 – outil listant les espèces floristiques menacées, vulnérables, susceptibles de l'être ou candidates basé sur les habitats et régions administratives sélectionnés, Gouvernement du Québec, MELCCFP, Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables

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

Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec, 2024B. Carte des occurrences d'espèces en situation précaire – carte interactive. Gouvernement du Québec, 2024. Accessible à l'adresse suivante : <https://services-mdelcc.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=2d32025cac174712a8261b7d94a45ac2>

Comité flore québécoise de FloraQuebeca, 2009. Plantes rares du Québec méridional. En collaboration avec le gouvernement du Québec. Les publications du Québec. 405 p.

-Consortium Stantec/Cima+ et ministère des Transports et de la Mobilité durable (2024). Étude d'impact sur l'environnement – Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan – Dossier : 3220-02-004. Rapport principal. Étude réalisée par Consortium Stantec/Cima+ et déposée au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

-Consortium Stantec/Cima+ et ministère des Transports et de la Mobilité durable (2024). Addenda 1 - Étude d'impact sur l'environnement – Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan – Dossier : 3220-02-004. Addenda 1. Étude réalisée par Consortium Stantec/Cima+ et déposée au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

-Consortium Stantec/Cima+ et ministère des Transports et de la Mobilité durable (2024). Annexe A (cartes 3-1 à 6-6B) - Étude d'impact sur l'environnement – Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan – Dossier : 3220-02-004. Annexe cartographique. Étude réalisée par Consortium Stantec/Cima+ et déposée au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

-Consortium Stantec/Cima+ et ministère des Transports et de la Mobilité durable (2024). Annexe K - Caractérisation de la végétation et des MHH – Étude d'impact sur l'environnement – Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan – Dossier : 3220-02-004. Étude sectorielle et annexes. Étude réalisée par Consortium Stantec/Cima+ et déposée au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs

Gouvernement du Québec, 2012. Politique québécoise sur les espèces menacées ou vulnérables, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et ministère de l'Environnement, Gouvernement du Québec, 27 pages et annexes.

Gouvernement du Québec, 2013. Le guide sylvicole du Québec – Tome 1 : Les fondements biologiques de la sylviculture. Réalisé en partenariat avec le ministère des Ressources naturelles du Québec, Les publications du Québec, Québec, 1012 pages et annexes.

Gouvernement du Québec, 2022. Inventaire d'espèces floristiques en situation précaire au Québec, Aide-mémoire. MELCCFP, Direction de la protection des espèces et des milieux naturels (DPEMN), 10 p.

Gouvernement du Québec, 2023. Complément d'information pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement - composante : espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, MELCCFP, Direction de la protection des espèces et des milieux naturels (DPEMN), 4 p.

Knight, K. S., L. M. Haugen, C. C. Pinchot, P. G. Schaberg et J. M. Slavicek, 2017. American elm (Ulmus americana) in restoration plantings: a review. In: Pinchot, Cornelia C.; Knight, Kathleen S.; Haugen, Linda M.; Flower, Charles E.; Slavicek, James M., eds. Proceedings of the American elm restoration workshop 2016; 2016 October 25-27; Lewis Center, OH. Gen. Tech. Rep. NRS-P-174. Newtown Square, PA: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Northern Research Station: 133-140.

Marks, Christian O. 2017. The ecological role of American elm (Ulmus americana L.) in floodplain forests of northeastern North America. In: Pinchot, Cornelia C.; Knight, Kathleen S.; Haugen, Linda M.; Flower, Charles E.; Slavicek, James M., eds. Proceedings of the American elm restoration workshop 2016; 2016 October 25-27; Lewis Center, OH. Gen. Tech. Rep. NRS-P-174. Newtown Square, PA: U.S. Department of Agriculture, Forest Service, Northern Research Station: 74-98.

Slavicek, J. M., et Knight, K. S. 2011. Generation of American elm trees with tolerance to dutch elm disease through controlled crosses and selection. General technical report PSW-GTR-240, USDA Forest Service, pages 342-346.

Tardif, B., B. Tremblay, G. Jolicoeur et J. Labrecque, 2016. Les plantes vasculaires en situation précaire au Québec. Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ). Gouvernement du Québec, MDDELCC, Direction de l'expertise en biodiversité, Québec, 420 p.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Olivier Deshaies	Biologiste-botaniste M.Sc.		2024-08-27
Michèle Dupont-Hébert	Directrice par interim		2024-08-27
Jean-Pierre Laniel	Directeur général		
Clause(s) particulière(s) :			

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

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

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté
• Thématiques abordées : Espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées : EFLMVS Espèces floristiques menacées ou vulnérables : EFLMV - (M) : espèce désignée menacée en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables - (V) : espèce désignée vulnérable en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables - (VR) : espèce désignée vulnérable « vulnérable à la récolte » - (S) : espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables : DEFLMV	
• Référence à l'étude d'impact : MTMD, 2025. Addenda II à l'étude d'impact sur l'environnement – Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, ministère des Transports et de la Mobilité durable, Direction régionale de la Mauricie-Centre-du-Québec, 307 pages et annexes.	
• Analyse : Après avoir pris connaissance de la réponse de l'initiateur à la question QC-22 (MTMD, 2025), la DEFLMV juge le projet acceptable concernant la composante des EFLMVS. Grâce aux informations complémentaires fournies, la DEFLMV a pu analyser en détail la couverture spatio-temporelle des habitats potentiels des EFLMVS dans l'emprise des travaux projetés et juger que celle-ci est satisfaisante. Ce constat s'applique notamment aux deux espèces ciblées par la question QC-22, soit l'arisème dragon (<i>Arisaema dracontium</i>) (M) et l'iris de Shreve (<i>Iris virginica</i> var. <i>shrevei</i>) (S). Néanmoins, la DEFLMV tient à transmettre les commentaires suivants à l'initiateur à titre d'information complémentaire pour une utilisation dans ses prochains projets : -Selon les observations de la DEFLMV sur plusieurs populations d'arisème dragon, les structures végétatives de cette espèce ne sont plus visibles à partir de la mi-septembre de façon générale. La sénescence des structures végétatives débute dès la mi-août. Seules les fructifications (à ce stade-là étendues sur le sol) demeurent visibles jusqu'au début de l'automne. Comme l'espèce prend plusieurs années à atteindre la maturité sexuelle, une bonne partie des individus d'une population donnée sont difficilement détectables en septembre. La	

période optimale d'inventaire pour l'arisème dragon est entre le début juin et le début août.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Olivier Deshaies	Biologiste-botaniste, M.Sc.		2025-05-07
Sonia Néron	Directrice		2025-05-12

Clause(s) particulière(s) :

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction de la gestion de la faune de la Mauricie et du Centre-du-Québec
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	04 - Mauricie
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet			
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.			Des renseignements essentiels sont manquants afin d'être en mesure de nous prononcer
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date

Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

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

Selon le document intitulé *Études d'impact sur l'environnement — Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan*, il est mentionné à la page 3 que « *Le projet de reconstruction d'un pont a été planifié afin de contribuer à l'atteinte des objectifs et au respect des orientations gouvernementales, en plus d'apporter des gains en matière de mobilité durable* ». Il vise la réfection du pont, mais intègre également des éléments dans le but de minimiser les impacts du projet sur l'accessibilité à la rampe de mise à l'eau de la marina de Batiscan. À cet effet, section 1 « Présentation du projet » décrit le projet de la marina. Toutefois, aucune description technique et aucune évaluation des impacts ne sont énoncées relativement aux solutions retenues visant les éléments se rattachant à la marina. À cet effet, il importe de noter que la Direction de la gestion de la faune de la Mauricie et du Centre-du-Québec (DGFa 04-17) ne trouve aucune autorisation émise en vertu de l'article 128,7 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (LCMVF) relative à la rampe de mise à l'eau utilisée aux fins de la marina de Batiscan. En raison des impacts cumulatifs potentiels de ce type d'aménagement pour la faune et ses habitats dans le secteur, la DGFa 04-17 est d'avis que le nombre de mises à l'eau publiques doit être limité au minimum requis.

2- Période des travaux dans l'habitat du poisson :

L'annexe L de l'étude d'impact, Caractérisation du poisson et de son habitat, confirme que l'on trouve en amont du projet, d'importantes frayères utilisées par l'esturgeon jaune (statut d'espèce susceptible en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (LEMV)), le doré jaune (principale espèce exploitée récréativement dans ce secteur), l'alose savoureuse (statut d'espèce vulnérable en vertu de la LEMV) et d'autres espèces et que la zone des travaux constitue un corridor de migration des reproducteurs et de dévalaison des œufs et des larves en période de reproduction printanière de ces espèces. De plus, il est aussi confirmé que le poulamon atlantique se reproduit aussi en amont de la zone des travaux en hiver, « *qui possède une faible force natatoire, est probablement l'espèce présente dans la zone d'étude (ZE) la plus susceptible d'être affectée par des changements de courant induits par la mise en place de structures semi-permanentes durant les différentes phases de démolition et de construction du pont* » et la frayère à poulamon de la rivière Batiscan « *serait la deuxième en importance au Québec après celle de la rivière Sainte-Anne* ». La seule information trouvée sur les périodes sensibles pour ces espèces dans cette annexe est que « *dix autres espèces de poissons (incluant l'alose savoureuse) utiliseraient le secteur du sanctuaire de pêche en aval du barrage de Saint-Narcisse (en amont du projet) comme site de fraie, de mai à juin lorsque les*

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

*températures sont de 13 à 19 °C». L'enjeu no 1 identifié dans l'Étude d'impact pour le projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 139 est la préservation de la qualité des habitats terrestres et aquatiques aux abords du pont de la route 138 sur la rivière Batiscan. On y fait mention d'habitats en amont de reproduction et d'alevinage pour le poulamon atlantique, l'aloise savoureuse et pour plusieurs espèces d'eau vive, soit la laquaiche argentée, les deux espèces de doré, plusieurs espèces de catostomidés et l'esturgeon jaune. L'enjeu de la libre circulation des poissons et des produits de la fraie est adressé dans l'addenda par une nouvelle carte (Carte 3-1 — Composantes du projet — Ouvrages temporaires de l'annexe A de l'étude d'impact sur l'environnement) démontrant une utilisation réduite de jetées seulement en rive et l'utilisation de ponts sur pieux au-dessus du reste de la rivière. Dans l'étude d'impact, page 81, il est mentionné que « *La probabilité d'occurrence forte et probable des impacts sur la faune et les habitats aquatiques nécessitera la mise en place de plusieurs mesures d'atténuation, soit : Respecter la période de restriction lors des périodes principales de migration pour le poisson (1^{er} avril au 1^{er} juin) pour les travaux en eau; bien que les conditions du milieu (glaces, courants, profondeurs) ne permettent pas d'éviter complètement les activités pendant la période de restriction du 1^{er} juin au 1^{er} août, les activités ont été limitées au minimum. Les quelques travaux en eau réalisés durant juin et juillet devraient être effectués durant la marée baissante et de jour. Éviter les travaux durant la marée montante et à la pénombre durant cette période* ». Enfin, il est aussi mentionné dans l'étude d'impact à la page 39 que « *L'Entrepreneur pourrait aussi opter pour le démantèlement du tablier du pont existant à partir d'un pont de glace. Cette méthode est toutefois dépendante de la météo et pourrait ne pas être réalisable si les conditions ne sont pas satisfaites pour la construction d'un pont de glace. De plus, cette méthode contraind l'Entrepreneur à travailler pendant la période limitée de l'hiver* ».*

Comme indiqué plus haut, une période de restriction pour des travaux dans l'habitat du poisson allant du 1^{er} décembre au 15 juillet avait été identifiée et communiquée au promoteur du projet dans l'Avis d'experts sur les enjeux. Cette période comprend une période de protection hivernale pendant la migration de fraie du poulamon atlantique et de dévalaison des œufs et des larves qui se produit tout au long de l'hiver ainsi que pendant la débâcle (1^{er} décembre au 30 avril), ainsi qu'une protection de la migration de fraie et de dévalaison des œufs et des larves du doré jaune (15 avril au 15 juin), de l'esturgeon jaune (15 avril au 15 juin) et de l'aloise savoureuse (1^{er} juin au 15 juillet). Veuillez indiquer pourquoi cette période n'a pas été retenue dans l'étude d'impact et ce qui justifie l'utilisation de la période du 1^{er} avril au 1^{er} juin. Veuillez aussi fournir une liste exhaustive des travaux occasionnant potentiellement un dérangement des poissons qui pourraient être autorisés entre le 1^{er} décembre et le 15 juillet avec une description des mesures considérées pour réduire au minimum les impacts sur les poissons. Finalement, veuillez nous fournir des démonstrations que l'utilisation de ponts de glace n'entravera pas la migration de fraie du poulamon atlantique, ainsi que la dévalaison des produits de la fraie de cette espèce (notamment l'effet d'un pont de glace sur l'écoulement de l'eau et les vitesses de courant.).

3- Relocalisation des mulettes :

Un autre enjeu/préoccupation soulevé lors de l'avis de consultation sur les enjeux (PA2.4 Avis d'experts sur les enjeux du projet, Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes) mentionne que « *considérant leur présence en amont et en aval du secteur des travaux projetés, ce dernier est fortement susceptible d'abriter des espèces de moules d'eau douce (mulettes) en situation de statut précaire... il faudra prévoir un inventaire de moules et possiblement la relocalisation des individus (pour certaines espèces plus précaires)... les plans d'échantillonnage et de relocalisation devront être préalablement validés par le MELCCFP (Direction de la gestion de la faune)* ». Cet élément fait partie de l'enjeu no1 de l'Étude d'impact et un programme de relocalisation préliminaire des mulettes, ainsi qu'un programme de suivi de la survie et de la croissance des mulettes déplacées font partie intégrante de l'étude d'impact comme demandé. Nous avons cependant soulevé plusieurs éléments à ajouter au programme préliminaire de relocalisation des mulettes ou à corriger :

Espèces à relocaliser : cinq espèces de moules ont été documentées lors de l'inventaire du pont 138 pour l'étude d'impact. Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) a documenté cinq autres espèces dans cette rivière et d'autres sont potentielles présentes. **La relocalisation de toutes les espèces de rang de précarité S1 à S3 (rang arrondi) est requise. De plus, pour l'ampsis cordiforme (rang de précarité S3 arrondi), le nombre de 25 est jugé insuffisant.** Voici la liste des espèces absentes de l'étude d'impact et documentées par le MELCCFP dans la rivière Batiscan :

Anodonta implicata : de l'ADNe d'anodonte du gaspareau (statut d'espèce menacée en vertu de la LEMV, S1) a été détecté dans plusieurs stations d'échantillonnage de l'eau dans la rivière Batiscan en amont du projet. Aucun échantillonnage n'a été réalisé dans la zone des travaux ou en aval. En raison de son statut d'EMVS, de la présence confirmée de l'espèce en amont du projet, ainsi que de la présence de ses poissons-hôte (le gaspareau et l'aloise savoureuse) dans la zone des travaux, une attention particulière doit être portée à cette espèce.

Alasmodonta undulata (Alasmodonte à fortes dents ; S3)

Anodontoides ferrussacianus (Anodonte cylindrique ; S3)

Strophitus undulatus (Strophite ondulé ; S3)

Lampsilis siliquoidea (S4)

Période de relocalisation : dans l'Étude d'impact p.144, il est écrit « *il est particulièrement important de procéder aux suivis lorsque la température de l'eau est supérieure à 16 °C (Mackie et coll. 2008), soit entre le début juillet et la mi-septembre dans cette région. Les effets à court terme (1 mois) ou immédiats de la relocalisation sur la survie et la croissance des moules devraient également être évalués dans la mesure du possible (selon la date de fin de relocalisation)* ».

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

au même titre que les effets à moyen terme (1 an et 2 ans). Si des effets à court terme sont observés, l'adoption de mesures d'atténuation

appropriées pourrait être nécessaire, par exemple diminuer la densité des moules dans le site de relocalisation, contrôler la prédation excessive ou déplacer les mulettes à un autre site alternatif de relocalisation », ainsi que « dans le cas où le suivi un mois après la relocalisation ne pourrait être effectué à cause d'une fin tardive de la relocalisation, le suivi après un an devrait être effectué le plus tôt possible au début de l'été. » Selon le protocole Mackie et coll. 2008 et l'emplacement des travaux, les inventaires ainsi que la relocalisation peuvent débuter entre le **début juin et la mi-juin lorsque l'eau atteint 16 °C. Les relocalisations doivent cependant être terminées 1 mois avant que l'eau n'atteigne 16 °C (entre la mi-septembre et la fin septembre)**. La relocalisation devra donc être terminée entre la mi-août et la fin août maximum et le suivi de la relocalisation peut être fait jusqu'à la mi-septembre si la température de l'eau est au-dessus de 16 °C (avec un dérangement minimum si le suivi est réalisé en septembre). **Aucune relocalisation ne sera autorisée dans un site alternatif non préalablement étudié et autorisé par le MELCCFP.**

Profondeur des habitats et des sites de relocalisation : dans l'annexe L de l'étude d'impact, on mentionne que l'ensemble de la zone d'étude est un habitat de « *l'obovarie olivâtre, qui couvre presque la totalité du littoral, à l'exception de deux fosses et des petites superficies de substrats grossiers situées dans le périmètre du pont et en amont de celui-ci* ». L'obovarie est parfois retrouvée dans des substrats grossiers de types gravier, cailloux, galets avec des blocs tout près. Elle a aussi été localisée dans des fosses de profondeur de plus de 14 mètres. **Ces habitats doivent être considérés comme des habitats de l'obovarie et être inclus dans le programme de relocalisation des mulettes.** Plusieurs obovaries récoltées lors des inventaires étaient aussi plus profondes que les profondeurs des transects de relocalisation. **Les espèces précaires et EMVS (S3 rang arrondi) à S1, doivent être relocalisées dans les mêmes profondeurs et substrats similaires.**

Temps de garde en captivité : l'objectif de la relocalisation est de collecter et de relocaliser les mulettes de manière rentable tout en garantissant un taux de survie élevé des individus relocalisés sans mettre en péril la faune résidente. Des recherches ont montré qu'il était possible d'obtenir des taux de survie plus élevés en limitant la manipulation et le temps d'émersion et en améliorant la sélection de l'habitat pour les populations relocalisées. Il est actuellement prévu que pour maximiser l'efficacité, les relocalisations seront effectuées à la fin de chaque journée, ce qui correspond à une période de garde en captivité maximale d'environ 8 heures. Cette période est jugée trop longue. **Nous demandons que des relocalisations soient minimalement effectuées 2 fois par jour, soit maximum, toutes les 4 heures et que ceci soit réalisé dans des conditions de garde en captivité optimaux.**

Finalement, des précisions au programme de relocalisation sont souhaitées. Veuillez SVP à :

- Donner des précisions détaillées sur **les conditions de garde en captivité**, durant toutes les étapes depuis la récolte jusqu'à la relocalisation (avant le traitement, durant le traitement, après le traitement, durant la période d'attente, durant le transport vers le site de relocalisation, etc.);
- Précisez **quelle zone fait l'objet du programme de relocalisation des mulettes**, est-ce l'ensemble de la zone des travaux identifié par un polygone hachuré en rouge dans la carte (Synthèse des inventaires de mulettes réalisés dans la rivière Batiscan dans le cadre de la précaractérisation de la zone des travaux et des sites potentiels de relocalisation — Annexe B de l'étude sectorielle Inventaire des mulettes et programme préliminaire de relocalisation), une zone plus étendue (exemple : l'encadré blanc de la même carte), ou une zone plus réduite (si c'est le cas, veuillez à fournir le plus de détail possible sur cette zone);
- Donner des précisions sur la **méthode pour remonter les sacs de mulettes** à la surface, le type de sac, leur capacité et le volume maximum qu'ils pourraient contenir. À noter qu'il faut éviter l'entassement des moules à toutes les étapes de la relocalisation (Mackie et coll 2008).

Ainsi, il est demandé à l'initiateur de déposer un nouveau programme de relocalisation préliminaire des mulettes bonifié comprenant une carte de la zone faisant l'objet de relocalisation, ainsi que les éléments ci-dessus et lequel devra être approuvé par la DGFa 04-17.

Cope, W. G., M. C. Hove, D. L. Waller, D. J. Hornbach, M. R. Bartsch, L. A. Cunningham, H. L. Dunn, and A. R. Kapuscinski. 2003. Evaluation of relocation of unionid mussels to in situ refugia. *Journal of Molluscan Studies* 69:27-34.

Havlik, M. E. 1997. Are unionid translocations a viable mitigation technique? The Wolf River, Wisconsin, experience, 1992 – 1995. Pages 184-195 in K. S. Cummings, A. C. Buchanan, C. A. Mayer, and T. J. Naimo, editors. *Conservation and management of freshwater mussels II: Initiatives for the future*. Proceedings of a UMRCC Symposium, 16-18 October 1995, St. Louis Missouri. Upper Mississippi River Conservation Committee, Rock Island, Illinois. 293 pp.

Peck, A. J., J. L. Harris, J. L. Farris, and A. D. Christian. 2014. Survival and horizontal movement of the freshwater mussel *Potamilus capax* (Green, 1832) following relocation within a Mississippi Delta stream system. *American Midland Naturalist* 172:76-90.

MACKIE, G., T.J. MORRIS ET D. MING. 2008. Protocole pour la détection et détournement des espèces de moules d'eau douce en péril en Ontario et des Grands Lacs. Rapport manuscrit canadien des sciences halieutiques et aquatiques 2790 : vi + 50 pages

4- Retrait des anciennes structures anthropiques :

Dans l'Étude d'impact à la page 77, il est inscrit que « *le projet inclut également le retrait de structures anthropiques, ce qui correspond à l'enlèvement des fondations des piles du pont actuel, la déconstruction des culées qu'une partie des jetées donnant un gain de 474 m²... Ces secteurs pourront constituer, après l'enlèvement de ces structures, de nouveaux habitats*

du poisson » et « de plus, des piles seront conservées dans les secteurs plus profonds de façon partielle, en gardant la base pour éviter de perturber la faune aquatique benthique ». Dans l'annexe W, Détérioration des habitats, aménagements proposés et gains d'habitats anticipés, le premier projet de compensation décrit (Batiscan-1) est celui de déconstruction des piliers du pont actuel et du pilier de palplanche. La description des interventions mentionne seulement du retrait des structures anthropiques non utilisées (pilier de palplanche et piles). Pour un projet de compensation de perte d'habitat du poisson, on recommande généralement de retirer en entier les anciennes structures anthropiques, à moins de confirmations que celles-ci procurent des habitats documentés pour la faune. Dans ce cas-ci, on fait mention que certaines piles pourraient être laissées en place pour la faune benthique sans plus de détails. Veuillez fournir de l'information additionnelle sur les piles qui seraient laissées en place (nombre, localisation, superficie, substrat, habitat procuré) ainsi que sur leur utilisation par la faune benthique. De plus, est-ce que la superficie des piles, qui seraient laissées en place, est actuellement considérée comme un gain de superficie de milieu hydrique (473 m²)?

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Émilie Paquin	Biologiste		2024-08-26
Pascale Dombrowski	Directrice de la gestion de la faune		2024-08-29
Clause(s) particulière(s) :			

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté
---	---

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

4
Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet à la suite de la réception des renseignements requis

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

L'avis du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP, Direction de la gestion de la faune de la Mauricie et du Centre-du-Québec (DGFa 04-17)) est basé sur l'ensemble des documents suivants déposés par l'initiateur : « Reponses_QC-2.pdf (Annexe F) » et l'avenue de compensation « Avenue 9 (Rue du Héron Bleu) ».

En se basant sur ces documents et en fonction de notre champ de compétence, le MELCCFP (DGFa 04-17) juge que le projet, tel que présenté, est acceptable, conditionnellement au respect des engagements ci-dessous :

1-Dans le document (Réf. : Reponses_QC-2.pdf), il n'y a aucune mention concernant l'avis de ne pas surcharger le site servant à la relocalisation des mulettes lors de leurs déplacements (site nommé SR01). Le site a déjà accueilli des mulettes relocalisées dernièrement. Le demandeur doit s'engager à ne pas surcharger le site de relocalisation des mulettes. Le demandeur doit également s'engager à effectuer une évaluation au préalable de la capacité d'accueil du site (Réf. : Mackie et al., 2008).

