



Le sentier polyvalent provisoire du pont Prince-de-Galles
Étude de l'évaluation environnementale (EE) municipale de
portée générale de l'annexe B
Rapport environnemental préalable



PARSONS

Mars 2021

Le sentier polyvalent provisoire du pont Prince-de Galles
Étude de l'évaluation environnementale (EE) municipale de portée générale de l'annexe B

Rapport environnemental préalable

Document préparé pour :



Par :



PARSONS
1223, rue Michael Nord, Bureau 100
Ottawa (Ontario) K1J 7T2

Mars 2021

477709 03000

Table des matières

SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE	5
1.0 INTRODUCTION	7
1.1 CONTEXTE.....	7
1.2 DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE ET EXIGENCES RELATIVES À L'ÉE.....	7
1.3 ORGANISATION DU RAPPORT	8
2.0 ÉNONCÉ DES DIFFICULTÉS ET DES POSSIBILITÉS.....	9
3.0 CONDITIONS EXISTANTES	16
3.1 AIRE DE L'ÉTUDE.....	16
3.2 ENVIRONNEMENT SOCIAL	16
3.2.1 Contexte de la planification	16
3.2.2 Propriété des terrains.....	18
3.2.3 Aménagement du territoire.....	18
3.2.4 Patrimoine culturel	18
3.2.5 Archéologie	19
3.2.6 Revendications territoriales.....	20
3.2.7 Réseaux piétonnables et cyclables	20
3.3 ENVIRONNEMENT BIOPHYSIQUE	21
3.3.1 Environnement naturel	21
3.3.2 Changements climatiques	28
3.3.3 Géologie de surface et DU SUBSTRAT ROCHEUX.....	28
3.3.4 Protection des sources d'eau	29
3.3.5 Contamination	29
3.3 ENVIRONNEMENT TECHNIQUE.....	32
3.4.1 Conditions structurelles.....	32
4.0 RECENSEMENT ET ÉVALUATION DES SOLUTIONS DE RECHANGE.....	34
4.1 SOLUTIONS DE RECHANGE	34
4.2 ÉVALUATION DES SOLUTIONS DE RECHANGE.....	37
4.2.1 Critères d'évaluation	37
4.2.2 Évaluation et classement des solutions de rechange.....	39
4.2.3 Solution préliminaire privilégiée	44
5.0 CONSULTATION.....	45
5.1 PREMIÈRES NATIONS	45
5.2 ORGANISMES	45
5.3 CONSULTATION PUBLIQUE EN LIGNE	46
6.0 SOLUTION DE RECHANGE PRIVILÉGIÉE.....	47
6.1 DÉTAILS DE LA CONCEPTION.....	48
6.1.1 Déroulement des travaux de construction et remisage des matériaux.....	48
6.1.2 Coûts	49
6.1.3 Calendrier.....	49
6.1.4 Évaluation des impacts sur le patrimoine.....	50
6.2 ÉVALUATION DES IMPACTS DE LA SOLUTION PRIVILÉGIÉE	50
6.2.1 Plans de maîtrise des impacts	58
6.2.2 Permis et approbations.....	59
6.3 MODIFICATION DE LA SOLUTION RECOMMANDÉE.....	59
7.0 RÉALISATION DU PROJET DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE PORTÉE GÉNÉRALE.....	59
7.1 PROCÉDURE DU DÉPÔT DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE PORTÉE GÉNÉRALE	60
7.2 AVIS D'ACHÈVEMENT	61
8.0 OUVRAGES CONSULTÉS	62

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Pont Prince-de-Galles.....	1
Figure 2 : Processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale.....	2
Figure 3 : Le plan des projets phares de la capitale du Canada	3
Figure 4 : Plan stratégique du Sentier de la capitale de la CCN	4
Figure 5 : Plan directeur des transports – Réseau cyclable urbain principal	5
Figure 6 : Plan directeur des transports – Réseau de transport en commun rapide et de priorité du transport en commun (Concept ultime).....	6
Figure 7 : Plan sur le cyclisme d'Ottawa.....	7
Figure 8 : Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau – horizon 2025	8
Figure 9 : Aire de l'étude.....	10
Figure 10 : Propriété des terrains.....	12
Figure 11 : Réseaux piétonnables et cyclables	14
Figure 12 : Milieux humides.....	16
Figure 13 : Motifs d'inquiétude environnementale potentielle.....	24
Figure 14 : Vue en coupe et vue en élévation du pont nord et du pont sud.....	26
Figure 15 : Solution 1 : ne rien faire.....	28
Figure 16 : Solution de rechange 2 : ajouter un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier existant du pont Prince-de-Galles.....	29
Figure 17 : Solution de rechange 3 : Élargir le pont Prince-de-Galles existant pour aménager un nouveau sentier polyvalent.....	30
Figure 18 : Solution préliminaire privilégiée	36
Figure 19 : Rendu artistique de la solution privilégiée; vue à vol d'oiseau (approche sud).....	39
Figure 20 : Rendu artistique de la solution privilégiée (vue en coupe).....	39
Figure 21 : Zone proposée pour le déroulement des travaux de construction et points d'accès	41

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : EP relevées d'après l'examen du contexte selon le potentiel d'occurrences dans l'aire de l'étude ou dans les environs	17
Tableau 2 : Évaluation des espèces en péril.....	19
Tableau 3 : Motifs d'inquiétude environnementale potentielle.....	23
Tableau 4 : Critères d'évaluation.....	31
Tableau 5 : Évaluation des solutions de rechange.....	32
Tableau 6 : Effets et maîtrise	44

ANNEXE A : Pièces justificatives et études complémentaires

- Rapport de l'évaluation du patrimoine culturel (Contentworks)
- Évaluation des impacts sur le patrimoine (Contentworks)
- Caractérisation des espèces en péril et des sites écologiques (Parsons)
- Étude documentaire géotechnique (Golder)
- Évaluation environnementale du site de la phase 1 (Golder)

ANNEXE B : Consultation

- Premières Nations
- Organismes et intervenants
- Grand public

SYNTHÈSE ADMINISTRATIVE

Le pont Prince-de-Galles est un ouvrage ferroviaire existant désaffecté qui enjambe la rivière des Outaouais entre la Ville d'Ottawa (Ontario) et la Ville de Gatineau (Québec) sur la Ligne Trillium de l'O-Train. Ce pont a été construit en 1879, et la superstructure a été rebâtie en 1926. Le pont est constitué de deux structures (nord et sud), séparées par une île et comprend six travées dans la structure sud et sept travées dans la structure nord. La largeur libre de la structure est d'environ 5 mètres, et cette structure ne porte qu'une voie ferrée. La longueur de traversée totale est de 989 mètres. La travée sud de la structure sud enjambe le sentier de la Rivière-des-Outaouais de la Commission de la capitale nationale (CCN). Le sentier des Voyageurs de la CCN traverse la voie ferrée existante dans l'approche nord de la structure nord. Le pont Prince-de-Galles est situé à environ 500 mètres en aval du barrage-voûte de la chute des Chaudières.

La Ville d'Ottawa a racheté en 2005, auprès de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, le pont ferroviaire actuellement hors service pour aménager éventuellement, à plus long terme, un passage à niveau. Elle conserve le pont Prince-de-Galles et projette d'en faire un pont ferroviaire de transport en commun dans le Plan triennal du réseau ferroviaire de la Ville, déposé auprès de l'Office des transports du Canada. En 2013, ce pont a été recensé à titre de « sentier récréatif d'importance » dans le Plan directeur des transports de la Ville et est inscrit dans la Liste des projets d'installations cyclables abordables du Plan sur le cyclisme d'Ottawa.

