



Les faits saillants

Rapport d'enquête et de consultation ciblée

Rapport
n° 366

Projet de construction du nouveau pont de l'Île-d'Orléans

mars 2022



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

Le contexte du mandat au BAPE

Le 17 novembre 2021, le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques a mandaté le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour qu'il réalise une consultation ciblée sur la construction du nouveau pont de l'Île-d'Orléans. Dans sa lettre, il a demandé que le BAPE se penche spécifiquement sur les enjeux entourant les questionnements et les préoccupations qui lui ont été transmis, soit la conservation des milieux humides et hydriques, la protection des habitats fauniques ainsi que l'intégration du pont au patrimoine paysager et bâti de l'île d'Orléans. Le président du BAPE, Philippe Bourke, a donc formé une commission d'enquête, dont le mandat a débuté le 13 décembre 2021 pour une durée maximale de 3 mois.

Le projet

Construit en 1935, le Pont de l'Île-d'Orléans enjambe le Chenal de l'Île d'Orléans pour relier l'île à la rive nord, par l'autoroute Félix-Leclerc (A-40) ou le boulevard Sainte-Anne (R-138). Il est localisé sur les territoires de la ville de Québec, de la municipalité de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans ainsi que sur des territoires non organisés aquatiques de la MRC de La Côte-de-Beaupré et de la MRC de L'Île-d'Orléans. Le pont présente une géométrie routière sans accotement avec des voies de circulation relativement étroites. Cette géométrie s'avère problématique en cas de travaux ou d'incidents, pendant la fermeture d'une voie ou quand une obstruction du pont survient. De plus, le pont ne satisfait pas aux exigences de sécurité en cas de séisme majeur, d'autant qu'il est situé à 80 km de la zone sismique de Charlevoix-Kamouraska, la plus active de l'est du Canada.

Un pont à haubans remplacerait le pont existant. Il conserverait la même capacité routière que le pont actuel et aurait une géométrie plus sécuritaire, notamment grâce aux accotements. Le nouveau pont comprendrait une voie de circulation avec accotement dans chaque direction ainsi qu'une piste polyvalente de part et d'autre des voies de circulation, qui inclurait des emplacements sur le pont pour permettre aux usagers de se reposer et de contempler le paysage. La durée des travaux de construction serait de 5 ans. Du côté nord, l'accès au pont actuel serait reconstruit afin de raccorder le nouveau pont. Du côté sud, le pont serait raccordé à la côte du Pont, qui serait reconstruite jusqu'à l'intersection avec le chemin Royal.

Le projet prévoit également le démantèlement du pont existant une fois le nouveau pont mis en service. Les piles présentes dans les eaux navigables seraient arasées pour ne pas constituer un danger ou un obstacle à la navigation. Les travaux de déconstruction seraient réalisés sur une période d'environ 3 ans. Des aménagements pour le transport actif ainsi que des belvédères et une aire de services, notamment à l'emplacement du pont actuel, sont également prévus au projet.

Les activités d'information et de consultation

Les séances publiques de la consultation ciblée ont eu lieu à Québec en mode hybride, c'est-à-dire que les personnes-ressources et les citoyens pouvaient participer soit dans la salle en se conformant aux mesures sanitaires applicables, soit à distance par visioconférence. La commission d'enquête a tenu deux séances, les 13 et 14 décembre 2021, afin que l'initiateur et des personnes-ressources de divers ministères répondent aux interrogations du public et de la commission. À cette occasion, 7 participants sont venus poser des questions ou donner leur opinion sur le projet. Par ailleurs, la commission a reçu 3 mémoires de la part de personnes qui ont participé aux séances ainsi que 2 opinions verbales, auxquels s'est ajouté 1 mémoire déposé sans présentation.

Les opinions et préoccupations du public

Bien que des participants aient proposé d'autres types de ponts qu'à haubans, aucun n'a remis en question la nécessité de construire un nouveau pont. Un participant aurait souhaité un arrimage du projet avec ceux prévus du côté de Québec destinés à redonner accès au fleuve à la population. Un autre a abordé le sujet de la concertation entre le ministère des Transports et les instances régionales qui se consacrent à la gestion intégrée du fleuve Saint-Laurent. Il a aussi été question de mobilité durable ainsi que de l'aménagement d'accès au fleuve pour les canots et les kayaks ainsi que d'un point d'arrêt pour les plaisanciers sur leur parcours navigable.

Les conséquences des travaux de construction du nouveau pont pour les résidents de l'île, ses visiteurs et l'économie locale ont fait l'objet de questionnements. Des mesures supplémentaires sont souhaitées pour atténuer les inconvénients des travaux, notamment en ce qui a trait à la diffusion de l'information à ce sujet.

Concernant la protection du paysage, un participant estime que le pont à haubans aurait une allure épurée qui donnerait une belle signature à l'entrée de l'île et qu'il constituerait un élément dominant qui mettrait en valeur le fleuve Saint-Laurent. Il est également d'avis que ce type de pont est celui qui aurait le moins d'impacts sur la faune et la flore. Selon un autre participant, l'ensemble des mesures qui seraient prises pour garantir l'intégrité des habitats sensibles associés à des espèces à statut particulier comme le bar rayé devraient être précisées. Il considère aussi que l'initiateur devrait faire preuve de plus d'ambition en matière de restauration et de compensation des milieux humides et hydriques.

