
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet d'aménagement d'un chemin d'accès temporaire
en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de
l'approche sud du pont Laviolette sur le territoire de la
Ville de Bécancour par le ministère des Transports**

Dossier 3211-02-234

Le 23 mars 2007

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projet en milieu hydrique :

Chargée de projet : Madame Annick Michaud, biologiste, M. Sc. Eau

Analyste : Monsieur Jean Sylvain, biologiste, M. Sc. A.

Supervision administrative : Monsieur Gilles Brunet, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Dany Auclair, secrétaire

SOMMAIRE

Le pont Laviolette, qui relie la Ville de Trois-Rivières et la Ville de Bécancour, est le seul lien routier reliant les deux rives du fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Il facilite les liaisons entre les régions de la Mauricie, du Centre-du-Québec et de l'Estrie. Après plus de 37 années d'existence, ce pont a besoin de réparations afin de demeurer sécuritaire et d'en assurer la pérennité. En 2005, le ministère des Transports y a entrepris d'importants travaux de réfection. Ces travaux se divisent en trois phases et se termineront en 2008.

Les travaux de la phase 3 consistent à effectuer le remplacement de la dalle du tablier de l'approche sud. Compte tenu de leur emplacement, ils nécessitent l'aménagement d'un chemin d'accès du côté aval du pont, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans. Ce chemin permettra la circulation des grues de forte capacité, nécessaires pour la réparation du pont. Il sera constitué d'un coussin de pierre de 1 à 2 m d'épaisseur sur le lit du fleuve Saint-Laurent et comportera du remblayage à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans, sur une distance d'environ 400 m et une superficie de 11 000 m².

Le présent projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 2 b du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9) parce qu'il s'agit d'un projet de remblayage dans le fleuve Saint-Laurent, à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans, sur une distance de plus de 300 mètres de longueur et une superficie de plus de 5 000 m².

Le principal enjeu du projet est la nécessité des travaux de réfection du pont. Les autres enjeux importants sont le maintien d'une circulation fluide lors des travaux ainsi que l'habitat faunique dans la zone des travaux.

Après analyse, le projet d'aménagement d'un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette, par le ministère des Transports, est considéré acceptable sur le plan environnemental. En effet, l'analyse révèle que l'objectif principal de maintenir le lien routier entre les deux rives du Saint-Laurent devrait être atteint. De plus, l'initiateur du projet a démontré que les effets négatifs des travaux prévus de construction d'un chemin d'accès sur la circulation routière seront minimisés et que les travaux n'auront pas d'impact significatif sur l'habitat faunique. Il est donc recommandé qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur du ministère des Transports afin qu'il puisse réaliser le projet d'aménagement d'un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette sur le territoire de la Ville de Bécancour.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des tableaux	vi
Liste des figures.....	vi
Liste des annexes	vi
Introduction	1
1. Le projet.....	2
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	6
2. Analyse environnementale	8
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	8
2.2 Variante au projet.....	8
2.3 Choix des enjeux	8
2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	9
2.4.1 Nécessité des travaux de réfection du pont.....	9
2.4.2 La circulation routière pendant les travaux.....	9
2.4.3 L'habitat faunique dans la zone des travaux.....	10
2.5 Risques associés à la présence d'obus potentiellement explosifs.....	11
Conclusion.....	11
Références.....	13
Annexes	14

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES VARIANTES	5
---	---

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PONT LAVIOLETTE.....	3
FIGURE 2 : PHASES DE RÉALISATION DES TRAVAUX SUR LE PONT LAVIOLETTE.....	4
FIGURE 3 : SCHÉMA DU CHEMIN D'ACCÈS DU CÔTÉ AVAL DU PONT LAVIOLETTE.....	7
FIGURE 4 : EMPLACEMENT DES PILES.....	7

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	COMPTE RENDU DE LA PÉRIODE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION PUBLIQUES	14
ANNEXE 2	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	15
ANNEXE 3	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	16

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'aménagement d'un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette, sur le territoire de la Ville de Bécancour, par le ministère des Transports.

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 d'aménagement d'un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette 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 tout programme ou projet de dragage, creusage, remplissage, redressement ou remblayage à quelque fin que ce soit dans un cours d'eau visé à l'annexe A de ce règlement 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, ou 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.