Le pont Prince-de-Galles est inscrit au Registre du patrimoine en vertu de l'article 27 (1.2) de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario; or, il ne s'agit pas, à l'heure actuelle, d'une structure désignée comme bien patrimonial conformément à la partie IV de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario.

La Ville considère ce pont comme une infrastructure à améliorer pour rehausser provisoirement le transport actif (déplacements à pied et à vélo) entre Ottawa et Gatineau. L'utilisation de ce pont pour le transport actif est intégrée dans les plans de la CCN et dans ceux de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau.

L'objectif de l'EE consiste à analyser les solutions de rechange vraisemblables pour l'utilisation provisoire du pont comme sentier polyvalent enjambant la rivière des Outaouais et reliant les sentiers existants des villes d'Ottawa et de Gatineau. On s'est penché sur trois solutions de rechange dans le cadre de cette étude. Ces solutions de rechange consistent à ne rien faire, à aménager un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier du pont Prince-de-Galles existant et à élargir le pont Prince-de-Galles existant pour aménager un nouveau sentier polyvalent. Dans la foulée de l'élaboration des critères d'évaluation et de l'évaluation des solutions de rechange, on a recommandé d'aménager, à titre de solution privilégiée, sur le tablier du pont Prince-de-Galles existant, un nouveau sentier polyvalent provisoire. Dans la solution privilégiée, on propose de conserver la structure de la voie ferrée existante, en la couvrant afin de protéger l'aménagement ferroviaire projeté potentiel. On construira directement, sur les traverses de bois existantes selon une largeur approximative de 5,0 mètres, un nouveau tablier de bois pour le sentier polyvalent. Les tronçons terrestres du sentier (dans les approches et sur l'île Lemieux) mesureront 3,0 mètres de large. Dans l'approche sud, on construira un nouveau sentier asphalté reliant le sentier Trillium de la Ville d'Ottawa au tablier du pont. Sur l'île Lemieux, on mettra en œuvre un sentier asphalté sur la lisière ouest de la voie ferrée existante. Il faudra apporter des modifications à l'assiette des rails, enlever la végétation, niveler les lieux et installer un remblai. Dans l'approche nord, on construira une surface asphaltée directement sur l'assiette des rails, étayée par les blocs de soutènement en bordure. Les revêtements du tablier du pont existant et les rails dans l'approche nord se veulent des mesures provisoires dans les cas où l'on pourrait assez facilement reconverter l'ouvrage en voie ferrée, dans les cas nécessaires, pour les opérations ferroviaires projetées.

La solution privilégiée permet de promouvoir un basculement positif dans les déplacements à pied et à vélo, tout en produisant un impact favorable sur la contribution globale de la région à la lutte contre le changement climatique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport, en plus de favoriser un mode de vie sain.

Cette étude a été menée conformément à la Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario et répond aux exigences du processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale pour un projet de l'annexe B (Municipal Engineers Association, octobre 2000, modifications apportées en 2007, 2011 et 2015). Cette étude trace les grandes lignes du processus qui a été réalisé afin de confirmer la solution privilégiée du pont Prince-de-Galles pour l'aménagement d'un sentier polyvalent provisoire assurant la liaison entre la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau. Cette étude fait état des difficultés et des perspectives du projet, de la synthèse des conditions existantes, de l'évaluation des

solutions de rechange, de la description de la solution privilégiée, de la consultation du public, des organismes et des communautés autochtones qui s'est déroulée dans le cadre de cette étude, du recensement des impacts, des mesures d'atténuation et de surveillance, ainsi que de la définition des exigences relatives à l'approbation.

1.0 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

Le pont Prince-de-Galles (PdG) est aménagé dans le tronçon hors service de la Ligne Trillium de l'O-Train au nord de la station Bayview; ce tronçon enjambe la rivière des Outaouais entre Ottawa en Ontario et Gatineau au Québec. Le dernier train de marchandises à traverser complètement le pont Prince-de-Galles a été celui du chemin de fer Ottawa Central pendant la construction du réseau du TLR de l'O-Train en 2001. Les Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG) ont cessé entièrement de transporter des marchandises par chemin de fer sur le pont nord lorsque l'usine Domtar de Gatineau a fermé ses portes, en 2007.

La traverse est constituée de deux structures distinctes. La première est celle du pont Prince-de-Galles Sud (SN011970), qui s'étend entre la berge de l'Ontario et l'île Lemieux. La deuxième est celle du pont Prince-de-Galles Nord (SN011971), qui s'étend entre l'île Lemieux et la berge du Québec. Il faut noter que l'usine de purification de l'eau de la Ville d'Ottawa est située sur l'île Lemieux. La travée sud du pont sud enjambe le sentier de la Rivière-des-Outaouais de la Commission de la capitale nationale (CCN). Le sentier des Voyageurs de la CCN traverse la voie ferrée existante dans l'approche nord du pont nord. Le pont Prince-de-Galles est situé à environ 500 mètres en aval du barrage-voûte de la chute des Chaudières (figure 1).

Les deux structures sont en acier. Elles ont été construites en 1926 par le Canadien Pacifique et sont étayées par des piliers en maçonnerie de pierre non armés et par des culées reposant sur l'assise rocheuse et construits à l'origine entre 1879 et 1881.

Le pont Prince-de-Galles est inscrit au Registre du patrimoine de la Ville en vertu de l'article 27 (1.2) de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario, sans toutefois constituer une structure patrimoniale désignée en vertu de la partie IV de cette loi.

1.2 DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE ET EXIGENCES RELATIVES À L'ÉE

Conformément au Manuel de l'évaluation environnementale municipale de portée générale, daté d'octobre 2000 et modifié en 2007, 2011 et 2015. L'annexe I de ce manuel précise que :

« Les projets qui se déroulent en partie hors du périmètre municipal du promoteur doivent être planifiés au moins selon l'annexe B, à l'exception des activités opérationnelles normales ou d'urgence, qui doivent être planifiées selon l'annexe A. »

Puisque le projet sera en partie réalisé sur le territoire de la Ville de Gatineau, il est planifié conformément au processus de l'annexe B.

