

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

380 **DQ4.1.1**
Projet de reconstruction du pont Gédéon-
Ouimet (autoroute 15) entre Laval et
Boisbriand

6211-06-167



RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX



Présentation du projet	
Nom du projet	Reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (autoroute 15) entre Laval et Boisbriand
Initiateur de projet	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
Numéro de dossier	3220-02-003
Dépôt de l'étude d'impact	2024/04/05
<p>Présentation du projet :</p> <p>Le pont Gédéon-Ouimet se situe sur l'autoroute 15, aussi appelée autoroute des Laurentides. Il franchit la rivière des Mille Îles, entre la ville de Laval, un territoire hors d'une municipalité régionale de comté (MRC), et la ville de Boisbriand, faisant partie de la MRC de Thérèse-de-Blainville. Toutes deux sont membres de la Communauté métropolitaine de Montréal.</p> <p>Inauguré en 1958, le pont Gédéon-Ouimet est une infrastructure majeure pour la grande région de Montréal accueillant jusqu'à 140 000 véhicules par jour. Il s'agit du principal corridor de transport reliant Montréal et Laval, à la Rive-Nord, ainsi qu'un des liens autoroutiers les plus achalandés de la province de Québec.</p> <p>Le pont actuel, d'une longueur d'environ 1 kilomètre et d'une largeur totale de 28 mètres, est composé de deux culées et 40 piles, d'un tablier de type dalle sur poutre avec trois voies de circulation de 3,7 m chacune par direction, un accotement de moins d'un mètre et séparées par une glissière rigide médiane. Compte tenu de l'état de dégradation avancé du pont arrivant à sa fin de vie utile, de sa non-conformité en matière de capacité sismique, de son gabarit insuffisant pour l'ajout de voies réservées au transport collectif et d'une piste polyvalente, le ministère des Transports et de la Mobilité durable préconise sa reconstruction complète.</p> <p>Le projet consiste ainsi à la reconstruction d'un nouveau pont d'une longueur d'un peu plus d'un km, composé de deux structures indépendantes, d'une largeur d'environ 25 mètres chacune, à 4 voies par direction, dont une voie réservée au transport collectif, et des accotements de 3 m de chaque côté des structures. Une distance de 4 m séparera les deux tabliers du nouveau pont et une piste polyvalente sera aménagée sur le tablier en direction sud du nouveau pont afin de favoriser les déplacements des cyclistes et des piétons. Le tablier en direction nord sera construit en aval hydraulique du pont existant tandis que le tablier en direction sud sera construit à l'emplacement du pont actuel. La durée de vie de ce nouveau pont à poutres (similaire à l'existant) est de 75 ans. Selon l'initiateur de projet, le coût de projet serait de plus de 100 millions de dollars et les travaux s'échelonnent sur une durée de 7 ans.</p>	
Présentation du répondant	
Ministère ou organisme	Ministère de la Santé et des Services sociaux
Direction ou secteur	Direction de santé publique de Laval et Direction de santé publique des Laurentides
Avis conjoint	Oui
Région	13 - Laval
Région	15 - Laurentides
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*.

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

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet			
<p>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.</p>		<p>Choisissez une réponse</p>	
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Jean-Pierre Trépanier	Directeur de santé publique – CISSS de Laval		2024-05-28
Éric Goyer, M.D., FRPC	Directeur de santé publique des Laurentides et du Nord-du-Québec		2024-05-27
Clause(s) particulière(s) :			

1 Avis sur l'acceptabilité environnementale du projet			
<p>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.</p>		<p>Selon notre champ de compétence, le projet est acceptable aux conditions suivantes</p>	
Signature(s)			
Nom	Titre	Signature	Date
Jean-Pierre Trépanier	Directeur de santé publique – CISSS de Laval		2024-05-28
Éric Goyer, M.D., FRPC	Directeur de santé publique des Laurentides et du Nord-du-Québec		2024-05-27
Clause(s) particulière(s) :			

Les Directions de santé publique de Laval et des Laurentides sont d'avis que le projet de reconstruction du PGO présenté par le promoteur est acceptable dans son ensemble. Cependant, nous soulevons certaines préoccupations et nous posons des questions dans cet avis afin que le nouveau PGO soit une infrastructure qui puisse être des plus favorable à la santé de la population.

Les éléments que nous soulevons concernant l'acceptabilité environnementale du projet de construction du nouveau PGO sont liés aux enjeux 4 et 5 de l'étude d'impact.

