
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125
au-dessus de la rivière des Mille Îles
sur le territoire de la Ville de Terrebonne et de la Ville de Laval
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-02-224

Le 3 août 2006

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu hydrique :

Chargé de projet : Monsieur François Delaître, biologiste, M. Env.

Analyste : Madame Mireille Paul, biologiste, M. Sc.

Supervision administrative : Monsieur Gilles Brunet, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Gaétane Forgues, secrétaire

SOMMAIRE

Le pont de Terrebonne a été construit en 1906. Il relie les villes de Terrebonne et de Laval en enjambant la rivière des Mille Îles, dans l'axe de la route 125. En septembre 2003, le gouvernement du Québec adoptait le décret numéro 954-2003 qui venait inscrire le pont de Terrebonne sur la liste des ponts à caractère stratégique. En vertu de la Loi sur la voirie, la gestion des ponts à caractère stratégique relève du ministre des Transports. Les interventions structurales majeures sont alors de la responsabilité du ministère des Transports (MTQ).

Les spécialistes du MTQ estiment que le pont de Terrebonne a pratiquement atteint la fin de sa durée de vie utile et ils confirment la désuétude de la structure actuelle. Au cours des dernières années, certains événements ont entraîné la fermeture de ce pont nécessitant l'investissement de montants importants par le gouvernement pour la réalisation de travaux d'entretien et de réfection. Dans le contexte actuel, ces travaux n'apportent que des solutions temporaires.

Le projet du MTQ consiste donc à construire un nouveau pont un mètre en aval du pont actuel. L'ouverture de ce pont est prévue pour la fin du mois de novembre 2007. Entre-temps, le pont actuel demeurera ouvert, mais ce dernier sera par la suite détruit vers la fin de l'été 2008.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des dispositions du paragraphe *b* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il prévoit des travaux de remblayage sur une superficie supérieure à 5 000 m² à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans de la rivière des Mille Îles.

Au niveau biologique, les enjeux principaux sont relatifs à la protection de la faune ichthyenne et de certaines espèces à statut particulier et leurs habitats (trois espèces de plantes et la tortue géographique). Au niveau socio-économique, l'enjeu principal est la qualité de vie des résidents en période de travaux, principalement en raison du bruit associé au chantier.

Après analyse, le projet de reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125 au-dessus de la rivière des Mille Îles par le ministre des Transports est considéré acceptable. En effet, le MTQ a démontré que les travaux prévus et les mesures qu'il entend mettre en place devraient permettre de minimiser les impacts négatifs, essentiellement temporaires puisque reliés aux travaux de construction, sur les éléments sensibles du milieu. De plus, un suivi environnemental en phase d'exploitation sera effectué par le MTQ et portera, entre autres, sur les plantes à statut particulier présentes aux abords du pont actuel et sur le bruit de la circulation.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail	i
Sommaire.....	iii
Liste des figures.....	vii
Liste des annexes	viii
Introduction	1
1. Le projet	1
1.1 Le pont de Terrebonne.....	1
1.2 Raison d'être du projet	3
1.3 Description des options étudiées	4
1.3.1 Fermeture du pont de Terrebonne	4
1.3.2 Nouveau pont à l'est de l'emplacement actuel	4
1.3.3 Nouveau pont à l'emplacement actuel.....	4
1.4 Description générale du projet et de ses composantes	5
1.5 Échéancier de construction et coût du projet.....	5
2. Analyse environnementale	9
2.1 Analyse de la raison d'être du projet.....	9
2.2 Choix des enjeux	9
2.3 Analyse des enjeux biophysiques	9
2.3.1 La faune ichthyenne et ses habitats	9
2.3.2 Les espèces à statut particulier et leurs habitats	14
2.4 Analyse des enjeux socio-économiques.....	16
2.4.1 Qualité de vie des résidants	16
2.4.2 Paysage	18
Conclusion.....	20
Références.....	21
Annexes	22

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PONT DE TERREBONNE	3
FIGURE 2 : SÉQUENCE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION	7
FIGURE 3 : LOCALISATION DES FRAYÈRES DANS LE SECTEUR À L'ÉTUDE	11

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1. LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	22
ANNEXE 2. CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	22
ANNEXE 3. SIMULATIONS VISUELLES	23

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125 au-dessus de la rivière des Mille Îles sur le territoire de la Ville de Terrebonne et de la Ville de Laval par le ministère des Transports (MTQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125 au-dessus de la rivière des Mille Îles est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *b* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne un projet de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage à quelque fin que ce soit dans un cours d'eau visé à l'annexe A ou dans un lac, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans, sur une distance de 300 mètres ou plus ou sur une superficie de 5 000 mètres carrés ou plus, et tout programme ou projet de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage, à quelque fin que ce soit, égalant ou excédant de façon cumulative les seuils précités, pour un même cours d'eau.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur du projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Terrebonne et Laval du 26 avril au 12 juin 2006.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur du projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

1. LE PROJET

1.1 Le pont de Terrebonne

Le pont de Terrebonne a été construit en 1906. Il relie les villes de Terrebonne et Laval en enjambant la rivière des Mille Îles, dans l'axe de la route 125 (voir la figure 1). La largeur du pont n'excède pas 5,18 mètres et sa longueur est de 237,7 mètres.

La faible largeur du pont de Terrebonne ne répond pas aux normes actuelles ce qui réduit sa capacité et limite la circulation à pratiquement une seule voie (bien qu'il y ait circulation dans les deux sens). Malgré cela, des piétons et des cyclistes empruntent le pont mettant ainsi leur sécurité en danger (Transports Québec, 2005).

Le pont de Terrebonne a longtemps été le seul lien routier du secteur entre Terrebonne, au nord, et Laval, au sud. À la suite de la mise en service de l'autoroute 25 en 1965, ce pont a perdu le rôle régional qu'il assurait depuis une soixantaine d'années. Néanmoins, au niveau local, ce pont continue à jouer un rôle majeur en desservant la population sise de part et d'autre de la rivière des Mille Îles et évite ainsi un détour de plus de cinq kilomètres en comparaison avec le lien par l'autoroute 25. De plus, toute l'activité du « Vieux Terrebonne », de l'île des Moulins et du quartier Saint-François s'articule autour du pont de Terrebonne. Selon plusieurs intervenants, ce pont serait essentiel à la vitalité économique locale (Transports Québec, 2005). Enfin, il assure dans le secteur le maintien d'un lien entre les deux rives de la rivière des Mille Îles en cas de problématique pouvant survenir sur l'autoroute 25 (Transports Québec, février 2006a).

En septembre 2003, le gouvernement du Québec adoptait le décret numéro 954-2003 qui venait inscrire le pont de Terrebonne, alors de juridiction municipale, sur la liste des ponts à caractère stratégique. Selon l'article 2 de la Loi sur la voirie, le gouvernement du Québec peut reconnaître à certains ponts un caractère stratégique. En vertu de ce même article, la gestion des ponts à caractère stratégique relève du ministre des Transports. Les interventions structurales majeures deviennent alors de la responsabilité du MTQ. En vertu de l'article 16 de cette même loi, une municipalité demeure responsable de l'entretien de la chaussée, des trottoirs, des garde-fous, du drainage et de l'éclairage d'un pont reconnu à caractère stratégique. Précisons que la gestion de la route 125 relève des villes de Terrebonne et Laval (R. Montplaisir, MTQ, comm. pers., 5 juillet 2006).