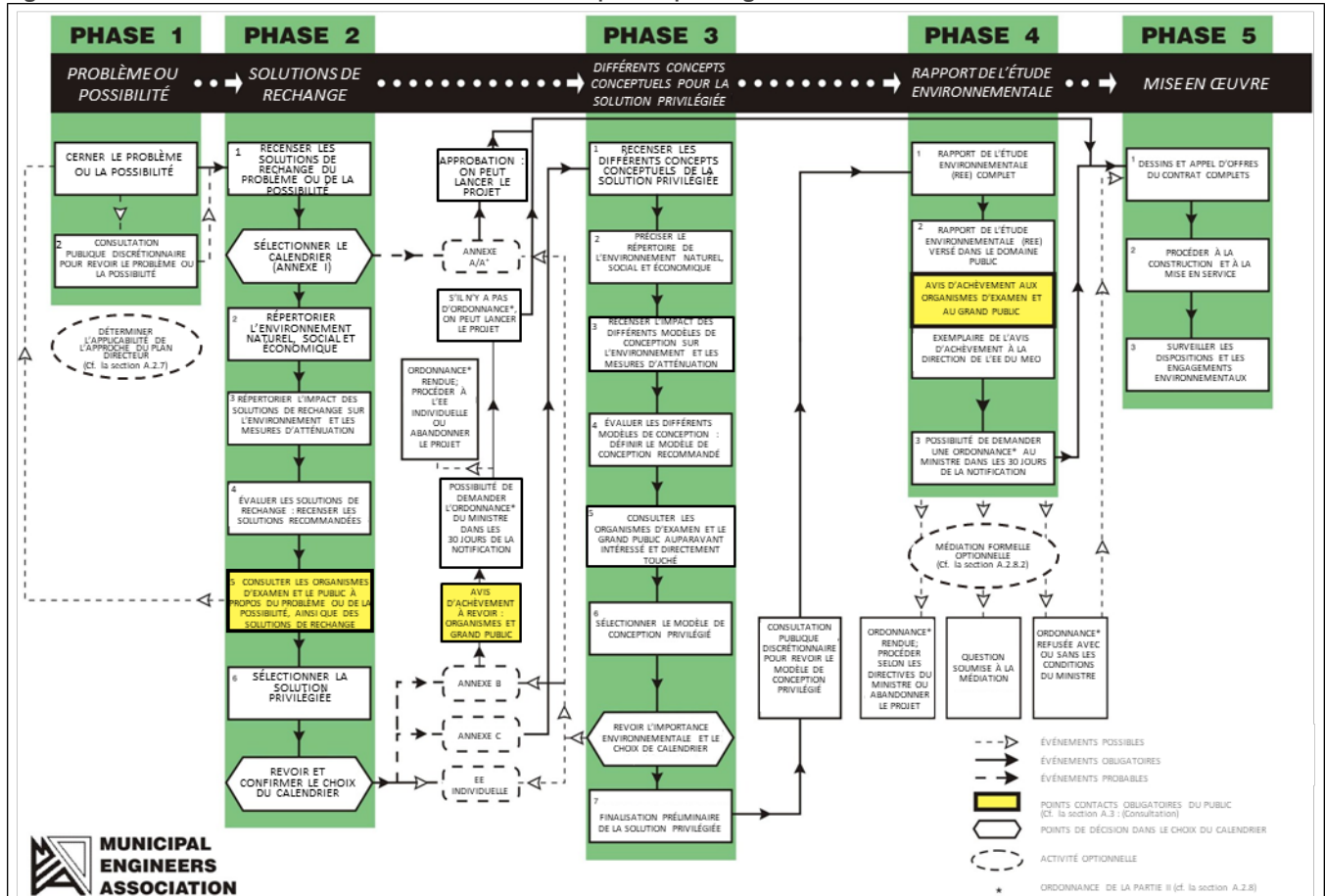


Figure 1 : Pont Prince-de-Galles

Conformément aux exigences de l'annexe B, le promoteur (la Ville d'Ottawa) doit réaliser les phases 1 et 2 de l'évaluation environnementale et faire état des constatations dans le « dossier du projet ». Le présent Rapport d'examen environnemental préalable vise à faire état des exigences relatives au déroulement et à la documentation de l'étude.

Le processus général de l'EE de portée générale est représenté dans la figure 2.

Figure 2 : Processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale



Source : Municipal Engineers Association, 2000.

1.3 ORGANISATION DU RAPPORT

Ce rapport comprend huit sections. La description et le contexte de l'étude, ainsi que le processus de cette étude et les exigences de l'EE sont reproduits dans la section 1.0. La section 2.0 décrit dans ses grandes lignes l'Énoncé des difficultés et des possibilités. La Section 3.0 décrit les conditions existantes relevées dans l'aire de l'étude et dans les environs et qui pourraient éventuellement être modifiées par le projet. La définition et l'évaluation des solutions de rechange sont reproduites dans la section 4.0. La section 5.0 décrit la consultation qui a été menée. La section 6.0 décrit la solution de rechange privilégiée et les différents détails de la conception du plan recommandé. L'Évaluation de l'impact de la solution privilégiée, les mesures d'atténuation, la surveillance recommandée et les permis et approbations obligatoires font également l'objet de la section 6.0. La conclusion de l'EE de portée générale, les procédures de dépôt, ainsi que la demande d'arrêt de conformité à la partie II et les détails de l'avis d'achèvement font partie de la section 7.0. La section 8.0 fait état des ouvrages consultés.

2.0 ÉNONCÉ DES DIFFICULTÉS ET DES POSSIBILITÉS

Le pont Prince-de-Galles est un ouvrage ferroviaire existant et hors service qui appartient à la Ville d'Ottawa et qui constitue toujours un pont ferroviaire projeté pour le transport en commun dans le Plan triennal du réseau ferroviaire de la Ville déposé auprès de l'Office des transports du Canada. Si le pont Prince-de-Galles constitue toujours un ouvrage ferroviaire projeté pour le transport en commun, c'est parce que la Ville considère qu'il s'agit d'une infrastructure qu'elle peut améliorer pour promouvoir, dans l'intervalle, le transport actif entre Ottawa et Gatineau. Conformément aux orientations stratégiques de la section 2 du Plan officiel de la Ville d'Ottawa :

La Ville veillera à préserver la possibilité de consacrer exclusivement au service de transport en commun rapide les ponts Prince-de-Galles, ... En attendant, la Ville pourra rechercher des moyens d'améliorer si possible le transport actif à ces carrefours.

L'aménagement du pont pour le transport actif (déplacements à pied et à vélo) est intégré dans les plans de la CCN, ainsi que dans ceux de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau. Les politiques et les objectifs propres à l'utilisation du pont Prince-de-Galles font l'objet de l'examen suivant des différents documents sur les politiques ci-après.

Le Plan de la capitale du Canada – Commission de la capitale nationale

Comme l'indique le Plan de la capitale du Canada (PCC - 2017), traditionnellement, le rôle de la CCN dans le transport urbain découle de son mandat fédéral dans l'aménagement et la propriété des terrains et des infrastructures comme les ponts, les promenades et les couloirs. Ce plan indique que dans le transport régional, le gouvernement fédéral doit se consacrer à investir dans les infrastructures qui servent d'assises pour un réseau de mobilité durable distinctif et attrayant. La connectivité interprovinciale améliorée est un aspect important de l'objectif du gouvernement fédéral. La CCN a acté l'intention de la Ville d'aménager un sentier polyvalent enjambant le pont ferroviaire Prince-de-Galles pour assurer la liaison entre Ottawa et Gatineau. Ce plan fait aussi état d'un plan à moyen et à plus long terme pour faire de ce pont une infrastructure de liaison dans le transport en commun (figure 3) (CCN, 2017).

Figure 3 : Les projets marquants du Plan de la capitale du Canada



Source : Document modifié d'après celui de la CCN (2017).