Enjeu # 4 : Atteinte de la carboneutralité du projet

Nous sommes d'avis que l'implantation de voies réservées pour le transport collectif (autobus et covoiturage) et d'une piste polyvalente sur le nouveau PGO constituent des ajouts d'infrastructures favorables à la mobilité durables et actives et, par conséquent, à la santé de la population. Cependant, le maintien des 3 voies banales par direction et de la capacité routière auront pour effet de limiter le transfert modal de l'automobile vers les modes de transports collectif et actif qui auront été bonifiés. Ce transfert modal est essentiel pour atteindre les cibles de la politique de mobilité durable – 2030 du gouvernement du Québec et de tendre vers la carboneutralité.

Par ailleurs, l'exclusion des émissions de GES et de carbone noir en phase exploitation du nouveau PGO de l'évaluation des impacts nous semble injustifiée. Nous sommes d'avis que, pour évaluer adéquatement et en toute rationalité l'atteinte de la carboneutralité du projet, il est impératif de prendre en compte la différence entre la quantité d'émissions de GES qui devraient être induites par le nouveau PGO comparativement à celles générées par le PGO existant, en considérant leurs capacités respectives par rapport aux flux de différents types de véhicules. Se limiter à évaluer l'émission de GES pendant la phase de construction du nouveau PGO, nécessairement marginal par rapport aux émissions de GES induites lors de la phase exploitation de 75 ans, est inconséquente par rapport à l'enjeu de l'atteinte de la carboneutralité du projet.

Enjeu #5 : Maintien de la qualité de vie des usagers et des riverains de la Rivière- des-Mille-Îles

Infrastructures de transport actif

Nous sommes favorables à l'intégration d'infrastructures de transport actif au nouveau PGO. Considérant la largeur de 4,5 m allouée à ces infrastructures, nous sommes d'avis qu'il serait préférable de séparer les piétons des cyclistes. Il est possible d'y aménager un trottoir (ou un corridor piétonnier avec marquage au sol) d'une largeur de 1,5 m et une piste cyclable bidirectionnelle ayant 3 m de large, soit 2 voies de 1,5 m chacune. La combinaison piétons/cyclistes de type piste polyvalente n'est pas recommandée, puisque le piéton se déplace à une vitesse moyenne entre 4 à 6 km/h alors que le cycliste circule en moyenne entre 15 à 20 km/h. Ces infrastructures constitueront un moyen important de favoriser les déplacements actifs dans ce secteur de la région métropolitaine.

Nous sommes d'avis qu'un muret devrait être intégré entre la piste polyvalente et les voies routières afin d'accroître le sentiment de sécurité et réduire les nuisances pour les cyclistes et piétons. À cet effet, la hauteur de la glissière mixte en béton et acier n'est pas mentionnée dans l'évaluation. Il est important de s'assurer que la structure servant à séparer la circulation et les infrastructures de transport actif soit suffisamment haute pour éviter qu'un piéton ou un cycliste chute par accident du côté de la circulation. Une hauteur d'environ 1,8 m à 2 m assurerait la sécurité des usagers. De plus, il est primordial d'installer des barrières anti-suicides tout le long du côté sud du pont, considérant que celui-ci sera facilement accessible aux piétons.

En ce sens, il est démontré qu'un pont avec un accès piétonnier est plus susceptible d'être le lieu de tentatives de suicide ou de suicide. Les ponts Gédéon-Ouimet actuel et futur ont une hauteur d'environ 15 m entre le tablier du pont et le niveau de l'eau ou de la terre. Selon la CNESST, une chute d'une hauteur de plus de 3 m sur le sol peut entraîner différents types de blessures, mais également la mort. Un saut dans l'eau de cette hauteur peut également être fatal. Des blessures graves peuvent survenir dès une hauteur de plongeon de 10 m. Considérant que la profondeur de l'eau sous le pont est parfois très faible, il y a un risque important pour ce type de blessure ou de décès.

Infrastructures et desserte en transport collectif

Nous sommes en faveur de l'option du pont à poutres considérant qu'elle serait la meilleure option pour atténuer les impacts sur la mobilité des usagers pendant la construction.

Cependant, est-ce que ce type de pont à poutres et la configuration retenue pour le nouveau PGO pourraient éventuellement accueillir l'implantation de modes de transport collectif structurants comme le SRB, le SLR et le REM ?

Nous croyons qu'il est important d'élargir au maximum les possibilités d'implantation d'infrastructures en transports collectifs les plus structurantes possibles sur cet axe de transport stratégique pour les prochaines décennies de la phase d'exploitation du PGO.