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PONT DE TERREBONNE

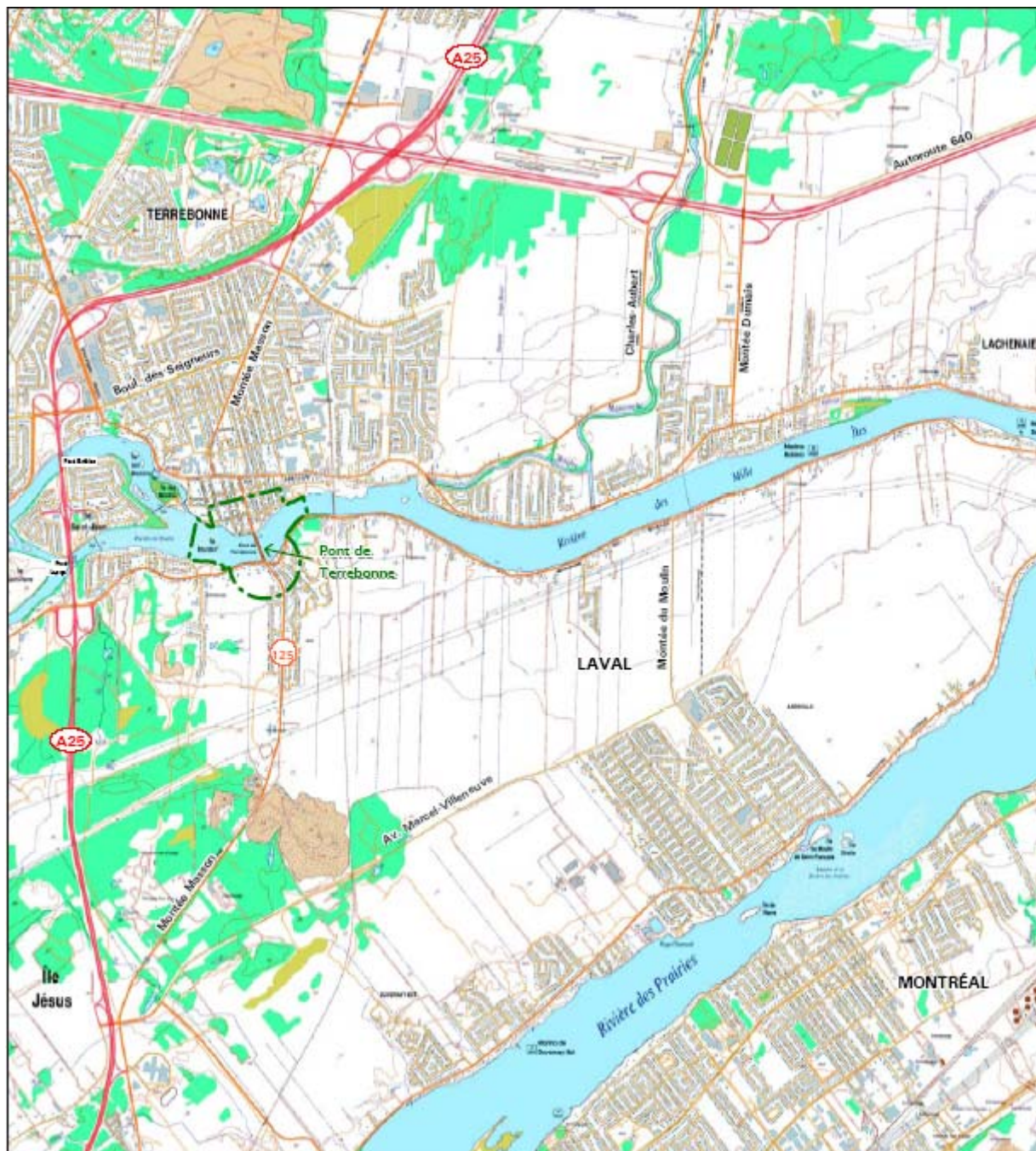


Figure tirée de Transports Québec (2005)

1.2 Raison d'être du projet

Le pont de Terrebonne est une structure qui compte aujourd'hui une centaine d'années d'existence. Sa conception ne répond plus aux normes actuelles et, depuis quelque années, il a fait l'objet de nombreux travaux de réfection.

Au printemps 2003, un embâcle sur la rivière des Mille Îles a provoqué de l'érosion à la base d'une des piles du pont qui s'est affaissée, affectant ainsi la structure du pont. Cet événement a

nécessité la fermeture temporaire du pont entre le 2 avril et le 30 novembre pour permettre la reconstruction de deux travées (coûts : 525 000 \$). Cette fermeture a notamment eu comme conséquence de dévier une bonne partie de la circulation vers l'autoroute 25 engendrant des contraintes majeures aux usagers de cette voie de circulation en raison de l'augmentation du nombre de véhicules. Entre le 30 septembre et le 21 octobre 2005, le pont a de nouveau été fermé à la suite de problèmes d'affouillement au niveau de quatre piles. Les travaux de réfection ont alors coûté 240 000 \$.

Les spécialistes du MTQ précisent que la durée de vie utile du pont de Terrebonne tire à sa fin. Tous les travaux de réfection qui ont été effectués ne permettent pas d'assurer la permanence de ce lien à long terme en raison de la désuétude de la structure actuelle.

1.3 Description des options étudiées

Dans le cadre de l'élaboration du projet, le MTQ a étudié et évalué différentes options.

1.3.1 Fermeture du pont de Terrebonne

En cas de fermeture du pont de Terrebonne, l'autoroute 25 constitue actuellement le seul autre lien disponible dans le secteur. Pour le MTQ, le recours à cette autoroute ne peut être une solution à long terme en raison du détour occasionné et de l'augmentation de la congestion qui en résulterait (sur l'autoroute et sur les routes y permettant l'accès), d'autant plus que le pont de Terrebonne constitue une soupape de sûreté à l'autoroute 25. Cette option n'est également pas viable puisque le pont de Terrebonne contribue à la vitalité économique du secteur (Transports Québec, 2005).

1.3.2 Nouveau pont à l'est de l'emplacement actuel

La construction d'un nouveau pont à l'est de l'emplacement actuel aurait fort probablement un impact important sur la vitalité du secteur, notamment pour le « Vieux Terrebonne ». Un nouvel emplacement possible situé dans l'axe de la Montée Dumais à Terrebonne et de la Montée du Moulin à Laval aurait également comme conséquence de modifier les patrons de déplacements des véhicules dans les rues municipales entraînant des impacts potentiels négatifs, notamment pour les résidents de ces secteurs et sur les terres agricoles retrouvées du côté de Laval. Cette option n'a donc pas été retenue (Transports Québec, 2005).

1.3.3 Nouveau pont à l'emplacement actuel

En raison des contextes historique et socio-économique, le MTQ juge très difficile d'abandonner le lien local à l'emplacement actuel du pont de Terrebonne. Ainsi, le MTQ privilégie la construction d'un nouveau pont immédiatement à l'aval du pont actuel et de raccorder cette nouvelle infrastructure dans l'axe de la route 125, soit de la rue Chapleau, à Terrebonne, et de la Montée Masson, à Laval (Transports Québec, 2005).

Trois variantes (A, C et E) ont été analysées par le MTQ pour la construction du nouveau pont. Essentiellement, c'est le nombre de piles en rivière qui différencie les trois variantes de même que le profil aux approches du pont. La variante A compte six piles, la variante C, cinq, et la variante E, trois. Toutes ces variantes ont été comparées sur la base d'un ensemble de critères environnementaux, techniques et économiques en périodes de construction et d'exploitation.