2-Fiche d'avenue de compensation 4 (Batiscan-4) : dans la fiche d'avenue de compensation, changer le mot « étang » pour « marais ». Le but est de favoriser les espèces de poissons à reproduction hâtive (ex. : perchaude, grand brochet) qui utilisent les sites de fraie peu profonds comme les marais. Le demandeur doit s'engager à assurer la pérennité de l'aménagement puisque le site des travaux est de propriété privée.

3-Fiche d'avenue de compensation (Batiscan-9) : cette avenue de compensation est intéressante pour les habitats fauniques du fleuve Saint-Laurent. Cependant, quelques modifications devront être apportées. Il faudrait envisager l'aménagement de prairie humide plutôt que de marais riverain, en raison des élévations et de la topographie du terrain. Le demandeur doit s'engager à assurer la pérennité de l'aménagement puisque le site des travaux est de propriété privée. Lors de la remise en état du site, le demandeur doit s'engager à réaménager le littoral des cours d'eau qui se jettent dans le fleuve Saint-Laurent afin d'éviter des pertes permanentes d'habitat du poisson et à suivre les lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques dont l'objectif sous-tendu par le principe « Aucune perte nette d'habitat faunique » est de conserver, de façon durable, les diverses composantes des habitats fauniques, et ce, tant en ce qui a trait à des superficies qu'à des caractéristiques fonctionnelles.

RÉFÉRENCES :
Mackie, G., Morris, T.J., and Ming, D. 2008. Protocole pour la détection et détournement des espèces de moules d'eau douce en péril en Ontario et des Grand Lacs. Rapport manuscrit canadien des Sciences halieutiques et aquatiques. 2790: vi +50 p.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
René Perreault	Biologiste		2025-12-04
Pascale Dombrowski	Directrice de la gestion de la faune	Pascale Dombrowski Signature numérique de Pascale Dombrowski Date : 2025.12.04 14:23:36 -05'00'	2025-12-04

Clause(s) particulière(s) :

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction des Politiques de l'atmosphère (DPA)
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	DPA - 2837

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Des renseignements essentiels sont manquants afin d'être en mesure de nous prononcer
Mise en contexte Le projet à l'analyse est le remplacement du pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138. Le présent avis porte sur l'analyse de l'acceptabilité du projet du point de vue des impacts sur le climat sonore en phase de construction et d'exploitation et se fait dans le cadre de la Procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PAÉEIE) en vertu de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (LACPI).	

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

Analyse

L'étude prédictive du climat sonore [3] analyse l'impact des émissions sonores du tracé projeté du pont de la variante 7C en phase d'exploitation. Il est à souligner que, par rapport au pont actuel, ce tracé projeté constitue un choix favorable à la diminution des immissions sonores dans le secteur au sud du pont, car celui-ci s'éloigne de la plupart des récepteurs sensibles du secteur.

Cependant, des renseignements essentiels sont manquants pour compléter l'analyse de l'acceptabilité pour le volet climat sonore. Ces renseignements sont détaillés à la Section 2 - *Demande de renseignements* du présent avis. En sommes, ceux-ci invitent l'Initiateur à :

- Fournir les valeurs L_{den} et L_{night} pour chacun des points d'évaluation et de mesures en conformité à la *Position ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* [2].
- Fournir des précisions sur la modélisation, notamment concernant le calcul de l'évolution du débit routier et des ratios de types de véhicules d'une année à l'autre, ainsi que sur l'impact sonore du giratoire.
- Fournir des précisions sur la prise en compte des récepteurs de la marina dans l'évaluation des impacts.
- Fournir des précisions sur des engagements mentionnés dans le rapport en lien avec les émissions sonores en phase de construction.
- Fournir des précisions sur son programme de suivi en phase d'exploitation.

Commentaires sur la méthodologie

- Trois points de relevé sonores sur 1h (P2, P3 et P5) sur les cinq (5) sont situés dans l'emprise du tracé projeté. Ceux-ci ne pourront donc pas être utilisés lors d'éventuel suivi acoustique pour comparer la situation initiale d'avant-projet.
- Les relevés sonores sur 24h auraient pu être utilisés pour valider et même recalculer la simulation, plutôt que d'utiliser uniquement les relevés sur une période d'une heure (P1 à P5). Rappelons que l'évaluation des impacts sonores selon la *Politique sur le bruit routier* [1] est faite sur la base des niveaux sonores $LA_{eq,24h}$. Il aurait donc été pertinent d'effectuer la validation du modèle avec celui-ci en plus de la validation pour les niveaux sonores relevés sur 1h simultanément au comptage.
- On constate que la simulation a tendance à sous-estimer les niveaux sonores par rapport au niveau mesuré. Ceci pourrait en partie être dû au nombre significatif de passages de motos, type de véhicule qui n'est pas pris en compte dans la simulation. Cette tendance n'est pas critique pour l'évaluation des impacts sonores selon les grilles de la *Politique sur le bruit routier* [1], mais mène tout de même à une possible sous-estimation des niveaux sonores du pont projeté. De manière détaillée, on constate que :
 - Pour les niveaux $LA_{eq,1h}$ présentés au Tableau 6-1 de validation du modèle, il y a une sous-estimation moyenne de 1 dB(A) (avec un maximum de 3,8 dB(A) au point Pc) de la simulation de la situation actuelle avec le débit de 2023 et les relevés de 2023. On mentionne que ce point est plus éloigné et que, conséquemment, son évaluation n'est pas critique. Néanmoins, il reste assez proche du tracé à l'étude et est dans la zone d'étude. Les niveaux d'immission sonore devraient être précis sur l'ensemble de la zone d'étude.
 - Pour les niveaux $LA_{eq,24h}$, les données fournies au rapport ne permettent pas la comparaison directe entre la simulation et les relevés sonores, car ceux-ci ne sont pas présentés pour exactement les mêmes points et les relevés de 2023 ne prennent pas en compte l'achalandage projeté en 2029 avec le pont existant. Cela étant dit, les points Pa et Pb sont respectivement très près des récepteurs R6 et R7. Pour sa part, le point Pc reste relativement proche du point R8. De plus, la comparaison des résultats de la situation entre le pont projeté de 2029 et de 2039 laisse penser qu'une augmentation de 1 à 2 dB(A) est prévue sur ces dix (10) ans pour un point donné avec un débit DJME augmentant de 2,5 % par année. Si tel est effectivement le cas, par analogie, une augmentation de 1 dB(A) des niveaux sonores entre 2023 et 2029 pour le pont actuel semble une bonne approximation. Or, cette augmentation n'explique pas totalement l'écart entre les niveaux $LA_{eq,24h}$ mesuré aux points Pb et Pc (Tableau 5-2) et les niveaux simulés du pont actuel en 2029 (Tableau 7-2) pour le point correspondant P6 et P7, soit un écart de 3 dB(A) et de 7 dB(A) respectivement. Sur la base de cette analyse, il est probable que les simulations aient aussi tendance à sous-estimer les niveaux 24h.
- L'analyse des variantes présentées à l'Annexe C « Analyse des variantes » de l'étude d'impact [4] ne prend malheureusement pas en compte le bruit comme critère.

Références

- [1] *Politique sur le bruit routier*, MTMD, Mars 1998.
- [2] *Position ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire*, MELCCFP, mars 2021.
- [3] *Étude d'impact sur l'environnement - Rapport d'étude d'impact sonore (Annexe R)*, Stantec/CIMA+, avril 2024.
- [4] *Étude d'impact sur l'environnement - Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan*, Stantec/CIMA+, juin 2024.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Xavier Mongrain-Lalonde, ing., Ph.D.	Ingénieur en acoustique environnementale		Cliquez ici pour entrer une date.
Michel Gélinas	Directeur		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

**FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET :
AVIS D'EXPERTS**

PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

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

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

- L'Initiateur est invité à fournir une prédiction du L_{den} et de L_{night} du bruit particulier pour chacun des récepteurs sensibles et des points de mesure ainsi qu'une analyse de leur acceptabilité en conformité avec la *Position ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* [2].
- Concernant le pont actuel, le rapport principal [4] mentionne ceci : « Le tablier possède une voie de circulation bidirectionnelle correspondant à une largeur totale carrossable de 5,5 m. Le pont présente des restrictions de hauteur de 4,10 m et de charge de 26 t, 42 t et 54 t ». Par ailleurs, dans les faits, son étroitesse laisse une ambiguïté sur le fait qu'il permette le trafic dans une seule direction à la fois ou s'il est réellement bidirectionnel. Le nouveau pont sera mis aux normes et aura une largeur harmonisée avec celle de la route 138. Sachant cela, il existe un risque d'une augmentation de l'achalandage causé par la mise en service du pont projeté. La proportion de véhicules lourds empruntant le pont risque également d'augmenter si les restrictions de hauteur et de charge sont assouplies. Ainsi, l'Initiateur est invité à démontrer de manière satisfaisante que les choix concernant les débits et les ratios de type de véhicule projeté tiennent compte de ces considérations. Si ce n'est pas le cas, celui-ci est invité à fournir des simulations qui en tiennent compte. Plus précisément, l'Initiateur doit, notamment :
 - Détailler l'augmentation projetée de 2,5 % du débit routier par année. Cette valeur provient-elle d'une estimation générale pour l'ensemble du réseau routier québécois ou d'une analyse fine du secteur à l'étude ? Est-ce que cette valeur est valable à la lumière des considérations exposées ?
 - Évaluer l'impact de l'harmonisation de la largeur du pont avec le gabarit de la route 138 sur le nombre de passages de véhicules lourds. Les simulations posent l'hypothèse que les ratios de type de véhicule ne changent pas d'ici l'horizon de 2039. Est-ce que cette hypothèse est valable à la lumière des considérations exposées ?
- Les relevés sonores ont été effectués pendant les vacances de la construction de l'été 2023. L'Initiateur est invité à justifier ce choix et à discuter de l'effet de celui-ci notamment sur la composition et le débit du trafic, ainsi que sur les niveaux sonores mesurés et simulés.
- L'Initiateur est invité à préciser l'impact du giratoire sur le climat sonore par rapport à d'autres solutions (intersections avec arrêts ou feu de circulation). Par ailleurs, la cartographie sonore 2-1 de l'Annexe F de l'étude sonore [3] ne permet pas d'apprécier la contribution sonore du giratoire. Celui-ci fait partie des modifications liées aux projets et son impact doit être clairement rapporté. Sa contribution doit aussi être incluse aux différents tableaux des niveaux sonores simulés du pont projeté, si ce n'est pas le cas. La modélisation du giratoire doit, par ailleurs, être représentative de la situation réelle et doit donc prendre compte les variations du bruit causées par les phases de décélération et d'accélération, si celles-ci affectent significativement les niveaux sonores et la distribution des contours isophones.
- L'Initiateur est invité à préciser si les quais de la marina au nord du pont doivent être considérés comme des zones sensibles à prendre en compte dans l'évaluation des impacts des émissions sonores. Rappelons que les marinas sont des récepteurs sensibles inclus dans la définition d'« établissement public » au sens du *Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement* (REAFIE) et que l'analyse de l'acceptabilité doit en tenir compte en accord avec la *Position ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* [2].
- La simulation des niveaux sonores a tendance à sous-estimer les niveaux mesurés. Ce constat est détaillé plus bas. Est-ce que l'Initiateur est en mesure d'ajuster sa simulation pour tenir compte des motos ou de calibrer sa modélisation en utilisant les relevés sonores et les comptages, au-delà de la simple validation ?
- Avec les données rapportées à l'étude sonore [3], il est impossible de comparer directement la situation actuelle telle que mesurée en 2023 et les données simulées, car la modélisation avant-projet est pour l'année 2029. L'Initiateur est donc invité à fournir des résultats de simulation qui sont directement comparables aux données mesurées sur 24h pour les indicateurs demandés, soit le $LA_{eq,24h}$, le L_{den} et le L_{night} . En d'autres mots, en plus des années 2029 et 2039, il est aussi invité à fournir les simulations pour l'année 2023 pour la validation de mesure sur 24h.
- Le rapport principal [4] mentionne un ratio de 4% des véhicules lourds pour le DJMA et l'étude sonore [3] mentionne un ratio de 3,3 % des véhicules lourds pour le DJME. Le DJME est typiquement supérieur au DJMA, mais dans ce cas-ci le ratio de véhicules lourds semble supérieur pour le DJMA. Considérant que l'impact sonore devrait être évalué lorsque les sources de bruit sont maximales, est-ce que l'Initiateur est en mesure de démontrer que l'utilisation du DJME constitue un cas plus critique que l'utilisation du DJMA pour les simulations ?
- L'Initiateur est invité à fournir les coordonnées géographiques des points de mesure et des images de l'environnement des microphones.
- La section 9.6.6 du rapport principal [4] mentionne que « La surveillance du bruit pendant la reconstruction du pont de Batiscan devra se conformer aux exigences du MELCCFP pour les bruits de chantier ». Est-ce que cela signifie que l'Initiateur s'engage à respecter les *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel*, autant pour la phase de construction du pont projeté que pour la déconstruction du pont actuel ?
- La section 10 « Programmes préliminaires de suivi environnemental » du rapport principal [4] ne mentionne pas de suivi du climat sonore. Étant donné que l'on constate une sous-estimation des niveaux sonores simulés ainsi que des risques de sous-estimation de l'évolution du débit de véhicules et de changement dans les ratios de types de véhicules, est-ce qu'un suivi sonore est prévu en phase d'exploitation pour ce projet ?

Références

[1] *Politique sur le bruit routier*, MTMD, Mars 1998.

[2] *Position ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire*, MELCCFP, mars 2021.

[3] *Étude d'impact sur l'environnement - Rapport d'étude d'impact sonore (Annexe R)*, Stantec/CIMA+, avril 2024.

[4] *Étude d'impact sur l'environnement - Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan*, Stantec/CIMA+, juin 2024.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Xavier Mongrain-Lalonde, ing., Ph.D.	Ingénieur en acoustique environnementale		Cliquez ici pour entrer une date.
Michel Gélinas	Directeur		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.	Des renseignements essentiels sont manquants afin d'être en mesure de nous prononcer
---	---

Le présent avis fait suite à l'avis d'expert du 22 août 2024 et aux réponses aux questions de l'initiateur, le MTMD, dans son document intitulé « Addenda II à l'étude d'impact sur l'environnement » (avril 2025).

Essentiellement, l'initiateur ne répond pas de manière satisfaisante aux demandes formulées à l'avis précédent. Des renseignements essentiels sont donc toujours manquants afin de juger de l'acceptabilité du volet du climat sonore du projet de construction du pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138.

Analyse de l'acceptabilité

Le MELCCFP effectue son analyse de l'impact sur le climat sonore selon la *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* (MELCCFP, mars 2021), ci-après nommé *Recommandation ministérielle*. Ce document est en accord avec les seuils recommandés par l'OMS, soit des niveaux annuels moyens de 53 dB(A) Lden et 45 dB(A) Lnight à partir desquels des évidences d'impact néfaste sur la santé pour la population sont observées.

L'initiateur ne fournit pas l'analyse des niveaux sonores selon Lden et le Lnight et l'évaluation de l'acceptabilité selon cette *Recommandation ministérielle* qui était demandées au précédent avis. Il justifie cela, essentiellement, par les raisons suivantes :

- La méthodologie du MTMD « *était la seule en vigueur et applicable au projet au moment de réaliser l'étude* ».
- « *Évaluer les indicateurs Lden et Lnight nécessite des données indisponibles en ce moment (données horaires des débits de circulation actuels et projetés par classe de véhicules); [...] Les mesures sonores en 2023 sont utilisées uniquement pour valider le modèle de simulation et correspondent à une situation donnée, un jour particulier. Les niveaux sonores obtenus lors de ces mesures correspondent aux caractéristiques de la circulation routière durant la période des mesures (nombres, type et vitesse et véhicules). Ces caractéristiques ne sont pas toujours représentatives des moyennes estivales utilisées dans l'évaluation des impacts sonores (DJME). Ainsi, les mesures sonores effectuées dans le cadre de cette étude ne peuvent qualifier le climat sonore pour l'année 2023.* »

Méthodologie et exigences applicables

Bien que la Directive du 14 novembre 2022 du MELCCFP pour le projet ne réfère pas explicitement à la *Recommandation ministérielle* pour l'acceptabilité du projet sur le climat sonore, cette dernière a été publiée en mars 2021, soit environ 8 mois avant la Directive. De plus, l'étude d'impact a été déposé en juin 2024, ce qui aurait laissé amplement le temps au MTMD de développer une méthodologie répondant aux exigences de la *Recommandation ministérielle*. Par ailleurs, « *cette recommandation a été préparée en prévision du nombre important de projets routiers et ferroviaires qui seront mis en œuvre dans un processus accéléré pour donner suite à l'adoption, le 11 décembre 2020, de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (LACPI)* » (*Recommandation ministérielle*, 2021), tels que celui présentement à l'étude. La DPA juge donc légitime que l'impact sonore du projet soit évalué selon cette directive.

Estimation de l'acceptabilité selon les indicateurs Lden et Lnight

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

Pour ce qui est de la représentativité des débits horaires enregistrés sur 24h par rapport aux moyennes sur un an, la DPA comprend que :

- les niveaux provenant de la modélisation avec les données DJMA/DJME soient utilisés pour l'évaluation des impacts et l'acceptabilité des niveaux sonores ;
- les mesures de 24h servent principalement à valider la modélisation ;
- les données horaires des débits et ratios de type de véhicule sur une longue durée sont souhaitables pour réduire l'incertitude sur l'indicateur Lden et du Lnight généré par la variabilité de la répartition du trafic sur chaque période de 24h.

Cela étant dit, une estimation des équivalences entre les indicateurs LAeq,24h, Lden et Lnight peut être effectuées en utilisant les relevés sonores sur 24h présentés à l'étude sonore prédictive, ainsi que sur la littérature scientifique et sur les informations à la disposition du MTMD.

Pour ce qui est de la conversion basée sur les relevées 24h, celle-ci peut être estimée à partir des données LAeq,1h de la colonne « Leq, h » de la « 2^e feuille de route » du point Rb à l'annexe D de l'étude sonore prédictive. Ce point est choisi, car il ne comporte pas d'évènement sonore à consigner, tel que les bruits de tondeuse au point Ra. Selon la définition communément acceptée et employée, notamment dans la nouvelle *Politique de gestion du bruit routier* (MTMD, 2025), on obtient les conversions suivantes : Lden = LAeq,24h + 3 dB(A) et Lnight = LAeq,24h – 6 dB(A).

Pour ce qui est des informations disponibles par le MTMD, la nouvelle *Politique de gestion du bruit routier* mentionne à la page 8 en note de bas de page l'indication suivante : « *Un niveau de 65 dBA Lden correspond généralement à un niveau de 60 à 61 dBA Leq, 24 h, selon la répartition de la circulation entre le jour, le soir et la nuit.* » Cela signifie que le niveau Lden est équivalent au LAeq,24h plus 4 à 5 dB(A). La DPA est consciente que cette conversion est plutôt présentée à titre indicatif et est variable selon le tronçon routier à l'étude. Néanmoins, celle-ci offre tout de même une estimation de la conversion LAeq,24h et Lden selon le MTMD, bien que la méthodologie employée pour obtenir cette conversion générale ne soit pas détaillée. Par ailleurs, étant donné que le MTMD effectue déjà les comptages des DJME pour le tronçon de la route 138 à l'étude, il est vraisemblable que celui-ci ait accès aux données DJME ou DJMA ventilées par heure de la journée. Le « *Document d'accompagnement de la Politique de gestion* » pourrait confirmer la méthode prévue par le MTMD pour déterminer les répartitions de débit sur 24h, une fois celui-ci publié.

Pour ce qui est de la littérature scientifique, l'étude « *Conversion between noise exposure indicators Leq24h, LDay, LEvening, LNight, Ldn and Lden: Principles and practical guidance* » (Brink et al., 2018) fournit les conversions suivantes pour la définition de Lden et Lnight (voir les définitions b) : Lden = LAeq,24h + 3,6 dB(A) et Lnight = LAeq,24h - 4,7 dB(A). Il est à noter que cette étude menée en Europe utilise généralement des données provenant d'autoroutes et de routes passantes, ce qui est susceptible de sous-estimer la différence entre les débits de jour et de soir/nuit pour les routes plus petites qui sont généralement moins utilisées de nuit, telles que la route 138. Ainsi, la conversion entre les indicateurs LAeq,24h et Lden pourrait être légèrement inférieure à 3,6 dB(A), ce qui est cohérent avec la conversion basée sur les relevés 24h du pont Batiscan. De manière similaire, la conversion entre le LAeq,24h et Lnight pourrait être légèrement inférieure à -4,7 dB(A), ce qui est aussi cohérent avec la conversion basée sur les relevés 24 h.

Ainsi, à la lumière des éléments présentés, la DPA estime que les niveaux en Lden pourraient être environ de 3 dB(A) supérieurs aux niveaux LAeq,24h modélisés à l'étude sonore prédictive et que les niveaux en Lnight pourraient être d'environ de 6 dB(A) inférieurs aux niveaux LAeq,24h. Noter qu'il s'agit de la conversion la plus permissive, parmi celles des trois mentionnés ci-dessus. Le Tableau 1 montre l'estimation de la conformité en fonction de la *Recommandation ministérielle* en utilisant ces conversions (Lden = LAeq,24h + 3 dB(A) et Lnight = LAeq,24h – 6 dB(A)). On assume que cette conversion utilisant les données du point Rb est valable pour l'ensemble des récepteurs. Ce tableau montre qu'il y a des risques élevés de dépassements pour les récepteurs R1 à R5 et R24 à R30. Notons que même si les DJMA étaient utilisés plutôt que les DJME, ce qui diminuerait les niveaux sonores d'au plus 1 dB les niveaux sonores, la conclusion générale tiendrait toujours, à savoir qu'il est probable que plusieurs récepteurs sensibles subissent un dépassement des critères d'acceptabilité de la *Recommandation ministérielle* du MELCCFP et donc des seuils recommandés par l'OMS concernant le bruit routier. Notons également que par définition le Lden doit être supérieur ou égal au LAeq,24h, ainsi un dépassement des niveaux en Lden aux récepteurs R1, R2, R4, R24 à R28 est déjà confirmé, selon les résultats de modélisation.

Tableau 1 – Estimation de la conformité des niveaux sonores par rapport à la *Recommandation ministérielle*

Récepteur	Pont existant en 2029 LAeq,24h *	Pont projeté 2039			Estimation de la conformité - pont projeté 2039 (Recommandation ministérielle du MELCCFP)		Augmentation ou dimi- nution du niveau sonore [dB(A)] ***
		LAeq,24h *	Lden **	Lnight **	Écart avec le Critère 53 dB(A) Lden [dB(A)]	Écart avec le Critère 45 dB(A) Lnight [dB(A)]	
R1	54	55	58	49	-5 (dépassement)	-4 (dépassement)	1
R2	56	57	60	51	-7 (dépassement)	-6 (dépassement)	1
R3	50	52	55	46	-2 (dépassement)	-1 (dépassement)	2
R4	53	54	57	48	-4 (dépassement)	-3 (dépassement)	1
R5	48	51	54	45	-1 (dépassement)	0 (limite)	3
R6	49	47	50	41	3 (ok)	4 (ok)	-2
R7	45	48	51	42	2 (limite)	3 (ok)	3

R8	46	40	43	34	10 (ok)	11 (ok)	-6
R9	39	38	41	32	12 (ok)	13 (ok)	-1
R10	34	35	38	29	15 (ok)	16 (ok)	1
R11	33	35	38	29	15 (ok)	16 (ok)	2
R12	34	35	38	29	15 (ok)	16 (ok)	1
R13	39	38	41	32	12 (ok)	13 (ok)	-1
R14	41	38	41	32	12 (ok)	13 (ok)	-3
R15	42	38	41	32	12 (ok)	13 (ok)	-4
R16	46	40	43	34	10 (ok)	11 (ok)	-6
R17	52	42	45	36	8 (ok)	9 (ok)	-10
R18	50	41	44	35	9 (ok)	10 (ok)	-9
R19	50	42	45	36	8 (ok)	9 (ok)	-8
R20	51	43	46	37	7 (ok)	8 (ok)	-8
R21	51	44	47	38	6 (ok)	7 (ok)	-7
R22	51	49	52	43	1 (limite)	2 (limite)	-2
R23	50	50	53	44	0 (limite)	1 (limite)	0
R24	52	54	57	48	-4 (dépassement)	-3 (dépassement)	2
R25	52	54	57	48	-4 (dépassement)	-3 (dépassement)	2
R26	54	56	59	50	-6 (dépassement)	-5 (dépassement)	2
R27	54	56	59	50	-6 (dépassement)	-5 (dépassement)	2
R28	52	54	57	48	-4 (dépassement)	-3 (dépassement)	2
R29	51	53	56	47	-3 (dépassement)	-2 (dépassement)	2
R30	50	53	56	47	-3 (dépassement)	-2 (dépassement)	3
R31	52	44	47	38	6 (ok)	7 (ok)	-8
R32	44	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
R33	40	42	45	36	8 (ok)	9 (ok)	2

**Données estimées selon la « 2^e feuille de route » du point Rb de l'Annexe D de l'étude sonore prédictive.

*** Rouge et vert correspondent respectivement à une augmentation et une réduction du niveau sonore.

Du point de vue de l'impact du projet sur le climat sonore, on observe une diminution des niveaux sonores pour les récepteurs R6, R8, R9, R13 à R22 et R31 en raison de l'éloignement du trajet par rapport à certains récepteurs sensibles au sud du pont. Le projet est donc bénéfique pour 14 des 32 récepteurs présentés, ce qui constitue 43,8 %. Cependant, la majorité des récepteurs les plus touchés (17 sur 32, soit 53,1 %) subit tout de même une augmentation des niveaux sonores à l'horizon de 10 ans.