Nous sommes tout à fait en accord que des options de rabattement vers le transport collectif soient judicieusement planifiées et mises en œuvre avant le début des travaux de construction du nouveau PGO. Il s'agit à la fois d'une mesure d'atténuation des travaux favorables à la qualité de vie et la santé des usagers pendant la phase de construction et d'une mesure favorable au transfert modal permanent vers le transport collectif pendant les phases de construction et d'exploitation du nouveau PGO.

Climat sonore

Tel que décrit dans l'étude d'impact (5.5.3.5) *En phase d'exploitation, les impacts sonores pour les habitations situées à l'est de l'A-15 dans le secteur de l'approche sud et le long de la voie d'accès du boulevard Curé-Boivin dans le secteur de l'approche nord seront significatifs (moyens et forts) selon la Politique sur le bruit routier du MTMD (MTQ, 1998). Or, le promoteur indique que Pour les récepteurs situés aux étages supérieurs et présentant des impacts sonores moyens à Boisbriand, aucune mesure d'atténuation réalisable ne peut être proposée (5.5.5.5).*

Les connaissances actuelles démontrent que le bruit environnemental a des effets nuisibles sur la santé physique, psychosociale et sur la qualité de vie de la population (INSPQ, 2018). Une méta-analyse identifiée par l'INSPQ (2015) a montré une augmentation significative du risque de maladie ischémique cardiaque à partir d'une exposition à 55 dBA (Ldn ou Lden). De plus, une revue systématique réalisée dans le cadre des travaux de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a rapporté une augmentation significative de 5 % du risque d'infarctus à partir d'une exposition de 59,3 dB Lden (OMS, 2018; Van Kempen, 2018), ainsi qu'une augmentation du risque de 8 % des maladies cardiaques et ischémiques à chaque augmentation de 10 dBA Lden (Van Kempen et coll., 2018).

D'un point de vue de santé publique, le promoteur devrait s'engager à identifier et à mettre en place des mesures d'atténuation pour réduire le niveau de bruit le plus près possible de 55 dBA dans le secteur de l'approche nord le long de la voie d'accès du boulevard du Curé-Boivin.

INSPQ (2018) : Martin R., Gauthier M. 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; 96 P.

INSPQ (2015) : Martin R. Deshaies P. Poulin M. Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains, Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), 2015, septembre; 267 p.

Organisation mondiale de la santé, Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la Région européenne, 2018 <https://www.euro.who.int/fr/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

MELCC, Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel, 2015 <https://www.environnement.gouv.qc.ca/publications/note-instructions/98-01/lignes-directrices-construction.pdf>

Van Kamp I, Breugelmans O, Van Poll R, Baliatsas C. Burden of disease from exposure to low frequency noise : a Dutch inventory.

Dans: Proceedings of the 12h IC BEN Congress on Noise as a Public Health Problem, 18-22 June 2017. Zurich : International Commission on Biological Effects of Noise (IC BEN); 2017. p. 1 7.

Qualité de l'eau pendant les travaux

Le promoteur identifie quatre sources d'approvisionnement en eau potable en aval du PGO. Celles-ci alimentent une dizaine de municipalités, regroupant plus de 360 000 consommateurs (voir section 5.5.2.2).

Le promoteur estime que les diverses activités de construction du nouveau PGO sont susceptibles d'altérer la qualité de l'eau dans la Rivière-des-Mille-Îles (section 5.5.1.2). Les divers travaux prévus sur le lit de la rivière sont susceptibles de mettre en suspension des sédiments, dont certains sont contaminés (section 5.5.3.2). Le promoteur identifie certaines activités comme étant davantage susceptibles de mettre en suspension des quantités significatives de sédiments (section 5.5.3.2). De plus, il y a un risque de déversement de matières dangereuses, comme les hydrocarbures, lié notamment à la présence d'équipement contenant des matières dangereuses durant les travaux (section 5.5.3.2).

Ces possibles perturbations de la qualité de l'eau se présenteront de façon discontinue (pour les travaux remettant en suspension les sédiments) ou de façon imprévisible (pour les déversements accidentels). De nombreuses mesures sont proposées pour préserver la qualité de l'eau et atténuer les risques d'un déversement accidentel pendant les travaux (section 5.5.5.2.1).

En plus de ce qui est proposé, nous suggérons que le promoteur contacte également les exploitants des usines de traitement de l'eau potable qu'il a identifiées. Cela permettrait de discuter avec eux de l'opportunité de les informer lors des étapes les plus susceptibles de remettre en suspension les sédiments. Les exploitants auront alors la possibilité de décider des mesures qu'ils mettront en œuvre pour assurer, si nécessaire, la qualité de l'eau qu'ils fournissent (p. ex. monitoring, traitement complémentaire, etc.).