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 de 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 du 17 octobre au 1^{er} décembre 2006. Aucune demande d'audience n'a été déposée pour ce projet. Le compte rendu de la période d'information et de consultation publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) se retrouve à l'annexe 1 du présent rapport.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur 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 2 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 3.

1. LE PROJET

1.1 Raison d'être du projet

Le pont Laviolette, reliant la Ville de Trois-Rivières au nord et la Ville de Bécancour au sud, a été construit en 3 ans, de 1964 à 1967 (figure 1). Il constitue, encore aujourd'hui, le seul lien physique entre les régions de la Mauricie et du Centre-du-Québec, tout en permettant de relier les autoroutes 20 et 30 à l'autoroute 40 par l'autoroute 55. Grâce à cette structure supportant quatre voies de circulation contiguës, 32 000 véhicules circulent quotidiennement d'une rive à l'autre. Il favorise également le développement du parc industriel de la Ville de Bécancour où travaillent plus de 2 700 personnes (MTQ, 2006a).

En plus de la circulation, cette structure, qui compte aujourd'hui 40 années d'existence, a supporté bien des intempéries. Le ministère des Transports (MTQ) indique que le pont Laviolette nécessite des réparations afin de demeurer sécuritaire pour les usagers, d'en assurer la pérennité et, par le fait même, d'assurer le maintien du lien routier entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent. À cet effet, il est important de noter que si le pont devait être fermé complètement ou partiellement, il n'existerait alors aucune autre option pour les automobilistes que de faire un détour par Québec ou par la traverse maritime entre Sorel et Saint-Ignace-de-Loyola. Dans chacun des cas, il faut compter un détour d'un minimum de 2 heures (MTQ, 2006a).

C'est ainsi que le MTQ a entrepris en 2005 d'importants travaux de réfection du pont Laviolette. Ces travaux se divisent en trois phases et se termineront en 2008 (figure 2). Cependant, dès 2004, des travaux préparatoires ont été amorcés afin d'assurer, durant les travaux, la fluidité de la circulation ainsi qu'une meilleure sécurité des usagers et des travailleurs (MTQ, 2006a).

La phase 1, effectuée en 2005, avait pour objectif la réfection de la partie centrale du pont, sous la structure métallique. La phase 2, effectuée en 2006, avait pour objectif le remplacement complet de la dalle de l'approche nord du pont. Ces travaux nécessitaient la construction d'un chemin d'accès sur le lit du fleuve Saint-Laurent de part et d'autre du pont, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans. Ces travaux ont fait l'objet d'une demande de certificat d'autorisation auprès du MDDEP, en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement puisque ce chemin d'accès nécessitait un remblayage sur une distance de moins de 300 mètres linéaires ou une surface de moins de 5 000 m².

Les travaux de la troisième phase se concentrent sur l'approche sud du pont. Pour la réalisation de ces travaux, deux options ont été envisagées : l'une permettant la réalisation des travaux en faisant circuler les grues sur le pont et l'autre en les faisant circuler sur un chemin d'accès temporaire érigé le long du pont, sur le lit du fleuve Saint-Laurent, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans. Cependant, les inconvénients au niveau de l'échéancier, de la durabilité de la réparation, de la circulation routière ainsi que les coûts ont fait que l'option de la réalisation des travaux de réfection du pont Laviolette, en faisant circuler les grues sur le pont, n'a pas été retenue par le MTQ. Le tableau 1 présente la comparaison de ces deux options sur le plan technique, environnemental, social et économique.

Après comparaison entre les deux méthodes, le MTQ juge donc que les travaux de remplacement de la dalle du tablier de l'approche sud nécessitent l'aménagement d'un chemin d'accès temporaire du côté aval du pont sur le lit du fleuve Saint-Laurent, sur le côté du pont, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans. Ces travaux sont de même nature que ceux de la phase 2, à l'exception du chemin d'accès qui nécessite un remblayage sur une distance de plus de 300 m et sur une surface de plus de 5 000 m² sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans. Les travaux de la troisième phase font partie de la présente analyse environnementale.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PONT LAVIOLETTE



Source : Ministère des Transports, avril 2006

FIGURE 2 : PHASES DE RÉALISATION DES TRAVAUX SUR LE PONT LAVIOLETTE



Source : Site Internet du ministère des Transports, décembre 2006
<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/mauricie/laviolette.asp>

