



Un nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

**Lignes directrices finales pour l'évaluation
environnementale
(incluant la portée de l'évaluation environnementale)**



Juillet 2012

Page laissée blanche intentionnellement



Transport
Canada

Transports
Canada



Environnement
Canada

Environment
Canada



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Page laissée blanche intentionnellement

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	1
1.1	CONTEXTE DU PROJET	1
1.2	APPLICATION DE LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	1
1.3	COORDINATION FÉDÉRALE.....	3
1.4	COORDINATION AVEC LE PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE PROVINCIAL	3
1.5	RÉALISATION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	3
1.6	REGISTRE PUBLIC	3
2	PORTÉE DU PROJET.....	4
2.1	COMPOSANTES DU PROJET.....	4
2.1.1	<i>Composante A : Reconstruction et élargissement de l'autoroute 15.....</i>	<i>4</i>
2.1.2	<i>Composante B : Nouveau pont de l'île des Sœurs.....</i>	<i>4</i>
2.1.3	<i>Composante C : Travaux sur l'île des Sœurs.....</i>	<i>4</i>
2.1.4	<i>Composante D : Le Nouveau pont pour le Saint-Laurent.....</i>	<i>6</i>
2.1.5	<i>Composante E : Alignement avec l'autoroute 10.....</i>	<i>6</i>
2.1.6	<i>Composante F : Démolition du pont Champlain existant.....</i>	<i>6</i>
2.1.7	<i>Composante G : Démolition du pont de l'île des Sœurs.....</i>	<i>6</i>
2.2	SITE DU PROJET.....	6
3	PORTÉE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE	7
3.1	ÉLÉMENTS À EXAMINER	7
3.2	PORTÉE DES ÉLÉMENTS	8
3.2.1	<i>Changements que la réalisation du projet risque de causer à l'environnement.....</i>	<i>8</i>
3.2.2	<i>Évaluation des effets de l'environnement sur le projet.....</i>	<i>8</i>
3.2.3	<i>Évaluation des accidents et défaillances.....</i>	<i>9</i>
3.2.4	<i>Limites temporelles.....</i>	<i>9</i>
3.2.5	<i>Limites spatiales.....</i>	<i>10</i>
3.2.6	<i>Étude des effets cumulatifs probables.....</i>	<i>10</i>
4	APPROCHE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	10
4.1	ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE PAR OBJECTIFS.....	10
4.2	GESTION ADAPTATIVE.....	11
5	CONTENU DU RAPPORT D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	11
5.1	SOMMAIRE.....	11
5.2	INTRODUCTION.....	11
5.3	CADRE LÉGAL	12
5.4	DESCRIPTION DU PROJET	12
5.5	PORTÉE DU PROJET ET PORTÉE DE L'ÉVALUATION	12
5.6	DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT ACTUEL.....	12
5.7	ÉVALUATION ET ATTÉNUATION DES EFFETS.....	12
5.7.1	<i>Évaluation des effets environnementaux.....</i>	<i>13</i>
5.7.2	<i>Évaluation des effets de l'environnement sur le projet.....</i>	<i>13</i>
5.7.3	<i>Évaluation des accidents et défaillances.....</i>	<i>13</i>
5.7.4	<i>Évaluation des effets cumulatifs probables.....</i>	<i>13</i>
5.8	ÉVALUATION DE L'IMPORTANCE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX RÉSIDUELS	14
5.9	SÉANCES D'INFORMATION/CONSULTATION DU PUBLIC ET DES PREMIÈRES NATIONS	14
5.10	PLAN DE GESTION ENVIRONNEMENTALE - SURVEILLANCE ET PROGRAMME DE SUIVI	15
5.11	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS CONCERNANT LA DÉCISION	15
5.12	RÉFÉRENCES, ANNEXES, PLANS ET PHOTOGRAPHIES DU SITE S'IL Y A LIEU.....	15
6	PERSONNE-RESSOURCE CONCERNANT L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	16
	ANNEXE A: EXPERTISE DES MINISTÈRES DANS LE CONTEXTE DE CE PROJET	17

Page laissée blanche intentionnellement

1 Introduction

Transports Canada propose de construire un nouveau pont (ci-après nommé Nouveau pont pour le Saint-Laurent) pour remplacer le pont Champlain existant à Montréal. En vertu des dispositions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, une évaluation environnementale fédérale du projet doit être réalisée. La loi prévoit que les autorités responsables, en l'occurrence Transports Canada, Pêches et Océans Canada et Environnement Canada, établiront la portée du projet, les composantes de l'environnement à examiner et la portée de ces composantes dans l'évaluation. Le présent document fournit cette information.