Par ailleurs, notons que l'initiateur mentionne en R-6 que « *le principal impact sonore, qui est source de plaintes des résidents à proximité, est le bruit généré par le passage des véhicules et des camions sur caillebotis du pont actuel. Par conséquent, le remplacement du pont avec une surface pavé devrait permettre d'éliminer cette source de bruit* ». Ceci est en contradiction avec un passage de l'étude sonore prédictive qui mentionne plutôt que « *compte tenu de la faible différence du point de vue du niveau sonore global LAeq, 1h généré par le passage des véhicules sur le revêtement d'asphalte et le caillebotis, le revêtement sur le pont existant a été considéré similaire à celui des autres segments de la route 138* ». L'impact de la chaussée en caillebotis sur les niveaux sonores n'est donc pas quantifié.

Ainsi, avec l'information dont elle dispose, la DPA considère que l'impact du projet sera globalement négatif sur le climat sonore aux récepteurs critiques.

À la lumière des éléments présentés par l'initiateur et du Tableau 1 du présent avis, la DPA fait les constats suivants :

- Des dépassements confirmés des Critères pour l'indicateur Lden de la *Recommandation ministérielle* pour les récepteurs R1, R2, R4, R24 à R28 ;
- La présence d'un risque élevé de dépassements des Critères pour les indicateurs Lden et Lnight de la *Recommandation ministérielle* pour les récepteurs R1 à R5 et R24 à R30.

Cela rend le projet non acceptable dans sa forme actuelle pour le volet du climat sonore. Par ailleurs, la DPA est consciente que l'analyse fournie est basée sur une estimation de la conversion entre les indicateurs LAeq,24h, Lden et Lnight.

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

Idéalement, l'initiateur aurait dû lui-même effectué l'analyse en Lden et en Lnight, tel qu'il lui était demandé au précédent avis d'expert du 22 aout 2024. Ainsi, la DPA réitère et précise ici, la demande du précédent avis en ce sens.

Demande : L'initiateur est invité présenter l'analyse de l'acceptabilité des niveaux sonores selon la *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* (MELCCFP, 2021) et les indicateurs Lden et Lnight. Pour obtenir les conversions entre les indicateurs LAeq,24h, les Lden et les Lnight, il doit idéalement utiliser les données brutes des DJME ou des DJMA ventilés heure par heure pour le tronçon de la route 138 à l'étude. Il peut également utiliser une autre méthodologie pour l'obtention de ces conversions. Cependant, si la conversion utilisée est plus permissive que celle utilisée au présent avis, soit si les niveaux sonores en Lden et Lnight pour le pont projeté sur l'horizon 10 ans (2039) sont inférieurs à ceux du Tableau 1, la méthodologie employée devrait être dûment justifiée et détaillée et la DPA pourra retenir les niveaux du Tableau 1 si elle la juge inadéquate. Advenant que l'initiateur choisisse de ne pas présenter d'analyse détaillée en Lden et Lnight, la conversion utilisée au présent avis et les niveaux sonores en Lden et Lnight pour le pont projeté sur l'horizon 10 ans (2039) seront ceux retenus par la DPA.

Demande : L'initiateur doit proposer des mesures d'atténuation permettant l'acceptabilité du projet par rapport aux critères de la *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* (MELCCFP, 2021) en fonction des niveaux sonores en Lden et Lnight résultant de la demande précédente. En dernier recours, advenant une impossibilité d'atteindre ces critères pour l'ensemble des récepteurs, des mesures d'atténuation particulières, telles que l'isolation acoustique des bâtiments, devront être mises en place selon les termes de cette recommandation, afin de protéger le sommeil de la population concernée. La conformité des niveaux sonores en Lden et Lnight devra être confirmée lors des suivis acoustiques demandés ci-bas.

Recommandation : Étant donnée la possibilité d'une augmentation du nombre de véhicule lourd et de la vitesse dans le secteur, il est recommandé que l'initiateur mette en place des moyens de sensibilisation sur les nuisances sonores du bruit routier, par exemple concernant la réduction de l'utilisation du frein moteur ainsi que l'installation d'afficheur ou de radar de niveaux sonores et de vitesse.

Engagement en phase d'exploitation

Compte tenu des incertitudes et des hypothèses liées à l'estimation du Lden et du Lnight, à l'augmentation du ratio débit routier par année, de l'effet du giratoire ainsi que de la sous-estimation possible des niveaux sonores dans la modélisation (tel que détaillé à l'avis d'expert du 22 aout 2024), un suivi sonore est essentiel. À ce sujet, à l'Addenda II l'initiateur offre la réponse suivante (R-8) :

« *Le MTMD peut s'engager à réaliser le programme de suivi sonore en phase d'exploitation pour un an, cinq ans et dix ans après la mise en service du pont. Le rapport détaillé du programme de suivi sonore devrait être fourni par le MTMD.* »
Or, la formulation « peut s'engager » reste équivoque et ne constitue pas un engagement clair selon la DPA qui réitère et précise sa demande ici.

Demande : Afin d'évaluer correctement les impacts sur le bruit occasionné lors de la mise en service du nouveau pont, l'initiateur doit s'engager clairement à réaliser un programme de suivi du climat sonore en phase d'exploitation, minimalement aux années 1, 5 et 10 de l'exploitation du nouveau pont. Des relevés sonores sur 24h devront être réalisés dans le cadre de ce suivi. Ces relevés devront être effectués aux points de mesure utilisés à l'étude sonore prédictive, sauf si une justification satisfaisante du contraire est présentée. Le détail du programme de suivi, incluant des mesures d'atténuation à appliquer en cas de dépassement des critères d'acceptabilité de la *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* (MELCCFP, 2021), devra être présenté au plus tard lors du dépôt de la première demande d'autorisation ministérielle liée à la construction du nouveau pont.

Engagement en phase de construction

La section 9.6.6 du rapport principal mentionne que « *La surveillance du bruit pendant la reconstruction du pont de Batiscan devra se conformer aux exigences du MELCCFP pour les bruits de chantier* ».

Cependant en réponse R-7 de l'Addenda II, l'initiateur ne s'engage pas aux *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier industriel* (MELCCFP, mars 2015). Il se justifie de la manière suivante : « *ces lignes sont destinées à l'évaluation et du suivi du bruit provenant d'un chantier industriel (fixe) et non pas routier.* » L'initiateur affirme également que sa méthodologie, basée sur les indicateurs L10,30 min et Lmax, est « *mieux adaptés au type de chantier et qui permettent des temps de réaction plus courts s'il y a des plaintes et des dépassements* ».

Or, la méthodologie du MTMD et les lignes directrices du MELCCFP peuvent être considérées comme complémentaires et ces dernières sont typiquement demandées au MTMD pour des projets routiers similaires. Rappelons que ces lignes directrices prévoient des dérogations, notamment selon les termes a) à f). La DPA réitère et précise donc sa demande ici.

Demande : L'initiateur doit s'engager clairement à respecter les *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel* (MELCCFP, 2015), autant pour les phases de construction du pont projeté que pour la déconstruction du pont actuel. Il doit aussi déposer une étude sonore prédictive pour l'ensemble des scénarios critiques des phases de construction au plus tard lors du dépôt de la première demande d'autorisation ministérielle liée à la construction du nouveau pont.

Autres commentaires

Augmentation du débit routier

La réponse R-6 mentionne que « Dans l'indisponibilité d'une étude de circulation routière au moment de la réalisation de l'étude du climat sonore, un taux d'accroissement annuel du débit de circulation de 2,5 % a été utilisé comme hypothèse conservatrice », confirmant ainsi que le taux de 2,5 % n'est pas établi en fonction d'une étude fine du secteur, mais relève davantage d'une approximation.

Or, la directive reçue pas l'initiateur demande, notamment, que l'étude d'impact considère « les impacts sur le volume de trafic, y compris le trafic induit ». Cette analyse n'y est pas présentée, outre cette approximation.

Rappelons que le rapport principal de l'étude d'impact mentionne ceci : « Le tablier possède une voie de circulation bidirectionnelle correspondant à une largeur totale carrossable de 5,5 m. Le pont présente des restrictions de hauteur de 4,10 m et de charge de 26 t, 42 t et 54 t ». Par ailleurs, dans les faits, son étroitesse laisse une ambiguïté sur le fait qu'il permette le trafic dans une seule direction à la fois ou s'il est réellement bidirectionnel. En effet, la Section 4.6 de l'étude d'opportunité menée par le MTMD en 2013 présentée à l'Annexe B de l'Annexe T du volume 3 de l'étude d'impact mentionne les éléments suivants par rapport au pont actuel :

« Ce pont est déficient du point de vue fonctionnel en raison de :

- Sa largeur carrossable de 5.5 m ne permettant pas la rencontre de deux véhicules (pont à une voie)
- son dégagement vertical de 4.3m ne permettant pas le passage de tous les véhicules dont la hauteur respecte le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers
- sa capacité limitée à 26-42-54 ne permettant pas le passage de tous les véhicules respectant les charges légales »

Le nouveau pont sera mis aux normes et aura une largeur harmonisée avec celle de la route 138. Ainsi, les éléments apportés en R-6 de l'Addenda II ne sont pas satisfaisants et la DPA considère toujours qu'il existe un risque d'augmentation du débit au-delà du taux de 2,5 % par an considéré.

Conclusion

L'initiateur ne présente pas l'ensemble des informations permettant de compléter l'analyse de l'acceptabilité du projet. Notamment, il ne fait pas l'évaluation de l'acceptabilité en fonction de la *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* (MELCCFP, mars 2021) et des indicateurs Lden et Lnight. Le Lden étant par définition égal ou supérieur à l'indicateur LAeq,24h, des dépassements du Critère de 53 dB(A) Lden peuvent déjà être confirmés pour les récepteurs R1, R2, R4, R24 à R28. De plus, l'estimation de ces indicateurs en fonction des relevés 24h mesurés présentés au Tableau 1 du présent avis montre un risque élevé de dépassement des Critères pour les indicateurs Lden et Lnight de la *Recommandation ministérielle* pour les récepteurs R1 à R5 et R24 à R30.

L'initiateur est donc invité à présenter une analyse de l'acceptabilité en fonction de la *Recommandation ministérielle* et de proposer des mesures d'atténuation, tel que détaillé plus haut. De plus, des demandes d'engagement claires sont réitérées concernant le programme de suivi et le respect des *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel* (MELCCFP, 2015).

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Xavier Mongrain-Lalonde, ing., Ph.D.	Ingénieur en acoustique environnementale		2025-05-15
Michel Gélinas	Directeur		2025-05-21

Clause(s) particulière(s) :

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes
Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) ne tient pas compte des exigences de la <i>Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire</i> (MELCCFP, mars 2021), ci-après nommée <i>Recommandation ministérielle</i>, et ne présente pas la situation selon les indicateurs en Lden et en Lnight comme demandé, même s'il dispose de ces analyses. De plus, il ne démontre pas qu'il envisage de manière sérieuse l'ensemble des mesures d'atténuation pouvant être mises en œuvre. Ces éléments rendent le projet non acceptable, tel que présenté, pour le volet du climat sonore. Pour le rendre acceptable, l'initiateur doit mettre en place des mesures d'atténuation assurant la conformité à la <i>Recommandation ministérielle</i> et s'engager à effectuer le suivi selon les exigences de cette recommandation. Des demandes sont faites ci-dessous en ce sens. Évaluation de la conformité <u>Non-conformité des niveaux sonores</u> L'initiateur ne répond pas aux demandes de la question QC-44 et s'en tient à sa <i>Politique sur le bruit routier</i>, sans égard à la <i>Recommandation ministérielle</i>. Bien qu'il semble avoir effectué les analyses demandées, l'initiateur ne les fournit pas : « Le MTMD a également estimé de manière préliminaire l'impact sonore en vertu des critères de la nouvelle Politique de gestion du bruit routier : les impacts demeurent similaires avec quelques impacts mineurs (ne nécessitant pas de mesures d'atténuation), des impacts nuls et des diminutions. Les conclusions sont donc inchangées quant au besoin d'intervention. » La Direction des politiques de l'atmosphère (DPA) s'en tient donc à l'analyse préliminaire qu'elle a effectuée, présentée à son avis d'expert du 15 mai 2025, pour les niveaux sonores en Lden et en Lnight. Rappelons que la <i>Recommandation ministérielle</i> est plus permissive que les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Celle-ci recommande fortement que les niveaux demeurent inférieurs à 53 dB(A) Lden et 45 dB(A) Lnight (OMS, 2018). Pour des niveaux sonores initiaux inférieurs à 53 dB(A) Lden et 45 dB(A) Lnight, la <i>Recommandation ministérielle</i> se colle à ces seuils. Cependant, si les niveaux sonores initiaux sont supérieurs à 53 dB(A) Lden et à 45 dB(A) Lnight, la <i>Recommandation ministérielle</i> demande que les niveaux sonores du projet ne fassent pas augmenter le niveau sonore initial. À titre indicatif, cela signifie que pour un niveau sonore initial déjà problématique de 60 dB(A) selon l'OMS, l'initiateur est toujours autorisé à émettre 60 dB(A). La DPA juge raisonnable de ne pas faire augmenter les niveaux sonores lorsque la situation est déjà problématique et donc juge légitime l'exigence de respecter la <i>Recommandation ministérielle</i>. Le MTMD ne tient pas compte des exigences de la <i>Recommandation ministérielle</i>, ne présente pas la situation selon les indicateurs en Lden et en Lnight comme demandé, même s'il dispose de ces analyses, et ne démontre pas qu'il envisage de manière sérieuse l'ensemble des mesures d'atténuation pouvant être mise en œuvre. Ces éléments rendent le projet non acceptable, tel que présenté, pour le volet du climat sonore. Pour appuyer les demandes formulées ci-dessous, la DPA tient à rappeler que le bruit routier constitue la source principale de pollution sonore au Québec [1]. En 2014, l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) estimait qu'environ 7,2 % de la population serait exposée à des niveaux de bruit routier susceptibles d'entraîner un fort dérangement [1]. De plus, les coûts sociétaux du bruit des transports, majoritairement associé au bruit routier, s'élèveraient à environ 0,2 % du produit intérieur brut (PIB) [1], ce qui signifie des coûts de plus d'un milliard de dollars par année ramenés au PIB de 2025. Ce calcul est conservateur et comptabilise principalement la baisse de la valeur foncière sans prendre en compte l'ensemble des coûts engendrés par les enjeux de santé publique liés au bruit de transport [1]. Les impacts du bruit routier ne sont donc pas à prendre à la légère. <u>Mesures d'atténuation</u> Le MELCCFP estime que l'initiateur n'a pas exploré sérieusement l'ensemble des mesures d'atténuation pouvant être mises en œuvre. Pour ce qui est des murs anti-bruit, l'initiateur affirme que « De toute façon, les résidences étant réparties le long de la route et ayant chacune leur entrée privée, l'implantation d'un écran antibruit entre la route et les résidences est impossible. » La DPA comprend qu'il existe des limitations physiques pour l'implantation d'un mur antibruit. Cependant, la réponse ne fournit pas la démonstration concrète que cette mesure doit être écartée d'emblée pour l'ensemble du tracé. Par exemple, le MTMD pourrait fournir une cartographie précisant les endroits où il est impossible ou non souhaitable d'ériger un écran et pourquoi. Pour ce qui est de l'isolation acoustique des habitations, l'initiateur justifie d'écarter cette mesure par les éléments suivants : « les niveaux de bruit sont typiquement diminués de manière substantielle, soit de l'ordre de 15 dBA avec des fenêtres entrouvertes et de l'ordre de 30 dBA avec des fenêtres fermées. Avec des fenêtres entrouvertes, les niveaux intérieurs	

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

les plus élevés provenant de l'extérieur correspondent au seuil du cadre normatif sur les sources de bruit des transports des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire adoptées le 1er décembre 2024, et peuvent alors se confondre avec les sources de bruit intérieures (ventilation, électroménagers). »

- « En conséquence, des modifications à l'enveloppe des bâtiments uniquement dans le but de gagner quelques décibels n'apparaissent aucunement justifiées eu égard aux coûts importants engendrés, au dérangement et au stress potentiels induits chez les citoyens (modification de leurs demeures) et surtout aux résultats qui seront vraisemblablement très peu ou pas perceptibles, risquant ainsi de susciter le mécontentement des citoyens touchés. »
- « Par ailleurs, la Politique sur le bruit routier ne prévoit pas d'intervention au-delà des emprises routières du MTMD. »

Cependant,

- Advenant qu'une fenêtre entrouverte offre bien une atténuation de l'ordre de 15 dB(A), un niveau de 45 dB(A) à l'intérieur (60 dB(A) à l'extérieur) resterait bien audible. Par ailleurs, les recommandations de l'OMS de 2018 sont en soi des seuils sonores extérieurs visant notamment une protection suffisante à l'intérieur des bâtiments.
- Il est évident que d'éventuelles rénovations ne seraient pas effectuées contre le gré d'un propriétaire.
- Un document de l'INSPQ de 2018 [2] montre que l'insonorisation des façades exposées peut-être une mesure efficace : « En Norvège, l'insonorisation des façades de logements affectés par le bruit routier a montré une baisse substantielle du niveau sonore de 7 dBA (LAeq 24 h) avec les fenêtres fermées, en plus de réduire la proportion de personnes fortement dérangées par le bruit de 42 % à 16 %. » [2].
- A priori, rien ne semble interdire le MTMD d'effectuer des interventions en dehors des emprises routières.
- Rappelons que l'isolation acoustique des bâtiments est une mesure de dernier recours, tel que précisé dans la Recommandation ministérielle, et vise principalement la protection du sommeil.

D'autres mesures doivent également être explorées. La Section 6.1 du même document de l'INSPQ [2] mentionne plusieurs mesures potentiellement applicables au présent projet. En plus de ces mesures, il convient d'explorer d'autres solutions telles qu'un afficheur interactif du niveau sonore de chaque passage (déclenchant ou non des contraventions), pour sensibiliser la population et réduire les comportements dérangeants, ainsi que l'interdiction du frein moteur.

Mesures d'atténuation

Comme mentionné plus haut, l'initiateur ne présente pas l'évaluation de la conformité selon la Recommandation ministérielle et ne démontre pas qu'il a exploré sérieusement la faisabilité de l'ensemble des mesures d'atténuation possible. La demande suivante est formulée afin de présenter un portrait complet et transparent des impacts du projet et de le rendre le plus acceptable possible du point de vue du climat sonore.

Demande : Dans le cadre de l'analyse de l'acceptabilité environnementale, l'initiateur doit présenter une modélisation montrant la conformité des niveaux sonores selon la *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* (MELCCFP, mars 2021), notamment en présentant les données selon les indicateurs Lden et Lnight. Il doit également présenter une analyse exhaustive et rigoureuse, appliquée de manière concrète au présent projet, de la faisabilité technique, économique et légale ainsi qu'une quantification de leur efficacité respective, selon les indicateurs Lden et Lnight, pour chacune des mesures d'atténuation suivantes :

- l'ensemble des mesures d'atténuation applicables au bruit routier du document *Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie* de 2018 de l'INSPQ [2];
- l'ensemble des mesures d'atténuation proposées du document *Projet de reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand (Rapport 380) - Rapport d'enquête et de consultation ciblée* de septembre 2024 du BAPE;
- des afficheurs interactifs du niveau sonore de chaque passage (déclenchant ou non des contraventions) et l'interdiction du frein moteur ainsi que toutes autres mesures d'atténuation envisageables.

Les mesures d'atténuation jugées faisables, qu'elles permettent l'atteinte de la conformité selon la Recommandation ministérielle ou de réduire de manière appréciable les impacts sur le climat sonore, devront être mise en place par l'initiateur.

Suivi acoustique

À la réponse à la question QC-45, l'initiateur mentionne : « Comme dans tous ses suivis acoustiques, le MTMD verra à implanter au besoin des mesures d'atténuation dans l'éventualité où des impacts sonores significatifs seraient observés. » Par « impacts sonores significatifs », il réfère certainement à la grille des impacts sonores de sa *Politique sur le bruit routier*. Cela ne l'engage donc pas à mettre en place des mesures d'atténuation en cas de non-conformité à la Recommandation ministérielle.

De plus, l'initiateur s'engage à déposer un programme de suivi et à effectuer des suivis acoustiques. Cependant, typiquement, les suivis du bruit routier se font à l'an 1, 5 et 10 ans suivant le début de l'exploitation, mais la réponse spécifie plutôt « 1, 2 et 10 ans ». Il s'agit peut-être d'une coquille dans l'année du second suivi.

Ainsi, la demande suivante doit être réitérée.

Demande : L'initiateur doit s'engager à :

- a) Réaliser un suivi du climat sonore en phase d'exploitation, minimalement aux années 1, 5 et 10 de l'exploitation du nouveau pont. En cas de non-conformité avérée par rapport à la Recommandation ministérielle, des mesures d'atténuation devront être mises en place afin de ramener la conformité ;

b) Déposer le détail du programme de suivi visant à valider la conformité par rapport à la Recommandation ministérielle lors du dépôt de la première demande d'autorisation ministérielle liée à la construction du nouveau pont.

Bruit en phase de construction

Demande : L'initiateur s'engage vraisemblablement aux *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel* (MELCCFP, 2015). Néanmoins, il doit confirmer que le « dans la mesure du possible » employé dans sa réponse réfère strictement aux dérogations prévues aux dites *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel*.

Références

[1] *Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains*, Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), 2014.