Sur les plans environnemental et technique, la variante A n'a pas été retenue, car elle a été jugée comme celle engendrant les impacts négatifs les plus significatifs, notamment en raison du nombre plus important de piles empiétant en milieu aquatique. Le MTQ évalue que les variantes C et E, quant à elles, se comparent, mais la variante E, du point de vue des impacts environnementaux, a été jugée la plus avantageuse, notamment en raison de superficies d'empiètement plus faibles en périodes de construction (batardeaux) et d'exploitation (piles du pont). La variante E a donc été retenue par le MTQ pour la construction du nouveau pont de Terrebonne.

1.4 Description générale du projet et de ses composantes

Le MTQ prévoit donc que le nouveau pont sera conçu selon la variante E présentée plus tôt, soit la variante avec trois piles et deux culées. À titre d'information, précisons qu'une culée est un appui d'extrémité d'un pont qui assure également le raccordement de la structure avec le terrain, alors qu'une pile est le terme désignant l'appui ou les appuis intermédiaires d'un tablier de pont, à l'exception des appuis extrêmes dénommés culées. Le pont aura une longueur de 248 mètres, d'une culée à l'autre. L'ouverture libre totale sous le pont sera de 239 mètres. La largeur des voies sera conforme aux normes actuelles, soit 3,5 mètres par direction auxquels s'ajoutent 0,5 mètre d'accotement pavé de chaque côté. Une piste multifonctionnelle, d'une largeur de 3,5 mètres, sera également aménagée du côté amont. Le nouveau pont sera construit à environ un mètre à l'aval du pont existant (Transports Québec, 2005).

À titre comparatif, voici quelques autres caractéristiques du pont actuel. Il mesure, d'une culée à l'autre, 235,8 mètres. La largeur des sept piles originales du pont est d'environ 20,7 mètres pour une ouverture libre totale de 215,1 mètres. Soulignons qu'à la suite des événements du printemps 2003, l'une des piles s'est affaissée et a été démolie à l'automne suivant (Transports Québec, 2005).

1.5 Échéancier de construction et coût du projet

Le nombre de piles a un impact direct sur la planification des travaux et donc sur l'échéancier de construction. Initialement, il était prévu que les travaux débutent en juillet 2006 et durent environ 15 mois, en incluant la démolition du pont actuel. Considérant qu'il n'était pas possible de respecter cet échéancier, le MTQ l'a révisé. Il est donc prévu que les travaux débutent plutôt vers la mi-septembre 2006 pour se terminer vers la mi-septembre 2008 par la démolition du pont actuel. Tous ces travaux dureront environ 10 mois, non consécutifs. La figure 2 permet de visualiser la séquence des travaux et l'échéancier.

Les travaux de construction en rivière seront effectués à l'abri de batardeaux en deux phases, afin de maintenir des conditions hydrauliques adéquates en rivière, et ce, sur deux années (2006 et 2007). Les travaux débiteront par l'aménagement du batardeau sud afin de réaliser les travaux du côté de Laval entre la mi-septembre et la fin novembre 2006. En 2007, entre le début juillet et la fin septembre, les travaux côté nord, soit du côté de Terrebonne, seront réalisés toujours à l'abri d'un autre batardeau. Chacune de ces deux phases de travaux se terminera par le démantèlement du batardeau.

Le tablier du pont sera installé entre les mois de juillet et octobre 2007. Enfin, les approches de part et d'autre du nouveau pont seront aménagées entre la mi-octobre et la fin novembre 2007.

Les travaux ont été planifiés afin que le pont actuel demeure ouvert pendant toute la période des travaux de construction. Le pont actuel sera démoli après la mise en service du nouveau pont, entre le début juillet et la mi-septembre 2008.

Le MTQ souhaite donc débiter les travaux dès l'automne 2006 afin de permettre l'ouverture du pont vers la fin novembre 2007 (au lieu d'octobre 2007, selon l'échéancier initial). Les coûts de réalisation du projet sont évalués à environ 13,064 M\$. Le MTQ assumera la partie des coûts liée à la circulation automobile, alors que les aménagements pour les besoins municipaux (piste cyclable, par exemple) seront assumés par les villes. Tel que mentionné précédemment, le pont s'est vu décrété un caractère stratégique par le gouvernement du Québec. Le MTQ sera donc responsable de l'entretien structural du pont, alors que les villes de Terrebonne et de Laval seront responsables de l'entretien courant de la chaussée et des aménagements connexes (Transports Québec, 2005).

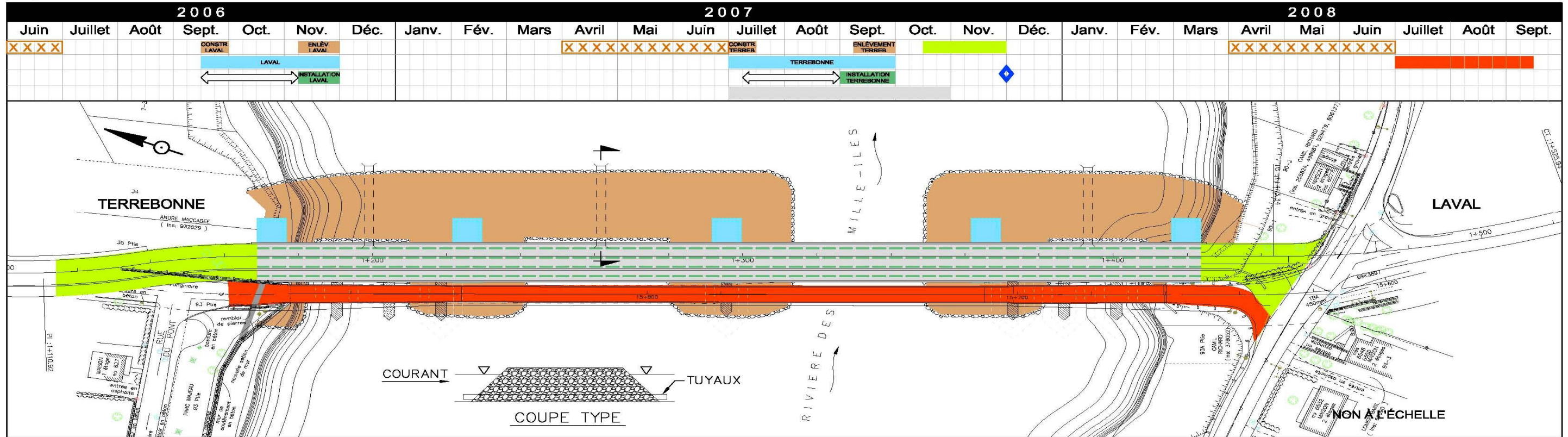
FIGURE 2 : SÉQUENCE DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

PONT PRÉFONTAINE-PRÉVOST

SCHÉMA DES SÉQUENCES DE CONSTRUCTION ET ÉCHÉANCIER

DÉBUT 2006

Projet: 20-5100-0308



LÉGENDE

- XXX RESTRICTIONS POUR TRAVAUX EN EAU
- BATARDEAUX
- PILES ET CULÉES
- FABRICATION DE L'ACIER
- CHARPENTE D'ACIER
- TABLIER (DALLE, GLISSIÈRES ET ENROBÉ)
- APPROCHES
- DÉMOLITION DU PONT EXISTANT
- ◆ OUVERTURE DU NOUVEAU PONT