1.1 Contexte du projet

En service depuis 1962, le pont Champlain constitue le pont le plus achalandé au Canada. En 2009, le débit journalier moyen sur ce pont était de 156 000 véhicules; parmi eux, environ 12 000 camions y circulaient, de même que 1900 autobus, dont 900 circulant en voie réservée durant les périodes de pointes du matin et du soir (*Étude de pré faisabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain, Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, 2011*).

Le pont Champlain assure aussi un rôle de transit entre l'île de Montréal, la Rive-Sud, l'est des États-Unis, et l'ouest du continent nord-américain, et est primordial pour toute l'économie du Québec. Il est un lien important pour le transport de marchandises par camions et un maillon stratégique du réseau de transport du Port de Montréal dont la zone d'influence terrestre s'étend jusqu'au Midwest américain.

Suite à la publication des résultats d'une étude du potentiel de remise en état du pont actuel, le Ministre des Transports fédéral a annoncé la construction d'un Nouveau pont pour le Saint-Laurent le 5 octobre 2011. D'une valeur de 3 à 5 milliards de dollars, le nouveau pont ainsi que ses composantes connexes devraient être en service dans une dizaine d'années.

Le pont Champlain restera en service tant et aussi longtemps que le nouveau pont ne sera pas terminé. Il sera ensuite démoli.

1.2 Application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale

Une évaluation environnementale doit être faite en conformité avec la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* lorsqu'une autorité fédérale envisage de prendre, en rapport avec un projet, l'une des attributions suivantes qui aurait pour effet de permettre la réalisation du projet en tout ou en partie :

- a) elle est le promoteur du projet;
- b) elle accorde une aide financière au promoteur du projet;
- c) elle vend, loue à bail ou dispose autrement de terrains fédéraux; et
- d) elle délivre un permis ou une licence ou donne toute autre autorisation aux termes d'une disposition prévue au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*.

Ces situations constituent les éléments déclencheurs au sens de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Voici comment le projet du Nouveau pont pour le Saint-Laurent remplit chacune de ces conditions :

a) Présence d'un projet

La réalisation du Nouveau pont pour le Saint-Laurent et des travaux connexes constitue un « projet » au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

b) Non exclusion du projet

Il n'y a pas d'exclusion applicable en vertu de l'article 7 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et de son *Règlement de 2007 sur la liste d'exclusion*.

c) Exercice d'une attribution en vertu du paragraphe 5(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* par une autorité fédérale (déclencheur)

Aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, Transports Canada, Pêches et Océans Canada et Environnement Canada sont des **autorités responsables**. En effet, chacun de ces ministères exerce une ou des attributions à l'égard du projet:

- Transports Canada, en vertu :
 - de l'alinéa 5(1)a) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* : est le promoteur du projet; et
 - de l'alinéa 5(1)d) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* : des approbations pour le projet en vertu de l'article 5 de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, lequel est inscrit au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* sont requises.
- Pêches et Océans Canada, en vertu :
 - de l'alinéa 5(1)d) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* : des autorisations pour des modifications à l'habitat du poisson causées par le projet en vertu du paragraphe 35(2) de la *Loi sur les pêches*, lequel est inscrit au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, sont requis.
- Environnement Canada, en vertu :
 - de l'alinéa 5(1)d) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* : des permis pour le projet en vertu du paragraphe 9(1) du *Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs*, lequel est inscrit au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* sont requis.

Par conséquent, une évaluation environnementale doit être réalisée en vertu des dispositions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* pour que les trois autorités responsables puissent exercer leurs attributions dans la mesure où le rapport d'évaluation environnementale conclut que le projet n'entraînera pas d'effet négatif important.

De plus, les **autorités fédérales** suivantes ont été identifiées et fourniront leur expertise quant à l'exécution de l'évaluation environnementale :

- Santé Canada;
- Société des ponts fédéraux limitée; et
- Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Type d'évaluation environnementale : Puisque le projet n'est pas compris dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*, l'évaluation environnementale sera de type « examen préalable ».

1.3 Coordination fédérale

Transports Canada agira à titre de coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale. Le rôle de Transports Canada est de coordonner la participation des autorités fédérales au processus d'évaluation environnementale et de faciliter la communication et la collaboration entre elles.

Le 8 décembre 2011, Transports Canada, le promoteur du projet, a entrepris la coordination fédérale en vertu du *Règlement sur la coordination par les autorités fédérales des procédures et des exigences en matière d'évaluation environnementale*.

1.4 Coordination avec le processus d'évaluation environnementale provincial

Transports Canada et le Ministère du développement durable de l'environnement et des parcs du Québec collaboreront afin de que les directives environnementales provinciales d'intérêt soient considérées dans l'évaluation environnementale.