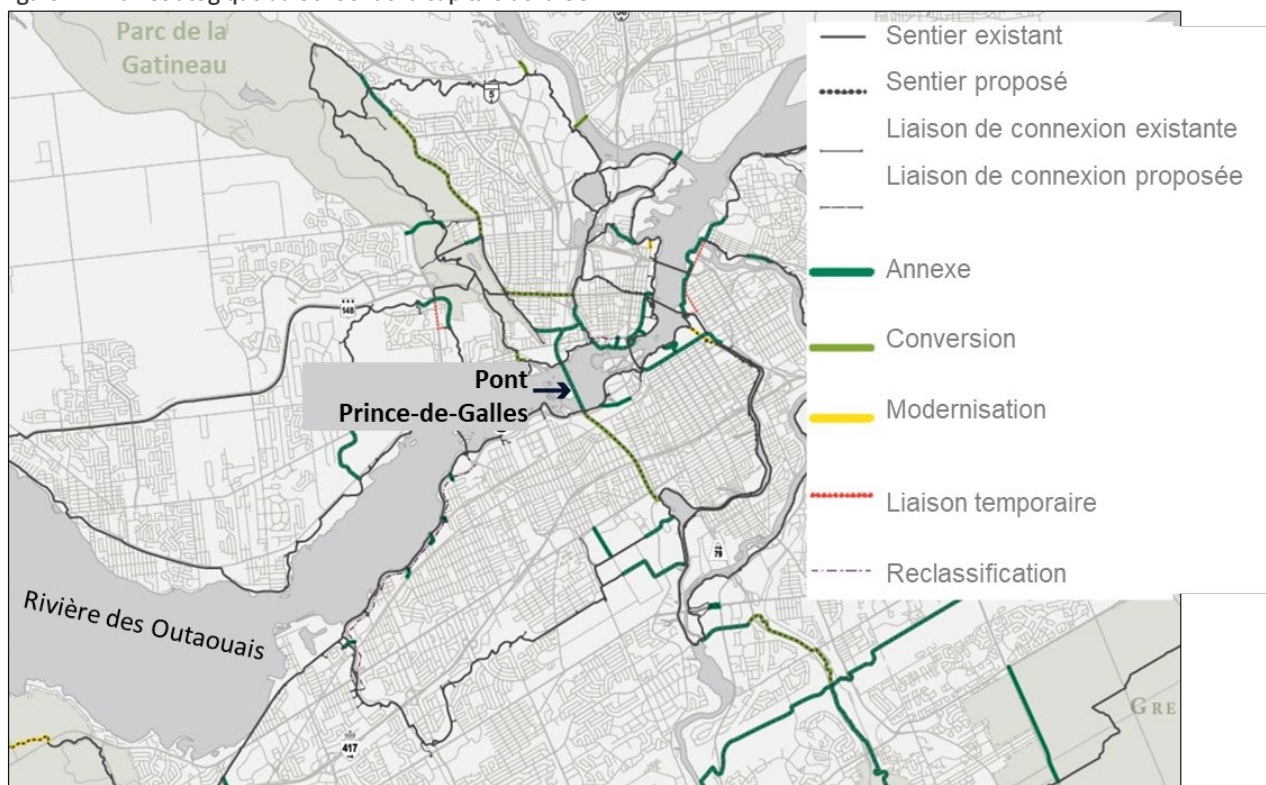
Le Plan stratégique du Sentier de la capitale – Commission de la capitale nationale

Le Plan stratégique du Sentier de la capitale (2020) constitue le principal document directeur de la CCN pour la planification et la gestion du réseau du Sentier de la capitale. Selon le concept de réseau exposé dans ce plan, le réseau du Sentier de la capitale deviendra un réseau de sentiers verts interconnectés, constituant une série de parcours de découvertes exceptionnelles traversant les paysages variés et menant à différentes destinations dans la capitale, notamment en assurant la liaison entre les villes d'Ottawa et de Gatineau.

Ce plan indique que le pont Prince-de-Galles fait partie de son réseau idéal (section 3.1.1), à titre de « sentier proposé » et d'« annexe du réseau du Sentier de la capitale », comme l'indique la **figure 4**.

Le Plan tient compte de l'orientation définie dans le PCC pour améliorer le transport interprovincial, notamment le volet initial de la création d'un sentier polyvalent sur le pont Prince-de-Galles (CCN, 2020).

Figure 4 : Plan stratégique du Sentier de la capitale de la CCN



Source : Document modifié d'après celui de la CCN (2017).

Le Plan directeur des transports – Ville d'Ottawa

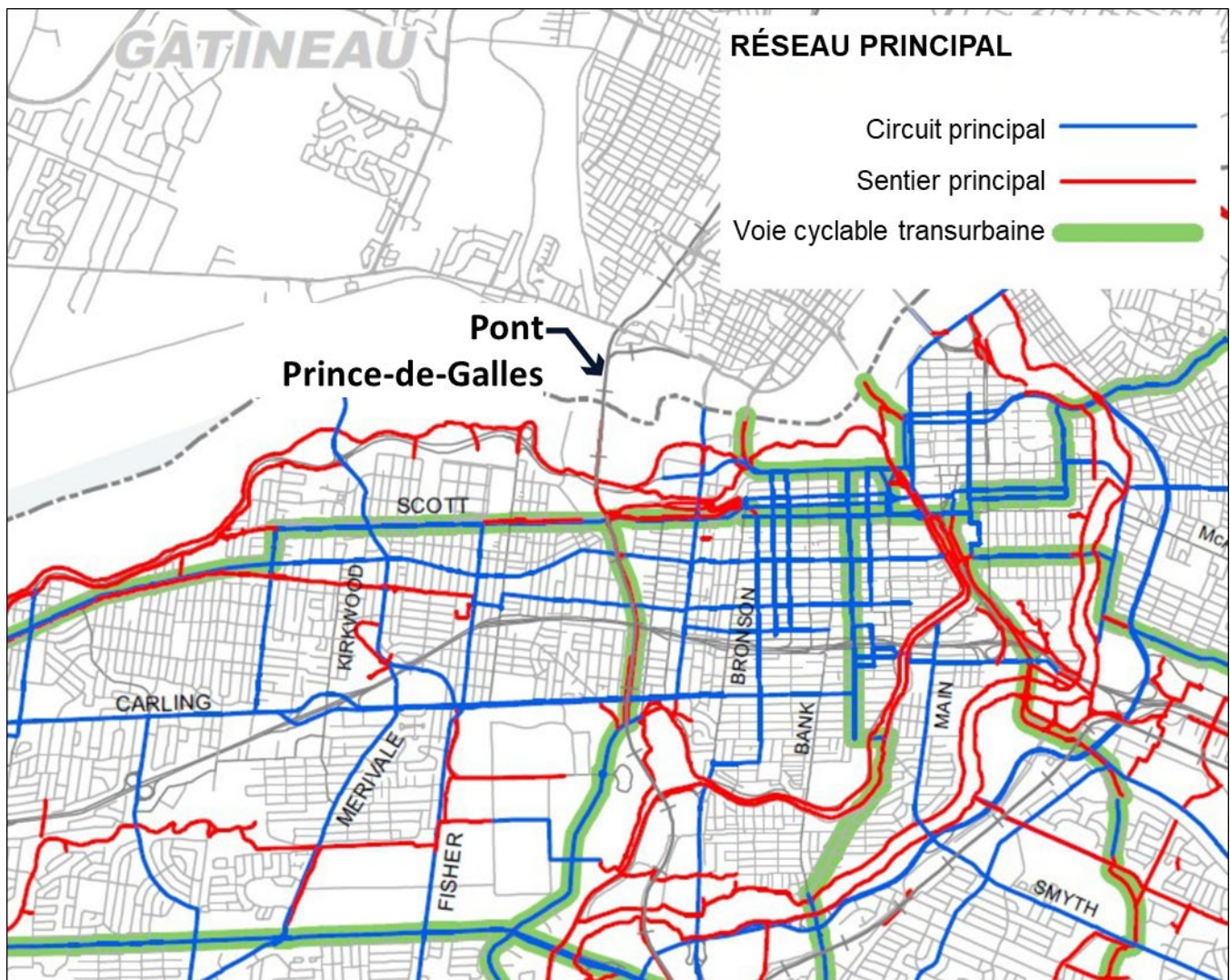
Le Plan directeur des transports (PDT) de la Ville d'Ottawa constitue le plan directeur d'Ottawa pour la planification, l'aménagement et l'exploitation de ses réseaux de sentiers de randonnée, de pistes cyclables, de circuits de transport en commun et de routes. Ce plan porte essentiellement sur l'intégration du concept des rues complètes, sur la mise à jour des cibles fixées pour les parts modales, sur la promotion des stratégies visant à améliorer les déplacements à pied et à vélo et sur le soutien de l'aménagement des infrastructures adaptées au transport en commun. En ce qui concerne cette EE, deux grands objectifs du PDT consistent à optimiser la piétonnabilité et à fortifier et étendre le réseau cyclable. Le PDT fait état des parts modales observées et des volumes de déplacements de personnes d'après les données de 2011 et les cibles de 2031. Entre 2011 et 2031, la Ville d'Ottawa cible des hausses de 39 % et de 145 %, respectivement, des parts modales des déplacements à pied et à vélo. Voici les mesures stratégiques recommandées pour permettre de réaliser ces hausses :