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES VARIANTES

Critère	Variante avec chemin de grues au sol	Variante avec grues sur le tablier
Aspect technique		
Travaux préparatoires sous le tablier du pont	Facilement exécutés à l'aide de grues positionnées au sol	Difficiles; cela augmente la durée du chantier d'environ 4 semaines
Nombre de panneaux de tablier à poser	100	300; cela augmente la durée du chantier d'environ 5 semaines en considérant 2 équipes
Grue	1 grue de 300 t au sol	2 grues de 40 t sur le tablier
Coordination des travaux pour l'installation des panneaux	Plus facile, 1 seule équipe utilisant 1 grue au sol	Plus complexe, 2 équipes qui se partagent 2 grues devant effectuer de nombreux déplacements; risques accrus de retard
Durabilité	Optimale	Réduite, en raison de la circulation automobile qui causera des vibrations qui influenceront sur la qualité et la durabilité des joints longitudinaux (50 mm entre les panneaux) effectués lors des travaux de post-tension transversale
Échéancier	À l'intérieur de 1 an	Durée des travaux augmentée d'au moins 9 semaines, sans compter les risques accrus de retard; nécessite d'échelonner les travaux sur 2 ans
Aspect environnemental		
Remblayage temporaire sur le lit du fleuve Saint-Laurent	18 000 m ² (y compris 2 800 m ² entre les piles S10 et S11)	Aucun (à l'exception d'une superficie d'environ 2 800 m ² entre les piles S10 et S11)
Modification des conditions hydrodynamiques	Minime et temporaire si les travaux sont effectués en dehors de la crue printanière	Aucune
Perturbation de l'habitat du poisson	Minime et temporaire si les travaux sont effectués de la mi-juin à la mi-décembre	Aucune
Aspect social		
Maintien de la circulation	Conforme aux objectifs fixés	Non conforme aux objectifs fixés; circulation des camions et autres véhicules lourds interdite lors des travaux de post-tension transversale
Conditions de circulation	Entraves à la circulation de même nature et de durée identique à celles des travaux de la phase 2 (approche nord)	Entraves à la circulation plus longues en raison d'un échéancier de construction plus long; risques accrus de fermeture prolongée le matin
Aspect économique		
Coût différentiel de construction ¹	1 449 240 \$	8 472 750 \$

Source : Ministère des Transports, avril 2006

¹ Le coût identique pour les deux variantes n'a pas été pris en compte.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