[2] *Meilleures pratiques d'aménagement pour prévenir les effets du bruit environnemental sur la santé et la qualité de vie*, Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), 2018.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Xavier Mongrain-Lalonde, ing., Ph.D.	Ingénieur en acoustique environnementale		2025-12-02
Michel Gélinas	Directeur		2025-12-04
Jean-François Constant	Directeur général		2025-12-08

Clause(s) particulière(s) :

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction principale du développement de la conservation
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	03 - Capitale-Nationale
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

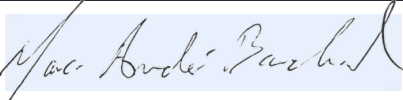
1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Des renseignements essentiels sont manquants afin d'être en mesure de nous prononcer
Le présent avis a été rédigé par la Direction principale du développement de la conservation (DPDC) puisqu'un milieu naturel de conservation volontaire (MNCV) inscrit au Registre des aires protégées au Québec (MNCV 5143) sera directement impacté par le projet, par le biais d'empiètements temporaires et permanents. En premier lieu la DPDC tient à réitérer qu'à son avis, les scénarios de tracés passant à l'extérieur du MNCV doivent être favorisés et que l'option d'empiéter dans le MNCV devra être dûment expliquée et justifiée par des raisons majeures. Ceci étant dit, la DPDC note que certaines mesures proposées dans l'étude d'impact permettront de réduire le risques de	

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

- dommages environnementaux liés à la réalisation des travaux susceptibles d'affecter le MNCV, à savoir:
- La remise en état des surfaces déboisées temporairement le plus près possible de leur état initial par le biais de la plantation d'espèces indigènes (section 6.1.5.1 page 80 de l'étude d'impact);
 - L'installation d'une membrane protectrice sur les rives et le lit de la rivière avant la mise en place des matériaux de construction des jetées; (p.112 de l'étude d'impact);
 - L'interruption des travaux lorsque ceux-ci sont à l'origine de dépassement du seuil établis en fonction critères de qualité de l'eau du MELCCFP pour les MES (p. 112 et 113 de l'étude d'impact);
 - L'utilisation d'équipement approprié, comme des barges et des camions étanches pour recueillir les sédiments (p. 113 de l'étude d'impact);
 - La réalisation de caractérisations environnementales visant à détecter la présence éventuelle de sols contaminés et, le cas échéant, la disposition de ceux-ci en conformité avec les lois et règlements du Québec (p.117 de l'étude d'impact);
 - L'utilisation d'huile biodégradable pour la machinerie (p.119 de l'étude d'impact);
 - L'utilisation de méthodes visant à limiter l'apport de sédiments dont l'utilisation de barrières à sédiments, de bermes, de trappes à sédiments et de travaux de stabilisation temporaire des talus (p.119 de l'étude d'impact);
 - Le dépôt des matériaux de construction et de tout débris de construction à l'extérieur de la ligne naturelle des hautes eaux (p.119 de l'étude d'impact);
 - L'utilisation de rideaux de turbidité pour ceinturer la zone des travaux (p.119 de l'étude d'impact);
 - La restauration à l'état d'origine des rives et du lit des cours d'eau touchés par les travaux (granulométrie, profil du lit, végétation, etc.) à la suite du démantèlement des quais temporaires sur l'ensemble des superficies touchées (p.120 de l'étude d'impact);
 - L'engagement de l'initiateur à limiter, à moins de contraintes hydrauliques, l'enrochement des rives des cours d'eau et de procéder à une végétalisation de la bande riveraine à partir de la limite de l'enrochement (p.120 de l'étude d'impact);
 - Le placement des sédiments et des sols excavés sur une membrane imperméable et le recouvrement de ces sédiments et sols excavés par des membranes polythènes qui les isoleront des précipitations jusqu'au moment de leur réutilisation (p.120 de l'étude d'impact);
 - L'interdiction de travaux de déboisement au cours de la période de nidification des oiseaux, soit du 15 avril au 15 août de chaque année (p.120 et 125 de l'étude d'impact), l'interdiction des travaux de remaniement des sols dans les milieux humides vers la fin de l'été , soit après la période de reproduction chez les anoures (p. 124 de l'étude d'impact) et l'interdiction des travaux en eau lors des périodes principales de migration pour le poisson, soit du 1er avril au 1er juin (p. 81 de l'étude d'impact);
 - L'identification des colonies d'espèces exotiques envahissantes (EEE) et leur excavation (p.123 de l'étude d'impact);
 - La revégétalisation rapide des zones excavées ou encore mise à nu dans le cadre des travaux réalisés (p.123 de l'étude d'impact);
 - Le lavage de la machinerie avant son arrivé sur le chantier ou encore après que ladite machinerie ait effectué des travaux d'éradication d'EEE (p.123 de l'étude d'impact);
 - La disposition des débris et résidus d'EEE conformément aux lois et règlements du Québec (p.123 de l'étude d'impact).

Un certain nombre de renseignements sont toutefois manquants pour que la DPDC se prononce sur l'acceptabilité du projet (voir section 2 à ce sujet).

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Olivier Pfister	Chargé de projet		2024-08-15
Marc-André Bouchard	Directeur par intérim de la Direction principale du développement de la conservation		2024-08-20

Clause(s) particulière(s) :

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

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

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

En lien avec l'aménagement éventuel d'une rampe de mise à l'eau au sein de l'emprise du tablier du pont projeté (figure 1.2 de l'étude d'impact), la DPDC note la forte possibilité que cet aménagement favorise une circulation illégale motorisée au sein du MNCV qui est de tenure privée. À ce chapitre la DPDC est d'avis que l'aménagement d'une telle structure devrait

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

viser un secteur situé à l'extérieur du MNCV et demande à l'initiateur d'expliquer pourquoi d'autres alternatives d'aménagement de cette rampe de mise à l'eau à l'extérieur du MNCV n'ont pas été proposées.

En ce qui concerne l'analyse des divers tracés possibles du tablier du futur pont qui a été réalisée, la DPDC aimerait obtenir le détail du pointage qui a été accordé à l'évitement potentiel des impacts temporaires et permanents sur les milieux naturels du MNCV ainsi que les impacts temporaires et permanents sur les milieux humides et hydriques, incluant la faune et la flore, par rapport au pointage accordé à la perte potentielles de terres agricoles, les impacts sur les aménagements futurs de la municipalité et les critères liés à une meilleure acceptabilité du milieu. La DPDC aimerait également obtenir de l'initiateur le justificatif lié à l'attribution de ces pointages respectifs de même qu'une explication sur ce qu'il entend lorsqu'il parle « d'impacts sur les aménagements futurs de la municipalité » ainsi que de « critères liés à une meilleure acceptabilité du milieu ».

La DPDC note l'intention de l'initiateur de réaliser un projet afin de compenser les éventuelles pertes en superficie d'aire protégée inscrite au Registre des aires protégées au Québec suite à la construction du nouveau pont en tenant compte de l'effet de lisière (p 81 et 137 de l'étude d'impact) et en consultant le ministre responsable de la LCPN quant à l'efficacité et la viabilité des options présentées (p.137 de l'étude d'impact). Toutefois afin de pouvoir réaliser une analyse qui soit la plus complète possible, la DPDC souhaiterait savoir si les divers propriétaires identifiés par l'éventuelle avenue de compensation « Batiscan 2.2 » figurant à l'Annexe W de l'étude d'impact ont été contactés par l'initiateur et, le cas échéant, s'il se sont montés ouverts à une vente ou encore à l'établissement d'une servitude réelle et perpétuelle de conservation.

La DPDC désire également préciser que les avenues de compensation liées strictement à des projets de restauration d'habitat (Batiscan 1, 4, 5, 6 et 7), de par leur nature même, ne saurait se qualifier pas comme une avenue de compensation pour une éventuelle perte en superficie d'aire protégée. De plus les avenues de compensation ciblant des milieux relativement peu perturbés et d'assez grande superficie, tel que l'option de compensation « Batiscan 2.2 », sont nettement préférables à d'éventuelles options impliquant une restauration de milieux perturbés ou encore de terrains déjà partiellement enclavés et de petite superficie (Batiscan 2.1, 3.1 et 3.2).

La DPDC souhaiterait également que l'initiateur précise s'il existe bel et bien une problématique de stabilité des berges documentée touchant la berge située sur la rive droite dans le MNCV (p. 135 de l'étude d'impact), problématique qui n'est pas susceptible de se résorber par le biais de processus naturels. La pratique usuelle au sein d'aire protégée est en effet de laisser agir, autant que faire se peut, les processus naturels de renaturation de milieux perturbés.

Il est à noter que le MNCV 5143 est une aire protégée officiellement reconnue et inscrite au Registre des aires protégées au Québec, bien qu'il ne soit pas une réserve naturelle officiellement reconnue.

La DPDC note que l'initiateur estime à 9 550 m² la perte de superficie en aire protégée liée à son projet, soit la superficie du MNCV qui serait impacté de façon permanente par son projet. Ce chiffre est basé sur une superficie de 450m² lié à la mise en place des piles et culée et une superficie de 9 100 m² liée à l'effet de lisière. La DPDC demande à l'initiateur d'expliquer :

-pourquoi il estime que cet effet de lisière se fera sentir sur une largeur maximum de 50 mètres en aval du tablier du pont projeté (en raison des embruns salé et d'une plus grande exposition au vent) alors que de très nombreuses références scientifiques estiment que cet effet de lisière, qui peut notamment induire des changements au niveau du microclimat forestier, de la composition floristique du sous-bois, de la sélection de sites de nidification par les espèces d'oiseaux de lisière et d'intérieur ainsi que du parasitisme et de la prédation s'exerçant sur les espèces d'intérieurs, peut s'étendre jusqu'à une distance 100 mètres (Harper et al, 2005; Sandilands et Hounsell 1994);

-pourquoi il applique son effet de lisière uniquement en aval du tablier du pont projeté alors que les nombreux impacts liés à l'effet de lisière se feraient ressentir autant en amont qu'en aval du tablier du pont projeté et que cette distance devrait être mesurée à partir des limites de l'emprise du tablier du pont projeté, en amont et en aval de cette emprise;

-pourquoi les pertes temporaires de superficie en aire protégée estimées à 11 700 m² ne sont pas prise en compte. Bien qu'à long terme les impacts des travaux au sein de ces milieux naturels se résorberont, il n'en demeure pas moins qu'à court et moyen terme, cette portion du MNCV aura perdu toute valeur au niveau de sa valeur de témoin échantillon exempt ou peu influencé par les perturbations d'origine humaine, ce qui représente l'un des rôles fondamentaux que remplissent les aires protégées.

De plus la DPDC aimerait souligner que le tracé favorisé par l'initiateur, du fait qu'il est situé plus proche du cœur du MNCV que le tracé actuel, augmenterait encore d'avantage le degré de fragmentation de cette aire protégée en diminuant la superficie non fragmentée d'un seul tenant du MNCV et donc les impacts négatifs se rattachant à cette fragmentation.

En lien avec les mesures d'atténuation citées aux sections 9.6, 9.6.3, 9.6.5.1 et 9.6.5.2. de l'étude d'impact (page 118, 122, 124 et 125), la DPDC demande à l'initiateur :

- de confirmer que l'ensemble des fossés susceptibles d'affecter les milieux naturels du MNCV ou encore d'affecter la qualité de l'eau de la rivière Batiscan baignant le MNCV seront bel et bien détournés vers des zones de végétation ou des bassins de sédimentation situés en dehors du MNCV. La mention à la page 118 d'une « détermination » des fossés qui devront être détournés laissant planer un doute à ce sujet;

-de préciser à quelle distance minimum du MNCV, des milieux humides et des cours d'eau, incluant la rivière Batiscan, seront aménagés les stationnements, aires de nettoyage, aires de ravitaillement, aires d'entretien, et aires d'entreposage de la machinerie mobile de même que les aires de rebuts, les fosses de captation et les bassins de sédimentation;

-de confirmer que le ravitaillement en carburant et l'entretien de la machinerie fixe (génératrices, pompe, foreuses, équipement sur barges, etc) devront prévoir des mesures efficaces préventives en cas de fuites de substances contaminantes (installation systématique de bacs de récupération, installation systématique de boudins absorbants lors des opérations de ravitaillement et d'entretien);

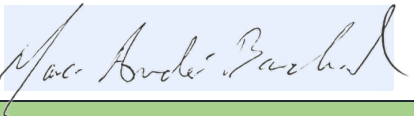
FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET :
AVIS D'EXPERTS
PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

- de confirmer que l'ensemble des zones qui ne seront pas engazonnées sans délais feront l'objet de mesures visant à prévenir la sédimentation tel que l'installation de paillis antiérosifs;
- de confirmer que tout matériel contaminant ou potentiellement nocif pour l'environnement sera stocké dans des contenants étanches;
- de justifier pourquoi l'engagement ferme de réaliser les activités de déboisement entre la mi-septembre et la mi-mars et ce, afin de limiter l'impact de ces activités sur l'herpétofaune, n'a pas été clairement énoncé. Dans la section 9.6.5.1 l'initiateur parle de réaliser ces activités « préférablement » entre les dates précitées;
- de justifier pourquoi l'engagement ferme de réaliser les activités de déboisement entre le 15 mai et le 15 août et ce, afin de limiter l'impact de ces activités sur les chiroptères, n'a pas été clairement énoncé. Dans la section 9.6.5.1 l'initiateur parle de réaliser ces activités « le plus possible » en dehors des dates précitées. De tels travaux à l'intérieur de cette période serait d'ailleurs en contradiction avec l'engagement ferme de l'initiateur d'interdire les travaux de déboisement au cours de la période de nidification des oiseaux, soit du 15 avril au 15 août de chaque année (p.120 et 125 de l'étude d'impact);
- de confirmer qu'aucun dépôt de remblais, de matériaux de construction ou encore de tout débris de construction ne sera autorisé à l'intérieur des limites du MNCV et ce, durant toute la période des travaux;
- de confirmer que le passage à gué de la machinerie de même que la circulation directement sur le littoral sera interdit. Des jetées devront être aménagées pour le passage de la machinerie dans ces secteurs;
- de confirmer que les remblais en provenance de l'extérieur du chantier ne pourront en aucun cas être étendus à l'intérieur des limites du MNCV, qu'un remblai en provenance de l'extérieur du chantier ne sera accepté que si l'initiateur s'est assuré auprès du fournisseur que ce remblai ne contient pas d'EEE sous quelque forme que ce soit et que les remblais prélevés sur le site même du chantier ne pourront être épandus ailleurs sur le chantier que dans la mesure où ces remblais proviennent d'une zone sans EEE;
- d'expliquer pourquoi aucune mesure ne semble avoir été prévue pour canaliser les eaux de ruissellement provenant du tablier du pont afin d'en éliminer les sels de déglacage et autres contaminants au cours de la phase d'exploitation du nouveau pont.

En lien avec les mesures liées au programmes préliminaires de suivi environnemental citées aux sections 10.2 de l'étude d'impact (page 132), la DPDC demande à l'initiateur :

- de confirmer que la durée des suivis s'étendra sur un minimum de 3 années suite à la finalisation des travaux et ce, même si les résultats des deux premières années de suivi semblent indiquer une reprise satisfaisante de la végétation indigène et une absence d'EEE;
- de préciser quelles mesures seront prises si, dans le cadre des activités de suivi, la présence d'EEE est notée, incluant l'allongement éventuel de la période de suivi dans un tel cas de figure;
- de confirmer que le suivi environnemental s'appliquera aussi, le cas échéant, à la zone du MNCV qui pourrait être sujette à l'effet de lisière, notamment en raison des risque de propagation d'EEE.

En lien avec le plan des mesures d'urgence figurant à la section 12.1 de l'étude d'impact, la DPDC recommande à l'initiateur d'ajouter une section portant spécifiquement sur un listing pro-forma du matériel requis pour faire face aux divers types d'urgences environnementales.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Olivier Pfister	Chargé de projet		2024-08-15
Marc-André Bouchard	Directeur par intérim de la Direction principale du développement de la conservation		2024-08-20
Clause(s) particulière(s) :			

3

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

PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

La Direction du Développement de la conservation (DPDC) a pris connaissance des réponses fournies par l'initiateur suite aux questions qu'elle lui avait posées. Un certain nombre de renseignements sont toutefois toujours manquants pour que la DPDC se prononce sur l'acceptabilité du projet.

Ces questions concernent en premier lieu le tableau recensant les pointages attribués au divers critères considérés dans l'analyse multicritère devant guider le choix d'un tracé pour le nouveau pont. Ce tableau est inséré dans la réponse à la question 3 de l'initiateur. À ce chapitre la DPDC tient à préciser que c'est la première fois que ce tableau lui est fourni tableau qui, selon les informations fournies par l'initiateur, est extrait du rapport d'avant-projet datant de 2018. En lien avec ce même tableau la DPDC note les éléments suivants :

- Les critères environnementaux figurant dans ce tableau constituent 17% du pointage final attribué pour l'évaluation de chacun des tracés. Les 83% restant sont liées à des critères de fonctionnalités techniques de l'infrastructure, à des critères économiques ou encore à des critères humains;
- Aucun critère lié spécifiquement au milieu naturel de conservation volontaire (MNCV) ne figure dans ce tableau. La DPDC en conclut donc que l'impact des divers tracés sur la diminution de la valeur intrinsèque de cette aire protégée, notamment au niveau de sa valeur de témoin échantillon, n'a pas été considéré de façon distincte par l'initiateur. À ce sujet la DPDC tient à préciser que les aires protégées inscrites au Registre, de par cette même fonction essentielle de témoin-échantillon qu'ils remplissent, possèdent une valeur de conservation plus élevée que les territoires présentant des caractéristiques biophysiques similaires mais n'étant pas inscrits audit Registre. En ce sens le MNCV devrait être considéré comme une composante valorisée à part entière qui devrait être évaluée de façon distincte;
- Les impacts liés à l'empiètement sur le milieu agricole de l'option 7, tracé traversant le MNCV et auquel est attribué un pointage de 5 pour ce critère, ne représente pas une différence majeure comparativement au tracé 2B, tracé permettant d'éviter le MNCV et auquel est attribué un pointage de 4 pour ce même critère. De plus bien que l'initiateur mentionne que le tracé 7C, tracé qu'il a finalement retenu, surpasse le pointage obtenu par le tracé 2B, le tracé 7C ne figure aucunement dans ce tableau. Le tracé figurant dans ce tableau se situant le plus proche d'un point de vue géographique de ce tracé 7C est le tracé 7B qui obtient le pointage le plus bas de l'ensemble des tracés évalués dans ce tableau.

En lien avec le tableau recensant les pointages attribués au divers critères figurant à la réponse numéro 3 fournie par l'initiateur, la DPDC demande donc à ce dernier :

- De justifier la pondération de 17% du pointage final attribué aux critères environnementaux comparativement au 83% du pointage final lié aux facteurs d'ordre technique, économique ou encore humain;
- De justifier, si tel est effectivement le cas, pourquoi l'impact des divers tracés sur le MNCV n'a pas été considéré comme un critère distinct dans l'évaluation des divers tracés envisagés. Dans l'éventualité où l'impact des tracés sur le MNCV a été intégré aux deux critères environnementaux considérés, la DPDC demande à l'initiateur de préciser quelle est l'importance spécifique qui a été accordée aux impacts desdits tracés sur le MNCV pour chacun de ces critères environnementaux;
- De fournir le pointage spécifique lié au tracé 7C.

En lien avec l'aménagement éventuel d'une rampe de mise à l'eau évoqué à la question 17, l'initiateur mentionne que la localisation de la rampe de mise à l'eau retenue, soit sur la rive droite de la rivière Batiscan, représente la meilleure variante possible sans toutefois préciser quelle autres options ont été envisagée. À ce chapitre la DPDC tient à réitérer que l'aménagement d'un tel accès, lié à celui d'un stationnement, risque de favoriser une circulation illégale motorisée et la pratique d'activités prohibées au sein du MNCV. Par conséquent la DPDC demande à l'initiateur de détailler les pour et les contres des autres options qui ont été envisagées.

L'initiateur semble avoir omis de répondre à un certain nombre de questions posées par la DPDC ou n'avoir répondu que partiellement. La DPDC demande donc à l'initiateur :

- de confirmer que l'ensemble des zones qui ne seront pas engazonnées sans délais feront l'objet de mesures visant à prévenir la sédimentation tel que l'installation de paillis antiérosifs;
- de confirmer que tout matériel contaminant ou potentiellement nocif pour l'environnement sera stocké dans des contenants étanches;
- de justifier pourquoi l'engagement ferme de réaliser les activités de déboisement entre la mi-septembre et la mi-mars et ce, afin de limiter l'impact de ces activités sur l'herpétofaune, n'a pas été clairement énoncé. Dans la section 9.6.5.1 l'initiateur parle de réaliser ces activités « préférablement » entre les dates précitées;
- de justifier pourquoi l'engagement ferme de réaliser les activités de déboisement entre le 15 mai et le 15 août et ce, afin de limiter l'impact de ces activités sur les chiroptères, n'a pas été clairement énoncé. Dans la section 9.6.5.1 l'initiateur parle de réaliser ces activités « le plus possible » en dehors des dates précitées. De tels travaux à l'intérieur de cette période serait d'ailleurs en contradiction avec l'engagement ferme de l'initiateur d'interdire les travaux de déboisement au cours de la période de nidification des oiseaux, soit du 15 avril au 15 août de chaque année (p.120 et 125 de l'étude d'impact);
- en lien avec la réponse fournie à la question 4, d'expliquer pourquoi l'aménagement d'installations permettant de filtrer les eaux de ruissellement du tablier du pont en dehors de la plaine inondable ne semble pas avoir été considéré. La DPDC

demande également à l'initiateur de préciser si le déplacement de ces aménagements en dehors de la zone inondable ne les rendrait pas pleinement fonctionnels;
-de confirmer que la distance minimale de 30 mètres entre le MNCV et les milieux humides et hydriques d'une part et les stationnements, aires de nettoyage, aires d'entretien et aires d'entreposage de la machinerie mobile de même que les aires de rebuts, les fosses de captation et les bassins de sédimentation sera respecté en tout temps et non pas seulement « selon l'espace disponible. Tel que mentionné en réponse à la question 41.

De plus la DPDC demande à l'initiateur, sur la base des réponses fournies par ce dernier aux questions 21 et 37, de confirmer de façon claire que le suivi en lien avec le suivi des espèces floristiques exotiques envahissantes et celui avec la reprise de la végétation seront effectuées concurremment, à l'occasion des diverses visites terrains prévues. Toujours sur la base des réponses fournies par l'initiateur aux questions 21 et 37, la DPDC demande également à l'initiateur de confirmer que la fréquence minimale prévue pour ce suivi sera de deux visites par année pour les deux premières années et d'au moins une visite aux années 3 et 10 suivant les travaux de remise en état.

En ce qui concerne les questions de compensation, la DPDC prend en note l'engagement de l'initiateur à compenser, le cas échéant, l'ensemble des pertes au sein du MNCV qu'elle soit temporaire ou permanente (réponse à la question 15). Toujours en ce qui concerne la question de compensation, la DPDC tient à réitérer que de nombreuses références scientifiques démontrent que l'effet de lisière s'étend souvent au-delà de la bande d'une largeur de 50 mètres prise en compte par l'initiateur et peut agir sur une variété de facteurs, notamment au niveau du microclimat forestier, de la composition floristique du sous-bois, de la sélection de sites de nidification par les espèces d'oiseaux de lisière et d'intérieur ainsi que du parasitisme et de la prédation s'exerçant sur les espèces d'intérieurs (Harper et al, 2005; Sandilands et Hounsell 1994).

Par conséquent ce projet serait acceptable aux yeux de la DPDC conditionnellement à ce que l'initiateur soit en mesure de justifier de façon satisfaisante le système de pointage utilisé pour évaluer les diverses options de tracé du nouveau pont en plus de répondre de façon satisfaisante à l'ensemble des autres questions énoncées ci-dessus. Dans un tel cas de figure, le DPDC tient à préciser que l'option de compensation présentée en réponse à la question 19, si cette option était complètement réalisée, constituerait une option de compensation acceptable.

Citations:

HARPER, K.A., S.E. MacDONALD, P.J. BURTON, J. CHEN, K.D. BROSOFSKE, S.C. SAUNDERS, E.S. EUSKIRCHEN, D. ROBERTS, M.S. JAITEH. et P-A. ESSEEN. 2005. Edge Influence on Forest Structure and Composition in Fragmented Landscapes. *Conservation Biology* 19: 768–782

SANDILANDS, A. P. et S. W. HOUNSELL. 1994. The effect of 500 kv transmission facilities on forest birds in two wetland forest systems in southern Ontario – testing for the edge effect dans Snodgrass, W. J., éditeur. *Wetland Impacts Workshop*. Grand River Conservation Authority. Cambridge, Ontario.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Olivier Pfister	Chargé de projet		2025-05-09
Marc-André Bouchard	Directeur principale du développement de la conservation		2025-05-14
Isabelle Tessier	Directrice générale des territoires protégés		2025-05-21

Clause(s) particulière(s) :	

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction principale de l'expertise hydrique (DPEH)
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	Vous devez choisir une région administrative.
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

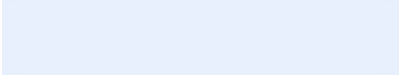
1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Des renseignements essentiels sont manquants afin d'être en mesure de nous prononcer

Cependant, le scénario des conditions hydrauliques pendant les travaux n’a pas été simulé. Selon l’addenda daté de juillet 2024, les ouvrages temporaires prévus consistent en un pont sur pieux. L’initiateur du projet doit démontrer que ces ouvrages ne risquent pas de causer de changement sur les niveaux d’eau et les vitesses d’écoulement en crues qui pourraient entraîner des conséquences sur le potentiel d’inondation, de formation d’embâcles de glace et d’érosion. Il doit en faire la démonstration avec les résultats de simulations hydrauliques pour des crues probables pendant la période des travaux. Dans le cas où les structures temporaires auraient un impact significatif sur les niveaux d’eau et le potentiel d’inondation, un plan de mesures d’urgence pour les retirer devrait être prévu.