1.5 Réalisation de l'évaluation environnementale

Les autorités responsables retiendront les services d'une autre instance (une firme) afin de réaliser l'évaluation environnementale. Ainsi, la firme sera entre autres responsable de réaliser les études environnementales de terrain et de rédiger les rapports requis dans le cadre de l'évaluation environnementale.

1.6 Registre public

Le 22 janvier 2012, Transports Canada, au nom des autorités responsables, a publié un Avis de lancement sur le Registre canadien d'évaluation environnementale, conformément à l'article 55 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. L'avis de lancement est affiché sur le Registre à l'adresse suivante : <http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/details-fra.cfm?evaluation=65574>. Le numéro de Registre pour cette évaluation environnementale est 65574.

2 Portée du projet

Le projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent inclut non seulement le pont au dessus du fleuve Saint-Laurent mais aussi un corridor qui s'étend de la Rive-sud (Brossard) à la Rive-nord (à la hauteur de la sortie Atwater sur l'autoroute 15, île de Montréal). Aux fins de l'évaluation environnementale du projet du Nouveau pont pour le Saint-Laurent, la portée du projet inclut les composantes de la section suivante.

2.1 Composantes du projet

Les plans et devis finaux pour le projet du Nouveau pont pour le Saint-Laurent seront préparés une fois la méthode de construction identifiée. L'évaluation environnementale évaluera le projet dans son état conceptuel le plus avancé. Ainsi, les plans conceptuels des études de préféabilité commandées par la société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée sont ceux qui serviront de base à l'évaluation environnementale du projet. La figure 1 est une carte affichant l'emplacement des différentes composantes du projet.

Les mesures d'atténuation identifiées dans le cadre du processus d'ÉE seront incorporées aux plans et devis finaux.

De plus, l'évaluation environnementale inclura la phase pré-travaux (mobilisation, ouvrages temporaires, etc.) et la phase post-travaux (démantèlement des installations temporaires, remise en état des lieux, démolition du pont actuel, etc.).

2.1.1 Composante A : Reconstruction et élargissement de l'autoroute 15

La section fédérale de l'autoroute 15, soit la partie entre le pont de l'île des Sœurs et les bretelles de sortie et d'accès de l'avenue Atwater, sera reconstruite et élargie. On prévoit ajouter une troisième voie dans chaque sens, afin de disposer de trois voies en continu entre l'échangeur Turcot et le nouveau pont pour le Saint-Laurent. Plusieurs bretelles d'accès devront également faire l'objet de travaux dans les secteurs de l'avenue Atwater et de l'île des Sœurs.

2.1.2 Composante B : Nouveau pont de l'île des Sœurs

Le pont reliant l'île des Sœurs à l'île de Montréal sera remplacé.

2.1.3 Composante C : Travaux sur l'île des Sœurs

Sur l'île des Sœurs, les travaux consisteront à modifier l'autoroute 10, les bretelles d'accès au Nouveau pont pour le Saint-Laurent et au pont de l'île des Sœurs, ainsi que certaines routes locales. Il faudra en outre réaligner avec le nouveau pont les bretelles d'accès situées à l'entrée et à la sortie de l'île des Sœurs. D'autres travaux pourraient s'avérer nécessaires pour faciliter la circulation du transport en commun.

Figure 1: Emplacement des différentes composantes du projet



Source : Google Earth et Transports Canada

2.1.4 Composante D : Le Nouveau pont pour le Saint-Laurent

Le nouveau pont franchira le Saint-Laurent en aval du pont Champlain. Ce pont, qui enjambera le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent, sera construit à partir de l'île des Sœurs, dans le quartier de Verdun, à Montréal, jusqu'à la Rive-Sud, dans la ville de Brossard. L'*Étude de préaisabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain*, Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, 2011, recommande une configuration comportant trois voies dans chaque sens, en plus d'une quatrième voie dans chaque sens qui serait réservée au transport en commun. Des études de prévision d'achalandage ont été commandées par Transports Canada pour aider à déterminer la meilleure configuration à adopter. Le pont comporte trois composantes :

- Composante D1a : le franchissement du fleuve Saint-Laurent, entre l'île des Sœurs et la voie maritime;
- Composante D2 : le franchissement de la Voie maritime; et
- Composante D1b : le franchissement du Petit Bassin de Laprairie entre la Voie maritime et la rive de Brossard.

2.1.5 Composante E : Alignement avec l'autoroute 10

Il faudra réaligner l'autoroute 10 pour qu'elle rejoigne le nouveau pont. Les bretelles d'accès au pont sur la Rive-Sud devront également être légèrement modifiées pour rejoindre l'autoroute 10.

2.1.6 Composante F : Démolition du pont Champlain existant

La démolition du pont Champlain aura lieu après la construction du Nouveau pont pour le Saint-Laurent. La stratégie de démolition du pont de l'île des Sœurs est encore à l'étude.