En ce qui concerne les risques de déversement de produits dangereux, le promoteur propose également des mesures d'atténuation du risque (section 5.5.5.2.1). De plus le promoteur entend élaborer un plan de mesures d'urgence (section 11). Une section spécifique concernant un déversement de matières dangereuses est prévue. En plus de ce qui est proposé, si cela n'est pas déjà prévu, nous suggérons que certains équipements permettant de récupérer les matières dangereuses déversées ou d'en limiter la dispersion en aval du pont soient conservés en permanence à proximité du site. Cela permettrait d'intervenir rapidement pour limiter l'ampleur et les impacts d'un éventuel déversement.

Qualité de l'eau pendant la phase d'exploitation

Selon les études du promoteur, l'impact hydraulique du projet (en étiage, au DMA et en crue de 2 ans de récurrence) demeure relativement localisé au secteur du pont (section 9.2.3 et annexe J). En conséquence, sur la base de ces études, nous concluons que le projet n'affectera pas l'approvisionnement en eau des usines de traitement de l'eau qui s'approvisionnent en aval du PGO.

Le promoteur identifie par ailleurs deux enjeux susceptibles d'affecter la qualité de l'eau utilisée par les usines de traitement de l'eau potable en aval du PGO. Le premier concerne l'usage de sel de déglçage sur le pont et le second, les risques d'un déversement accidentel de matières dangereuses sur le pont.

En ce qui concerne l'usage de sel de déglçage, le promoteur estime que le futur pont aura une incidence négligeable par rapport à la situation actuelle en regard des sels de déglçage sur la qualité de l'eau à l'échelle de la Rivière-des-Mille-Îles (section 5.1.4.3.2). Nous considérons donc que les usines de traitement de l'eau potable actuellement en service seront en mesure, comme elles le sont maintenant, de fournir une eau de qualité répondant aux exigences réglementaires.

En ce qui concerne le risque de déversement accidentel de matières dangereuses, les mêmes commentaires concernant l'élaboration d'un plan d'urgence discutés dans la section précédente demeurent valides.

Mesures d'urgence

Le plan préliminaire des mesures d'urgence est présenté à la section 11. Cet aspect du document nous semble avoir été abordé avec rigueur. Un plan de mesures d'urgence en phase des travaux et un autre en phase d'exploitation sont prévus. En tenant compte de l'aspect préliminaire du plan d'urgence, celui-ci nous semble adéquat et devrait couvrir l'ensemble des situations susceptible de se produire. À nouveau, nous suggérons que certains équipements, permettant de récupérer les matières dangereuses déversés ou d'en limiter la dispersion en aval du PGO, puissent être conservé en permanence à proximité du site, si cela n'est pas déjà prévu.

Programme préliminaire de surveillance environnementale

Le rapport principal de l'étude d'impact indique que, suite à une expertise faite « sur le béton des piles, des culées et du tablier, sur les joints ainsi que sur l'enrobé bitumineux des chaussées du PGO, (...) les matériaux prélevés sur l'ensemble des endroits accessibles (...) ne contiennent pas d'amiante » (p. 299). Par contre, la même expertise ayant détecté du plomb dans la peinture grise appliquée sur les structures métalliques, l'initiateur précise qu'il sera nécessaire de prévoir de l'équipement de protection individuelle (EPI) pour les travailleurs et un contrôle adéquat des poussières lors des travaux, si les structures métalliques (...) « sont sciées, découpées, profilées, percées ou pulvérisées de manière à émettre de la poussière ». Par ailleurs, l'initiateur convient également que d'autres sources de contamination ou matières dangereuses sont possibles (p. ex. poussière de silice, fientes d'oiseau ou autres débris organiques) et que des mesures de protection devraient être prises pour éviter que les travailleurs n'inhalent ces matières (p. 300). En conséquence, les renseignements fournis par l'initiateur permettent d'exclure les risques d'exposition à l'amiante, au plomb ou autre contaminant comme un enjeu, du moins tel que défini par la LACPI, et de considérer le projet acceptable à cet égard, à la condition que les mesures de prévention prévues (dont les mesures d'atténuation pour les poussières détaillées à l'Addenda) soient mises en place en temps et lieu. Il est cependant à noter que la prévention de l'exposition professionnelle au plomb ne repose pas uniquement sur le port d'EPI et que les mesures d'hygiène seront à compléter en fonction des bonnes pratiques en la matière.

**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.

(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

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) :