D’autre part, tel qu’indiqué au Complément d’étude hydraulique corrigé, Hydro-Québec, en tant que propriétaire du barrage X0002126 situé à l’amont du pont, devra être contacté durant les travaux de construction afin de planifier la gestion des niveaux d’eau.

Concernant la prise en compte des changements climatiques, la section 3.6 du rapport principal (Juin 2024) indique que le projet initial n’a pas été modifié quant au débit de conception du pont, au débit du fleuve Saint-Laurent et au rehaussement du niveau des mers. Le Complément d’étude hydraulique corrigé indique toutefois qu’un facteur de majoration de 5% a été ajouté aux débits de la rivière Batiscan pour tenir compte des changements climatiques, conformément aux spécifications du Tome III – Ouvrages d’art. À la DPEH, les zones inondables sont évaluées en utilisant les projections de l’Atlas hydroclimatique du Québec méridional pour le débit des rivières et des estimations de rehaussement marin au fleuve. Il est possible que l’élévation du soffite du pont retenue serait plus élevée en suivant cette méthodologie. Toutefois, bien qu’un effet de rehaussement marin pour le niveau du fleuve n’ait pas été pris en compte, on peut constater l’adoption d’une composante sécuritaire dans les hypothèses de calcul des niveaux d’eau à la hauteur du pont, soit la considération des niveaux de la rivière et du fleuve en crue simultanée, conjoncture qui représente un événement hydrologique de récurrence plus rare que la récurrence de conception. Finalement, à notre avis, il n’est pas requis de refaire les calculs hydrologiques.

En conclusion, les renseignements manquants concernent l’impact hydraulique des ouvrages temporaires.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Joëlle Bérubé	Ingénieure (OIQ 131283)		2024-07-31
Jean Francoeur	Directeur principal		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

2

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

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence , le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes
---	--

Suite à l'analyse de la documentation fournie par l'initiateur, la DPEH est d'avis que le projet est acceptable, mais que des précisions devront être apportées pour mieux cerner l'impact des ouvrages temporaires sur l'intégrité des berges du cours d'eau, et pour identifier des méthodes de mitigation appropriées pour atténuer cet impact, le cas échéant.

MTMD, 2025-03-26. Avis technique. Pont sur la route 138, au-dessus de la rivière Batiscan.
&
Consortium Stantec/CIMA+, avril 2025. Avis hydrosédimentaire pour le projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138. Rapport final.

L'avis technique du MTMD (2025a) mentionne que les ouvrages temporaires pourraient entraîner une érosion des berges du secteur, en raison des courants qui seront dirigés différemment sur les berges au bout des jetées temporaires. Il mentionne par ailleurs que l'augmentation des vitesses d'écoulement due à ces ouvrages pourraient accentuer le risque de glissement de terrain des zones situées à proximité. La DPEH comprend que cette accentuation du risque de glissement de terrain serait associée à l'érosion des berges.

L'avis hydrosédimentaire préparé par le consortium Stantec/CIMA+ (2025) avance toutefois que les modifications de vitesse d'écoulement dues aux ouvrages temporaires seraient peu importantes en rive, et donc, que leurs effets hydrosédimentaires seraient limités à l'axe du chenal principal.

Un certain flou existe ainsi quant à l'impact réellement attendu sur l'intégrité des berges de la rivière, en réponse à la présence des ouvrages temporaires. L'initiateur doit donc fournir une évaluation plus précise du potentiel d'érosion et de recul des berges dans le secteur, en relation avec l'aménagement des ouvrages temporaires. Il doit également évaluer les impacts négatifs éventuels qui pourraient être associés à l'érosion des berges, si celle-ci s'avère probable. Cette évaluation doit notamment préciser le risque de glissement de terrain et son niveau d'accroissement, ainsi que les conséquences probables qui en découleraient. Si une érosion significative en berge et/ou un risque significatif de glissement de terrain est envisageable, en raison de la présence d'ouvrages temporaires, l'initiateur doit présenter les mesures d'atténuation qu'il entend mettre en place afin de limiter l'érosion des berges et de réduire le risque de glissement de terrain à un niveau acceptable.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Christian Boyaud	Ing., M.Sc. (# OIQ : 127429)		2025-05-27
Jean Francoeur	Directeur principal		Cliquez ici pour entrer une date.
Peter Stevenson	Directeur général		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

La DPEH a fait l'analyse de la réponse de l'initiateur à la question Q-49 qui lui avait été soumise par le MELCCFP dans le cadre de la deuxième série de questions et commentaires. Cette réponse, désignée R-49, se retrouve dans le document suivant :

Consortium Stantec/CIMA+, avril 2025. Addenda III à l'étude d'impact sur l'environnement. Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan.

Suite à l'analyse de cette réponse, la DPEH est d'avis que le projet demeure acceptable, mais que les précisions demandées pour mieux cerner l'impact des ouvrages temporaires sur l'intégrité des berges du cours d'eau n'ont pas été fournies.

Dans sa réponse, l'initiateur se limite à rectifier la conclusion émise par le MTMD (2025a) dans son avis technique « Pont sur la route 138, au-dessus de la rivière Batiscan. P-19138 », qui avançait que les ouvrages temporaires pouvaient avoir un impact sur l'érosion des berges. L'initiateur affirme maintenant que c'est le lit du cours d'eau qui sera affecté par l'érosion, plutôt que les berges, en cas de crue importante. L'initiateur maintient toutefois la conclusion du MTMD à l'effet que l'augmentation des vitesses d'écoulement, due à la présence des ouvrages temporaires, pourrait accentuer le risque de glissement de terrain des zones situées à proximité.

De l'avis de la DPEH, le risque de glissement de terrain doit être interprété comme étant lié à l'érosion des berges, en l'absence d'une information contraire ou différente. Un potentiel d'érosion des berges existerait donc bel et bien, tout comme le risque de glissement de terrain à proprement parlé. L'existence d'un potentiel d'érosion des berges est supportée par l'augmentation des vitesses d'écoulement qui est attendue à proximité de la berge sud (ouest), en présence des ouvrages temporaires, par rapport à l'état pré-travaux. Cette augmentation est révélée par les figures exposant les résultats de simulation hydraulique en crues 2 et 10 ans. L'évaluation du potentiel d'érosion des berges et du risque de glissement de terrain, dus à la présence des ouvrages temporaires, est jugée inadéquate.

Considérant cela, l'initiateur doit s'engager à rectifier cet état de fait, au moment de déposer sa demande d'autorisation ministérielle pour l'aménagement des ouvrages temporaires en rivière. Concrètement, il doit s'engager à fournir une évaluation plus précise du potentiel d'érosion et de recul des berges dans le secteur, en relation avec l'aménagement des ouvrages temporaires. Cette évaluation devra notamment considérer les vitesses d'écoulement simulées aux mailles du modèle représentant les berges du cours d'eau (incluant le pied de berge), en crues 2 et 10 ans. Il doit également s'engager à fournir une évaluation plus précise du risque de glissement de terrain et de son niveau d'accroissement, dus à la présence des ouvrages temporaires. Si une érosion significative en berge et/ou un risque significatif de glissement de terrain est appréhendé, l'initiateur devra préciser les zones sujettes, identifier les éléments sensibles exposés, et présenter les mesures d'atténuation qu'il entend mettre en place afin de limiter l'érosion des berges et de réduire le risque de glissement de terrain à un niveau acceptable.

En complément à l'analyse d'acceptabilité du projet, la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques a sollicité la DPEH pour fournir un avis préliminaire sur les impacts potentiels de l'option de compensation # 9 envisagée dans le cadre du projet. Cette option, décrite dans le document « Avenue 9 des projets de compensation de Batiscan » (MTMD, 2025b), consiste au démantèlement de l'extrémité ouest de la rue du Héron bleu, à Trois-Rivières, et à l'aménagement d'un marais riverain dans l'empreinte de celle-ci. Le marais sera excavé sous l'élévation du terrain naturel bordant la rue.

La DPEH comprend que le ruisseau recoupant actuellement la rue du Héron bleu recoupera également le marais. Ce cours d'eau pourra servir de voie de passage aux poissons pour transiter du lac Saint-Pierre jusqu'au marais créé. Il est par ailleurs compris par la DPEH qu'il n'y aura pas de canal additionnel créé pour relier le marais au lac.

Sur la base des informations fournies, la DPEH est d'avis que cet aménagement n'est pas susceptible d'engendrer d'impact hydraulique significatif sur les cours d'eau ou les infrastructures du secteur (autoroute 40, essentiellement).

Un enjeu à souligner est l'interaction potentielle du marais avec le drainage de l'autoroute, située directement au nord. Un fossé de drainage sépare actuellement le talus autoroutier sud (chaussée est) et le talus nord du remblai sur lequel repose la rue du Héron bleu. Le retrait du remblai de la rue et l'excavation sous celle-ci est susceptible de recouper le fossé et de le faire disparaître, au profit du marais en construction. Si le fossé disparaît, les eaux de ruissellement de l'autoroute se déverseront directement dans le marais, ce qui pourrait apporter des quantités non-négligeables de sédiments et de contaminants (incluant les sels de déglacage), et affecter négativement la qualité du milieu créé. La préservation du fossé autoroutier actuel et l'aménagement du marais en parallèle, au sud de ce dernier, empêcherait l'apport direct d'eaux de ruissellement vers le marais.

La dynamique hydrologique et les conditions hydrauliques anticipées dans le marais et le ruisseau le recoupant devront faire l'objet d'une analyse approfondie, pour s'assurer de la viabilité du concept. De prime abord, le ruisseau sera la source principale des eaux dans le marais envisagé, en supposant la conservation du fossé autoroutier et le maintien d'une indépendance entre les deux. Une certaine résurgence des eaux souterraines, en provenance à la fois du fossé autoroutier et des terrains au sud du marais, est également susceptible d'exister. L'étude de la dynamique hydrologique du marais envisagé devra considérer ces deux sources/processus. L'aspect de qualité des eaux de ces deux sources devrait également être investigué, bien que celui-ci soit extérieur au champ de compétence de la DPEH.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Christian Boyaud	Ing., M.Sc. (# OIQ : 127429)		2025-12-01
Jean Francoeur	Directeur principal		Cliquez ici pour entrer une date. 2025-12-05
Peter Stevenson	Directeur général		Cliquez ici pour entrer une date. 2025-12-05
Clause(s) particulière(s) :			

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

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
Direction ou secteur	Direction de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	04 - Mauricie
Numéro de référence	3220-02-004

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Des renseignements essentiels sont manquants afin d'être en mesure de nous prononcer
La Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie (DRAE) est dans l'impossibilité de se prononcer en raison de l'absence de renseignements essentiels. Des précisions à cet effet sont fournies à la section 2. Rappelons que l'enjeu 1 : préservation de la qualité des habitats terrestres et aquatiques aux abords du pont de la route 138 sur la rivière Batiscan inclut les composantes valorisées environnementales (CVE) suivantes : -Aires protégées; -MHH et plaines inondables;	

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

-Faune et habitats aquatiques;
 -Avifaune;
 -Espèces floristiques à statut précaire;
 -Espèces fauniques à statut précaire.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Lara Ouellette-Plante	Analyste		2024-08-22
Pour : Guy Lapointe	Directeur régional		2024-08-22

Clause(s) particulière(s) :

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

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

Analyse des scénarios (annexe C)
 L'annexe C – analyse des variantes fournit les différents scénarios envisagés par le demandeur, mais plusieurs informations sont manquantes.

Q1 : Veuillez décrire les éléments inclus pour chaque critère et la pondération associée en plus des résultats pour chaque scénario envisagé pour le tracé final du pont.

Caractérisation écologique (annexe K)

1) Milieux humides
 Selon la section 6.4.3 – valeur écologique des milieux humides, le MH2 – marais littoral a une valeur écologique faible, principalement en raison des perturbations causées par l'entretien de la végétation herbacée. Également, il est mentionné que la majorité des milieux humides (MH3, MH4, MH5, MH7, MH8, MH9, MH10 et MH11) ont une valeur écologique moyenne. La DRAE n'est pas en accord avec cette évaluation. Selon le plan directeur de l'eau de la rivière Batiscan, les milieux humides occupent 4 % du bassin versant. Afin de maintenir les fonctions des milieux humides à l'échelle du bassin versant, ils devraient constituer plus de 10 % d'un bassin hydrographique (Environnement Canada, 2013). De plus, les milieux humides de type marais, marécages arbustifs et marécages inondés représentent respectivement 1,6 %, 0,8 % et 0,5 %. Les marécages inondés sont donc rares à l'échelle du bassin versant, ce qui augmente leur valeur écologique. Enfin, les milieux humides présents sur le site des travaux sont considérés comme option de protection dans le PRMHH. Des pertes permanentes sont attendues dans le MH2, le MH3, le MH4, le MH6, le MH8 et le MH10.

Références :
 Environnement Canada, 2013. « Quand l'habitat est-il suffisant ? ». Troisième édition, Environnement Canada, Toronto (Ontario), 138 pages.
 Société d'aménagement et de mise en valeur du bassin de la Batiscan (SAMBBA), 2015. Zone de gestion intégrée de l'eau Batiscan-Champlain. Plan directeur de l'eau : Portrait du bassin versant de la rivière Batiscan. 204 p. + annexes.

Dans ce contexte, et considérant les milieux humides présents, une simple remise en état n'est pas suffisante.

Q2 : Le demandeur doit s'engager à remettre en état les milieux humides dans leur état d'origine ou dans un état s'en rapprochant le plus possible en rétablissant la même topographie et dans la mesure du possible, les mêmes espèces qui étaient présentes à l'origine tout en conservant le type de milieu. Ainsi un milieu qui était un marais, devrait être remis en état avec des espèces herbacées adaptées à des inondations fréquentes.

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

Q3 : Veuillez fournir les fiches terrain pour chaque station avec les photos du sol et de la placette.

2) Milieux hydriques

Dans le document de caractérisation écologique (annexe K), la DRAE ne retrouve pas le détail de l'analyse effectuée par le demandeur pour déterminer le statut de fossé pour les lits d'écoulement (8 au total) présents dans la zone d'étude. Le détail de cette analyse doit être transmis au Ministère en fournissant l'analyse des données Lidar, de bassin versant, des photos aériennes et toute autre information jugée pertinente par le demandeur. Un outil est aussi mis à la disposition de la clientèle externe, il s'agit de l'Aide-mémoire – Fiche d'identification et délimitation des milieux hydriques.

À titre d'exemple, le fossé FO03 serait considéré comme un cours d'eau. En effet, « pour un cours d'eau d'origine naturelle, le caractère de cours d'eau est attribué à la totalité du parcours, de puis la source jusqu'à l'embouchure. Il en va de même s'il emprunte le tracé d'un fossé sur une partie de son parcours ». Le FO3 ne constitue qu'un exemple. Une évaluation complète devrait être fournie pour l'ensemble des lits d'écoulement considérés comme fossé dans la zone d'étude.

Q4 : Veuillez fournir le détail de votre analyse qui permet de statuer sur le fait que les lits d'écoulement présents dans la zone d'étude sont des fossés plutôt que des cours d'eau. Cette analyse devra inclure l'analyse des données Lidar, des photos aériennes et des bassins versants de ces derniers.

Dans la documentation fournie, la DRAE ne retrouve pas le détail des cotes utilisées pour délimiter les zones inondables dans la zone des travaux. Ces cotes doivent être fournies.

Q5 : Veuillez fournir les cotes utilisées pour la zone de grand (cote de récurrence 20 ans) et de faible courant (cote de récurrence 100 ans) et détailler la provenance de ces cotes.

3) Espèces floristiques à statut

À la section 9.1 de l'étude de caractérisation, le demandeur indique avoir tenu compte des espèces floristiques légalement désignées en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables du Québec et de la Loi sur les espèces en péril. Le demandeur a aussi tenu compte des occurrences du CDPNQ. Cependant, la DRAE constate que le demandeur n'a pas fait usage de l'outil Potentiel disponible en ligne. Pourtant, cet outil est requis pour l'identification des espèces potentielles et des habitats potentiels comme indiqué à la section 2.2 du document [Complément d'information pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement](#). La liste d'espèces obtenue à l'aide de cet outil, en intégrant les habitats présents sur le site, est plus large que la liste fournie au tableau 9-1. Cela indique que ce n'est pas la présence de l'ensemble des espèces présentant un potentiel d'habitat qui ont été validées au terrain.

De plus, à la section 9.2, il est indiqué que selon les occurrences du CDPNQ, des occurrences d'Ériocaulon de Parker (*Eriocaulon parkeri*) sont présentes à l'extrémité ouest du MH6. Cependant, il est indiqué que ce secteur n'a pas été visité lors des inventaires au terrain en raison d'une inondation trop importante. Pourtant, les inventaires ont été réalisés le 23 mai, du 14 au 15 août et du 13 au 14 septembre.

Enfin, la méthodologie d'inventaire (transects, secteurs ciblés, etc.) n'est pas détaillée à la section 9.1 – Méthodologie.

Q6 : Veuillez procéder à l'utilisation de l'outil Potentiel pour évaluer l'ensemble des espèces floristiques pouvant être présentes sur le site à l'étude. Un complément d'inventaire est attendu pour vérifier la présence/absence des autres espèces pouvant être présentes sur le site.

Q7 : Veuillez procéder à un complément d'inventaire pour valider la présence/absence de l'Ériocaulon de Parker dans la zone d'étude. La méthodologie d'inventaire doit aussi être précisée.

Méthode de travail (addenda)

Q8 : En lien avec l'addenda à l'étude d'impact déposé par le demandeur, la DRAE a besoin de plus de détails sur la révision des ouvrages temporaires ainsi que sur les modifications qui en découleront sur le bilan des empiétements dans le milieu récepteur, l'évaluation des impacts sur les CVE concernées et les mesures d'atténuation proposée. La DRAE a aussi besoin de plus de détails sur les « ponts sur pieux » qui devraient être utilisés durant les travaux.

Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH)

Selon l'article 15 de la Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et favorisant une meilleure gouvernance de l'eau et des milieux associés, une municipalité régionale de comté (MRC) doit élaborer et mettre en œuvre un PRMHH à l'échelle de son territoire. Le plan de la MRC des Chenaux a été approuvé par le MELCCFP le 25 juin 2024. Selon le PRMHH de cette MRC, les MHH présents dans la zone des travaux sont localisés dans des secteurs désignés comme option de

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

protection. Selon la section 4.4 du PRMHH, l'expression « option de protection » désigne les milieux « priorités par la première analyse, soit l'analyse de sélection, c'est-à-dire qu'ils contenaient au moins un des éléments suivants : espèce à statut, touche une zone de conservation, touche une zone de recharge d'eau potable. Ces milieux sont à protéger dans leur état dans le but de prévenir ou d'atténuer les menaces à la biodiversité et à l'intégrité du milieu. Les activités sont limitées à celles ayant peu d'effet sur l'intégrité du milieu en fonction des éléments à protéger ».

Le ministère ne retrouve aucune mention du PRMHH dans la documentation déposée.

Q9 : Veuillez détailler comment le projet de remplacement du pont de Batiscan s'inscrit dans les objectifs de protection soulignés dans le PRMHH.

Q10 : Veuillez indiquer en quoi le projet permet de maintenir les milieux visés dans leur état en permettant de prévenir/atténuer les menaces à la biodiversité et à l'intégrité des milieux présents.

Activités de la marina

1) Rampe de mise à l'eau

Selon la section 1.4.3 du rapport principal, « le projet de reconstruction d'un pont a été planifié afin de contribuer à l'atteinte des objectifs et au respect des orientations gouvernementales, en plus d'apporter des gains en matière de mobilité durable. ». Le projet vise la réfection du pont, mais intègre également des éléments dans le but de minimiser les impacts du projet sur l'accessibilité à la rampe de mise à l'eau de la Marina Batiscan. Cependant, aucune description technique et aucune évaluation des impacts ne sont énoncées relativement aux solutions retenues se rattachant à la Marina. De plus, la DRAE ne retrouve aucune autorisation émise en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement relative à la rampe de mise à l'eau utilisée pour les activités de la Marina. En raison des impacts cumulatifs potentiels de ce type d'aménagement, la DRAE est d'avis qu'un accès public est à privilégier pour réduire le nombre de ces ouvrages aménagés et permettre un accès à l'ensemble des citoyens.

Q11 : Veuillez fournir un document démontrant que la rampe de mise à l'eau a été aménagée conformément à la LQE. En effet, la DRAE ne pourrait recommander la réalisation de travaux visant à légaliser une structure illégale.

Q12 : Veuillez analyser les diverses variantes de réalisation de la rampe de mise à l'eau en prenant en considération la proximité des autres rampes de mise à l'eau du secteur et leur potentielle utilisation, détailler la zone de relocalisation, décrire le projet actuel relatif à cette infrastructure, décrire les impacts des travaux, détailler les pertes d'habitats engendrées ainsi que tout élément susceptible de soutenir notre analyse.

2) Quais

Selon la section 6.3.4.2, les quais de la marina pourraient ne plus être accessibles aux usagers pendant la durée des travaux. Il est indiqué que dans l'éventualité où ils demeureraient disponibles, il serait nécessaire de les déplacer. Le Ministère ne retrouve aucune information sur les sites potentiels envisagés pour la relocalisation des quais.

Q13 : Veuillez détailler les différents sites envisagés pour la relocalisation des quais et les impacts appréhendés sur les milieux présents. Le site choisi devra être celui de moindre impact environnemental.

Milieu naturel de conservation volontaire (MNCV)

1) Aménagement d'un nouvel accès à la rivière

En lien avec l'aménagement d'un nouvel accès à la rivière pour petite embarcation (canot, kayak, planche à pagaie) comme illustré à la figure 1.2 du rapport principal, la DRAE note que cet aménagement occasionne des impacts supplémentaires dans le MNCV. En effet, outre les empiétements, cet aménagement pourrait favoriser une circulation illégale de véhicules motorisés en plus d'offrir un corridor supplémentaire pour l'envahissement par les EFEE. Dans ce contexte, la DRAE est d'avis que l'accès devrait être aménagé à l'extérieur du MNCV qui subit déjà des perturbations majeures avec ce projet.

Q14 : Veuillez fournir d'autres alternatives d'aménagement de cet accès à l'extérieur du MNCV.

2) Effet de bordure

À la section 6.1.4.1 du rapport principal, il est indiqué qu'en phase d'exploitation, un effet de lisière sur le couvert forestier lié à la présence du nouveau pont pourrait être observé sur une longueur allant jusqu'à 50 m en aval. Cet effet serait associé à la présence accrue d'embruns routiers et une plus grande exposition au vent. La DRAE se questionne sur l'absence d'effet de bordure en amont du pont dans le MNCV. La DRAE se questionne également sur l'absence de certains facteurs considérés dans l'effet de lisière comme les EFEE. Enfin, la DRAE se questionne sur l'usage d'une longueur de 50 m pour l'évaluation de l'effet de lisière sans démonstration de la part du demandeur sur les bases scientifiques de cette valeur.

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

Q15 : Veuillez réévaluer l'effet de lisière occasionné dans le MNCV, autant en amont qu'en aval, par la mise en place du nouveau pont en incorporant l'ensemble des facteurs de perturbation possibles et en justifiant, avec des références scientifiques, la longueur d'influence utilisée.

Suivi

Un programme préliminaire de suivi de la remise en état est prévu. Ce programme doit être bonifié et détaillé davantage. Notamment, et sans s'y limiter, le MTMD devrait prévoir :

- Un retour des milieux humides tels qu'ils étaient présents avant les travaux ou dans un état similaire. Cela peut donc impliquer un plan de végétalisation différent d'un milieu humide à l'autre;*
- Taux de survie des végétaux de 80 %. Ce suivi devra être appliqué pour un minimum de 3 ans;*
- Dans le cas où ce taux de survie n'est pas atteint, les secteurs visés devraient à nouveau êtreensemencés/plantés.*
- Un plan d'intervention pour les EFEE (5 ans) en cas d'expansion des colonies présentes, de nouveaux envahissements, etc. doit être prévu tout en spécifiant les mesures correctives à appliquer. Le MNCV doit être inclus dans ce plan d'intervention afin de limiter la propagation d'EFEE;*
- Un retour à la topographie d'origine de façon à ne pas modifier les zones inondables présentes avant les travaux. Cela implique qu'un relevé réalisé par un arpenteur-géomètre devrait être réalisé avant le début des travaux. Ce document doit être fourni au Ministère.*

Q16 : Veuillez bonifier le programme de remise en état en incluant, sans s'y limiter, les points mentionnés par la DRAE.