2.1.7 Composante G : Démolition du pont de l'île des Sœurs

La stratégie de démolition du pont de l'île des Sœurs est encore à l'étude.

2.2 Site du projet

Le Nouveau pont pour le Saint-Laurent et ses composantes connexes se situent entre l'île de Montréal et Brossard et incluent des travaux sur les deux rives du Saint-Laurent et sur l'île des Sœurs. Le nouveau pont sera construit à environ dix mètres en aval (nord) du pont Champlain afin de minimiser les impacts du nouveau tracé sur l'île des Sœurs, faciliter les installations temporaires durant la construction (stabilisation et/ou ancrage des ouvrages temporaires et des barges sur les piliers existants en amont), faciliter le raccordement au réseau de transport actuel et offrir une protection des ouvrages temporaires contre les glaces.

3 Portée de l'évaluation environnementale

3.1 Éléments à examiner

Le paragraphe 16(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* prévoit les éléments qui doivent être examinés dans une évaluation environnementale de type « examen préalable » :

16(1) *L'examen préalable [...] [porte] notamment sur les éléments suivants :*

- a) *les effets environnementaux du projet, y compris ceux causés par les accidents ou défaillances pouvant en résulter, et les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement;*
- b) *l'importance des effets visés à l'alinéa a);*
- c) *les observations du public à cet égard, reçues conformément à la présente loi et aux règlements;*
- d) *les mesures d'atténuation réalisables, sur les plans technique et économique, des effets environnementaux importants du projet;*
- e) *tout autre élément utile à l'examen préalable [...] dont l'autorité responsable [...] peut exiger la prise en compte.*

Aussi, certaines alternatives au projet seront discutées.

Il faut noter que les termes « environnement » et « effets environnementaux » sont définis au paragraphe 2(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*:

« **Environnement** » :

Ensemble des conditions et des éléments naturels de la Terre, notamment :

- a) *le sol, l'eau et l'air, y compris toutes les couches de l'atmosphère;*
- b) *toutes les matières organiques et inorganiques ainsi que les êtres vivants;*
- c) *les systèmes naturels en interaction qui comprennent les éléments visés aux alinéas a) et b).*

« **Effets environnementaux** » :

Les changements que la réalisation d'un projet risque de causer à l'environnement, notamment à une espèce faunique inscrite, à son habitat essentiel ou à la résidence des individus de cette espèce – au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur les espèces en péril; les répercussions de ces changements soit en matière sanitaire et socioéconomiques, soit sur le patrimoine matériel et culturel, soit sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles par les Autochtones, soit sur une construction, un emplacement ou une chose d'importance en matière historique, archéologique, paléontologique ou architecturale, ainsi que les changements susceptibles d'être apportés au projet du fait de l'environnement.

Finalement, les directives appropriées sous la *Loi sur la qualité de l'environnement* du Québec

seront également considérées lors de cette évaluation environnementale.

3.2 Portée des éléments

3.2.1 Changements que la réalisation du projet risque de causer à l'environnement

La réalisation du projet aura un impact sur des composantes de l'environnement. L'évaluation environnementale devra indiquer quel sera l'impact du projet sur ces composantes.

Une attention particulière sera portée à des composantes que l'on nomme « composantes valorisées de l'écosystème » qui sont choisies sur la base de leur valeur juridique, scientifique, culturelle, sociale, économique ou esthétique. La liste provisoire des composantes valorisées de l'écosystème retenues pour ce projet est présentée dans le tableau 1.

La consultation que les autorités fédérales mèneront avec les parties intéressées et le public au cours de l'évaluation environnementale pourrait entraîner l'ajout d'autres composantes de l'environnement.

Tableau 1 : Liste provisoire des composantes valorisées de l'écosystème retenues pour ce projet

Milieu	Sujet (composantes valorisées de l'écosystème)
Milieu physique	<ul style="list-style-type: none"> • La qualité de l'eau/hydrologie; et • La qualité du sol et des sédiments.
Milieu biologique	<ul style="list-style-type: none"> • Le poisson et l'habitat du poisson; • Les oiseaux migrateurs et leur habitat (airs protégés); • Les espèces floristiques, fauniques et aquatiques à statut précaire; et • L'herpétofaune.
Milieu humain	<ul style="list-style-type: none"> • La navigation; • Les ressources du patrimoine physique et culturel; • L'aspect esthétique et visuel; • Qualité de vie; • Le climat sonore; et • La qualité de l'air.