OPTION E (3 PILES EN RIVIÈRE)

NOTES:

- LES BATARDEAUX SONT CONSTRUITS PAR PHASE, UN CÔTÉ À LA FOIS, POUR RESPECTER LES CONDITIONS HYDRAULIQUES.
- LES POUTRES EN ACIER SONT INSTALLÉES LORSQUE LES BATARDEAUX SONT PRÉSENTS. ELLES SONT FABRIQUÉES A L'AVANCE LORS D'UN CONTRAT DE PRÉ-ACHAT, SI REQUIS.
- LA PARTIE INFÉRIEURE DES PILES, EN PARTICULIER LA PILE CENTRALE, EST DÉMOLIE L'ÉTÉ SUIVANT À L'AIDE D'ÉQUIPEMENT FLOTTANT ET EN UTILISANT LE NOUVEAU PONT.
- LES BATARDEAUX SONT CONSTRUITS APRÈS LA PÉRIODE DE REPRODUCTION DES PRINCIPALES ESPÈCES DE POISSONS.

20 MARS 2006



Figure tirée de la lettre de M. Daniel Dorais (26 juillet 2006)

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Le pont de Terrebonne est une infrastructure construite il y a 100 ans. Les spécialistes du MTQ estiment que le pont a pratiquement atteint la fin de sa durée de vie utile et ils confirment la désuétude de la structure actuelle. Au cours des dernières années, certains événements ont entraîné la fermeture de ce pont nécessitant l'investissement de montants importants par le gouvernement pour la réalisation de travaux d'entretien et de réfection. Dans le contexte actuel, ces travaux n'apportent que des solutions temporaires. Néanmoins, ce pont s'est vu octroyer un caractère stratégique en vertu du décret gouvernemental numéro 954-2003 du 10 septembre 2003 et sa gestion relève dès lors du ministre des Transports.

Ainsi, considérant que le pont actuel a pratiquement atteint la fin de sa durée de vie utile et considérant que le gouvernement du Québec a octroyé par décret un caractère stratégique au pont de Terrebonne, la construction d'un nouveau pont enjambant la rivière des Mille Îles et reliant les villes de Terrebonne et de Laval est justifié.

2.2 Choix des enjeux

L'analyse du dossier, notamment basée sur les avis des experts consultés, fait ressortir différents enjeux environnementaux.

La faune ichthyenne et ses habitats ainsi que certaines espèces à statut particulier et leurs habitats (trois espèces de plantes et la tortue géographique) sont les enjeux biophysiques principaux.

Sur le plan socio-économique, certains enjeux retiennent également l'attention. Il y a tout d'abord la qualité de vie des résidants du secteur en période de construction, en raison du bruit associé aux travaux, mais aussi en période d'exploitation du nouveau pont, en raison d'une possible augmentation de la circulation (bruit et sécurité des usagers). Enfin, considérant le caractère historique du pont de Terrebonne et son intérêt architectural, le paysage sera le dernier enjeu socio-économique analysé.

2.3 Analyse des enjeux biophysiques

2.3.1 La faune ichthyenne et ses habitats

La rivière des Mille Îles abrite une cinquantaine d'espèces de poissons, dont quatre espèces à statut particulier, soit le chevalier cuivré, l'alose savoureuse, le chevalier de rivière et l'esturgeon jaune, qui sont susceptibles de fréquenter la zone à l'étude.

L'aval de l'île Bourdon (île située en amont du pont, à environ 350 mètres) est le secteur présentant la plus grande diversité d'habitats et constitue un milieu favorable pour la fraie, l'alevinage, l'alimentation ou l'abris de différentes espèces. La portion aquatique de la zone d'étude est complètement incluse dans le sanctuaire de pêche de la rivière des Mille Îles où la pêche est interdite avant le 1^{er} juillet (Transports Québec, 2005).

Dans le secteur de l'île Bourdon, deux frayères en eau vive sont connues (habitat de fraie confirmé). Elles sont situées en amont du secteur des travaux. La frayère identifiée 114-85 est fréquentée par l'achigan à petite bouche, l'esturgeon jaune, les meuniers, les chevaliers, les cyprins, les dorés et la laquaiche argentée. De plus, elle offre un potentiel de fraie pour l'alse savoureuse et la barbue de rivière. La frayère identifiée 392-85 est fréquentée par les meuniers, les cyprins, les chevaliers, la perchaude et l'alse savoureuse et elle offre un potentiel de fraie pour le doré jaune. Enfin, à l'aval de la zone d'étude, soit au droit du pont ferroviaire (700 mètres en aval du site du projet), la frayère identifiée 530-82 offre un potentiel pour l'esturgeon jaune (Transports Québec, 2005). Ces frayères sont localisées sur la figure 3.