Enfin, un programme préliminaire de suivi des modifications hydrosédimentaires est prévu. Il est indiqué à la section 9.3.1 que cet avis permettra de préciser les modifications potentielles, de proposer des mesures d'atténuation, si requis et d'établir une surveillance des travaux dans le but d'apporter éventuellement des correctifs si des problématiques d'émission de MES survenaient. À la section 10.4, il est précisé que l'ensemble des levés disponibles seront utilisés pour établir un avis sur les modifications sédimentaires et morphologiques dans le lit de la rivière au regard de la remise en état des rives et du lit de la rivière au terme des travaux ainsi que du devenir de l'habitat du poisson et des mulettes.

Q17 : Veuillez préciser quelles mesures d'atténuation ou quelles mesures correctives pourront être mises en place durant les travaux et après les travaux en lien avec l'avis hydrosédimentaire. Plus précisément, veuillez détailler :

- a) Les mesures additionnelles pouvant être mises en place durant les travaux pour limiter le dégagement de matières en suspension, pour contrôler des processus d'érosion causés par les ouvrages temporaires en place ou tout autre impact hydrosédimentaire.*
- b) Les correctifs pouvant être apportés à l'infrastructure après sa mise en place. Par exemple, dans le cas où l'infrastructure crée un impact sur la mulette ou l'habitat du poisson, quelles actions pourraient être proposées pour réduire les impacts ou contrebalancer les impacts.*

4) Compensation

La DRAE considère que la compensation associée au MNCV devrait être convenue à même l'analyse de l'étude d'impact. Le MTMD devrait initier les démarches pour valider que les différents propriétaires visés sont ouverts à la vente de leur propriété. Le MTMD devrait aussi fournir une évaluation sommaire des milieux proposés et indiquer en quoi ils permettent de remplacer adéquatement les zones perdues.

Q18 : Veuillez, à la suite de la consultation de la Direction principale du développement de la conservation, indiquer quel secteur sera offert en compensation pour remplacer les superficies perdus dans le MNCV et démontrer le réalisme de la démarche en fournissant par exemple, l'accord des propriétaires à la vente de leurs lots.

Projet de restauration et de création de MHH

Il est indiqué dans le rapport principal que les pertes de milieu hydrique considérées comme habitat du poisson feront l'objet d'un plan de compensation spécifique. Différentes propositions sont d'ailleurs fournies par le demandeur.

Selon l'article 329 (al. 1, par. 3) du Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement, les activités réalisées à des fins d'aménagement et de gestion de la faune, sauf celles concernant les obstacles à la migration du poisson, les passes migratoires non amovibles, les déflecteurs et les seuils, sont exemptées d'une autorisation en vertu de la LQE (si les articles applicables du RAMHHS sont également respectés). Il est à noter que ce ne sont pas toutes les activités qui peuvent être considérées comme des aménagements fauniques. Par exemple, l'aménagement de cours d'eau ou la création de canaux viennent affecter les fonctions écologiques du milieu de façon générale et non pas juste l'habitat du poisson et une autorisation est nécessaire en vertu de l'article 22 (al. 1, par. 4). Dans ce contexte, le MELCCFP devra être partie prenante de l'analyse des projets de création/restauration et devra autoriser lesdits projets.

Effet du déneigement et du déglacage

L'un des enjeux majeurs du projet est le maintien de la qualité des habitats aquatiques. À la section 6.1.5.3 du rapport principal, il est indiqué que des incertitudes demeurent quant aux effets indirects du déneigement et du déglacage sur les habitats aquatiques sensibles de la rivière Batiscan.

Q19 : Veuillez fournir une évaluation des effets du déneigement et du déglacage sur la qualité des habitats aquatiques présents. Veuillez fournir des mesures d'atténuation qui seront mises en place pour limiter ces effets.

Impacts hydrauliques et hydrogéomorphologiques

À la section 4.1 de l'étude hydraulique (annexe G), il est indiqué que le pont actuel occasionne une augmentation des vitesses d'écoulement de 0,20 à 0,25 m/s. À la section 4.2, il est ensuite indiqué que le pont projeté occasionne une augmentation des vitesses allant de 0,20 à 0,30 m/s. Des augmentations de 0,05 à 0,10 m/s sont remarquées pour les période de retour de 2, 25 et 100 ans.

Q20 : Veuillez expliquer quels seront les impacts de cette augmentation de vitesse, surtout considérant que les rives dans le secteur du pont de Batiscan sont en érosion lente, mais constante, depuis plusieurs décennies. Notamment, comment cette augmentation de vitesse pourrait impacter l'habitat du poisson et les milieux particuliers présents utilisés pour la reproduction et l'alevinage.

À la section 4.2 de l'étude hydraulique, il est indiqué que les calculs hydrauliques ont été réalisés en considérant des culées verticales depuis le bas du soffite projeté jusqu'au terrain naturel. De plus, il est précisé qu'aucun empiètement de l'empierrement de protection des remblais d'approche dans la rivière n'a été considéré. La mise en place de ce revêtement devrait être fait de façon à ne pas obstruer l'écoulement, particulièrement dans l'ouverture du pont. Le terrain naturel devrait être excavé au besoin afin d'insérer l'empierrement.

Selon l'étude hydrogéomorphologique (annexe I), immuniser contre l'érosion une portion de la rive pourrait avoir pour conséquence de diminuer les apports en sédiments immédiatement en aval de la zone des travaux, il serait possible que l'érosion s'accroisse, étant donné la réduction des apports par les courants de la rivière au pied de la microfalaise d'érosion. Il y aurait donc lieu, dans un premier temps de limiter la protection contre l'érosion à un segment le plus court possible pour ne pas trop réduire la dérive des sédiments vers l'aval et, dans un deuxième temps, de prévoir un suivi pour s'assurer que l'érosion des rives en aval du futur pont ne s'accroisse pas.

Selon la carte 6-4B, du remblai lié à l'aménagement de l'approche en rive gauche est prévu sous la limite du littoral et sous les cotes de récurrences 20 et 100 ans.

Q21 : Considérant la présence de remblai sous la LL et sous les cotes de récurrences 20 et 100 ans, une mise à jour de l'étude hydraulique doit être fournie. Sans quoi, la conception de l'approche en rive gauche doit être revue.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Lara Ouellette-Plante	Analyste		2024-08-22
Pour : Guy Lapointe	Directeur régional		2024-08-22

Clause(s) particulière(s) :

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

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Des renseignements essentiels sont manquants afin d'être en mesure de nous prononcer

Analyse des scénarios
En réponse à la QC2, l'initiateur a fourni la pondération pour chaque critère d'analyse. La DRAE constate que les milieux naturels comptent pour 17 % de la pondération, avec 9 % pour les empiétements en zone inondable et 0-2 ans et 8 % pour les empiétements dans les milieux humides. Le milieu naturel de conservation volontaire (MNCV) n'est pas inclus dans l'analyse. Il est aussi remarqué que des critères sont répétitifs. Ainsi, la DRAE ne distingue pas la différence entre «Géométrie sécuritaire et effets sur la vitesse pratiquée» et «Visibilité, sécurité des raccordements et accès». Pourtant, ces deux critères représentent 25 % de la pondération. Enfin, cette évaluation ne comprend pas l'ensemble des tracés évalués par l'initiateur.

Question 1 : Dans ce contexte, l'initiateur doit :

- a) Justifier le poids accordé à chaque critère;
- b) Expliquer pourquoi le MNCV n'a pas été inclus dans l'évaluation dès le début des développements du projet;
- c) Fournir l'évaluation complète de l'ensemble des options de tracé évaluées.

Délimitation du littoral
La DRAE constate une importante différence entre la délimitation du littoral et la cote 0-2 ans en rive gauche, en amont du pont actuel. Cette portion du site est particulièrement affectée par des activités anthropiques. Selon la carte 6-2B, le milieu terrestre est anthropique et catégorisé en milieu «agricole» et «périurbain».

À la section 5 – Milieux hydriques de l'étude écologique (Annexe K), les indicateurs utilisés pour délimiter la limite du littoral sont décrits :

- L'indicateur biologique principalement utilisé lors des travaux au terrain était la présence d'espèces végétales majoritairement hygrophiles;
- L'indicateur physique utilisé principalement dans le cadre de la présente étude était la présence d'échancrure ou d'encoche au sol liée au phénomène d'érosion par l'eau.

Considérant le niveau de perturbation dans ce secteur, notamment la présence d'un sol labouré, le Ministère considère que les indicateurs préconisés ne pouvaient pas être observés. L'Aide-mémoire – Méthodes de détermination de la limite du littoral (p. 13) précise la méthode à employer lorsque les milieux sont dégradés. Il est en effet recommandé de positionner la limite du littoral sur des sites voisins, de l'extrapoler et de comparer les résultats avec cette cote aux fins de validations. Enfin, lorsqu'il s'avère impossible de déterminer la limite du littoral avec la méthode botanique, elle peut être localisée à la limite des inondations associées à une crue de récurrence de 2 ans.

Question 2 : Considérant le niveau de perturbation en rive gauche, particulièrement en amont du pont, l'initiateur doit revoir la délimitation de la limite du littoral et mettre à jour les plans fournis. L'initiateur doit fournir l'argumentaire requis pour expliquer la méthode retenue.

Détermination du statut des lits d'écoulement
À la question QC25, la DRAE demandait à l'initiateur d'établir le statut des lits d'écoulement présents sur le site à l'étude en fournissant une analyse des données Lidar, des photos aériennes et des bassins versants de ces derniers. La carte 5 présente le résultats de cette analyse en identifiant l'ensemble des cours d'eau présents sur le site.

La DRAE remarque que :

- Les cours d'eau ne sont pas numérotés;
- La délimitation de la rive de ces cours d'eau n'est pas fournie;
- Outre la carte 5, les cours d'eau sont indiqués comme fossés sur les autres plans.

Question 3 : Dans ce contexte, l'initiateur doit s'assurer de fournir la délimitation des milieux hydriques (littoral et rive) de l'ensemble des cours d'eau présents et de s'assurer que ces derniers soient identifiés comme tel sur l'ensemble de la cartographie produite.

Étude hydraulique et exigences

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

La question Q10 n'est pas répondue. La question faisait référence à la section 5.2 de l'étude hydraulique qui précise que « La mise en place de ce revêtement doit être faite de façon à ne pas obstruer l'écoulement, particulièrement dans l'ouverture du pont. Le terrain naturel doit être excavé au besoin afin d'insérer l'empierrement. La localisation des culées et des murs de soutènement doit être ajustée, si requise, pour maintenir l'aire d'écoulement. Dans sa réponse, l'initiateur fait référence à des enrochements déjà existants (voir figure 1, zone encerclée en bleu). La DRAE fait plutôt référence à la zone encerclée en rouge.

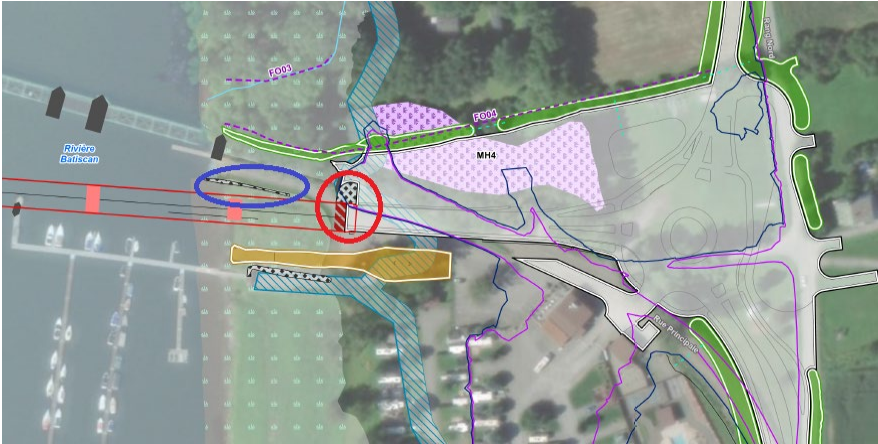


Figure 1. Extrait de la carte 6-2B (annexe A, documentation initiale). Le cercle en bleu correspond à l'enrochement existant. La question portait sur la culée et l'enrochement (cercle rouge).

Le nouveau plan présenté à la figure 2 maintient ces empiétements sous la limite du littoral.

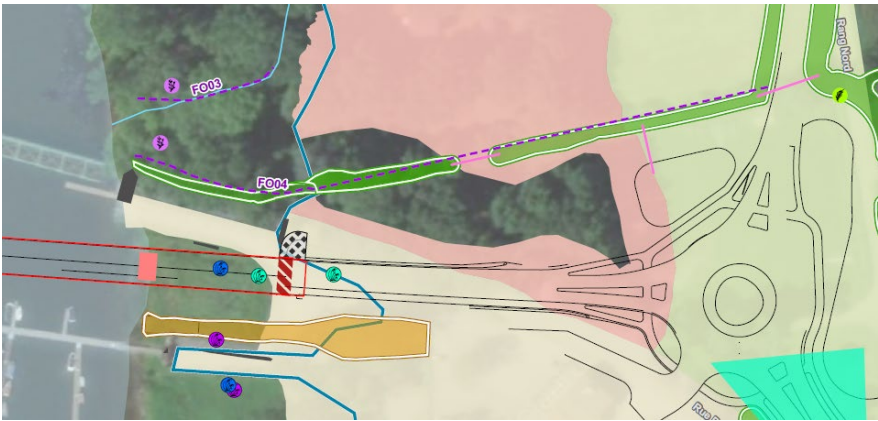


Figure 2. Extrait de la carte 6-2B du document de réponses aux questions.

Selon la figure 2, un remblai sera requis sous la limite du littoral (LL) pour permettre la mise en place du remblai d'approche puis la culée. Un enrochement sera présent en amont, dont une légère partie empiète sous la LL. Aucun enrochement n'est illustré pour la portion aval. Pourtant pour la culée localisée en rive droite, un enrochement est présent en amont et en aval. De l'expérience de la DRAE, il est d'usage qu'une culée ait un enrochement de chaque côté pour protéger cette composante du pont.

Question 4 :

- a) Dans ce contexte, l'initiateur doit, conformément à l'étude hydraulique, retirer la culée et les enrochements sous la limite du littoral. En auquel cas, l'initiateur doit préciser pourquoi le scénario de mise en place de la culée et des enrochements à l'extérieur de la LL n'est pas possible et mettre à jour l'étude hydraulique afin de considérer les impacts de cette composante du pont au niveau hydraulique.
- b) Également, l'initiateur doit préciser pourquoi aucun enrochement n'est présent en aval de la culée pour la protéger. En cas d'oubli, la question 3a s'applique aussi à cet enrochement.

Bilan des empiétements

Le bilan des empiétements est fourni dans le tableau 7-2. L'initiateur doit revoir ce bilan qui est considéré incomplet. En effet, les commentaires suivants doivent être considérés :

- La délimitation de la LL doit être revue dans la portion rive gauche, amont, considérant l'état de perturbation du secteur. Cette modification fait en sorte que de nouveaux empiétements doivent être ajoutés.
- À la page 25 du document de réponses (QC14), l'initiateur indique que les « ouvrages nécessaires pour limiter les mouvements des quais incluront des dispositifs d'ancrage temporaires, tels que des blocs de béton ou des pieux en acier, selon les équipements disponibles par la Marina. » Dans le tableau 7-2 (p. 51), aucun empiétement relatif au quai n'est identifié. Ces dispositifs d'ancrage occasionnent des empiétements permanents et doivent être comptabilisés.
- Selon l'annexe D- avis technique, « étant donné leur durée de vie limitée, si ces ouvrages temporaires [palplanches, jetées, pont

FORMULAIRE DE CONSULTATION SUR L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET : AVIS D'EXPERTS

PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

temporaire sur pieux, etc.] ne peuvent résister à un tel affouillement, il est recommandé d'employer un tapis d'enrochement pour protéger les ouvrages temporaires. » En conséquence, l'initiateur doit prévoir les empiétements maximums pouvant être observés durant les travaux, incluant l'usage de tapis d'enrochement pour protéger les ouvrages temporaires.

-Certaines incohérences sont relevées dans le tableau, notamment un empiétement de 341 m² pour la rampe de mise à l'eau avec la méthode botanique, mais de 653 m² avec la cote 0-2 ans. Selon la carte 2 de l'annexe K, ces deux limites sont pourtant équivalentes dans ce secteur. La DRAE n'est donc pas en mesure de comprendre cette incohérence au niveau des superficies.

-D'autres empiétements temporaires/permanents en lien avec des travaux pourraient prendre place dans les cours d'eau présents en dehors de la limite du littoral de la rivière Batiscan.

Question 5 : Dans ce contexte, le bilan des empiétements en milieux hydriques et humides est à revoir.

Plan d'intervention des EFEE

À la QC37, la DRAE demandait à l'initiateur de prévoir un plan d'intervention pour les espèces floristiques exotiques envahissantes (EFEE) d'une durée de 5 ans. Dans sa réponse, l'initiateur ne s'engage pas à procéder à ce suivi pour une durée de 5 ans. Ce suivi est requis et primordial, considérant notamment la présence du MNCV dans l'aire des travaux.

Également, l'initiateur doit déposer un plan d'intervention englobant la phase de préparation du chantier (ex : délimitation et retrait des EFEE dans la zone de travail), durant le chantier (ex : gestion des camions et des remblais/déblais) et après le chantier (ex : remise en état et gestion des EFEE).

Question 6 : Dans ce contexte, l'initiateur doit s'engager à :

- Fournir un plan d'intervention des EFEE pour l'ensemble des phases des travaux;
- À assurer un suivi de la présence des EFEE sur une période de 5 ans. En cas de présence d'EFEE, l'initiateur devra prendre les mesures nécessaires pour assurer leur éradication.

Impacts en zones inondables

Selon le plan 6-4B de l'annexe K, de nombreux travaux de déblai et remblai sont prévus en zone inondable en rive gauche pour l'aménagement du carrefour giratoire. Aucune coupe transversale n'a été fournie pour permettre d'évaluer l'effet de ces travaux sur les élévations du sol observées avant et après la réalisation du projet. À l'annexe D – Avis technique de la Direction de l'hydraulique du MTMD du document de réponses aux questions, il est indiqué qu'il est requis d'évaluer les risques d'inondation en présence des ouvrages temporaires et de s'assurer de la sécurité des citoyens. Il n'est pas indiqué si l'étude a tenu en compte les réaménagements associés au carrefour giratoire. Une évaluation complète, en intégrant l'ensemble des paramètres du projet, doit être réalisée afin de vérifier les impacts en zones inondables et subséquemment, sur les risques d'inondations des résidences et bâtiments localisés dans le secteur.

Question 7 : Dans ce contexte, l'initiateur doit démontrer que les travaux au carrefour giratoire, qui prennent place en zones inondables, ont été inclus dans les simulations. En auquel cas, il doit mettre à jour l'étude et démontrer que ces travaux n'auront aucun impact.

Remise en état

La QC26 n'est pas répondue. Les fiches terrains individuelles pour l'ensemble des milieux humides affectés de façon permanente ou temporaire par les travaux ne sont pas fournies. L'initiateur ne s'engage pas non plus à fournir un plan de remise en état spécifique à chaque milieu humide, de façon à ce que le même type de milieu humide soit retrouvé à la suite des travaux.

Question 8 : L'initiateur doit

- Fournir les fiches individuelles pour l'ensemble des milieux humides affectés de façon temporaire ou permanente par les travaux ainsi que les photos de la station et des sols.
- S'engager à remettre chaque milieu humide en état de façon spécifique afin que le milieu humide soit équivalent au milieu d'origine. Par exemple, un marais demeurera un marais. Également, la topographie d'origine du site devra être remise en place.

Aménagement des quais

À la QC14, il était demandé à l'initiateur de justifier le site envisagé pour la relocalisation des quais. Cette justification doit inclure l'ensemble des scénarios d'aménagement des quais au site des travaux et le choix du scénario de moindre impact. Cette démonstration n'a pas été fournie. Les quais flottants peuvent avoir différents impacts, notamment :

- ils perturbent le littoral dans les zones d'amarrage et d'ancrage de la structure;
- ils réduisent la pénétration de la lumière sous la structure (considéré comme un effet négatif si le quai est de grande superficie).

Une fiche technique est disponible en ligne : [Fiche technique – Quais et abris à bateaux.](#)

L'initiateur n'indique pas non plus si cette proposition a été validée par la marina et si elle est réaliste.

Question 9 : Dans ce contexte, l'initiateur doit :

a) Fournir l'évaluation des différents scénarios d'aménagement des quais et déterminer en quoi le scénario proposé est celui de moindre impact.

b) Fournir une communication de la marina attestant que le scénario proposé est réaliste en fonction de ses besoins.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Lara Ouellette-Plante	Analyste		2025-05-12
Guy Lapointe	Directeur régional		2025-05-12

Clause(s) particulière(s) :

Selon les renseignements déposés par l’initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l’une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l’est pas.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes
<i>Volet milieux humides, hydriques et naturels</i> Délimitation de la limite du littoral (Q55 du document de réponses) Dans l’avis précédent, la DRAE indiquait constater une importante différence entre la délimitation du littoral avec la méthode biophysique comparativement à la cote de récurrence 0-2 ans en rive gauche, en amont du pont actuel. En effet, cette portion du site est particulièrement affectée par des activités anthropiques. À cet effet, la DRAE indiquait que considérant le niveau de perturbation en rive gauche, particulièrement en amont du pont, l’initiateur devait revoir la délimitation de la limite du littoral (LL) et mettre à jour les plans fournis. L’initiateur devait fournir l’argumentaire requis pour expliquer la méthode retenue. Dans sa réponse, le demandeur indique qu’une révision des cartes et des calculs d’empiétements a été réalisée pour uniformiser la délimitation du littoral tenant compte de la limite d’inondation de récurrence de 2 ans plutôt qu’avec la méthode botanique. Cette réponse ne convient pas et n’est pas en adéquation avec la question de la DRAE. À noter que la DRAE demandait également à l’initiateur, à la question Q56, de faire la démarche complète pour confirmer le statut des différents lits d’écoulement retrouvés en aval rive gauche. Dans sa réponse, l’initiateur indique que les lits d’écoulement sont inclus dans la limite du littoral avec la cote 0-2 ans. Comme la délimitation de la LL avec la méthode biophysique et la cote de récurrence 0-2 ans sont équivalentes en rive gauche, section aval, la DRAE ne voit pas d’inconvénient à conserver la cote de récurrence 0-2 ans pour l’ensemble de la rive gauche. Cependant, considérant que la rive droite est naturelle et que la LL déterminée avec la méthode biophysique est supérieure à celle déterminée avec la cote de récurrence 0-2 ans, l’initiateur doit utiliser la méthode biophysique pour la délimitation de la LL en rive droite. Une fois ce changement effectué, l’initiateur doit fournir les cartes modifiées et une mise à jour du bilan des empiétements.	
<i>Volet conception</i> Étude hydraulique et recommandations (Q47 du document de réponses) La réponse fournie par l’initiateur ne répond pas à la question du Ministère. La question faisait référence à la section 5.2 de l’étude hydraulique qui précise que « La mise en place de ce revêtement doit être faite de façon à ne pas obstruer l’écoulement, particulièrement dans l’ouverture du pont. Le terrain naturel doit être excavé au besoin afin d’insérer l’empierrement. <u>La localisation des culées et des murs de soutènement doit être ajustée, si requise, pour maintenir l’aire d’écoulement.</u> La DRAE présentait, dans le dernier avis,	

des figures illustrant qu'un remblai sera requis sous la limite du littoral (LL) pour permettre la mise en place du remblai d'approche puis la culée en plus d'un enrochement de protection de cette dernière.

Dans ce contexte, et conformément à l'étude hydraulique, le Ministère demandait à l'initiateur de retirer la culée et les enrochements (ainsi que le remblai mis en place pour l'approche) sous la limite du littoral. En auquel cas, l'initiateur devait préciser pourquoi le scénario de mise en place de ces infrastructures à l'extérieur de la LL n'était pas possible et mettre à jour l'étude hydraulique afin de considérer les impacts de cette composante du pont au niveau hydraulique.

Dans sa réponse, l'initiateur fait uniquement référence à l'enrochement de protection sans tenir compte de la culée et des travaux de remblai liés à l'approche au pont. Aucune modification/bonification de l'étude hydraulique n'est fournie. La réponse fournie est incomplète.