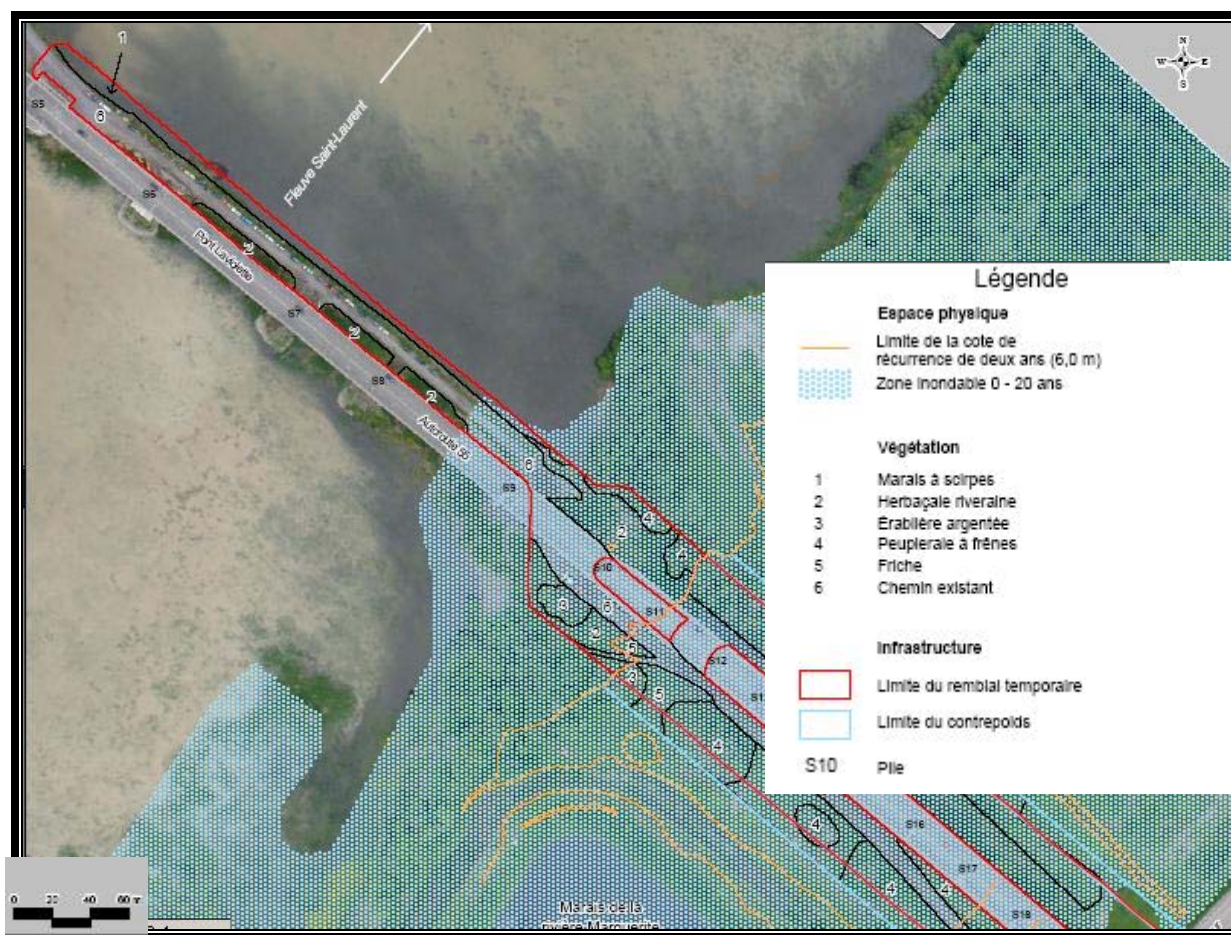
Le MTQ propose l'aménagement d'un chemin d'accès du côté aval du pont, sur le lit du fleuve Saint-Laurent, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans, afin de permettre la circulation de grues de forte capacité qui serviront au remplacement de la dalle du tablier de l'approche sud (figure 3).

Ce projet comprend les travaux suivants :

- le remblayage temporaire d'une superficie approximative de 11 000 m² située dans le secteur sud du pont du côté aval, soit entre le boulevard Bécancour et la pile S5 (figure 4), sur le territoire de la Ville de Bécancour. Ce chemin, construit en partie en milieu humide, servira de plate-forme pour les grues positionnées au sol et pour les camions qui devront transporter les anciennes dalles de béton et en amener de nouvelles. L'élévation du dessus des chemins d'accès temporaires est établie à environ 7 m. La superficie d'empiètement a été calculée en considérant cette élévation;
- l'enlèvement complet du remblai temporaire et la remise en état des lieux selon les conditions actuelles.

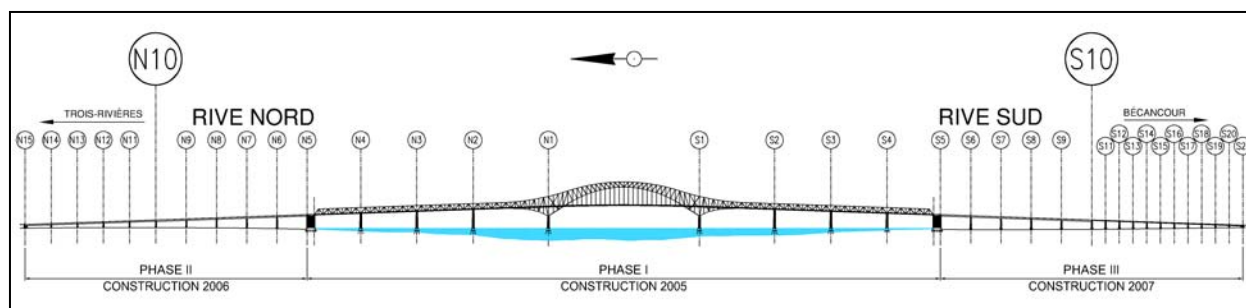
La construction du chemin d'accès temporaire du côté aval du pont se fera de la pile S5 vers la pile S10, ce qui assurera que les travaux se feront toujours en dehors de l'eau. Selon le MTQ, la construction du chemin d'accès temporaire ne devrait pas durer plus de deux semaines (Claude Boisvert, coordonnateur en environnement au MTQ, communication personnelle, janvier 2007). La date de fin des travaux globaux de réfection du pont Laviolette, quant à elle, est prévue pour le 15 novembre 2007. Le MTQ veillera à ce que cette date soit respectée en imposant une pénalité financière journalière à l'entrepreneur s'il dépasse le 30 novembre 2007, ce qui lui assure une marge de manœuvre en cas de retard (MTQ, 2006d). Il est à noter qu'aucuns travaux de creusage ou de remblayage, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans, ne seront effectués durant la période s'étendant du 15 avril au 15 juin.