- aménager un réseau piétonnier bien connecté et continu;
- créer un environnement piétonnable;
- améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes;
- bâtir et entretenir un réseau d'infrastructures cyclables;
- offrir des liaisons intermodales et des infrastructures de destination des déplacements attrayantes.

Les orientations adoptées dans le PDT pour permettre d'atteindre les objectifs de la durabilité définis dans le Plan stratégique de la Ville consistent notamment à prévoir des infrastructures et des services complets et de grande qualité pour les déplacements à pied et à vélo et les transports en commun, à s'inspirer de la gestion de la demande et de l'offre dans le transport pour rendre plus attrayants les déplacements à pied, à vélo et dans les transports en commun et à promouvoir le transport actif dans le cadre des modes de vie sains (Ville d'Ottawa, 2013b).

Selon le PDT, le pont Prince-de-Galles est un « sentier principal » (figure 5). Il est important de noter que le Réseau cyclable urbain principal représente le réseau cyclable projeté dans le cadre des politiques sur les plans.

Figure 5 : Plan directeur des transports – Réseau cyclable urbain principal



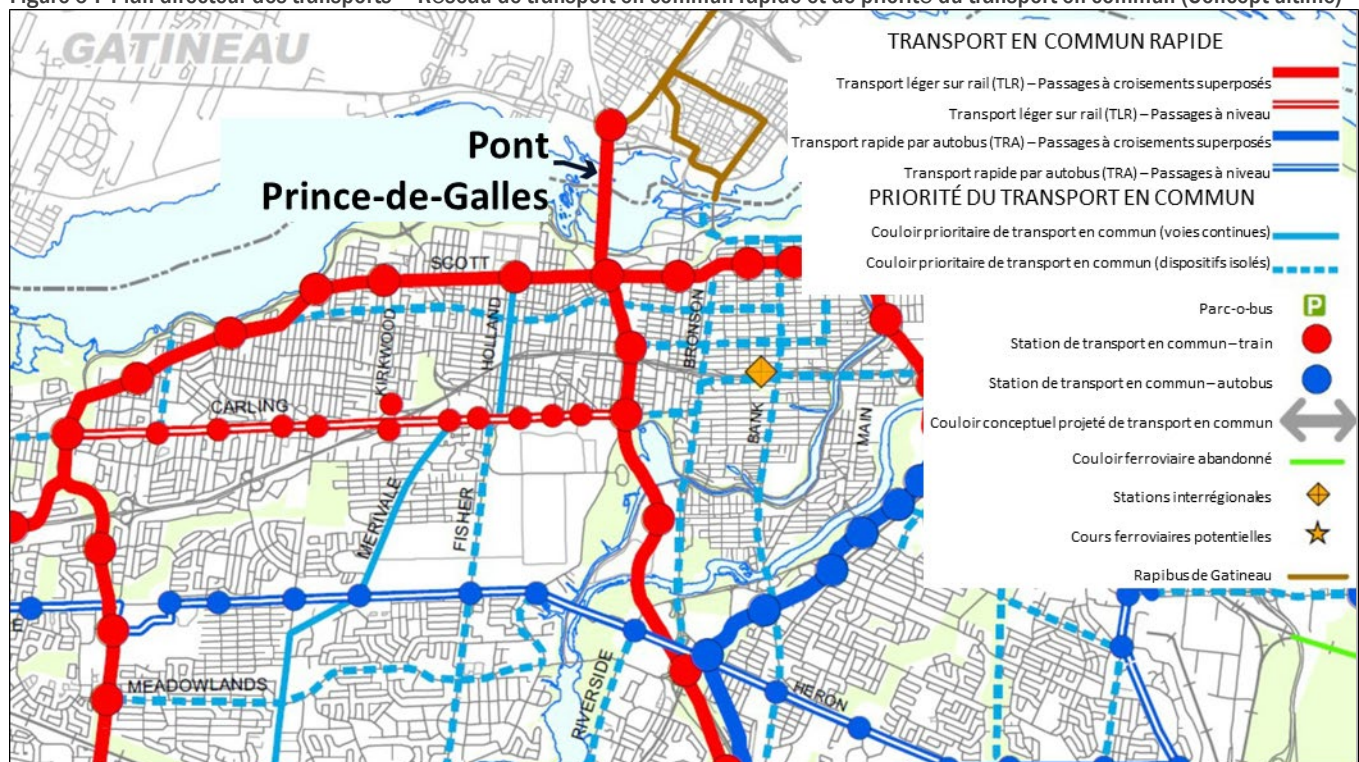
Source : Document modifié d'après le Plan de la Ville d'Ottawa (2013b).

L'un des objectifs du PDT consiste à « [t]ransformer le système de transport en commun d'Ottawa », ce qui consiste à étendre le réseau de transport en commun rapide et le réseau prioritaire de transport en commun. Comme l'indique le chapitre 6.1 du PDT :

La réussite de la mise en œuvre d'un réseau de transport en commun rapide/réseau prioritaire de transport en commun (TCRPTC) élargi – qui comprendra le train léger sur rail (TLR), le transport en commun rapide par autobus (TCRA) et les installations de l'O-Train ainsi que les mesures accordant la priorité au transport en commun sur la route – est essentielle à l'atteinte des objectifs de la Ville en matière de transport en commun. L'expansion du réseau TCRPTC améliorera de beaucoup la mobilité des résidents et l'attractivité du transport en commun aux yeux de ces derniers. La Ville a élaboré une approche stratégique pour agrandir son réseau TCRPTC afin de répondre aux besoins futurs en matière de transport et se rapprocher de son objectif qui est de réaliser un réseau ultime de TCRPTC.

Le pont Prince-de-Galles porte la désignation de passage à croisements superposés pour le transport en train léger sur rail dans l'annexe Réseau de transport en commun rapide et réseau prioritaire du transport en commun – Concept de réseau ultime du PDT et assure la liaison entre la Ligne Trillium et le réseau d'autobus rapide de Gatineau (**figure 6**).