3.2.2 Évaluation des effets de l'environnement sur le projet

L'évaluation doit tenir compte des répercussions néfastes possibles de l'environnement sur le projet, par exemple en raison de séismes ou de conditions météorologiques graves, y compris des embâcles de glace et des hauts niveaux d'eau. Il faut également considérer tout effet éventuel des changements climatiques¹ sur le projet, notamment évaluer si le projet est conçu

¹ Par exemple, les structures de drainage des routes seront-elles en mesure de s'adapter sans danger à une légère augmentation de la fréquence et de l'intensité des extrêmes de précipitation et des débits de crues connexes qui se produiront

pour faire face aux changements climatiques au cours de sa durée de vie utile.

Cette partie de l'évaluation doit être menée par étape un peu à la façon décrite à la section 4.7.1 pour l'évaluation des effets du projet. On dégagera d'abord les interactions importantes éventuelles entre les risques naturels et le projet, pour ensuite évaluer les effets de ces interactions, les mesures d'atténuation utiles et l'importance de tout effet environnemental négatif résiduel.

Cette section met l'accent sur les conditions environnementales qui sont plausibles, mais ne devrait pas être limitée aux événements susceptibles de survenir régulièrement.

3.2.3 Évaluation des accidents et défaillances

L'évaluation environnementale examinera les défaillances et les accidents qui pourraient survenir afin que les effets environnementaux associés soient pris en compte dans l'évaluation. Les renseignements fournis comprendront une description :

- Des défaillances et accidents spécifiques qui ont une probabilité raisonnable de se produire pendant les différentes phases du projet, y compris une explication de la manière dont ces événements ont été identifiés aux fins de la présente évaluation environnementale;
- De la source, de la quantité, du mécanisme, du débit, de la forme et des caractéristiques des contaminants et d'autres matières (physiques et chimiques) qui risquent d'être rejetés dans le milieu environnant lors des défaillances et des accidents hypothétiques; et
- De tout plan d'urgence ou de toute activité de nettoyage ou de remise en état du milieu environnant qui pourraient être requis en cas de défaillances ou d'accidents hypothétiques, ou immédiatement après.

Une attention particulière doit être accordée aux composantes vulnérables de l'environnement qui pourraient être touchées en cas d'accident ou de défaillance et pourraient engendrer des conséquences plus graves (p. ex. la proximité de collectivités, de sites naturels ayant une valeur particulière).

3.2.4 Limites temporelles

Les limites temporelles de cette évaluation définissent la période de temps au cours de laquelle les effets environnementaux négatifs sur l'environnement du projet seront pris en compte.

Les limites temporelles des éléments du projet doivent comprendre la construction, l'exploitation, et l'entretien, ainsi que la désaffectation et la remise en état des lieux du pont Champlain et du pont de l'île des Sœurs.

dans l'avenir (selon les prévisions de changements climatiques) compte tenu des normes actuelles de conception relatives au drainage.

3.2.5 Limites spatiales

Les limites spatiales qui seront établies pour l'évaluation environnementale doivent englober les zones géographiques où l'on peut raisonnablement prévoir que le projet aura des répercussions sur l'environnement ou qui peuvent être pertinentes pour l'évaluation des effets environnementaux cumulatifs.

3.2.6 Étude des effets cumulatifs probables

Les effets cumulatifs sont les effets résiduels du projet sur l'environnement (c'est-à-dire qui persistent malgré la mise en place de mesures d'atténuation) combinés à ceux de projets ou d'activités passés, présents ou futurs. Ils peuvent aussi résulter de la combinaison de différents effets du projet sur une même composante de l'environnement. Seront donc considérés à la fois les effets du projet et ceux d'autres projets et activités qui ont déjà été réalisés ou qui le seront et dont les effets devraient se superposer à ceux du projet (au même endroit et au même moment).

Tous les projets raisonnablement prévisibles seront considérés, en particulier ceux qui contribuent aux effets cumulatifs sur les composantes valorisées de l'écosystème en particulier la qualité de l'eau, la végétation, les habitats fauniques, la qualité de l'air et le bruit, puisque ce sont ces facteurs environnementaux qui subissent le plus souvent les effets de multiples projets, ou effets cumulatifs.

L'examen des effets cumulatifs sur l'environnement s'appuiera sur le guide de référence intitulé *Évaluation des effets cumulatifs – Guide du praticien de 1999* de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, disponible sur le site Web à l'adresse suivante : <http://www.ceaa.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=43952694-1>

4 Approche de l'évaluation environnementale

Puisque l'évaluation environnementale est un outil de planification, il est normal que les détails techniques du projet ne soient pas finalisés lors de sa réalisation. Un minimum d'information doit cependant être disponible et l'*Étude de pré faisabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain, 2011*, constitue cette base d'information. L'évaluation environnementale par objectifs et la gestion adaptative sont des mécanismes qui seront intégrés à l'évaluation environnementale afin de développer des mesures d'atténuation efficaces et adaptées à un contexte où certains détails techniques restent à venir.