FIGURE 3 : LOCALISATION DES FRAYÈRES DANS LE SECTEUR À L'ÉTUDE

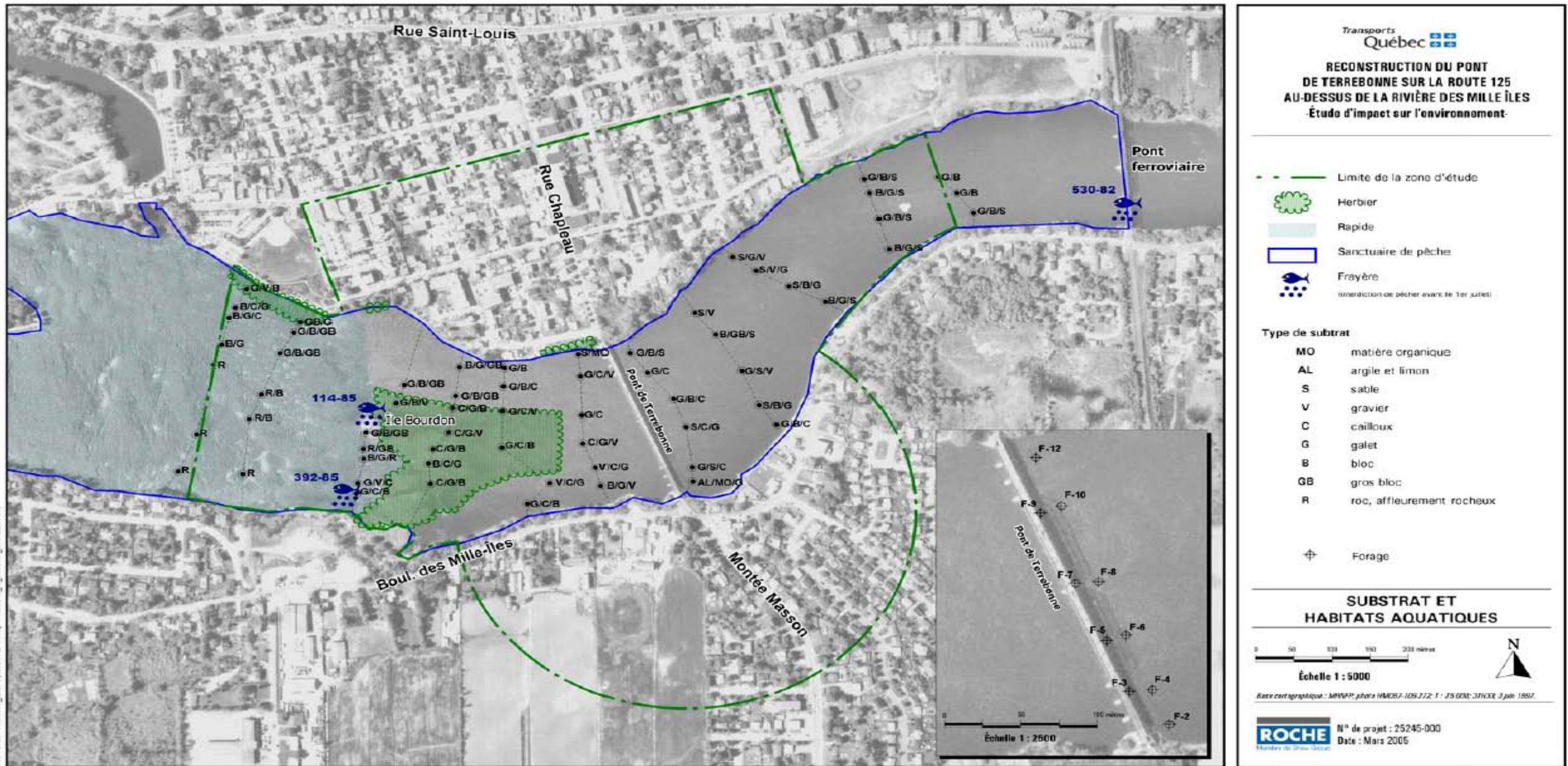


Figure tirée de Transports Québec (2005)

2.3.1.1 *Impacts appréhendés en période de construction*

La construction du nouveau pont nécessitera l'aménagement de deux batardeaux selon deux phases ce qui assurera en tout temps la libre circulation des poissons dans ce secteur de la rivière des Mille Îles. Les travaux en milieu aquatique (mise en place et retrait des batardeaux) seront réalisés en dehors des aires de fraie et d'alevinage des espèces présentes dans le secteur. De plus, le MTQ s'est engagé à ne pas réaliser de travaux en milieu aquatique durant la période qui s'étend du 1^{er} avril au 1^{er} juillet (durant laquelle la majorité des espèces présentes fraie). L'aménagement et le démantèlement des batardeaux seront donc effectués en dehors de cette période (Transports Québec, 2005). Tel que mentionné plus tôt, il est prévu que le batardeau du côté de Laval soit en place entre la mi-septembre et la fin novembre 2006 et que celui du côté de Terrebonne soit en place entre les mois de juillet et septembre 2007 (Lettre de M. Daniel Dorais, 26 juillet 2006).

La présence des batardeaux entraînera la perte temporaire d'habitat aquatique. Les deux batardeaux empièteront sur une superficie totale de 5 100 m² (comparativement à 8 300 m² pour la variante A et 8 025 m² pour la variante C). La superficie d'habitat touchée n'assure aucun rôle dans l'accomplissement de l'un ou l'autre des cycles vitaux des espèces de poissons susceptibles d'être présentes dans le secteur. Néanmoins, une fois que les batardeaux auront été retirés du milieu aquatique, les superficies empiétées seront restaurées. Un an après la mise en service du pont, le MTQ fera un suivi afin de s'assurer de la stabilité du matériel mis en place (Transports Québec, 2005).

Durant le mois de juillet, les jeunes aloses savoureuses (alosos) peuvent être présentes le long des rives de la rivière des Mille Îles. Ainsi, afin de s'assurer de l'absence d'alosos en eau peu profonde, où seront érigés les batardeaux, le MTQ prévoit, lors des travaux de construction et de démolition, avoir recours à une seine afin de capturer les jeunes aloses savoureuses, et toute autre espèce de poisson, avant de débiter les travaux en eau. Par la suite, le site des travaux sera protégé par des rideaux flottants qui, en plus de limiter la propagation des matières en suspension, empêchera l'accès au site pour les espèces aquatiques (lettre de M. Daniel Dorais, 2 août 2006a). Précisons que le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) s'est montré en accord avec les mesures proposées.

Considérant les mesures qui seront prises par le MTQ lors de la construction du pont et considérant que les impacts seront temporaires et n'affecteront pas les cycles vitaux des espèces de poissons présentes, le MDDEP estime, à l'instar du MRNF, que les impacts potentiels de la construction du nouveau pont sur la faune ichthyenne et ses habitats sont acceptables.

2.3.1.2 *Impacts appréhendés en période de démolition du pont actuel*

Selon l'échéancier établi par le MTQ, le pont actuel sera démoli au courant de l'été 2008, en période d'étiage (donc en période de basses eaux entre le début juillet et la mi-septembre 2008).

Les travaux de démolition nécessiteront l'aménagement de chemins d'accès sur chaque rive de la rivière des Mille Îles afin de permettre l'accès aux piles latérales du pont. La démolition de la pile centrale sera faite à l'aide de barges et les matériaux pourraient être évacués par les chemins d'accès. Ces chemins seront aménagés dans l'axe du pont actuel, soit toujours en dehors des superficies d'habitat aquatique essentielles dans l'accomplissement de l'un ou l'autre des cycles vitaux des espèces de poissons susceptibles d'être présentes dans le secteur. Aussi, afin de

protéger le milieu aquatique, les mêmes mesures que celles prévues en période de construction sont prévues, soit notamment le recours à une seine avant de débiter les travaux en eau, l'usage de rideaux flottants et la restauration du milieu (lettre de M. Daniel Dorais, 2 août 2006a).

Considérant les mesures qui seront prises par le MTQ lors de la démolition du pont et considérant que les impacts seront temporaires et n'affecteront pas les cycles vitaux des espèces de poissons présentes, le MDDEP estime, à l'instar du MRNF, que les impacts potentiels de la démolition de l'actuel pont de Terrebonne sur la faune ichtyenne et ses habitats sont acceptables.

2.3.1.3 Impacts appréhendés en période d'exploitation du nouveau pont

La mise en place des piles du nouveau pont, au nombre de trois, entraînera un empiètement permanent d'une superficie de 72 m² dans le milieu aquatique (comparativement à 144 m² pour la variante A et 120 m² pour la variante C), en dehors des aires indispensables au cycle vital des poissons.

Afin d'évaluer les pertes et les gains de superficies d'habitat aquatique reliés au présent projet, il faut également considérer que le pont actuel sera démantelé ce qui résultera en un gain de superficie en milieu aquatique. Ainsi, le démantèlement des piles du pont de Terrebonne permettra un gain de superficie de 175,5 m². Dans son ensemble, le projet de construction du nouveau pont de Terrebonne résultera en un gain de superficie de 103,5 m² (comparativement à 31,5 m² pour la variante A et 55,5 m² pour la variante C). Enfin, une fois que le pont actuel aura été démantelé, les superficies d'habitat aquatique retrouvées seront restaurées à l'aide d'un substrat similaire à celui environnant. Un an après la mise en service du pont, le MTQ fera un suivi afin de s'assurer de la stabilité du matériel mis en place (Transports Québec, 2005).

Une fois que le nouveau pont sera en place, l'ouverture libre totale sous le pont sera également améliorée par rapport aux conditions actuelles. Le nouveau pont de Terrebonne offrira une ouverture libre totale de 239 mètres, soit une augmentation de 11 % par rapport aux conditions actuelles qui offrent une ouverture libre totale de 215,5 mètres (comparativement à 7 % pour la variante A et 8 % pour la variante C). Le MTQ ne s'attend pas à ce que l'augmentation de l'ouverture sous le pont influence de façon significative les conditions hydrodynamiques, mais on peut tout de même prévoir une diminution des vitesses au droit du pont ce qui devrait faciliter les déplacements des poissons.