FIGURE 3 : SCHÉMA DU CHEMIN D'ACCÈS DU CÔTÉ AVAL DU PONT LAVIOLETTE



Source : Figure modifiée du ministère des Transports, décembre 2006

FIGURE 4 : EMBLACEMENT DES PILES



Source : Ministère des Transports, avril 2006

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Le MTQ a su démontrer que les travaux de remplacement de la dalle du tablier de l'approche sud du pont Laviolette nécessitent l'aménagement d'un chemin d'accès temporaire du côté aval du pont, sur le lit du fleuve Saint-Laurent, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans, pour permettre la circulation de grues qui seront utilisées pour la pose de panneaux de béton préfabriqués. Il est évident, en regardant le tableau 1, que l'option d'effectuer les travaux de réfection à partir du pont ne permet pas de rencontrer les objectifs du MTQ qui sont de réaliser une réparation durable, à des coûts raisonnables, sans perturber de façon majeure la circulation routière (MTQ, 2006a).

Considérant que le pont actuel nécessite des réparations afin de demeurer sécuritaire pour les usagers et d'en assurer la pérennité, le projet d'aménagement d'un chemin d'accès temporaire du côté aval du pont sur le lit du fleuve Saint-Laurent, pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette, est justifié.

2.2 Variante au projet

Une variante envisagée prévoyait l'aménagement d'un chemin d'accès temporaire de part et d'autre du pont afin de permettre le déplacement des grues entre les piles S5 et S21 (figure 4). Ce remblayage temporaire, d'une superficie approximative de 18 000 m² contrairement à 11 000 m² pour un chemin d'accès temporaire du côté aval, a cependant été abandonné à la suite des discussions et des questions soulevées par la Direction de la gestion de l'habitat du poisson, de Pêches et Océans Canada, quant aux effets environnementaux du projet sur l'habitat du poisson.

Lors de la conception du projet, l'utilisation d'un chemin d'accès temporaire sur un seul côté du pont avait été rejetée en raison des difficultés techniques et des problèmes majeurs de sécurité que posait cette option. Cependant, une recherche plus approfondie du MTQ quant au type de grue pouvant être utilisée ainsi qu'une révision complète de la méthode de travail utilisée dans pareille circonstance, ont conduit le MTQ à modifier la conception du chemin de grues pour finalement retenir l'option d'un chemin d'accès temporaire du côté aval du pont (figure 3) (MTQ, 2006d).

Sous réserve de l'analyse environnementale qui suit prenant en considération les impacts environnementaux, le MDDEP est d'accord avec le choix du MTQ.

2.3 Choix des enjeux

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

Le principal enjeu du projet d'aménagement d'un chemin d'accès temporaire sur le côté aval du pont Laviolette est de permettre les travaux de réfection du pont requis pour le maintien du lien routier entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent. Deux autres enjeux sont également considérés dans ce projet, c'est-à-dire le maintien d'une circulation fluide lors des travaux et l'habitat faunique dans la zone des travaux.

2.4 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.4.1 Nécessité des travaux de réfection du pont

Selon le MTQ, l'aménagement d'un chemin d'accès temporaire du côté aval du pont sur le lit du fleuve Saint-Laurent, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans, pour faire circuler les grues qui serviront à réparer le pont, permettra d'assurer une durabilité optimale des travaux et ceci à l'intérieur d'un délai plus court que l'option de réparation à partir du pont.