Impacts en zones inondables
(Q48 du document de réponses)

À l'étape de l'analyse de la demande d'autorisation ministérielle, l'initiateur devra fournir la coupe transversale dans les conditions actuelles (du chemin) et projetées (carrefour giratoire). L'initiateur devra se prononcer sur les risques inhérents à la sécurité des biens et des personnes en lien avec les travaux.

Volet administratif et description du projet

Aménagement des quais
(Q42 du document de réponses)

La DRAE ne comprend pas la réponse de l'initiateur. En fait, la réponse fournie prête à confusion dans le sens où la DRAE ne comprend plus la responsabilité de l'initiateur relativement aux déplacements des quais durant les travaux. De la compréhension de la DRAE, cette activité était sous la charge de l'initiateur et incluse dans l'évaluation environnementale. Dans ce contexte, l'initiateur doit répondre de nouveau à la question du Ministère en s'assurant de clarifier le partage de responsabilités et en bonifiant le justificatif en lien avec l'aménagement proposé des quais.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Lara Ouellette-Plante	Analyste		2025-12-02
Guy Lapointe	Directeur régional		2025-12-02
Mélanie Plante	Directrice générale		2025-12-04

Clause(s) particulière(s) :

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Environnement et Changement climatique Canada
Direction ou secteur	Direction des activités de protection de l'environnement
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	06 - Montréal
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes
Références : Consortium Stantec/CIMA+. 2024. Annexe N : Rapport d'inventaire sectoriel – Avifaune – Travaux de construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan. Rapport final préparé pour le ministère des Transports et de la Mobilité durable dans le cadre du projet 7007-18-FE01.	

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

COSEPAC. 2011. Évaluation et rapport de situation du COSEPAC sur l'Hirondelle rustique *Hirundo rustica* Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa. ix + 37 p.

Environnement Canada. 2010. Programme de rétablissement du noyer cendré (*Juglans cinerea*) au Canada, Série de Programmes de rétablissement de la *Loi sur les espèces en péril*, Environnement Canada, Ottawa, vii + 29 p.

Environnement et Changement climatique Canada. 2016. Plan de gestion du monarque (*Danaus plexippus*) au Canada. Série de Plans de gestion de la *Loi sur les espèces en péril*. Environnement et Changement climatique Canada, Ottawa, v + 47 p.

Environnement et Changement climatique Canada. 2022. Programme de rétablissement de l'Hirondelle de rivage (*Riparia riparia*) au Canada. Série de Programmes de rétablissement de la *Loi sur les espèces en péril*. Ottawa. Environnement et Changement climatique Canada. 141 p.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. 2024. Annexe K - Étude d'impact sur l'environnement : Étude sectorielle – Milieux terrestres et humides. Numéro de projet : 154990602.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable. 2024. Étude d'impact sur l'environnement : Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan. Numéro de projet : 154990602.

Commentaires généraux

Les aspects du projet qui touchent les composantes d'intérêt pour Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) ont été adéquatement couverts. La description des composantes du projet est satisfaisante et les méthodologies utilisées pour décrire la faune aviaire fréquentant la zone d'étude sont généralement adéquates. Les résultats sont, eux aussi, présentés de manière satisfaisante. L'impact potentiel du projet sur les oiseaux migrateurs et les espèces en péril potentiellement présentes dans la zone d'étude a également été relativement bien documenté.

ECCC considère que le projet est acceptable, conditionnellement à l'engagement du promoteur à mettre en œuvre les recommandations fournies dans le présent avis.

OISEAUX MIGRATEURS ET FAUNE AVIAIRE EN PÉRIL

Oiseaux migrateurs

De nombreuses activités peuvent nuire aux oiseaux migrateurs, à leurs nids ou leurs œufs. Ces activités comprennent, sans toutefois s'y limiter, la coupe d'arbres et d'autres végétaux. Le fait de nuire aux oiseaux migrateurs peut avoir des effets négatifs à long terme sur les populations d'oiseaux.

- ECCC recommande de prendre connaissance des Lignes directrices pour éviter de nuire aux oiseaux migrateurs pour de plus amples renseignements sur la prévention des effets sur les oiseaux migrateurs.

Le *Règlement sur les oiseaux migrateurs 2022* (ROM 2022) protège les oiseaux migrateurs, leurs œufs et leurs nids, en interdisant les activités qui peuvent leur nuire. Par conséquent, lorsqu'on envisage toute activité ou décision qui pourrait leur nuire, la meilleure approche afin d'éviter d'enfreindre la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* et ses règlements consiste à :

- comprendre comment les oiseaux migrateurs et leurs nids sont légalement protégés ;
- consulter les calendriers de nidification lors de la planification de vos activités ;
- planifier vos activités à l'avance, évaluer si les activités peuvent causer des dommages aux oiseaux migrateurs et déterminer les mesures à prendre pour éviter de causer ces dommages ;
- élaborer et mettre en œuvre des mesures de prévention et d'atténuation, telles que des pratiques de gestion bénéfiques.

Afin d'atténuer les effets de son projet sur les oiseaux migrateurs, l'initiateur s'engage à éviter de perturber les habitats de nidification avérés ou potentiels, notamment entre la mi-avril et la fin-août, en évitant la coupe d'arbres et d'arbustes, mais aussi en s'abstenant d'écraser la végétation herbacée et arbustive susceptible d'abriter des nids actifs. ECCC tient à souligner l'engagement de l'initiateur à cet effet et est d'avis qu'effectuer le déboisement en dehors de la période de nidification des oiseaux migrateurs est une mesure clé afin de diminuer le risque de les blesser, de les tuer ou de les déranger ou encore de détruire ou de déranger leurs nids ou leurs œufs par mégarde. L'initiateur mentionne aussi que les travaux lourds seront effectués hors des périodes de migration et de nidification de la sauvagine dans la mesure du possible (de mars à juin et d'octobre à novembre inclusivement). ECCC souhaite préciser que les dates des calendriers de nidification s'appliquent à un grand territoire et il est donc possible que localement, la période de nidification commence et se termine plus tôt ou plus tard que la période identifiée en raison de conditions microclimatiques particulières à certains lieux, ou en raison de variations climatiques interannuelles (p. ex. : printemps hâtif, été froid et pluvieux).

L'initiateur propose également de limiter le bruit et d'éviter les dérangements inutiles de l'avifaune en bordure de la zone des travaux ainsi que d'éviter de détruire des nids et des œufs de toute espèce migratrice qui nicherait dans la zone des travaux ou aux abords. Il est à noter que les nids des espèces énumérées à l'annexe 1 du *Règlement sur les oiseaux migrateurs* (ROM, 2022) sont protégés en tout temps. S'il est nécessaire d'endommager, de déranger, de détruire ou d'enlever un nid d'une espèce inscrite à l'annexe 1 du ROM 2022, cela peut être fait uniquement lorsque :

- un avis concernant le nid inoccupé a été reçu par ECCC, et que
- le nid est resté inoccupé par un oiseau migrateur à partir du moment où l'avis a été reçu par ECCC pendant la durée indiquée dans l'annexe 1 pour cette espèce, et peut donc être considéré comme abandonné (12, 24 ou 36 mois, selon l'espèce).

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

Grand Pic

ECCC note que le Grand Pic, une espèce inscrite à l'annexe 1 du ROM 2022, a été détecté lors de l'inventaire d'oiseaux nicheurs du 23 juin 2023 (section 3.3 de l'Annexe N). Il est important de noter que les nids de cette espèce sont protégés toute l'année en vertu du ROM 2022 et que les activités de déboisement réalisées à l'extérieur de la saison de nidification pourraient détruire des nids protégés. L'initiateur s'engage à inspecter les arbres dans la zone à déboiser pour vérifier s'ils accueillent des cavités susceptibles d'abriter un nid inoccupé de Grand Pic. Une demande de relocalisation sera ensuite faite afin d'obtenir l'autorisation de déplacer la cavité inoccupée pour la fixer à un arbre voisin de diamètre comparable, situé en dehors de la zone des travaux. L'initiateur précise qu'une photographie confirmant la relocalisation devra être prise afin de servir de démonstration dans le rapport de surveillance environnementale de l'application de cette mesure d'atténuation. ECCC souhaite rappeler que pour pouvoir endommager, détruire, déranger ou enlever un nid abandonné de Grand Pic, il faut notifier ECCC par le biais du [registre des nids abandonnés](#) et confirmer son inutilisation pendant une période de 36 mois. Des permis peuvent être disponibles dans certaines situations limitées afin de relocaliser ou détruire un nid avant la fin de la période d'attente désignée.

- ECCC recommande à l'initiateur du projet de prendre connaissance de [la fiche d'information sur la protection des nids en vertu du ROM 2022](#). Pour de plus amples renseignements, ECCC invite l'initiateur à consulter les ressources suivantes :
 - [Permis pour dommages ou dangers et principes directeurs pour les parties intéressées, article 71 \(principes propres au Grand Pic\)](#)
 - [Guide d'identification des cavités du Grand Pic](#)
 - [Permis scientifiques](#)

Faune aviaire en péril

L'initiateur s'est basé sur les types d'habitats présents dans l'aire du projet et sur les mentions dans des bases de données existantes comme celles du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec pour évaluer le potentiel de retrouver des espèces aviaires en péril. ECCC prend note que l'initiateur a considéré les espèces ayant un statut selon le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) en plus de celles ayant un statut en vertu des lois provinciale et fédérale. L'initiateur a réalisé des inventaires d'oiseaux nicheurs les 16 et 23 juin 2023. Les inventaires d'oiseaux aquatiques ont été réalisés les 16 et 23 juin pour la migration printanière ainsi que les 19 octobre et le 6 novembre 2023 pour la migration automnale. Une évaluation des habitats potentiels pour l'Hirondelle de rivage et pour les espèces pouvant nicher sur le pont est également présentée au document (Annexe N).

D'autres espèces aviaires en péril sont potentiellement présentes (Tableau 6-1 de l'étude d'impact et Annexe N), bien qu'elles n'aient pas été observées dans la zone d'étude, soient : le Goglu des près, la Grive des bois, l'Hirondelle rustique et le Martinet ramoneur. L'initiateur n'a pas présenté les habitats potentiels pour ces espèces dans l'aire d'étude ni évalué les pertes d'habitats ou les autres effets potentiels sur ces espèces en péril. Il n'est donc pas possible pour ECCC de se prononcer sur l'importance des effets du projet sur ces espèces.

- ECCC recommande à l'initiateur de déterminer si les caractéristiques biophysiques des habitats potentiels des espèces aviaires en péril susceptibles de fréquenter l'aire d'étude sont présentes et, le cas échéant, de déterminer les effets potentiels du projet sur ces espèces et leur habitat. Si cela était le cas, la mise en œuvre de mesures d'atténuation pourraient s'avérer nécessaire afin de réduire les impacts.

L'initiateur mentionne au tableau 5-1 de l'étude d'impact que des mesures de revégétalisation seront prévues dans la remise en état du site après les travaux.

- ECCC recommande que la remise en état soit faite le plus rapidement possible et que l'initiateur favorise des espèces végétales caractéristiques des habitats des espèces potentiellement présentes dans l'aire d'étude.
- ECCC recommande également qu'un suivi de la reprise végétale soit effectué sur une période suffisamment longue afin d'assurer le succès de cette mesure de compensation.

Hirondelle de rivage et Hirondelle rustique

Selon la section 3.4 de l'Annexe N, aucune Hirondelle de rivage n'a été observée lors des inventaires de terrain, et aucune rive à l'intérieur de la zone d'étude ne présenterait les caractéristiques permettant aux Hirondelles de rivage de creuser leurs nids, car elles seraient fortement végétalisées et souvent inondées. Bien qu'aucune occurrence d'Hirondelle de rivage n'ait été confirmée dans la zone d'étude, l'Hirondelle de rivage a été décelée à l'extérieur de la zone d'étude, environ 500 m en amont sur la rivière Batiscan (section 2.4 de l'Annexe N). Selon le [Programme de rétablissement](#), l'Hirondelle de rivage établit de manière opportuniste des colonies de nidification dans des milieux artificiels comme les amas de sable et de terre, les talus sablonneux en bordure des plans d'eau et des chemins, et dans les ouvertures de murs de soutènement. L'Hirondelle rustique, espèce menacée inscrite à l'annexe 1 de la LEP, pourrait également être présente dans la zone d'étude. Selon [l'évaluation et le rapport de situation du COSEPAC](#), l'Hirondelle rustique niche sur ou dans des structures artificielles, notamment des ponts. En vertu de la LEP, l'interdiction de détruire ou d'endommager la résidence (les nids ou les terriers) de ces espèces s'applique automatiquement sur toutes les terres.

- ECCC recommande à l'initiateur d'inclure à son programme de surveillance environnementale des mesures concernant ces espèces (p. ex., vérifications avant les travaux et mesures à mettre en place si un nid actif de cette espèce est observé dans la zone du projet).
- ECCC recommande à l'initiateur de mettre en œuvre des mesures d'atténuation afin d'éviter que les Hirondelles de rivage colonisent le site durant les travaux, telles que niveler les tas de terre/agrégats avec une pente inférieure à 70 degrés ou créer des zones propices à la nidification à l'extérieur des zones de travaux, comme formulées dans le document [L'hirondelle de rivage \(*Riparia riparia*\) : dans les sablières et les gravières](#).

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

ESPÈCES EN PÉRIL (Autres que les oiseaux migrateurs)

Noyer cendré

Neuf noyers cendrés ont été répertoriés dans la zone d'étude ou à proximité (carte 4 et section 10 de l'annexe A du document Annexe K). Selon l'initiateur, 8 des 9 Noyers cendrés sont matures et en perdition et risquent de mourir étant donné qu'ils sont atteints par le chancre du Noyer cendré. Les travaux de déboisement des aires de chantier entraîneront la coupe de 4 Noyers cendrés, soit 3 arbres matures et un très jeune arbre sain (DHP de 1 cm). Le Noyer cendré est inscrit à l'Annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) comme espèce en voie de disparition, et le programme de rétablissement identifie le chancre du Noyer cendré comme la menace la plus grave et répandue pesant sur l'espèce. La préservation des individus sains ou résistants à la maladie devrait donc être préconisée afin d'augmenter les chances de survie ou de rétablissement de cette espèce.

- ECCC recommande que des mesures d'évitement, d'atténuation et de suivi soient mises en œuvre pour protéger le jeune individu sain potentiellement résistant à la maladie. Par exemple, l'initiateur pourrait envisager de déplacer le jeune Noyer cendré sain dans un site approprié hors de la zone de travaux et d'effectuer un suivi de la relocalisation. ECCC recommande d'envisager cette option advenant que l'individu soit techniquement déplaçable.
- Concernant les individus qui dépérissent et dont la coupe ne peut être évitée, ECCC recommande que la disposition des résidus de coupe et la désinfection des équipements utilisés soient effectuées de manière à minimiser les risques de propagation du chancre.

Monarque

Le Monarque, espèce en voie de disparition en vertu de la LEP, a été répertorié à proximité de la zone d'étude. Aucune autre information ne semble toutefois fournie dans l'étude d'impact, notamment sur l'utilisation de la zone d'étude par l'espèce. Il est indiqué à l'Annexe K que l'asclépiade est présente dans la zone d'étude, mais il n'est pas mentionné si celle-ci pourrait être perdue lors des travaux de coupe. Or, selon le Plan de gestion du monarque, la chenille du Monarque se nourrit uniquement d'asclépiades (au Canada). Son habitat de reproduction dépend donc de la présence de ces plantes.

- ECCC recommande à l'initiateur de prévoir des mesures d'atténuation de manière à assurer la disponibilité continue de l'habitat pour le Monarque dans la zone d'étude, notamment par la plantation d'asclépiade.

Programme de surveillance environnementale

ECCC prend note que le projet fera l'objet d'une surveillance environnementale notamment afin de vérifier l'application des mesures d'atténuation et autres engagements présentés dans l'étude d'impact.

- ECCC recommande toutefois que le programme de surveillance que l'initiateur s'engage à développer soit élaboré avant le début des travaux de construction et qu'il comporte un volet pour la surveillance environnementale de la faune aviaire. Le programme de surveillance devrait notamment traiter de la surveillance des travaux à réaliser afin de s'assurer que les activités n'occasionnent aucune destruction de nids ou œufs d'oiseaux migrateurs.
- À cet effet, ECCC recommande que l'initiateur prévoit un programme de formation et de sensibilisation des employés à la présence de nids d'oiseaux migrateurs et des mesures à mettre en œuvre advenant la découverte d'un nid. Le programme de surveillance devrait accorder une attention particulière aux espèces d'oiseaux en péril, comme l'Hi-rondelle rustique et l'Hi-rondelle de rivage qui pourrait utiliser la zone d'étude, notamment des structures anthropiques comme les ponts, durant leur période de nidification.

Le programme de surveillance pour la faune aviaire devrait également comprendre les éléments suivants :

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

Programme de suivi environnemental

L'initiateur mentionne que le programme détaillé (calendrier et portée) du suivi environnemental sera élaboré une fois que les conditions fournies par les organismes réglementaires seront connues et que les autorisations finales auront été accordées pour le projet. À la section 10 de l'étude d'impact, il est indiqué que les composantes devant faire l'objet d'un suivi environnemental sont : la survie et de la croissance des mulettes déplacées; la remise en état des aires de chantier; l'efficacité du projet de compensation de pertes en habitat du poisson; et les modifications hydrosédimentaires dans la rivière Batiscan. L'initiateur ne semble pas avoir prévu d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de suivi afin de s'assurer de l'efficacité des mesures d'atténuation pour les espèces en péril et les oiseaux migrateurs.

- ECCC recommande qu'un programme de suivi pour les espèces en péril et les oiseaux migrateurs soit élaboré avant la phase de préconstruction afin de pouvoir être mis en œuvre dès le début des travaux. Le programme de suivi devrait comporter les éléments suivants, sans s'y limiter : le ou les objectifs poursuivis, la méthodologie, la durée, la fréquence des suivis, l'analyse des résultats, le nombre de rapports.
- ECCC est d'avis que le programme de suivi environnemental devrait s'adresser à l'ensemble des oiseaux migrateurs ainsi qu'aux espèces en péril présentes dans la zone d'étude. Le programme de suivi devrait également comporter, sans s'y limiter, les éléments suivants :
 - Le programme devrait aussi inclure une approche pour assurer le suivi des mises à jour du statut des espèces surveillées identifiées par le COSEPAC et la LEP, et la mise en place de mesures supplémentaires pour atténuer les effets du projet sur les espèces touchées au cas où le statut d'une espèce change pendant la durée de la mise en œuvre du programme de surveillance.
- ECCC est également d'avis que le programme de suivi devrait comprendre les mesures de gestion adaptative qui pourraient être prises advenant que les mesures d'atténuation mises en œuvre n'aient pas permis de rencontrer les résultats escomptés.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Audrey Lessard	Analyste, évaluation environnementale		2024-08-22
Louis Breton	Gestionnaire, évaluation environnementale		2024-08-22

Clause(s) particulière(s) :

Indiquer de manière claire et concise le(s) renseignement(s) essentiel(s) requis permettant de vous prononcer sur l'acceptabilité environnementale du projet. Faire le lien avec l'enjeu dont il est question.			
(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)			
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :			

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

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Documents consultés :

- COSEPAC. 2011. Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur l'Hirondelle rustique (*Hirundo rustica*) au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa x + 45 p.
- Environnement et Changement climatique Canada. 2023. Programme de rétablissement du Martinet ramoneur (*Chaetura pelagica*) au Canada, Série de Programmes de rétablissement de la Loi sur les espèces en péril, Environnement et Changement climatique Canada, Ottawa, ix + 163 p.
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable. 2025. Direction générale de la Mauricie–Centre-du-Québec. Adenda II à l'étude d'impact sur l'environnement. Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan. 7007-18-FE01 / Projet 154990602
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable. 2024. Étude d'impact sur l'environnement : Construction du pont P-19138 et de ses approches sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan. Numéro de projet : 154990602.

Réponse à la question QC-33 – Goglu des prés, Grive des bois, Hirondelle rustique et Martinet ramoneur

ECCC est d'avis que la question qui a été posée à l'initiateur relativement à la détermination des mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre en cas d'occurrence des espèces d'oiseaux migrateurs en péril pendant les travaux ne devrait pas être seulement conditionnelle à l'observation des dites espèces. En raison de leur rareté, les espèces aviaires en péril peuvent être difficiles à observer.

Parmi les mesures proposées, l'initiateur mentionne que le déboisement et le décapage du sol arabe seront réalisés en dehors de la période de nidification des oiseaux nicheurs. ECCC est d'avis que la période d'évitement proposée par l'initiateur, du 15 avril au 15 août, pourrait ne pas être suffisante pour réduire les risques de nuire aux oiseaux migrateurs, leurs nids et les œufs présents. La période de nidification générale des oiseaux migrateurs pour la région dans laquelle s'insère le projet est plutôt de la mi-avril à la fin août ([Périodes générales de nidification des oiseaux migrateurs - Canada.ca](#)).

Recommandations :

- Planifier les activités de manière à réaliser celles qui sont sources de dérangement pour les oiseaux migrateurs (ex. : déboisement) en dehors de leur période de nidification. Nous recommandons également de consulter l'Outil de requête des calendriers de nidification d'Oiseaux Canada afin de déterminer le début et la fin de la période de nidification pour la zone d'étude. L'initiateur devrait également prévoir allonger cette période avant ou après en raison des variations climatiques interannuelles.
- Mettre en œuvre les mesures proposées par l'initiateur si des habitats potentiels pour ces espèces sont présents dans la zone du projet.

Goglu des prés

ECCC prend note des mesures préventives qui seront appliquées pour le Goglu des prés, soient celles de repousser la récolte des foins en terre agricole après le 15 juillet, afin de laisser suffisamment de temps au Goglu pour terminer sa nidification, ainsi que celle de réaliser le décapage des sols agricoles après cette date. Selon Oiseaux Canada, la période de nidification du Goglu des prés dans l'éco-district de la Plaine du milieu du Saint-Laurent, dans lequel s'insère le projet, s'étire plutôt jusqu'au 20 juillet. Tel que mentionné précédemment, il faut aussi considérer qu'il est possible que localement, la période de nidification se termine plus tard en raison de conditions microclimatiques particulières ou de variations climatiques interannuelles. ECCC recommande donc à l'initiateur de considérer cette information pour la mise en œuvre des mesures qu'il propose.

Grive des bois

L'initiateur mentionne que la Grive des bois niche dans les forêts feuillues et mixtes du Québec et qu'étant donné que la zone des travaux est principalement occupée par une forêt de feuillus matures, plus précisément un marécage arborescent, le potentiel de présence de la Grive des bois est élevé. Conséquemment, ECCC recommande donc de procéder au déboisement de ce secteur après la saison de nidification.

Hirondelle rustique

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

L'initiateur mentionne que le pont existant, étant muni d'un tablier en caillebotis qui laisse passer les précipitations, n'est pas considéré comme étant un lieu favorable pour la nidification de l'Hirondelle rustique et qu'aucun nid de l'espèce n'a été observé sur la structure lors des inventaires. Il n'est donc pas envisagé d'installer des filets sur le pont existant avant sa déconstruction, notamment si celle-ci se fait pendant le printemps ou l'été étant donné le faible potentiel de nidification. ECCC est en accord avec l'initiateur à l'effet que, de façon générale, la structure du pont actuel ne serait pas un habitat favorable à l'espèce, pour les raisons évoquées. Toutefois, le [Rapport de situation du COSEPAC sur l'hirondelle rustique](#) mentionne que ses sites de nidification comprennent une diversité de structures artificielles qui offrent soit une surface horizontale pour le nid (par ex. : un rebord) ou une surface verticale, souvent avec une sorte de surplomb qui fournit un abri. Bien que le tablier en caillebotis laisse passer les précipitations, ECCC est d'avis qu'il n'est pas impossible que certains endroits du pont puissent offrir des surfaces abritées adéquates pour la nidification de l'espèce, par exemple, les interstices entre les piliers de béton et la structure en métal. Advenant la nidification de l'Hirondelle rustique sur le pont, le projet pourrait aller à l'encontre de certaines interdictions de la LEP.

Recommandations :

- Par précaution, ECCC recommande que la déconstruction du pont actuel se fasse avant la période de nidification de l'Hirondelle rustique, soit assez tôt au printemps plutôt qu'à l'été.
- Sinon, comme autre option, ECCC recommande d'installer des filets de manière préventive aux endroits du pont qui présentent les caractéristiques de surface et d'abri pouvant permettre sa nidification.
 - Le cas échéant, les filets devraient être installés avant l'arrivée de l'espèce sur les aires de nidification et une surveillance devrait être effectuée pour s'assurer que ceux-ci demeurent en bon état de fonctionnement pour empêcher l'intrusion de couples nicheurs.