Globalement, le MDDEP juge que la présence du nouveau pont et le retrait du pont actuel auront donc un impact positif sur la faune ichtyenne et ses habitats essentiellement en raison d'un gain de superficie d'habitat aquatique.

2.3.2 Les espèces à statut particulier et leurs habitats

2.3.2.1 Les plantes à statut particulier et leurs habitats

Il était déjà connu que les rapides de la rivière des Mille Îles abritent la plus importante colonie de carmantine d'Amérique (*Justicia americana*) au Québec et possiblement au Canada, et une des plus importantes populations de podostémon à feuilles cornées (*Podostemum ceratophyllum*). La carmantine d'Amérique est désignée comme espèce menacée au Québec. Le podostémon à feuilles cornées, pour sa part, est une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable.

À la demande du MDDEP, afin de compléter l'information présentée dans l'étude d'impact, un inventaire des plantes à statut particulier a été réalisé en août 2006 dans la zone d'étude. Cet inventaire a été réalisé par un botaniste, M. Frédéric Coursol, en collaboration avec le MTQ (Coursol, 2006). Il a permis de découvrir deux espèces de plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables qui n'avaient pas encore été répertoriées dans les environs du pont de Terrebonne. Il s'agit de la renoncule à éventails (*Ranunculus flabellaris*) et du lycophe américain variété Saint-Laurent (*Lycopus americanus* var. *laurentianus*).

2.3.2.1.1 Impacts appréhendés en périodes de construction et de démolition

Le podostémon à feuilles cornées, la renoncule à éventails (faible nombre d'individus, soit moins d'une dizaine) et le lycophe américain variété Saint-Laurent (faible nombre d'individus, soit environ 10) ont été répertoriés en amont et/ou en aval du pont de Terrebonne. Cependant, les individus inventoriés appartenant à ces trois espèces sont situés à l'extérieur de la zone qui sera affectée par les travaux (Coursol, 2006). Ainsi, les travaux prévus n'auront aucun impact sur ces trois espèces de plantes à statut particulier et leurs habitats.

Plusieurs milliers d'individus de carmantine d'Amérique sont présents dans le secteur du pont de Terrebonne, notamment au niveau des piles du côté de Laval. Les travaux affecteront donc une partie de ces individus, mais selon le botaniste responsable de l'inventaire, les travaux prévus devraient mettre en péril moins de 1 % des individus. De plus, toujours selon l'avis de cet expert, aucune mesure n'est à prendre puisque cette espèce devrait recoloniser le secteur perturbé par les travaux (Coursol, 2006). Le MTQ prévoit tout de même mettre sur pied un programme de suivi de cette espèce qui s'étendra sur cinq ans à partir de 2009 (jusqu'en 2014), soit un an après la démolition de l'actuel pont de Terrebonne. Les résultats de ces suivis seront transmis au MDDEP (lettre de M. Daniel Dorais, 2 août 2006a).

Ainsi, considérant l'avis d'expert qui a été formulé quant aux impacts potentiels des travaux prévus sur la carmantine d'Amérique et considérant que le MTQ fera tout même un suivi des populations de cette espèce dans le secteur du nouveau pont de Terrebonne une fois qu'il sera mis en service, le MDDEP juge que les impacts sur cette espèce de plante à statut particulier et son habitat sont minimes et donc acceptables d'autant plus que cette espèce devrait recoloniser le secteur perturbé.

2.3.2.2 La tortue géographique et ses habitats

La tortue géographique est une espèce vulnérable. Cette espèce est presque exclusivement aquatique. Seule la femelle se rend sur la terre ferme pour pondre au mois de juin. Cette espèce préfère les vastes étendues d'eau où il y a de nombreux sites d'exposition au soleil, beaucoup de végétation aquatique et un fond mou. Elle utilise souvent des sites d'exposition isolés du rivage comme des roches et des souches émergentes (Transports Québec, 2005).

2.3.2.2.1 Impacts appréhendés en périodes de construction et de démolition

Considérant que la tortue géographique est une espèce au statut particulier susceptible d'être présente dans la zone des travaux, le MTQ prévoit, lors des travaux de construction et de démolition, avoir recours à différentes méthodes afin de capturer les individus qui pourraient être présents avant de débiter les travaux en eau et ainsi éviter qu'ils soient emprisonnés ou

recouverts par des matériaux. Par la suite, le site des travaux sera protégé par des rideaux flottants qui, en plus de limiter la propagation des matières en suspension, empêchera l'accès au site pour les espèces aquatiques (lettre de M. Daniel Dorais, 2 août 2006a). Précisons que le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) s'est montré en accord avec les mesures proposées.

Considérant les mesures qui seront prises par le MTQ et considérant que les impacts potentiels seront temporaires, le MDDEP estime, à l'instar du MRNF, que les impacts potentiels des travaux de construction et de démolition sur la tortue géographique et ses habitats sont acceptables.

2.4 Analyse des enjeux socio-économiques

2.4.1 Qualité de vie des résidants

2.4.1.1 Période de construction

Circulation automobile

Lors des travaux de construction du nouveau pont, le pont actuel demeurera ouvert et la circulation sera maintenue assurant ainsi l'accès aux secteurs résidentiel et commercial de Terrebonne et Laval. Il est pensable qu'il y ait un ralentissement de la circulation en raison de la curiosité des automobilistes, mais il s'agit d'un impact plutôt minime. Néanmoins, le MTQ entend mettre sur pied une campagne d'information pour préciser à la population que la circulation sera maintenue durant la période des travaux et une signalisation sera mise en place aux abords du chantier. Ces mesures devraient permettre de minimiser les impacts sur la circulation automobile en période de construction.

Bruit

En période de travaux, considérant que des quartiers résidentiels se trouvent à proximité et qu'une bonne partie des travaux se fera en périodes estivale et automnale, le principal impact négatif sur la qualité de vie des résidants est associé essentiellement au bruit produit par les travaux de chantier (aménagement et démantèlement des batardeaux, construction de la structure du pont, transport par camions, etc.).

Le MTQ a établi le climat sonore actuel pour l'ensemble des secteurs limitrophes au futur site des travaux (six sites de mesures ont été retenus de part et d'autre du pont). Sur la base des résultats obtenus, le MTQ a fixé des objectifs sonores (en décibels) à ne pas dépasser selon différentes périodes de la journée durant la période des travaux (entre 7 h et 19 h (jour), entre 19 h et 22 h (soir) et entre 22 h et 7 h (nuit)).

Pour s'assurer que ces objectifs sonores seront respectés par l'entrepreneur qui réalisera les travaux de chantier, le MTQ intégrera à son appel d'offres un devis spécial sur la gestion du bruit pendant les travaux. Ce devis contiendra des exigences quant à différents points : les zones sensibles, les seuils sonores à respecter (objectifs) et le recours à des spécialistes en acoustique. Ces spécialistes devront établir le bruit ambiant avant le début des travaux, élaborer des programmes de contrôle du bruit, élaborer un plan de suivi acoustique et fournir une assistance technique au chantier pour l'évaluation et la mise en place de mesures d'atténuation sonores et la

réalisation du suivi acoustique. De plus, l'entrepreneur aura l'obligation de s'assurer que le surintendant et les contremaîtres suivent une formation relative à la problématique de la gestion du bruit. Aussi, il doit prévoir un responsable qualifié qui sera dédié au chantier pour veiller à l'application de mesures d'atténuation sonores.