Figure 6 : Plan directeur des transports – Réseau de transport en commun rapide et de priorité du transport en commun (Concept ultime)



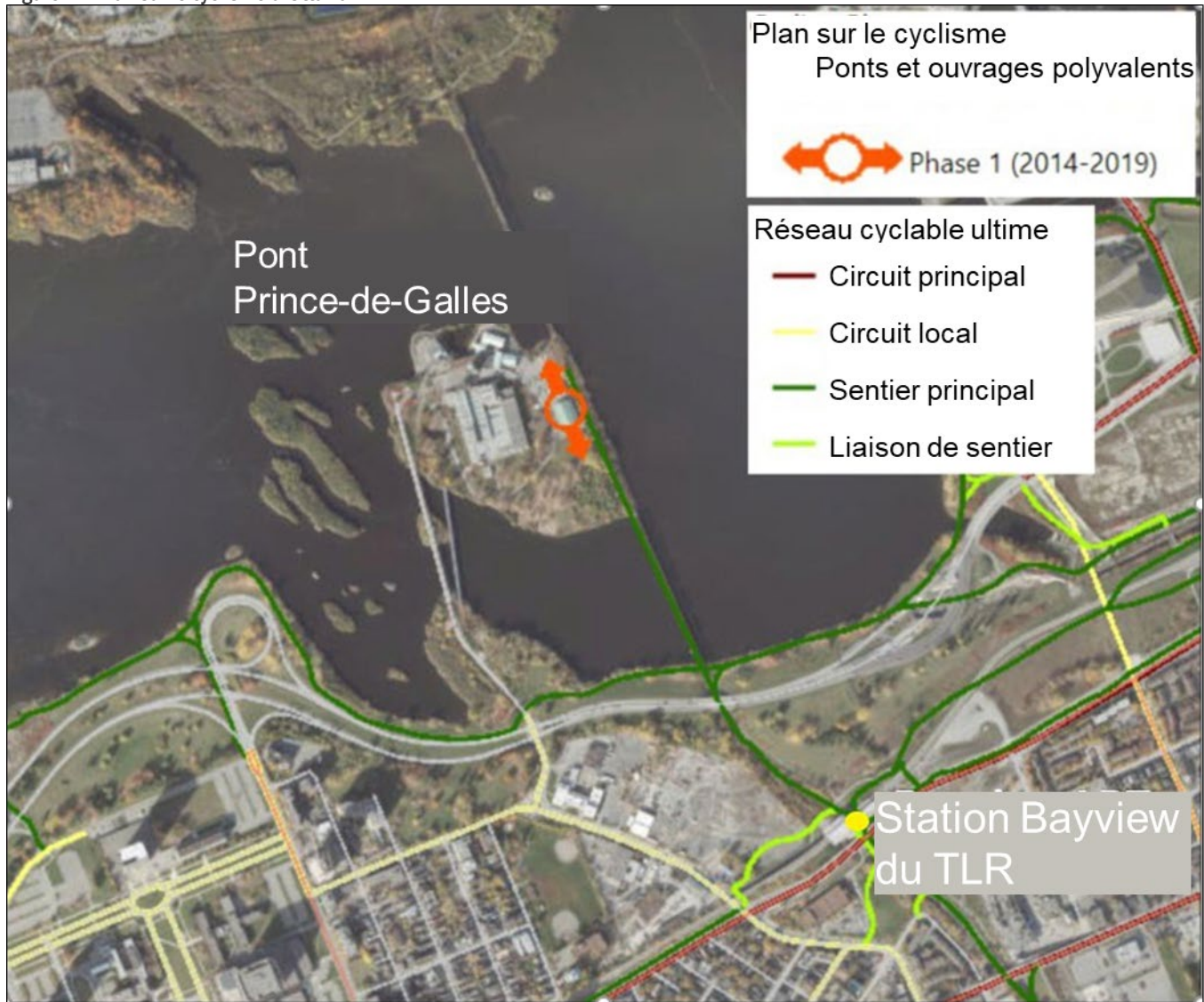
Source : Document modifié à partir du Plan de la Ville d'Ottawa (2013b).

Plan sur le cyclisme – Ville d'Ottawa

Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa 2013 (Ville d'Ottawa, 2013a) est une stratégie à long terme pour l'aménagement, la fortification et le soutien d'une culture du cyclisme sur le territoire de la Ville. Ce plan se veut une stratégie auxiliaire du PDT, qui apporte des renseignements supplémentaires sur certaines fonctions ou zones géographiques.

Le pont Prince-de-Galles a été recensé parmi les éléments du Réseau abordable (2031) dans le cadre de la mise en œuvre de la phase 1 (2014-2019). Ce plan prévoit d'adapter le pont Prince-de-Galles pour aménager un sentier polyvalent assurant la liaison avec les sentiers de la CCN sur les deux berges de la rivière, ainsi qu'avec le sentier Trillium de la Ville et entre Gatineau et la station Bayview du TLR de la Ville d'Ottawa (**figure 7**).

Figure 7 : Plan sur le cyclisme d'Ottawa



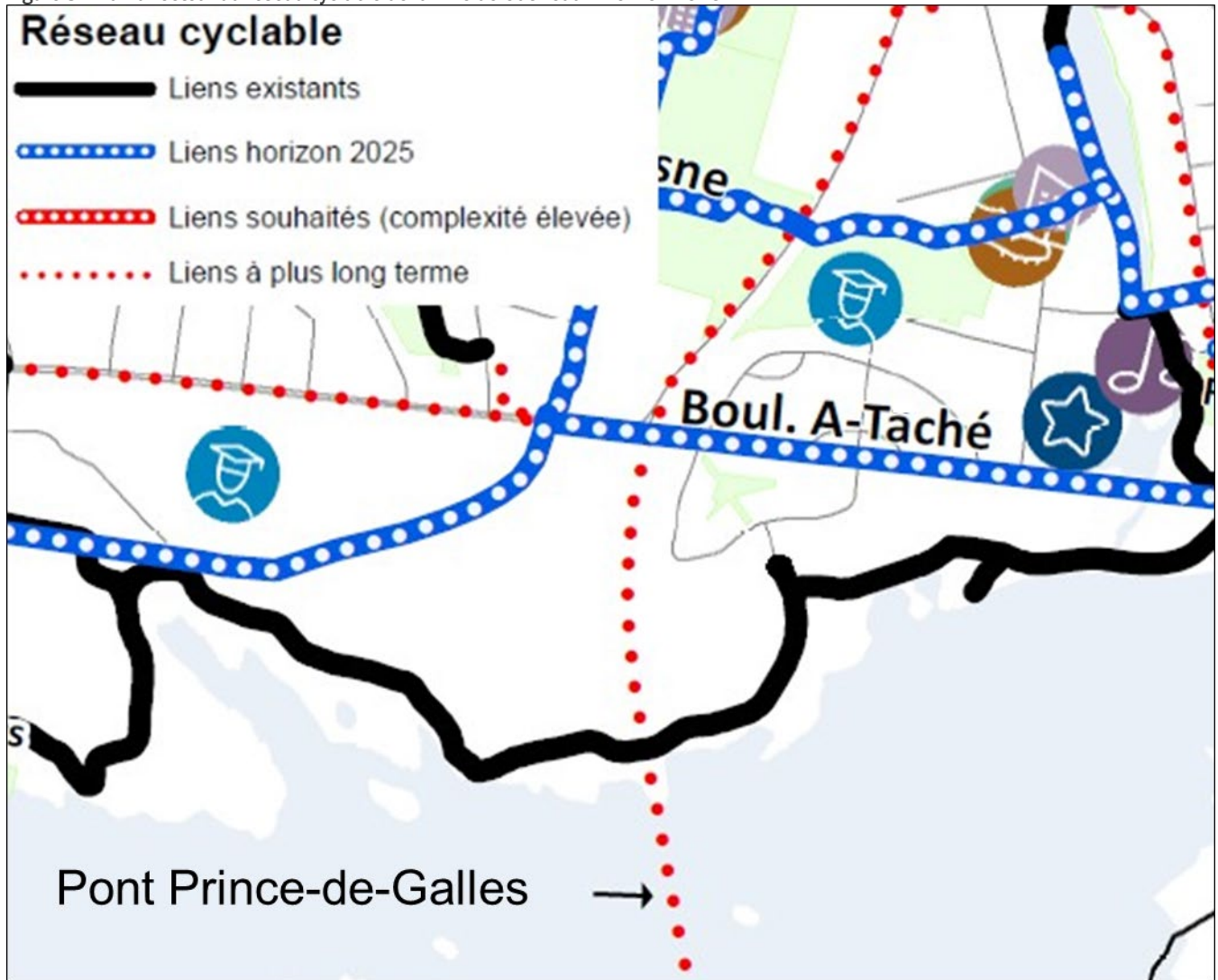
Source : Document modifié à partir du Plan de la Ville d'Ottawa (2021).