Le MDDEP juge qu'il est justifié d'aménager un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette puisqu'il est clair que, pour la sécurité des utilisateurs, le MTQ se doit d'entretenir ses infrastructures en plus d'assurer les liens routiers importants tels que le pont Laviolette.

2.4.2 La circulation routière pendant les travaux

Le MTQ a entrepris des travaux préparatoires dès 2004 pour mettre en service un centre de gestion de la circulation. Ces travaux préparatoires avaient comme objectifs principaux d'assurer une fluidité de la circulation ainsi qu'une meilleure sécurité des usagers et des travailleurs lors des travaux d'aménagement du chemin d'accès et lors de la réparation du pont Laviolette (MTQ, 2006a).

Les travaux de construction du chemin d'accès temporaire et de réparation du pont auront un impact sur la circulation routière et piétonnière dans le voisinage immédiat du chantier, particulièrement sur le boulevard Bécancour où la circulation sera perturbée en raison de l'entrée et de la sortie des camions et de la machinerie lourde (MTQ, 2006a).

Pour contrer ces effets, le MTQ s'assurera de mettre en place des mesures pour faciliter et diriger le mouvement des véhicules sur la route à construire et sur les chemins de déviation nécessaires durant les travaux. De plus, le MTQ installera une signalisation claire à l'intention des usagers, indiquera les itinéraires de déviation et nettoiera les rues afin d'éviter l'accumulation de matériaux meubles et autres débris pour réduire les inconvénients pour les usagers, les piétons et les résidents en période de construction. Tout au long de la période de construction, le MTQ maintiendra une voie d'accès sécuritaire aux axes routiers traversés, tant pour les véhicules que pour les piétons. Le MTQ estime minimiser l'impact sur la circulation en maintenant quatre voies de circulation ouvertes pendant le jour et deux voies la nuit durant toute la période des travaux de réparation du pont (MTQ, 2006a).

De plus, le déplacement de la grue au-dessus des voies de circulation ouvertes la nuit nécessitera une gestion particulière de la circulation sur le pont. Afin d'éviter toute fermeture temporaire de la circulation lors de la pose des panneaux préfabriqués, des patrouilles de retenue seront effectuées simultanément dans les deux directions, de manière à ce qu'aucun véhicule ne circule dans la zone des travaux, et ce, afin qu'il ne soit pas nécessaire d'interrompre la circulation. Par ailleurs, un plan d'intervention sera mis en place afin de limiter toute fermeture complète du pont en cas de bris mécanique de la grue (MTQ, 2006d).

Le MDDEP considère que ces mesures devraient permettre de minimiser les impacts sur la circulation routière et piétonnière en période de construction du chemin d'accès et lors de la réparation du pont.

2.4.3 L'habitat faunique dans la zone des travaux

Le relief de la rive sud du fleuve Saint-Laurent est caractérisé par une pente douce qui s'accroît vers le fleuve. Jusqu'aux environs de la pile S5 (figure 4), un large estran s'est développé sur plus de 350 m vers le fleuve. Lors des périodes d'étiage, une végétation aquatique s'y développe (MTQ, 2006a).

Le MTQ mentionne dans son étude d'impact qu'on ne retrouve aucune frayère connue dans les environs du pont Laviolette. Cependant, dans la plaine inondable et dans les herbiers aquatiques, il est fait mention de la présence de frayères potentielles pour la perchaude, le grand brochet, le crapet-soleil et la barbotte brune. Par ailleurs, ces herbiers aquatiques peuvent également être utilisés comme zones d'abri et d'alimentation par plusieurs espèces et, particulièrement, pour les jeunes stades tels les alevins et les juvéniles. La zone littorale, quant à elle, peut être utilisée comme corridor migratoire pour les déplacements de l'anguille d'Amérique et l'aloise savoureuse qui semblent emprunter de préférence la rive sud (MTQ, 2006a).

Pour toutes ces raisons, le ministère des Ressources Naturelles et de la Faune (MRNF), secteur Faune, et Pêches et Océans Canada (MPO) demandent qu'aucuns travaux de creusage ou de remblayage, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans, ne soient effectués durant la période s'étendant du 15 avril au 15 juin. Dans une lettre datée du 23 mars 2007, le MTQ s'est engagé à respecter cette période de restriction.