Afin de pouvoir respecter ces objectifs sonores, le MTQ exigera de l'entrepreneur retenu pour faire les travaux qu'il établisse un programme de gestion du bruit. Ainsi, l'entrepreneur devra, pour chaque activité reliée aux travaux de construction, expliquer la méthodologie qu'il entend mettre en œuvre afin de se plier aux objectifs fixés. À cette fin, le MTQ mentionne diverses mesures d'atténuation applicables : utilisation d'alarme de recul à intensité variable (ajustable selon le bruit ambiant), écrans antibruit, vitesse de circulation des camions réduite, interdiction d'avoir recours au frein moteur sur le chantier et les voies d'accès à ce dernier, s'assurer du bon fonctionnement des camions, horaire de travail entre 7 h et 19 h du lundi au vendredi (sauf exception).

Le MTQ prévoit également instaurer un programme de communication avec les résidants du secteur afin de les tenir informés des travaux en cours et de leur progression, mais aussi des désagréments possibles et des démarches qui leur sont possibles de faire auprès de la personne responsable du chantier (Transports Québec, 2005). Tel que l'indique le Service de la qualité de l'air (SQA) de la Direction des politiques de l'air du MDDEP, « *cette mesure permet de croire que les épisodes d'excès sonores seront bien surveillés et contrôlés* ».

Les objectifs du MDDEP à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement diffèrent des seuils établis par le MTQ et sont plus contraignants. Cependant, le MDDEP convient qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter ses travaux tout en respectant ces limites. Dans de telles circonstances, le MDDEP demande que tout soit mis en œuvre afin de limiter au maximum les nuisances reliées au bruit.

Considérant que le chantier sera situé en milieu urbain, il ne fait aucun doute que le bruit qu'il engendrera risque de provoquer des impacts négatifs non négligeables sur la qualité de vie de résidants du secteur. Cependant, le MDDEP estime que MTQ démontre, par les mesures qu'il entend mettre en place, que cette problématique est prise au sérieux et que tout sera fait, dans la mesure du possible, pour atténuer ces impacts.

2.4.1.2 Période d'exploitation

Sécurité des usagers et circulation

L'actuel pont de Terrebonne présente des caractéristiques qui ne répondent pas aux normes d'aujourd'hui, notamment en termes de sécurité des usagers (automobilistes, cyclistes et piétons). Le nouveau pont permettra d'améliorer cet aspect puisque les voies de circulation seront plus larges et qu'une piste multifonctionnelle, conforme aux normes du MTQ, sera aménagée.

Des résidants questionnés par le MTQ, lors de l'élaboration du projet, appréhendent une augmentation de la circulation sur le nouveau pont, notamment une augmentation du nombre de passages de camions lourds. Actuellement, des gabarits installés aux accès du pont empêchent le passage de tout camion sur le pont. Le MTQ précise qu'il ne prévoit pas instaurer de restrictions ou d'interdictions relatives au passage des camions une fois que le nouveau pont sera en service. Toutefois, le MTQ estime qu'à l'ouverture du pont, les camions ne devraient pas représenter plus

de 1 % de la circulation l'empruntant. Précisons que le camionnage est permis sur l'autoroute 25, située à quelques kilomètres plus à l'ouest, et que sur cette autoroute, les camions représentent 6 % des véhicules y circulant. Également, toujours selon les informations présentées par le MTQ, il semblerait que les autorités des villes de Terrebonne et de Laval pensent peut-être interdire le camionnage sur le nouveau pont, sauf pour livraison locale (Transports Québec, 2006b).

Bruit

Les résultats des mesures prélevées par le MTQ dans le cadre de la détermination du climat sonore actuel ont été analysés par le SQA du MDDEP. Le SQA conclut que l'essentiel des résultats du MTQ montrent que les critères d'acceptabilité du MDDEP pour l'analyse de la phase de mise en exploitation d'un projet routier sont atteints ou dépassés pour le voisinage de toutes les résidences identifiées. On constate donc à l'heure actuelle que le niveau sonore de base (bruit de fond) du secteur dépasse déjà les limites préconisées par le MDDEP.

Une fois que le nouveau pont sera ouvert en 2007, le MTQ évalue que le niveau de bruit ambiant devrait augmenter d'environ un décibel, tant sur la rive nord que sur la rive sud. À plus long terme, soit sur les 10 années suivant l'ouverture, le MTQ estime que la circulation automobile devrait augmenter de 1 % par année sur ce tronçon de la route 125 (soit une augmentation totale de l'ordre de 10 %). Cette hausse, toujours selon les estimations du MTQ, devrait engendrer une augmentation moyenne additionnelle des niveaux sonores de l'ordre de 0,4 décibel par rapport à la situation à l'ouverture (Transports Québec, 2005).

Sur la base des chiffres et simulations du MTQ, l'analyse du SQA fait ressortir deux conclusions. Tout d'abord, la reconstruction du pont ne sera pas à l'origine d'un changement significatif du nombre de résidences localisées en bordure de la route 125 ayant à subir une variation de leur environnement sonore. Enfin, les augmentations des niveaux sonores estimées par le MTQ sont inférieures à l'augmentation détectable par l'oreille humaine.

Néanmoins, le MTQ mettra sur pied un programme de suivi du climat sonore dans certains secteurs aux abords du nouveau pont de Terrebonne. Des relevés sonores seront réalisés un an et cinq ans après l'ouverture du pont afin de comparer les résultats terrain avec les simulations effectuées dans le cadre de l'élaboration du projet.

Sur la base de l'analyse effectuée par les spécialistes du SQA et considérant le programme de suivi que le MTQ entend instaurer une fois que le nouveau pont sera en service, le MDDEP considère que les impacts relatifs au bruit engendrés par la mise en service du nouveau pont sont acceptables.

2.4.2 Paysage

La situation actuelle

Le pont de Terrebonne fait partie du paysage local depuis une centaine d'années. Son caractère historique de même que son architecture particulière, typique des ouvrages de l'époque, lui confèrent un intérêt certain. Ce pont permet de relier deux secteurs qualifiés de pittoresques des villes de Terrebonne et de Laval. Il représente une porte d'entrée locale pour ces deux agglomérations, l'autoroute 25 en constituant la porte d'entrée régionale.

Le pont de Terrebonne enjambe la rivière des Mille Îles et permet ainsi aux utilisateurs d'avoir une vue intéressante. En direction nord, cette vue est rehaussée par le quartier du « Vieux Terrebonne » et ses différents attraits. En direction sud, ce sont la végétation sur la rive et les habitations présentes (quartiers champêtres et villageois) qui rehaussent l'intérêt visuel. La traversée du pont offre également une belle vue sur la rivière. Cependant, seuls les passagers des véhicules peuvent bénéficier de ces attraits visuels. En effet, conducteurs, piétons et cyclistes doivent garder toute leur attention sur la route afin d'assurer leur sécurité en raison de l'étroitesse du pont et parce que celui-ci n'a pas été conçu pour offrir une cohabitation sécuritaire entre les différents usagers.

La situation future

La construction d'un nouveau pont reliant les villes de Terrebonne et de Laval aura non seulement pour conséquence d'apporter un nouvel élément visuel dans le paysage, mais aussi de faire disparaître un élément qui fait partie du décor depuis plusieurs décennies. Par contre, le secteur à l'étude conservera le même type de paysage puisque le nouveau pont sera construit à faible distance du pont actuel (un mètre en aval).