Le Plan directeur du réseau cyclable – Ville de Gatineau

Le Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau (2018) sert de guide dans l'aménagement de l'environnement cyclable sur le territoire de la Ville de Gatineau. La mise en œuvre de ce plan fera du cyclisme une option viable pour le transport actif sur le territoire de cette ville. Ce plan fait état des projets cyclables de la Ville de Gatineau qui feront partie du réseau idéal jusqu'en 2025.

Le pont Prince-de-Galles se veut une liaison à long terme qui regroupe les projets à l'horizon 2025 (Projets à l'horizon 2025 : centre-ville) (figure 8). Les liaisons à long terme comprennent les projets cyclables auxquels il faut consacrer un financement infrastructurel majeur et important ou qui sont liés à un processus de planification complexe; ils sont généralement réalisés à plus long terme (au-delà de l'horizon 2025), même si on indique qu'ils ont un potentiel élevé (Ville de Gatineau, 2018).

Figure 8 : Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Gatineau – horizon 2025



Source : Document modifié d'après le Plan de la Ville de Gatineau (2018).

Importance de ce couloir de transport

Le pont Prince-de-Galles est directement en droite ligne avec le couloir de transport en commun Rapidbus de Gatineau et la station Bayview du réseau de TLR de l'O-Train à Ottawa. Il fait partie des plans à long terme de la Ville pour l'agrandissement éventuel des réseaux de transport en commun de la région métropolitaine. L'agrandissement projeté du couloir Rapidbus ou de la Ligne Trillium, par exemple, pourrait favoriser les liaisons suivantes :

- à partir de Gatineau jusqu'à un centre événementiel projeté sur les plaines LeBreton, jusqu'à l'Université Carleton, jusqu'aux centres d'emploi fédéraux sur les Buttes de la Confédération, jusqu'à l'hôpital projeté de la station Carling et jusqu'à l'Aéroport d'Ottawa;
- à partir de Gatineau jusqu'à Kanata-Nord et jusqu'au quartier général du ministère de la Défense nationale, avec une liaison dans le sens ouest sur la Ligne de la Confédération;
- à partir d'Ottawa-Sud jusqu'au secteur de Hull dans Gatineau.

Ce couloir est très important comme liaison de transport actif. D'un point de vue utilitaire, il constituerait un parcours direct moins stressant pour bien des résidents de l'ouest de Gatineau qui veulent se rendre à vélo jusqu'au pôle d'emploi fédéral du pré Tunney et jusqu'à la station Bayview. À la station Bayview, on peut établir des liaisons avec la Ligne de la Confédération et la Ligne Trillium du TLR, qui font l'objet, à l'heure actuelle, d'importants travaux d'agrandissement, ce

qui viendra accroître spectaculairement le nombre de destinations finales accessibles. Il est permis de monter avec son vélo dans les trains du réseau du TLR de l'O-Train à n'importe quelle heure du jour.

Au nord de la rivière des Outaouais, dans le prolongement nord du parcours cyclable transurbain n° 6, le couloir serait relié à des sentiers menant au couloir de transport en commun projeté de Gatineau qui assurerait la liaison entre l'ouest de Gatineau et les deux centres-villes. La liaison du pont Prince-de-Galles vient aussi relier directement le parcours cyclable transurbain est-ouest de la Ville n° 2 (qu'empruntent plus de 3 000 cyclistes les jours de pointe). D'un point de vue récréatif et touristique, cette liaison de transport actif assurerait directement le lien entre le sentier de la Rivière-des-Outaouais de la CCN et le sentier des Voyageurs, ainsi qu'une liaison « universelle » entre Ottawa et le parc de la Gatineau. Il s'agirait de la seule traverse de la rivière des Outaouais sans bruit ni stress causés par la circulation automobile et cette liaison viendrait rehausser l'interaction des résidents et des visiteurs avec la rivière des Outaouais.