4.1 Évaluation environnementale par objectifs

Puisqu'à ce stade il sera difficile d'élaborer des mesures d'atténuation bien précises, ces dernières seront formulées sous forme d'objectifs plutôt que de paramètres précis. C'est ce que l'on nomme une évaluation environnementale par objectifs. L'évaluation environnementale par objectifs est un mécanisme utilisé lorsque certains détails du projet ne sont pas encore finalisés ne permettant pas l'élaboration de mesures d'atténuation bien précises.

Les détails des mesures d'atténuation seront raffinés dans le plan de compensation et le plan de suivi environnemental une fois que les plans et devis finaux du projet seront complétés.

4.2 Gestion adaptative

La gestion adaptative pourrait aussi être appliquée dans le cadre de cette évaluation environnementale. Le paragraphe 38(5) de la *Loi canadienne d'évaluation environnementale* stipule ce qui suit :

Les résultats des programmes de suivi peuvent être utilisés pour mettre en œuvre des mesures de gestion adaptative ou pour améliorer la qualité des évaluations environnementales futures.

En raison de facteurs tels que la complexité des écosystèmes et les difficultés à prévoir les détails de développements futurs, toutes les évaluations environnementales comportent un certain niveau d'incertitude en ce qui a trait à la détermination des effets environnementaux, à l'évaluation de leur importance et à l'efficacité des mesures d'atténuation. En général, la gestion adaptative est un processus planifié et systématique permettant d'améliorer continuellement les pratiques de gestion environnementale en acquérant des connaissances sur leurs résultats. La gestion adaptative offre de la souplesse lorsqu'il s'agit de déterminer et de mettre en œuvre de nouvelles mesures d'atténuation ou de modifier les mesures existantes pendant le cycle de vie du projet. Le but ultime de l'application de la gestion adaptative est de s'assurer que les meilleures mesures possibles sont en place pour atténuer les effets environnementaux négatifs importants.

Dans les cas où une approche de gestion adaptative est déterminée en tant que solution de rechange pour appuyer les mesures d'atténuation proposées, il doit y avoir un engagement clair à mettre en œuvre des mesures de gestion adaptative si les résultats de programme de suivi ou de surveillance indiquent que des mesures correctives sont justifiées.

5 Contenu du rapport d'évaluation environnementale

Le contenu et la structure recommandée pour l'évaluation environnementale sert de cadre pour expliquer la façon dont les éléments d'évaluation requis en vertu des paragraphes 16(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* doivent être présentés. Pour y parvenir, il faut des renseignements sur le projet et sur l'environnement actuel. Les résultats de toutes études environnementales de terrain seront documentés et ajoutés à l'évaluation environnementale par la firme retenue pour mener l'évaluation environnementale. Les principales sections du rapport de l'évaluation environnementale seront :

5.1 Sommaire

Dans cette rubrique, le projet doit être brièvement décrit, en précisant les principaux effets environnementaux prévus. Les aspects clés du projet et de l'environnement touchés doivent être mis en évidence, et il faut les lier aux effets prévus et aux mesures d'atténuation envisagées. Toute incertitude et toute préoccupation du public reliées au projet doivent également être relevées.

5.2 Introduction

L'introduction doit donner un aperçu du projet, y compris son emplacement, ses composantes, les activités connexes, ainsi que les échéanciers et d'autres caractéristiques clés. Dans cette

rubrique, il faut également identifier le promoteur du projet. Il s'agit davantage d'une mise en contexte que d'une description.

5.3 Cadre légal

Dans cette section de l'évaluation environnementale, on doit donner des précisions sur l'application de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* par Transports Canada, Pêches et Océans Canada et Environnement Canada, expliquer pourquoi l'évaluation est réalisée, et préciser les éléments déclencheurs de l'évaluation environnementale. Ces renseignements éclaireront le contexte de l'évaluation environnementale et les questions auxquelles elle répond.

On fera également référence aux éléments des ententes conclues ou à conclure entre le promoteur et les gouvernements ainsi qu'aux intérêts et principales préoccupations des parties concernées.

5.4 Description du projet

L'évaluation environnementale doit renfermer un énoncé clair de l'objet du projet. L'énoncé comprendra un résumé des motifs justifiant le besoin du projet. Une description adéquate du projet est aussi nécessaire pour l'évaluation des effets environnementaux. Elle portera sur les activités proposées de construction et d'exploitation. La description reprendra, en les précisant, les éléments dégagés dans la portée du projet, et s'appuiera sur les cartes et les diagrammes utiles. Certaines alternatives au projet seront aussi discutées ici et prises en compte dans la section 5.5.

