

# **DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

## **DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS HYDRIQUES**

**Questions et demandes d'engagements complémentaires  
pour le 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**

**Dossier 3220-02-004**

**Le 17 décembre 2025**

*Environnement,  
Lutte contre  
les changements  
climatiques,  
Faune et Parcs*

**Québec** 



## TABLE DES MATIÈRES

|                                                     |   |
|-----------------------------------------------------|---|
| INTRODUCTION .....                                  | 1 |
| 1 VOLET ADMINISTRATIF ET DESCRIPTION DU PROJET..... | 2 |
| 2 VOLET ATMOSPHÈRE.....                             | 2 |
| 3 VOLET CONCEPTION .....                            | 4 |
| 4 VOLET MILIEUX HUMIDES, HYDRIQUES ET NATURELS..... | 4 |



## INTRODUCTION

La phase d'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Batiscan sur la route 138, prévue dans le cadre de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, est réalisée par la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques, en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) ainsi que de certains autres ministères.

Conformément à l'article 31.4 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE, Chapitre Q-2), le ministre peut, à tout moment, dans le délai et selon les conditions qu'il fixe, demander à l'initiateur du projet de fournir tout renseignement supplémentaire, d'approfondir certaines questions ou d'entreprendre certaines recherches qu'il estime nécessaires en vue de compléter l'analyse du projet.

Afin que le ministre puisse formuler une recommandation quant à l'acceptabilité environnementale de ce projet, l'initiateur doit répondre aux questions citées dans ce présent document. Le temps incombant à l'initiateur pour répondre à ces questions n'est pas inclus dans le délai de sept mois dont dispose le ministre afin de formuler sa recommandation.

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

## 1 VOLET ADMINISTRATIF ET DESCRIPTION DU PROJET

**QC - 64** L'initiateur a indiqué que certaines des avenues de compensation et de mise en conservation qu'il a présentées sont situées en zone agricole et nécessitent une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ). En vertu de l'article 97 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (Chapitre P-41.1), lorsqu'une demande de permis ou d'autorisation prévue, notamment, à la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) vise à remplacer l'agriculture par une autre utilisation sur un lot situé dans une aire retenue pour fins de contrôle ou dans une zone agricole, ce permis ou cette autorisation ne peut être accordé à moins que la CPTAQ n'ait préalablement autorisé l'utilisation demandée à une autre fin que l'agriculture.

L'initiateur a déjà transmis la décision du 13 novembre 2024 par laquelle la CPTAQ autorise l'utilisation à des fins autres que l'agriculture d'une superficie correspondant aux lots 4 504 519, 4 504 520, 4 505 289, 4 505 342, 4 505 343 et à une partie du lot 4 504 522 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Champlain, pour créer une nouvelle zone de conservation.

À cet effet, l'initiateur doit transmettre au MELCCFP les autres autorisations de la CPTAQ nécessaires à la réalisation des autres avenues de compensation et de mise en conservation qu'il présente.

**QC - 65** À la question QC-42, il était demandé à l'initiateur de préciser si le scénario proposé de relocalisation des quais de la marina, activité qui est sous la responsabilité du MTMD, convenait aux propriétaires de la marina. L'initiateur a fourni cette précision, mais la réponse prête à confusion relativement à la responsabilité du déplacement des quais pendant et après les travaux.

La relocalisation des quais est une activité qui découle du présent projet de reconstruction du pont. Ainsi, l'initiateur sera responsable d'obtenir les autorisations ministérielles requises pour que les travaux de relocalisation puissent être autorisés conformément au décret du gouvernement, le cas échéant. L'initiateur doit donc s'engager en ce sens.

## 2 VOLET ATMOSPHÈRE

**QC - 66** L'initiateur ne répond pas aux demandes de la question QC-44 en lien avec le climat sonore et s'en tient à sa *Politique sur le bruit routier*, sans égard à 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 effet, l'initiateur ne tient pas compte des exigences de la Recommandation ministérielle et ne présente pas la situation selon les indicateurs en Lden et en Lnight, bien qu'il semble avoir fait les analyses tel qu'il l'indique en réponse à la QC-44 : « 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. » De plus, il ne précise pas les mesures d'atténuation pouvant être mises en œuvre.

L'initiateur doit :

- a) Présenter les résultats de son estimation préliminaire en montrant l'évaluation de la conformité des niveaux sonores selon la Recommandation ministérielle, notamment en présentant les données selon les indicateurs Lden et Lnight;
- b) S'engager à intégrer au rapport de suivi de l'an 1, exigé à la question QC-67, une analyse exhaustive et rigoureuse, appliquée de manière concrète au présent projet, de la faisabilité technique, économique et légale ainsi qu'une appréciation 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](#) (INSPQ, 2018);
  - 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](#) (Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 2024);
  - Des afficheurs interactifs du niveau sonore de chaque passage (déclenchant ou non des contraventions) et l'interdiction du frein moteur ainsi que toute autre mesure d'atténuation envisageable;
- c) S'engager à mettre en place 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.