L'aménagement d'un chemin d'accès sur le lit du fleuve Saint-Laurent entraînera une perte temporaire d'environ 1 400 m² de marais à scirpes et 3 200 m² d'herbaciaie riveraine. Ces deux types de milieux constituent un habitat faunique pour différentes espèces de mammifères, d'amphibiens, de reptiles, de poissons et d'oiseaux habitant ce secteur (MTQ, 2006a).

Le MTQ s'est engagé, dans son étude d'impact, à réaliser deux projets de compensation pour la perte d'habitat du poisson résultant de l'aménagement du chemin d'accès temporaire nécessaire au déplacement des grues. Le premier projet consiste en l'aménagement d'un fossé piscicole en bordure du fleuve Saint-Laurent, en aval du pont Laviolette. La superficie qui sera occupée par le fossé projeté est de 4 850 m². L'aménagement proposé a pour objet d'assurer, autant que possible, un contact permanent entre le fossé et le fleuve et de créer une plaine inondable de part et d'autre du fossé pour favoriser la reproduction d'espèces comme le grand brochet et la perchaude en période printanière (MTQ, 2006d). Le MRNF, secteur Faune, est d'accord avec cette proposition. L'autre projet de compensation pour la perte d'habitat du poisson est l'enlèvement d'un remblai existant situé du côté aval, au large de la pile S5, jusqu'au profil initial du fleuve Saint-Laurent (MTQ, 2006d). Les experts consultés sont aussi en accord avec ce deuxième projet de compensation.

En ce qui concerne la méthode de travail, l'initiateur du projet s'est engagé, dans son étude d'impact, à réaliser les travaux de manière à ne pas perturber le marais à scirpes situé à la limite du remblai. L'initiateur du projet doit approuver la méthode de travail de l'entrepreneur avant toute intervention dans le marais à scirpes. Cette méthode devra permettre la récupération complète du remblai, y compris le géotextile, sans modifier la nature du substrat du marais à scirpes. Le site sera libéré de tous les remblais à la fin des travaux et sera remis en état selon les conditions qui prévalaient au début des travaux. Pour favoriser la reprise rapide de la végétation, le sol sera ameubli à l'endroit où a reposé le chemin d'accès (MTQ, 2006a).

L'initiateur du projet s'est également engagé, dans son étude d'impact, à réduire les risques de remise en suspension des sédiments au minimum, par l'installation de barrières à sédiments de type géotextile en aval de la zone des travaux. Ces barrières permettront de limiter la dispersion des matières en suspension (MES). Pour que leur efficacité soit optimale, elles seront nettoyées en procédant à l'enlèvement des sédiments qui s'accumuleront contre la paroi de la membrane. Il est convenu que la quantité de MES mesurée à l'extérieur de la zone de confinement ne dépassera pas 25 mg/l (MTQ, 2006a).

Globalement, le MDDEP, le MRNF, secteur faune, et Pêches et Océans Canada jugent que la présence du chemin d'accès n'aura aucun impact sur l'habitat faunique, essentiellement en raison du fait que les travaux de creusage ou de remblayage, sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans, seront interdits durant la période s'étendant du 15 avril au 15 juin et que le chemin d'accès ne sera présent que de façon temporaire.

2.5 Risques associés à la présence d'obus potentiellement explosifs

Entre 1952 et 1999, le lac Saint-Pierre a fait l'objet de nombreux tirs de munitions par la Défense nationale. À cette époque, le champ de tir servait à l'essai de munitions réglementaires ainsi qu'à la vérification en vol de modèles expérimentaux dans le cadre d'un programme de recherche et de développement.

Le pont Laviolette étant situé à moins d'une quinzaine de kilomètres en aval du lac Saint-Pierre, il existe un risque que des obus, potentiellement explosifs, puissent avoir été transportés par les courants et les glaces à la dérive et se retrouvent dans le secteur du pont (MTQ, 2006d).

Lors d'une visite sur les lieux, le 20 décembre 2006, Construction de Défense Canada (CDC) a effectué une évaluation du risque de retrouver des obus, potentiellement explosifs, dans la zone des travaux pour l'aménagement du chemin d'accès. À ce moment, M. Daniel Normandin de CDC et M. Jean Douville du MTQ se sont rendus sur les lieux afin de délimiter les secteurs pouvant constituer un risque et nécessiter des investigations plus poussées (MTQ, 2006d).