5.5 Portée du projet et portée de l'évaluation

La portée de projet consiste en une description des principales phases du projet, les composantes du projet ainsi qu'une brève description des activités qui y sont reliés.

La portée de l'évaluation consiste à identifier les éléments de l'environnement pour lesquels devront être évalués les interactions potentielles avec les composantes du projet.

5.6 Description de l'environnement actuel

Il est nécessaire de décrire le milieu existant en fonction des différentes composantes de l'environnement, notamment celles du milieu physique, du milieu biologique et du milieu humain, afin de préciser les interactions probables entre le projet et le milieu avoisinant et, réciproquement, entre le milieu et le projet.

5.7 Évaluation et atténuation des effets

L'examen des effets environnementaux doit être fait de façon systématique et retraçable. La méthode d'évaluation doit être résumée, et les résultats du processus d'évaluation doivent être clairement documentés sous forme de matrices ou de tableaux récapitulatifs, s'il y a lieu.

Les principales étapes sont les suivantes :

5.7.1 Évaluation des effets environnementaux

L'évaluation sera menée de façon compatible avec la méthode générale suivante, en utilisant les outils pertinents et appropriés, le cas échéant :

- a) Préciser les interactions éventuelles entre les activités du projet et le milieu existant au cours des travaux de construction et de l'exploitation normale et si des accidents et défaillances déterminés surviennent.
- b) Décrire les changements qui risquent de survenir au niveau des composantes environnementales et des composantes valorisées de l'écosystème par suite des interactions avec le projet.
- c) Préciser et décrire les mesures d'atténuation qui peuvent être appliquées à chaque effet néfaste (ou séquence d'effets) probable et qui sont techniquement et économiquement applicables.
- d) Décrire l'importance des effets environnementaux qui surviendront vraisemblablement en raison du projet, en ayant tenu compte de la mise en œuvre des mesures d'atténuation envisagées.

5.7.2 Évaluation des effets de l'environnement sur le projet

Cette partie de l'évaluation doit être menée par étape un peu de la façon décrite précédemment pour l'évaluation des effets du projet. On dégagera d'abord les interactions importantes éventuelles entre les risques naturels et le projet, pour ensuite évaluer les effets de ces interactions, les mesures d'atténuation utiles et l'importance de tout effet environnemental négatif résiduel. Voir section 3.2.2 pour plus de détails.

5.7.3 Évaluation des accidents et défaillances

Cette partie de l'évaluation doit aussi être menée par étape un peu de la façon décrite précédemment pour l'évaluation des effets du projet. L'évaluation environnementale examinera les défaillances et les accidents qui pourraient survenir afin que les effets environnementaux pertinents soient pris en compte dans l'évaluation. Voir section 3.2.3 pour plus de détails.

5.7.4 Évaluation des effets cumulatifs probables

Tous les projets raisonnablement prévisibles seront considérés, en particulier ceux qui contribuent aux effets cumulatifs sur les composantes valorisées de l'écosystème identifiées dans le tableau 1, et en particulier sur la qualité de l'eau, sur la végétation, sur les habitats fauniques, sur la qualité de l'air et sur le climat sonore, puisque ce sont ces facteurs environnementaux qui subissent le plus souvent les effets de multiples projets, ou effets cumulatifs. Voir section 3.2.6 pour plus de détails.

5.8 Évaluation de l'importance des effets environnementaux résiduels

Les sections précédentes ont abordé l'importance des effets :

- du projet sur l'environnement;
- de l'environnement sur le projet;
- des incidents et des défaillances du projet sur l'environnement; et
- de ce projet et des autres activités liées à des projets passés, actuels et futurs connus (effets cumulatifs).

L'évaluation environnementale tiendra compte de tous ces effets pour indiquer si le projet, compte tenu des mesures d'atténuation, risque d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants. Les conclusions devront être déterminées à l'aide de la méthodologie utilisée. Les autorités responsables prendront la décision finale au sujet de l'importance des effets environnementaux négatifs.

5.9 Séances d'information/consultation du public et des Premières Nations

L'évaluation environnementale comprendra une description des activités de séance d'information et de consultation avec le public, y compris les Premières Nations, qui auront été entreprises. La description inclura une liste des principales parties intéressées ainsi qu'un résumé des enjeux soulevés et des mesures prises pour y répondre.

Suite aux séances d'information et, le cas échéant, aux consultations, les commentaires des intervenants au sujet de l'évaluation environnementale seront clairement répertoriés et classés dans des tableaux ou addenda indiquant la façon dont ils ont été traités et intégrés à l'évaluation environnementale final et dont ils ont influé sur le projet ou sur l'évaluation.