**QC - 67** À la réponse à la question QC-45, l'initiateur mentionne qu'il « verra à implanter au besoin des mesures d'atténuation dans l'éventualité où des impacts sonores significatifs seraient observés. » Par « impacts sonores significatifs », l'initiateur réfère sans doute à la grille des impacts sonores de sa *Politique sur le bruit routier*. Or, cela ne l'engage 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 aux années 1, 2 et 10. Les suivis du bruit routier se font plutôt aux années 1, 5 et 10.

Le MELCCFP réitère donc la demande suivante :

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 présentant une modélisation complète montrant l'évaluation de la conformité des niveaux sonores selon la Recommandation ministérielle. En cas de non-conformité avérée par rapport à la Recommandation ministérielle, les mesures d'atténuation prévues à la question précédente devront être mises en place afin de ramener la conformité;
- b) Déposer le détail du programme de suivi visant à valider la conformité du climat sonore par rapport à la Recommandation ministérielle lors du dépôt de la première demande d'autorisation ministérielle liée à la construction du nouveau pont.

**QC - 68** L'initiateur s'est engagé à respecter les *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel* (MELCCFP, 2015) « dans la mesure du possible ». L'utilisation de cette expression est imprécise et ne réfère pas, par exemple, aux dérogations prévues aux dites *Lignes directrices*.

L'initiateur doit s'engager clairement à respecter les *Lignes directrices*.

### 3 VOLET CONCEPTION

**QC - 69** L'initiateur n'a pas répondu entièrement à la question QC-47 concernant le positionnement de la culée gauche et d'un enrochement de protection. L'initiateur doit justifier le positionnement, soit à l'intérieur de la limite du littoral plutôt qu'en rive ou à l'extérieur du milieu hydrique, de ces composantes eu égard à l'approche éviter-minimiser-compenser, selon laquelle toute atteinte aux MHH doit d'abord être évitée.

**QC - 70** Dans sa réponse à la question QC-49, l'initiateur se limite à rectifier la conclusion émise dans l'avis technique 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 voulant que l'augmentation des vitesses d'écoulement, due à la présence des ouvrages temporaires, puisse accentuer le risque de glissement de terrain des zones situées à proximité.

Selon le MELCCFP, dans le cadre du présent projet, le risque de glissement de terrain doit être lié à l'érosion des berges en l'absence d'une information contraire. 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 prétravaux. L'évaluation du potentiel d'érosion des berges et du risque de glissement de terrain, dus à la présence des ouvrages temporaires, est donc jugée inadéquate.

Ainsi, l'initiateur doit :

- a) Fournir une appréciation plus précise du potentiel d'érosion et du recul des berges dans le secteur, en relation avec l'aménagement des ouvrages temporaires. Cet avis doit 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;
- b) Fournir une appréciation plus précise du risque de glissement de terrain et de son niveau d'accroissement dus à la présence des ouvrages temporaires;
- c) Si une érosion significative en berge ou un risque significatif de glissement de terrain sont appréhendés, l'initiateur doit préciser les zones sujettes, identifier les éléments sensibles exposés et présenter les mesures d'atténuation qu'il entend mettre en place afin de limiter les risques à un niveau acceptable.

### 4 VOLET MILIEUX HUMIDES, HYDRIQUES ET NATURELS

**QC - 71** La question QC-55 du précédent document de questions et commentaires demandait à l'initiateur de revoir le positionnement de la limite du littoral (LL) en rive

gauche, en amont du pont actuel, en raison de la présence d'une zone cultivée et labourée. La méthode biophysique qui avait été utilisée pour déterminer la LL ne pouvait pas être utilisée dans ce cas et il était recommandé d'y utiliser plutôt la limite d'inondation de récurrence de 2 ans. Or, l'initiateur a plutôt appliqué cette dernière pour l'ensemble de son projet.

Conformément à des discussions tenues depuis le dépôt des réponses à la deuxième série de questions et commentaires, et considérant la présence de conditions anthropiques sur la partie de la rive gauche affectée par le projet, l'initiateur doit revoir la délimitation du littoral dans le secteur de son projet afin d'utiliser la méthode biophysique en rive droite et la limite d'inondations de récurrence de 2 ans en rive gauche. Ainsi, l'initiateur doit transmettre les cartes modifiées en conséquence et ajuster le bilan des atteintes en MHH.

**QC - 72** L'initiateur a déposé une nouvelle fiche de compensation (Batiscan-9) suivant le dépôt des réponses à la dernière série de questions et commentaires. Pour être considérée comme acceptable, quelques modifications doivent y être apportées. L'initiateur doit ainsi s'engager à :

- a) Aménager une prairie humide plutôt qu'un marais riverain en raison des élévations et de la topographie du terrain;
- b) Assurer la pérennité de l'aménagement puisque le site des travaux est de propriété privée;
- c) Lors de la remise à l'état naturel du site, réaménager le littoral des cours d'eau qui se jettent dans le fleuve Saint-Laurent en suivant 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.

**Samuel Yergeau**, géographe, M. Sc.  
Chargé de projet