D'après les observations relevées au cours de cette visite, l'emplacement du chemin d'accès temporaire entre les piles S5 et S21 ne présente pas véritablement de risque et aucune recherche supplémentaire ne sera requise dans ce secteur. Cependant, pour ce qui est de la zone d'excavation prévue en tant que mesure de compensation au large de la pile S5, il y aurait effectivement un risque de trouver des obus potentiellement explosifs. À l'été 2007, CDC effectuera donc une campagne de prospection magnétique à cet endroit. À la suite de cette campagne, CDC établira, si nécessaire, une procédure visant à effectuer l'excavation du remblai au large de la pile S5 de façon sécuritaire (MTQ, 2006d).

CONCLUSION

Résumé des enjeux

Le projet d'aménagement d'un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette sur le territoire de la Ville de Bécancour fait ressortir différents enjeux. L'enjeu majeur est l'importance du maintien du lien routier entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent. Les autres enjeux importants sont relatifs à la circulation routière durant les travaux et à l'empiètement temporaire dans l'habitat faunique.

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 d'aménagement d'un chemin temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette, sur le territoire de la Ville de Bécancour, est jugé acceptable sur le plan environnemental. En effet, l'initiateur du projet a démontré que les impacts résiduels découlant du projet sont en général faibles. Cette analyse révèle également que les principaux objectifs du projet devraient être atteints.

Recommandation

Par conséquent, nous recommandons qu'un certificat d'autorisation soit délivré par le gouvernement en faveur du ministre des Transports, afin qu'il puisse réaliser le projet d'aménagement d'un chemin temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette.

Original signé par

Annick Michaud, biologiste, M. Sc. Eau
Chargée de projet
Service des projets en milieu hydrique
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2006a. *Aménagement d'un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette sur le territoire de la MRC de Bécancour, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal*, par Teknika HBA inc., avril 2006, 134 p., 13 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2006b. *Aménagement d'un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette sur le territoire de la MRC de Bécancour, Étude d'impact sur l'environnement, Addenda n°1, Réponses aux questions et commentaires reçus le 17 juillet 2006*, par Teknika HBA inc., juillet 2006, 25 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2006c. *Aménagement d'un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette sur le territoire de la MRC de Bécancour, Étude d'impact sur l'environnement, Résumé*, par Teknika HBA inc., septembre 2006, 50 p. et 2 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, 2006d. *Aménagement d'un chemin d'accès temporaire en bordure du fleuve Saint-Laurent pour la réfection de l'approche sud du pont Laviolette sur le territoire de la MRC de Bécancour, Étude d'impact sur l'environnement, Addenda 2, Modifications au projet et informations complémentaires*, par Teknika HBA inc., décembre 2006, 10 p. et 4 annexes;

Lettre de M. Marcel Carpentier, du ministère des Transports, à M. Jacques Dupont, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, concernant l'engagement pris par le ministère des Transports par rapport à l'échéancier des travaux de creusage et de remblayage sous la limite des inondations de récurrence de 2 ans, 23 mars 2007, 1 p.

ANNEXES

ANNEXE 1 COMPTE RENDU DE LA PÉRIODE D'INFORMATION ET DE CONSULTATION PUBLIQUES

Lors de la séance d'information qui s'est tenue à Bécancour le 15 novembre 2006, aucune question n'a été posée aux représentants du BAPE ni aucune préoccupation n'a été soulevée. Le BAPE n'a reçu aucun courrier, courriel ou appel téléphonique des citoyens au cours de la période d'information et de consultation publique de 45 jours. Personne n'avait inscrit de commentaire non plus dans les registres déposés dans les centres de consultation.

ANNEXE 2 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

- La Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec;
- La Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- Le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- Le ministère de la Culture et des Communications;
- Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur Faune;
- Le ministère de la Sécurité publique;
- Environnement Canada;
- Pêches et Océans Canada, Gestion de l'habitat du poisson;
- Transports Canada, Protection des eaux navigables.

ANNEXE 3 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2005-06-16	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2005-06-30	Délivrance de la directive
2006-05-08	Réception de l'étude d'impact
2006-09-28	Délivrance de l'avis de recevabilité
2006-10-17	Mandat d'information et de consultation publiques
2006-12-01	Période d'information et de consultation publiques (fin)