L'attrait visuel de l'actuel pont de Terrebonne est principalement relié à la structure métallique qui surmonte le tablier. Le MTQ précise qu'il est techniquement impossible de conserver et de réinstaller cette structure sur le nouveau pont. L'initiateur du projet s'est donc fixé comme objectif de concevoir un pont qui conservera un certain intérêt architectural dans un environnement intéressant (Transports Québec, 2005).

Dans son étude d'impact, le MTQ présente des simulations visuelles permettant de comparer la situation actuelle avec les conditions futures. Ces simulations permettent notamment de constater que des aménagements paysagers seront mis en place aux abords des accès du nouveau pont. Aussi, des garde-fous à claire-voie seront intégrés à la structure du pont afin de permettre une bonne visibilité de la rivière des Mille Îles pour les usagers. On peut également voir que la future structure sera moins massive (puisque la structure métallique surélevée sera retirée) et que la diminution du nombre de piles en rivière (qui seront également moins larges que les anciennes) améliorent la qualité visuelle (milieu hydrique moins artificialisé). Des simulations visuelles sont présentées en annexe du présent document.

L'appréciation du paysage est très subjective et tel en est-il de l'évaluation des impacts dans un tel cas. Le MDEEP reconnaît que le MTQ a fait une démarche satisfaisante afin d'intégrer le nouveau pont dans le paysage et de permettre au public de visualiser la structure et les aménagements proposés puisque l'étude d'impact a été rendue accessible lors de la période d'information et de consultation publiques tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement entre le 26 avril et le 10 juin 2006.

CONCLUSION

Résumé des enjeux

Le projet de reconstruction du pont de Terrebonne au-dessus de la rivière des Mille Îles sur le territoire de la Ville de Terrebonne et de la Ville de Laval fait ressortir différents enjeux. Au niveau biologique, les enjeux principaux sont relatifs à la protection de la faune ichthyenne et de certaines espèces de plantes à statut particulier et leurs habitats. Au niveau socio-économique, l'enjeu principal est la qualité de vie des résidents en période de travaux, principalement en raison du bruit associé au chantier.

Acceptabilité environnementale

Compte tenu de l'analyse qui précède, elle-même basée sur l'expertise du Service des projets en milieu hydrique de la Direction des évaluations environnementales et les avis d'experts, le projet de reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125 au-dessus de la rivière des Mille Îles sur le territoire de la Ville de Terrebonne et de la Ville de Laval est jugé acceptable sur le plan environnemental.

Recommandation

Après analyse, il est recommandé d'autoriser le projet de reconstruction du pont de Terrebonne. Le projet est considéré justifié et acceptable sur le plan environnemental. En effet, l'initiateur du projet a démontré que le remplacement du pont actuel est requis et que les travaux prévus n'auront pas d'impact négatif significatif sur les composantes biologiques et socio-économiques du milieu dans lequel s'inscrit le projet.

Original signé par

François Delaître
Biologiste, M. Env.
Chargé de projet
Service des projets en milieu hydrique

RÉFÉRENCES

Coursol, F. Inventaire des plantes menacées ou vulnérables au vieux-pont de Terrebonne. Gouvernement du Québec, ministère du Transport, Direction régionale Laval-Mille-Îles-Laval, 2006, 12 p. et annexes;

Lettre de M. Daniel Dorais, du ministère des Transports, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant des informations complémentaires dans le cadre de l'analyse environnementale relative à des demandes de précisions transmises par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 26 juillet 2006, 1p. et 2 annexes;

Lettre de M. Daniel Dorais, du ministère des Transports, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant des informations complémentaires dans le cadre de l'analyse environnementale relative à des demandes de précisions transmises par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2 août 2006a, 1 p. et 1 annexe;

Lettre de M. Daniel Dorais, du ministère des Transports, à M. Gilles Brunet, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant des informations complémentaires dans le cadre de l'analyse environnementale relative à des demandes de précisions transmises par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 2 août 2006b, 1 p.;

TRANSPORTS QUÉBEC. *Reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125 au-dessus de la rivière des Mille Îles, Étude d'impact sur l'environnement*, par Roche, octobre 2005, 203 p. et 6 annexes;

TRANSPORTS QUÉBEC. *Reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125 au-dessus de la rivière des Mille Îles, Étude d'impact sur l'environnement, Résumé*, par Roche, février 2006a, 12 p.;

TRANSPORTS QUÉBEC. *Reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125 au-dessus de la rivière des Mille Îles, Réponses aux questions et commentaires émis par le MDDEP dans le cadre de l'analyse de recevabilité*, par Roche, février 2006b, 18 p. et 1 annexe;

TRANSPORTS QUÉBEC. *Reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125 au-dessus de la rivière des Mille Îles, Réponses aux questions et commentaires émis par le MDDEP dans le cadre de l'analyse de recevabilité, Addenda au document*, par Roche, mars 2006a, 1 p.;

TRANSPORTS QUÉBEC. *Reconstruction du pont de Terrebonne sur la route 125 au-dessus de la rivière des Mille Îles, Réponses aux questions et commentaires émis par le MDDEP dans le cadre de l'analyse de recevabilité, Deuxième addenda au document*, par Roche, mars 2006b, 1 p.

ANNEXES

ANNEXE 1. LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

L'analyse de l'acceptabilité du projet a été faite en consultation avec les directions du MDDEP, les ministères et organismes suivants :

Les unités administratives du MDDEP :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- la Direction des politiques de l'air – Service de la qualité de l'atmosphère;

les ministères et organismes suivants :

- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune – Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie;
- le ministère de la Sécurité publique – Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides;
- le ministère des Affaires municipales et des Régions.

ANNEXE 2. CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2004-02-03	Réception de l'avis de projet au MDDEP
2004-02-19	Délivrance de la directive
2005-10-17	Réception de l'étude d'impact
2006-04-04	Délivrance de l'avis de recevabilité
2006-04-26	Mandat d'information et de consultation publiques
2006-06-10	Période d'information et de consultation publiques (fin)

ANNEXE 3. SIMULATIONS VISUELLES

Simulation 1 : Vue vers le pont à partir de Laval sur la route 125

CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LA RIVIÈRE DES MILLE ÎLES ENTRE LAVAL ET TERREBONNE

Figure 5.3 : Vers le pont à partir de Laval sur la route 125



Situation actuelle



Simulation visuelle

Simulation 2 : Vue de Terrebonne, à partir de la rue du Pont, en face du parc Majeau

CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LA RIVIÈRE DES MILLE ÎLES ENTRE LAVAL ET TERREBONNE

Figure 5.4 : À Terrebonne, à partir de la rue du Pont en face du parc Majeau



Situation actuelle



Simulation visuelle

Simulation 3 : Vue de Laval, à partir de la cour arrière de la résidence sise au 6595, boulevard des Mille Îles

CONSTRUCTION D'UN PONT SUR LA RIVIÈRE DES MILLE ÎLES ENTRE LAVAL ET TERREBONNE

Figure 5.5 : A Laval, à partir de la cour arrière du n° civique 6595, Boulevard des Mille-Îles



Situation actuelle



Simulation visuelle

ROCHE DE GENIE ET DE PASSION

Transports Québec

Tirée de Transports Québec (2005)