Quant à la conservation du pont actuel, les avis des participants sont partagés. L'un d'eux estime que la réflexion sur son avenir devrait être poursuivie afin de consulter davantage les citoyens. D'autres sont plutôt d'avis que le pont devrait être démoli, notamment parce que sa conservation serait coûteuse et qu'aucun organisme ne souhaite le prendre en charge.

Les principaux constats et avis de la commission

Au terme de la consultation ciblée, la commission d'enquête retient que la construction d'un nouveau pont est requise pour relier l'île d'Orléans à la rive nord du fleuve Saint-Laurent, parce que le pont actuel ne satisfait pas aux standards routiers d'aujourd'hui et qu'il est vulnérable à un séisme majeur. En outre, le pont ne peut pas être conservé étant donné qu'une réfection n'en assurerait pas la sécurité si un tel séisme se produisait, que cette réfection serait coûteuse et qu'aucun organisme ne s'est manifesté pour le prendre en charge compte tenu des coûts élevés d'entretien que cela impliquerait.

À la suite de son analyse qui tient compte des trois cibles indiquées dans la lettre mandant le BAPE pour tenir une consultation ciblée ainsi que des préoccupations et des propositions exprimées par les participants, la commission d'enquête estime que le projet de construction du nouveau pont de l'Île-d'Orléans ne présente pas d'enjeu majeur. Elle arrive à cette conclusion en tenant compte des mesures d'atténuation et de compensation proposées par l'initiateur et des exigences prévues par les ministères ayant participé à la consultation ciblée. Néanmoins, des bonifications au projet seraient à propos pour réduire l'empreinte environnementale du pont sur les milieux humides et hydriques, pour les compensations liées à l'habitat du poisson, pour limiter les inconvénients des travaux et améliorer la sécurité du public. Les principales sont mentionnées ci-après.

Les avenues de compensation par des travaux de création et de restauration pour les pertes permanentes de milieux humides et hydriques occasionnées par la réalisation du projet devraient s'insérer dans le cadre

du plan régional des milieux humides et hydriques de la MRC de L'Île-d'Orléans ou de tout autre plan régional si la compensation devait se faire ailleurs. Afin de répondre à l'objectif d'aucune perte nette, des obligations de compensation devraient être prévues dans l'autorisation gouvernementale si le suivi de la remise en état de ces milieux révélait des pertes résiduelles.

Si la création de l'étang proposé par l'initiateur à proximité de l'approche nord du pont projeté s'avère une avenue de compensation acceptable pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et pour Pêches et Océans Canada au regard de l'habitat du poisson, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait évaluer, dans son analyse environnementale, la plus-value de demander d'établir une connectivité entre cet étang et celui, voisin, de la Côte. En outre, l'initiateur devrait, dans le cadre de sa démarche visant à déterminer des avenues de compensation pour les milieux humides et hydriques et l'habitat du poisson, solliciter la participation d'organismes régionaux qui œuvrent dans le domaine de l'environnement, notamment pour la protection du fleuve Saint-Laurent.

Le ministère des Transports a déployé les efforts nécessaires pour impliquer les parties prenantes et les citoyens intéressés afin de définir le concept architectural du pont à haubans qui s'intégrerait le mieux possible au paysage patrimonial de l'île d'Orléans. Afin de poursuivre ses efforts, outre le ministère de la Culture et des Communications, le MTQ devrait consulter les organismes du domaine du patrimoine de la région de Québec intéressés à l'élaboration du projet de commémoration et de mise en valeur des vestiges du Pont de l'Île-d'Orléans.

Par ailleurs, le ministère des Transports devrait présenter son plan de communication relatif au maintien de la circulation routière sur le pont actuel et ses environs aux municipalités de l'île d'Orléans ainsi qu'à la Ville de Québec afin de recueillir leurs commentaires et d'optimiser la fluidité de la circulation pendant les travaux. Il devrait prévoir, pendant les travaux, une campagne d'information annuelle à l'intention des visiteurs et des touristes, de la grande région de Québec notamment, afin de les inviter à continuer de fréquenter l'île d'Orléans, compte tenu de l'importance économique du tourisme et de l'agrotourisme pour les insulaires. L'initiateur devrait également maintenir un lien direct de communication avec les organismes du domaine de la navigation de plaisance de la région de Québec pendant les différentes phases des travaux.

Enfin, le ministère des Transports devrait examiner avec la Commission de la capitale nationale du Québec, la Société des établissements de plein air du Québec et la Ville de Québec les interconnexions et les points de convergence que les cyclistes et les piétons traverseraient afin d'assurer une fonctionnalité optimale et sécuritaire des aménagements prévus pour le transport actif dans le secteur nord de son projet. De plus, à défaut de pouvoir aménager une rampe de mise à l'eau, il devrait consulter Stratégies Saint-Laurent, Canot Kayak Québec et la Commission de la capitale nationale du Québec pour examiner la possibilité d'aménager une aire de repos et d'arrêt en cas d'urgence pour les petites embarcations telles que les canots et les kayaks.