Conformément au paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, les autorités responsables peuvent offrir au public la possibilité d'examiner l'évaluation environnementale et de la commenter. Le niveau de détail dans l'évaluation environnementale doit tenir compte de cet élément. Lorsque les autorités responsables jugeront le rapport d'évaluation environnementale préliminaire satisfaisant, il sera mis à la disposition du public pour examen et commentaires. Des révisions pourraient être apportées à l'évaluation environnementale afin de tenir compte des commentaires du public.

Conformément à l'article 55 de la Loi, un dossier de projet a été créé dans le Registre canadien d'évaluation environnementale pour donner avis de l'évaluation environnementale fédérale et pour faciliter l'accès du public aux documents afférents. Tel qu'indiqué précédemment, le lien vers le dossier de ce projet au Registre canadien d'évaluation environnementale est le suivant: <http://www.ceaa-acee.gc.ca/050/details-fra.cfm?evaluation=65574>.

5.10 Plan de gestion environnementale - surveillance et programme de suivi

La surveillance environnementale est un mécanisme essentiel pour vérifier que la mise en place des mesures d'atténuation est effectuée adéquatement lors de la réalisation des travaux. Elle vise en effet à assurer que les activités au chantier sont en tout temps conformes à ce dont il a été convenu dans l'évaluation environnementale.

L'objet du programme de suivi, en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, est d'aider à établir si les effets environnementaux et cumulatifs du projet sont tels que prévus dans l'évaluation environnementale. Il vise également à confirmer si les mesures d'atténuation définies sont efficaces, et selon le cas, à déterminer si de nouvelles stratégies d'atténuation pourraient être nécessaires (gestion adaptée).

L'évaluation environnementale indiquera si un programme de surveillance environnementale et/ou de suivi est requis. Si tel est le cas, l'évaluation environnementale décrira les activités du programme de surveillance environnementale et/ou de suivi. Les programmes de surveillance et suivi doivent convenir à l'envergure du projet et aux enjeux abordés dans l'évaluation environnementale.

5.11 Conclusions et recommandations concernant la décision

À la fin du processus d'évaluation environnementale les autorités responsables concluront que le projet est susceptible ou non d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement, suivant la mise en œuvre des mesures d'atténuation appropriées.

Dans la conclusion, les principaux enjeux liés à ce projet seront résumés ainsi que les recommandations principales assurant que le projet ne causera pas d'effets négatifs importants. Ces recommandations permettront aux autorités responsables de prendre des décisions sur l'évaluation environnementale conformément à l'article 20 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Si les autorités responsables concluent que le projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets négatifs importants suivant les mesures d'atténuation appropriées, elles pourront exercer leur attribution respective.

5.12 Références, annexes, plans et photographies du site s'il y a lieu

L'évaluation environnementale présentera de manière adéquate les références, annexes, plans et photographies pertinents.

6 **Personne-ressource concernant l'évaluation environnementale**

Les personnes souhaitant obtenir de l'information supplémentaire ou fournir des observations sur un aspect de l'évaluation environnementale du projet du Nouveau pont pour le Saint-Laurent peuvent se rendre sur le site web du projet (<http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/ponts-nouveau-pont-pour-le-saint-laurent-2757.htm>) ou communiquer avec l'équipe d'évaluation environnementale par courriel à l'adresse suivante : nppsl-env-nbfl@tc.gc.ca

Annexe A:
Expertise des ministères dans le contexte de ce projet

Ministère	Rôle	Expertise
Transports Canada (promoteur et coordonnateur fédéral)	AR	<ul style="list-style-type: none"> Navigation.
Pêches et Océans Canada	AR	<ul style="list-style-type: none"> Espèces de poisson en péril; Poissons et l'habitat du poisson; et Compensation d'habitat du poisson.
Environnement Canada	AR	<ul style="list-style-type: none"> Qualité de l'eau; Qualité de l'air; Gestion des sols contaminés; Gestion des sédiments; Oiseaux migrateurs et habitats;; Espèces en péril; et Milieus humides.
Santé Canada	AF	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation des risques à la santé d'un site contaminé et gestion du risque; Effets de la qualité de l'air sur la santé humaine; Contamination de la nourriture traditionnelle par les métaux (p. ex : produits de la pêche); Qualité de l'eau potable et récréative; et Impact du bruit.
Société des ponts fédéraux limitée/Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée	AF	<ul style="list-style-type: none"> Surveillance, propriété et gestion d'actifs précisés dans le projet.
Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent	AF	<ul style="list-style-type: none"> Contraintes relatives au maintien de la navigation commerciale et de plaisance dans la Voie maritime et dans le Petit Bassin de Laprairie; et L'accès, le maintien des activités et la construction d'infrastructure sur la digue et dans le Petit Bassin de Laprairie.

AR : Autorité responsable

AF : Autorité fédérale