Martinet ramoneur

ECCC prend note qu'il n'est pas prévu que les travaux détruisent de vieux bâtiments avec des cheminées, et que, comme le marécage arborescent situé sur la rive droite de la rivière Batiscan est peuplé d'arbres matures, les chicots devraient être coupés seulement si nécessaire. Selon le [Programme de rétablissement du Martinet ramoneur](#), pour nicher, l'espèce utilise majoritairement des cheminées (ayant une ouverture de plus de 28,5 cm de diamètre), bien que l'espèce utilise aussi des arbres creux au fort diamètre (de plus de 50 cm de diamètre à hauteur de poitrine [DHP]; COSEPAC, 2018). Advenant que l'espèce utilise un chicot, celui-ci est considéré comme une résidence au sens de la LEP pour une période de 3 ans suivant la dernière utilisation. La résidence du Martinet ramoneur est protégée à l'année et un permis en vertu de la LEP est requis pour pouvoir la détruire dans certaines circonstances.

Recommandations :

- Laisser en place tous les chicots dont le DHP est de 50 cm et plus, puisque la perte de site de nidification est reconnue comme l'une des causes du déclin de l'espèce.
- Réaliser un suivi durant la saison de nidification et de migrations pour vérifier s'ils sont utilisés par le Martinet ramoneur.

Réponse à la question QC-34 – Hirondelle de rivage

L'initiateur mentionne que pendant les travaux, tous les tas de sable ou les surfaces granulaires se rapprochant à la granulométrie du sable, ayant une hauteur de talus de 1,5 m ou plus et une pente de talus favorable, seront recouverts d'une membrane afin d'empêcher les Hirondelles de rivage d'y creuser un nid pendant les périodes où ils ne seront pas utilisés. Lorsque possible, les talus générés par les travaux seront nivelés avec une pente bien inférieure à 70 degrés, sinon ceux-ci seront recouverts pour empêcher les hirondelles d'y nicher.

ECCC prend note des mesures proposées et recommande que les tas de sable ou les surfaces granulaires soient recouverts avant la période de nidification de l'Hirondelle de rivage afin de s'assurer qu'elle ne s'y installe pas avant que les membranes soient en place. Pour établir le moment à partir duquel les membranes seront installées, ECCC recommande d'appliquer le principe de précaution en considérant l'incertitude liée aux données utilisées pour estimer les périodes de nidification.

Recommandations :

- Effectuer une surveillance afin de s'assurer que les tas et les talus soient bien nivelés, que les membranes soient bien installées et qu'aucune hirondelle n'ait réussi à s'installer.
- Prévoir les mesures qui seraient mises en place advenant qu'un nid d'Hirondelle de rivage soit découvert dans les tas de sable et les talus, (par ex., l'établissement d'une zone de protection autour de celui-ci et l'arrêt des travaux dans la zone jusqu'au départ des hirondelles).
 - Le cas échéant, l'initiateur pourrait également envisager l'aménagement d'un site de remplacement à l'extérieur des zones de travaux afin de soutenir leur nidification pour la saison suivante.
- En cas de découverte de nid dans un tas de sable ou un talus, effectuer un suivi du nid afin d'évaluer le succès de nidification, tout en choisissant une méthodologie qui permettra d'éviter de nuire à l'individu et à son nid. Il est important que l'initiateur choisisse une méthodologie qui priorise les méthodes les moins intrusives possibles (p.ex : observation à distance à l'aide de jumelles) pour éviter l'abandon du nid et sa prédation.

Réponse à la question QC-35 – Programme de surveillance

ECCC note que les mesures demandées seront incorporées au programme de surveillance et qu’une surveillance pendant les travaux sera assurée ainsi qu’une visite pré-travaux une semaine avant le début de ceux-ci.

L’initiateur précise qu’en présence d’un nid, les mesures préconisées seront d’identifier le nid et de créer une zone tampon d’une cinquantaine de mètres autour de celui-ci jusqu’à ce que la nidification soit terminée. ECCC est d’avis que la distance de la zone de protection devrait être déterminée notamment en fonction du degré de tolérance de l’espèce, de l’intensité du dérangement et du type d’habitat. Notons également qu’il n’est pas recommandé de marquer les nids à l’aide d’un ruban de signalisation ou d’un matériau semblable car cela peut augmenter le risque que des prédateurs trouvent le nid. Si nécessaire, du ruban de signalisation peut toutefois être placé aux limites de la zone de protection.

L’initiateur mentionne que dans les cas où cette mesure ne pourra pas être mise en place et que le nid est confirmé comme inoccupé, les travaux dans le secteur où se trouve le nid seront arrêtés jusqu’à ce que le nid soit déplacé conformément aux exigences de la LEP. ECCC invite l’initiateur à se référer à la LCOM et à ses règlements afin de bien comprendre ses obligations. Des permis en vertu de la LEP et du ROM peuvent être émis, mais seulement dans certaines situations très limitées.

Recommandations :

- Effectuer une surveillance de la zone de protection durant les travaux et ajuster son étendue au besoin.
- Consulter les [Lignes directrices de réduction du risque pour les oiseaux migrateurs](#) pour élaborer et peaufiner les mesures à mettre en place en cas de découverte d’un nid avant ou pendant les travaux.

[Cliquez ici pour entrer du texte.](#)

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Audrey Lessard	Analyste, évaluation environnementale, Environnement et Changement climatique Canada		2025-05-15
Louis Breton	Gestionnaire, évaluation environnementale, Environnement et Changement climatique Canada		2025-05-15

Clause(s) particulière(s) :

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

4

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

Commentaire général

De manière générale, les aspects du projet qui touchent les composantes d'intérêt pour Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) ont été adéquatement couverts. ECCC considère que le projet est acceptable, conditionnellement à l'engagement de l'initiateur à mettre en œuvre les recommandations fournies dans le premier avis d'acceptabilité.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Audrey Lessard	Analyste, évaluation environnementale, Environnement et Changement climatique Canada	Audrey Lessard Digitally signed by: Audrey Lessard DN: CN = Audrey Lessard email = audrey.lessard@ec.gc.ca C = CA Date: 2025.12.02 09:02:36 -05'00'	2025-12-02
Louis Breton	Gestionnaire, évaluation environnementale, Environnement et Changement climatique Canada	 Signature numérique de Breton, Louis Date : 2025.12.02 09:20:24 -05'00'	2025-12-02

Clause(s) particulière(s) :

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Présentation du projet	
Nom du projet	Construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité Durable
Numéro de dossier	3220-02-004
Dépôt de l'étude d'impact	2024/06/20
Présentation du projet : : La Direction générale de la Mauricie – Centre-du-Québec, du MTMD, souhaite remplacer le pont (P-01559) construit en 1921 en effectuant la construction en périphérie immédiate d'un nouveau pont et de ses approches. Ces ponts actuel et futur sont situés sur la route 138 au-dessus de la rivière Batiscan, dans la municipalité de Batiscan. Ainsi, le projet inclut : 1- la construction de la nouvelle structure en aval de la structure existante; 2- l'aménagement de nouvelles approches; 3- la construction d'un carrefour giratoire du côté est du pont; 4- le démantèlement de la structure du pont (P-01559) actuel. Ce projet découle de la recommandation émise par la Direction des Structures de procéder à la reconstruction du pont considérant le remplacement nécessaire des unités de fondations qui auront atteint leur durée de vie utile. De plus, la géométrie routière actuelle aux approches ne correspond pas aux standards d'une route nationale (route 138) et le poids du pont ne peut être augmenté compte tenu des possibilités de tassements différentiels et de la déficience parasismique.	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Direction ou secteur	Direction régionale de la Mauricie
Avis conjoint	À remplir uniquement si l'avis provient de plus d'une direction ou d'un secteur.
Région	04 - Mauricie
Numéro de référence	Cliquez ici pour entrer du texte.

ANALYSE DE L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet	
Selon les renseignements déposés par l'initiateur et en fonction de votre champ de compétence, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des quatre réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme ou à quelle condition le projet serait acceptable ou pourquoi il ne l'est pas. Si vous êtes dans l'impossibilité de vous prononcer en raison de l'absence d'un renseignement essentiel, vous avez la possibilité d'utiliser la section 2 afin de déposer une demande de renseignement.	Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes
Enjeu : Préservation des terres agricoles Une décision favorable d'aliénation et d'utilisation autre qu'agricole a été rendue le 12 janvier 2023 (dossier 436949) par la CPTAQ. Le tracé numéro 7c étant celui qui est de moindre impact pour les activités agricoles, il entraînera une perte nette de superficie cultivée s'élevant à environ 1,4 hectares. Notre analyse de la documentation disponible sur le projet nous porte à conclure que cet empiètement est nécessaire à la réalisation du projet et que l'initiateur a pris les mesures visant à en limiter l'étendue. Comme indiqué dans la décision de la Commission, les servitudes temporaires de travail situées du côté sud de la rivière en zone agricole,	

devront être remises en leur état antérieur, soit qu'elles devront être reboisées ou remises en cultures.

Le MAPAQ considère le projet acceptable sur le plan environnemental conditionnellement au respect des conditions suivantes :

- respecter les conditions mentionnées à la décision de la CPTAQ (dossier numéro 436949);
- retirer la couche de sol arable des superficies cultivées et visées par la servitude temporaire de travail au sud de la rivière avant d'entreprendre les travaux, d'entreposer les matériaux, engins ou équipements ou de procéder à quelconque aménagement temporaire;
- élaborer et appliquer un programme de suivi des sols agricoles sur une période minimale de sept années après les travaux de remise en état sur les superficies cultivées visées par la servitude temporaire de travail au sud de la rivière et affectées par le projet afin de s'assurer que les rendements des surfaces concernées ne soient pas inférieurs à ceux des surfaces adjacentes. Le cas échéant, l'initiateur sera tenu d'apporter les correctifs nécessaires. Le programme de suivi agronomique devra être présenté et approuvé par le MAPAQ au plus tard lors de la première demande de certificat d'autorisation.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Mylène Murray	Conseillère en aménagement et développement rural		2024-07-25
Patricia Lamy	Directrice régionale		Cliquez ici pour entrer une date.
Geneviève Masse	Sous-ministre adjointe au développement durable, territorial et sectoriel		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

(Inscrivez ici le ou les renseignements requis)

Enjeu : Préservation et pérennité des terres agricoles

Considérant l'obligation, par l'initiateur, de respecter toutes conditions imparties par une autorisation autre, la première condition énoncée lors du premier avis de recevabilité n'est pas réitérée. Quant à la condition relative au retrait et à l'entreposage de la couche arable avant les travaux, des discussions approfondies avec les professionnels en la matière à l'interne entraînent le retrait de ladite condition.

Néanmoins, dans sa réponse à la troisième condition exigée lors de l'avis d'acceptabilité environnementale, sur le programme de suivi des sols agricoles, l'initiateur ne fait qu'effleurer le concept de rétablissement et de rendement. L'évaluation de cette dernière variable doit s'échelonner sur plus d'un an et comprendre des analyses en amont des travaux sur le terrain afin d'obtenir une donnée de référence au temps zéro (To). Au surplus, la condition préalablement établie exigeait des résultats et des garanties de rendement, non pas seulement une idée du rendement.

À ce titre, le MAPAQ estime que le projet est acceptable, au respect de la condition ci-dessous.

L'initiateur devra s'engager à :

Élaborer et appliquer un programme de suivi des sols agricoles sur une période minimale de sept années après les travaux de remise en état sur les superficies cultivées visées par la servitude temporaire de travail au sud de la rivière et affectées par le projet afin de s'assurer que les rendements des surfaces concernées ne soient pas

inférieurs à ceux des superficies adjacentes. Le cas échéant, l'initiateur sera tenu d'apporter les correctifs nécessaires. Le programme de suivi agronomique devra être présenté et approuvé par le MAPAQ au plus tard lors de la première demande de certificat d'autorisation.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Sarah Cuillerier-Serre	Conseillère en aménagement du territoire et développement territorial		2025-06-04
Patricia Lamy	Directrice régionale, direction régionale de la Mauricie		2025-06-04
Clause(s) particulière(s) :			

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

Dans ses réponses à la seconde série de questions et commentaires, l'initiateur prend soin d'adresser toutes les préoccupations soulevées par le MAPAQ. Ce faisant, ses engagements à l'égard des suivis agronomiques des sols agricoles visés et à l'égard des mesures correctrices requises en vertu des conclusions dudit suivi agronomique satisfont le MAPAQ.

Pour ces raisons, nous estimons que le projet est acceptable tel que présenté, avec les engagements précisés au document produit en réponse à la deuxième série de questions et commentaires.

Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Sarah Cuillerier-Serre	Conseillère en aménagement du territoire et développement territorial	Signature numérique de Sarah Cuillerier-Serre Date : 2025.11.28 10:25:51 -05'00'	2025-11-28
Patricia Lamy	Directrice régionale, direction régionale de la Mauricie	Signature numérique de Lamy Patricia (DRM) (Trois-Rivières) Date : 2025.11.28 10:27:31 -05'00'	2025-11-28
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

Pertes temporaires de superficies forestières – sections 6.1.4.1 et 6.1.5.1

Pour les pertes temporaires, le ministère des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF) comprend qu'il y aura remplacement des arbres perdus. Il est recommandé de faire ces plantations au même endroit où les pertes temporaires ont eu lieu, avec un rapport de suivi des plantations aux 1^{re} et 3^e années et qu'un taux de succès de 80 % de plants survivants soit atteint à la 3^e année. Si le taux de succès n'est pas satisfaisant à la troisième année, il y a lieu d'effectuer les regarnis appropriés et suivre les plantations sur 10 ans. Des recommandations concernant les travaux de reboisement sont présentées à la fin de la section 1.

Remplacement de la superficie forestière à l'emplacement du pont qui sera démantelé – sections 6.1.4.1 et 6.1.5.1

Il n'est pas mentionné spécifiquement ce qui sera fait à l'endroit du pont qui sera démantelé. Il est recommandé de reboiser cette superficie en entier.

Remplacement des superficies forestières perdues de façon permanente

À ce qui est déjà mentionné dans l'étude d'impact au sujet des pertes permanentes de superficies forestières ou groupes d'arbres (section 6.1.4.1), le MRNF recommande le reboisement d'une superficie équivalente à celle perdue en incluant l'effet de lisière (9 100 m²), comme superficie à compenser, dans une optique d'aucune perte nette de superficie forestière et de recréer des forêts. Les balises suivantes sont suggérées :

- Choisir des espèces indigènes, au moins trois en mélange; essences climatiques de fin de succession; substituer le noyer cendré par du noyer noir;
- Utiliser un paillis ou une pellicule plastique et protéger les troncs contre les rongeurs;
- Réaliser un suivi sur 10 ans et prévoir le dépôt d'un rapport de suivi (à 1, 4 et 10 ans) visant 80 % de plants survivants libres de croître (avec entretien et remplacement des arbres morts, si requis, durant ce temps);
- Fournir un plan de reboisement au MRNF.

Pour plus de détails, l'ensemble des recommandations du MRNF sur le plan de reboisement en étude d'impact sont présentées au bas de la section 1 du formulaire. Le MRNF se montre disponible pour discuter de ces éléments.

Le MRNF recommande également de réaliser une remise en état du sol, si nécessaire, afin de favoriser une meilleure survie des arbres plantés. Le passage répété de la machinerie pourrait compacter les sols et ainsi affecter la croissance des arbres.

Espèces menacées et vulnérables (EMV)

Des inventaires d'EMV floristiques ont été réalisés par l'initiateur du projet dans la zone d'étude. Des espèces forestières qui peuvent être impactées par les activités de déboisement ou d'utilisation de la machinerie ont été détectées. Des mesures d'atténuation pertinentes ont été proposées par l'initiateur du projet. Quatre noyers cendrés ont été inventoriés dans la zone de travaux projetée, dont un jeune et trois sénescents, en plus de deux espèces à statuts non forestières. L'initiateur du projet propose de déplacer le jeune noyer cendré et de suivre le succès de sa relocalisation. Les mesures proposées sont conséquentes aux recommandations du Programme de rétablissement du noyer cendré. Les autres mesures d'atténuation proposées pour les EMV floristiques sont pertinentes. Dans la perspective du maintien de la biodiversité locale, la saine gestion des mesures proposées est attendue.

Gestion des frênes

Il est important de valider la réglementation municipale applicable à la gestion de l'agrile du frêne et de l'abattage d'arbres. Il est fortement recommandé de procéder à l'abattage des frênes infestés durant la période de dormance de l'insecte pour en limiter la propagation, soit entre le 1^{er} octobre et le 15 mars. Les modalités de gestion des frênes sont établies par l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Forêt d'expérimentation

Il est opportun de porter à l'attention de l'initiateur du projet que la forêt d'expérimentation (FE) Batiscan « N » est localisée à un peu plus de 200 m à l'ouest des travaux planifiés. Certaines options de tracés analysées et non retenues par l'initiateur du projet traversent cette FE. Ainsi, le MRNF rappelle que, dans l'éventualité que le tracé soit modifié, le projet pourrait avoir des impacts sur cette FE. Dans une telle éventualité, le MRNF devrait être consulté à nouveau.

Consultation de l'agence de mise en valeur des forêts privées

Le MRNF désire rappeler à l'initiateur du projet que, pour le déboisement en forêt privée, il lui incombe de consulter l'Agence de mise en valeur des forêts privées du territoire concerné pour préserver les investissements sylvicoles, si ces derniers ont été réalisés dans la zone de projet. Cela vise à couvrir, au cas échéant, le remboursement des soutiens gouvernementaux consentis perdus au profit du projet.

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

Signature(s)				
Nom	Titre	Signature		Date
Lucie Ste-Croix	Sous-ministre associée au Territoire et aux Affaires stratégiques	ORIGINAL SIGNÉ		2024-08-29
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.			Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.			Cliquez ici pour entrer une date.
Clause(s) particulière(s) :				

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

Recommandations pour les projets de reboisement
Ministère des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF)

Objectifs du projet	Maintenir ou augmenter le couvert d'arbres	Pour tout type de perte, dans un ratio un pour un ou plus : créer de nouveaux boisés, consolider les massifs boisés, planter dans les bandes riveraines de cours d'eau, etc.
	Rechercher des partenariats	Auprès des municipalités, MRC, CMM, agences de mise en valeur des forêts privées, organismes oeuvrant dans ce type de projet, ministères, etc.
		Collaborer avec toutes les parties (autorités gouvernementales et intervenants concernés) pour obtenir un accord sur le choix des projets et leurs principales étapes de conception
	Choisir le bon terrain	Parcelle localisée à proximité de l'impact. Dans l'ordre : dans la même municipalité, même MRC, même sous-bassin versant, même région administrative, dans les basses-terres du Saint-Laurent
		Non boisé (notamment en fonction de la carte écoforestière, avec vérification au terrain), qui ne font pas l'objet d'une obligation de reboisement Exempt d'espèces végétales exotiques envahissantes, sinon il faudra les contrôler
	Favoriser la connectivité écologique	En développant un projet qui renforce ou crée un corridor écologique qui inclut les milieux humides, friches et autres (Résolution 40-3; Connectivité écologique, adaptation aux changements climatiques et conservation de la biodiversité)
Assurer la pérennité des plantations	Par une option de conservation comme l'acquisition, le don, la servitude de conservation forestière, la politique de protection des investissements des agences de mise en valeur des forêts privées	
Caractéristiques du reboisement	Choisir des essences diversifiées	Indigènes (feuillus nobles et résineux méridionaux) et climatiques pour gagner des stades de succession.
		Tolérantes aux changements climatiques (https://mrnf.gouv.qc.ca/publications/forets/connaissances/recherche/Perie-Catherine/Memoire173.pdf)
		Adaptées à la station et en accord avec les objectifs et les principes de la compensation (la production de matière ligneuse étant compatible), conformément aux indications des Guides sylvicoles du Québec (Tome 1 et 2) et selon l'évaluation de l'ingénieur forestier au terrain.
		Au moins trois essences climatiques, en mélange, avec des groupes de plants de dimensions différentes pour assurer une diversité des espèces et des fonctions qu'elles remplissent, et réduire la susceptibilité des arbres aux insectes et aux maladies. Donner priorité aux plants de fortes dimensions.
		Envisager l'utilisation de semences (selon les recommandations du MELCC), la transplantation ou le reboisement d'essences forestières rares ¹ , si susceptibles d'être perdues à cause du projet.
	Préparer le terrain	Afin de créer un environnement favorable à l'établissement et à la croissance de la régénération (henser, scarifier, labourer, etc.)
	Planter selon une certaine densité	En ville ou en rive : Densités variables Feuillus nobles : minimum 800 plants/ha, selon les essences, la qualité des stations et les prescriptions de l'ingénieur forestier au terrain visant la création d'une forêt à maturité Plantation mixte (feuillus et résineux) : minimum 1000 plants/ha Résineux méridionaux : minimum 1200 plants/ha
	Considérer les besoins des espèces fauniques et forestières	Adapter le projet de plantation (ex. la densité de plantation, le choix des essences). Pour ce faire, se référer à un biologiste en la matière
		Envisager la protection à perpétuité de la superficie intacte de forêt rare au même titre que le reboisement. Prévoir un arrosage approprié durant les premières semaines suivant la plantation.
	Rechercher la naturalité	Répartir les arbres de manière à rechercher la naturalité. Selon le modèle de plantation choisi, favoriser une répartition naturelle des arbres.
Utiliser un paillis	Afin de contrôler la végétation concurrente herbacée et favoriser la croissance des plants	
Protéger les plants	Du broutage par les rongeurs, cerf de Virginie (chevreuil), lapin, lièvre, etc. (Ex. protecteurs cylindriques, à gaine grillagée, ou de plastique en spirale; répulsifs; exodos)	
Entretien et suivi des plantations	Entretenir	Par dégagement, nettoyage, éclaircies précommerciales, redressement, taille de formation et autres travaux nécessaires afin d'assurer le succès de la plantation
	Regarnir	Planter des arbres afin de combler les vides (individus plantés moribonds ou morts) et effectuer les autres travaux nécessaires pour atteindre la densité ou le coefficient de distribution visés
	Inventorier	Évaluer le succès de la plantation et l'atteinte des objectifs en fonction des années de suivi entendues (Minimale à 1 an, 4 ans et 10 ans) et soumettre des rapports aux autorités ministérielles concernées
	Atteindre ou dépasser	La cible de 80 % de plants survivants en essences désirées ² , libres de croître après 10 ans (au-dessus de la compétition herbacée et arbustive et de la dent du chevreuil)

^{*1} Essences rares à définir

^{**} Une essence désirée, est une espèce d'arbre dont la présence est souhaitée dans le peuplement pour satisfaire aux objectifs recherchés. La régénération naturelle en essences désirées peut contribuer à la mesure du taux de succès à 10 ans. Les essences non commerciales (érable à épin, cerisier de Pennsylvanie, etc.) et les essences non désirées (par ex. : peuplier faux-tremble et bouleau gris) sont exclues de la mesure du succès de la plantation à 10 ans.

Certains ont sujet à des changements en fonction des plus récentes connaissances

2024-04-24

2

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

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

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes

L'initiateur doit fournir le plan spécifique de reboisement de ce projet.

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Martin Pelletier SMATAS p. i. pour Lucie Ste-Croix	Sous-ministre associée au Terri- toire et aux Affaires stratégiques	ORIGINAL SIGNÉ	2025-05-15
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :

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

Selon les renseignements déposés par l'initiateur et **en fonction de votre champ de compétence**, le projet est-il acceptable sur le plan environnemental, tel que présenté? Choisissez l'une des trois réponses suggérées ci-contre. Expliquez en quoi le projet vous paraît acceptable en fonction des enjeux concernant votre ministère ou organisme **ou** à quelle condition le projet serait acceptable **ou** pourquoi il ne l'est pas.

Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable tel que présenté

Signature(s)

Nom	Titre	Signature	Date
Martin Pelletier SMATAS p. i. pour Lucie Ste-Croix	Sous-ministre associé au Terri- toire et aux Affaires stratégiques		2025-12-03
Cliquez ici pour entrer du texte.	Cliquez ici pour entrer du texte.		Cliquez ici pour entrer une date.

Clause(s) particulière(s) :