Conclusion à propos des difficultés et des possibilités

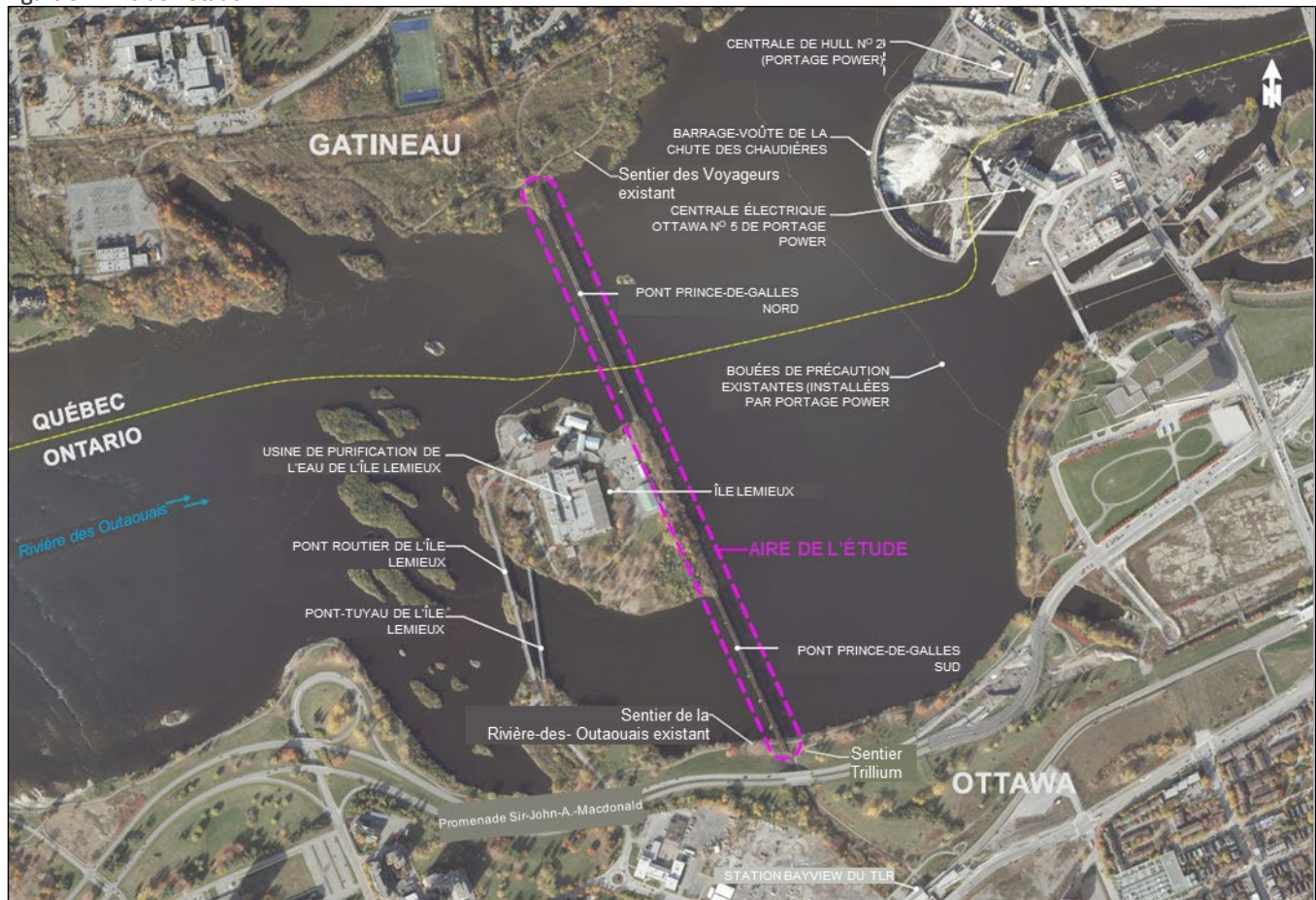
Pour formaliser le passage menant aux sentiers polyvalents existants dans les deux approches du pont et pour assurer le lien avec les stations du TLR toutes proches, la Ville d'Ottawa se penche actuellement sur des options pour l'aménagement d'un sentier polyvalent provisoire qui permettrait d'utiliser le pont Prince-de-Galles existant tout en assurant le transport ferroviaire projeté potentiel sur ce pont. L'aménagement d'un sentier polyvalent provisoire sur le pont vient promouvoir un basculement positif dans les déplacements à pied et à vélo, ce qui produit dans l'ensemble un impact positif sur la contribution globale de la région à la lutte contre le changement climatique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre produites par les transports, en plus de favoriser un mode de vie sain.

3.0 CONDITIONS EXISTANTES

3.1 AIRE DE L'ÉTUDE

L'aire de l'étude de la l'EE s'étend sur toute la longueur du pont Prince-de-Galles, à partir du sentier Trillium de la Ville d'Ottawa dans le sud (traversant le côté est de l'île Lemieux) jusqu'au sentier des Voyageurs de la CCN à Gatineau (figure 9). Il est important de signaler que, pour placer cette étude dans son contexte, certains aspects de l'environnement existant qui sont décrits dans ce rapport débordent le périmètre de l'aire de l'étude.

Figure 9 : Aire de l'étude



3.2 ENVIRONNEMENT SOCIAL

3.2.1 CONTEXTE DE LA PLANIFICATION

Déclaration de principes provinciale

La Déclaration de principes provinciale (DPP 2020) est publiée en vertu de l'article 3 de la Loi sur l'aménagement du territoire; la version actuelle de la DPP est entrée en vigueur le 1^{er} mai 2020.

Les politiques qui se rapportent à cette étude sont reproduites dans la partie V de la DPP.

Section 1.5, politique 1.5.1 : « Il faut encourager l'existence de collectivités saines et dynamiques de la façon suivante :

- a) en planifiant les rues, les installations et les espaces publics afin qu'ils soient sûrs, répondent aux besoins des piétons, favorisent l'interaction sociale et facilitent le transport actif et la connectivité au niveau communautaire... ».

Section 1.6, politique 1.6.3 : « Avant d'envisager d'aménager de nouvelles infrastructures et installations de services publics :

- a) l'utilisation de l'infrastructure et des installations de services publics existantes est optimisée;
- b) les possibilités de réutilisation adaptative sont prises en compte dans la mesure du possible. »

Section 1.6.7, politique 1.6.7.1 : « Les systèmes de transport fournis sont sûrs et écoénergétiques, facilitent le déplacement des personnes et des marchandises et permettent de répondre aux besoins prévus. »

Politique 1.6.7.3 : « Dans le cadre d'un système de transport multimodal, la connectivité des systèmes et modes de transport et la connectivité entre eux sont maintenues, ou, si possible, améliorées, y compris grâce à des liaisons traversant plusieurs municipalités. »

Section 1.7, politique 1.7.1 (e) : « en favorisant le développement d'un sentiment d'appartenance, par l'intermédiaire d'un milieu bâti bien conçu, de la planification culturelle, et de la conservation d'éléments contribuant à donner un caractère particulier, comme les *ressources du patrimoine bâti* et les *paysages du patrimoine culturel*. »

Section 2.6, politique 2.6.1 : « Les ressources du patrimoine bâti d'importance et les paysages du patrimoine culturel d'importance sont conservés. »

Plan officiel de la Ville d'Ottawa

Le Plan officiel (PO) de la Ville d'Ottawa définit la vision de la croissance de la Ville et la politique-cadre qui guidera son aménagement physique sur l'horizon de planification (jusqu'en 2031). Approuvé à l'origine en 2003, le PO est mis à jour tous les cinq ans; les modifications les plus récentes ont été approuvées par le Conseil municipal en 2013.

La section 2 du Plan officiel (Orientations stratégiques) définit dans leurs grandes lignes les vastes politiques qui régiront la croissance et l'évolution d'Ottawa. Nous précisons ci-après les politiques portant sur les orientations stratégiques et pertinentes pour cette étude.

Section 2.3.1. Transport actif. Politique 3.

Dans la construction ou la reconstruction des infrastructures de transport comme les chaussées, les ponts et les stations de transport en commun, ainsi que des édifices publics comme les centres communautaires et les bibliothèques, la Ville veille à aménager des infrastructures destinées à répondre aux besoins des piétons et des cyclistes dans les cas où les travaux sont viables.

Section 2.3.1. Transport en commun. Politique 15.

La Ville veille à préserver la possibilité de consacrer exclusivement au service de transport en commun rapide les ponts Prince-de-Galles, Portage et Chaudière, ainsi que tous les autres ouvrages recommandés dans des études d'évaluation environnementale. Dans l'intervalle, la Ville peut se pencher sur les possibilités de rehausser le transport actif à ces carrefours, dans la mesure où les travaux sont viables.

Section 2.5.5. Ressources du patrimoine culturel.

En tenant compte du caractère non renouvelable des ressources du patrimoine culturel et en tant qu'organisme responsable de l'intendance de ces ressources à Ottawa, la Ville continuera de les préserver de manière à en respecter la valeur patrimoniale, à en assurer la viabilité de composants fonctionnels des environnements urbains et culturels d'Ottawa et à leur permettre de continuer de contribuer au caractère, à la fierté citoyenne, au potentiel touristique, au développement économique et à la valorisation historique de la collectivité.

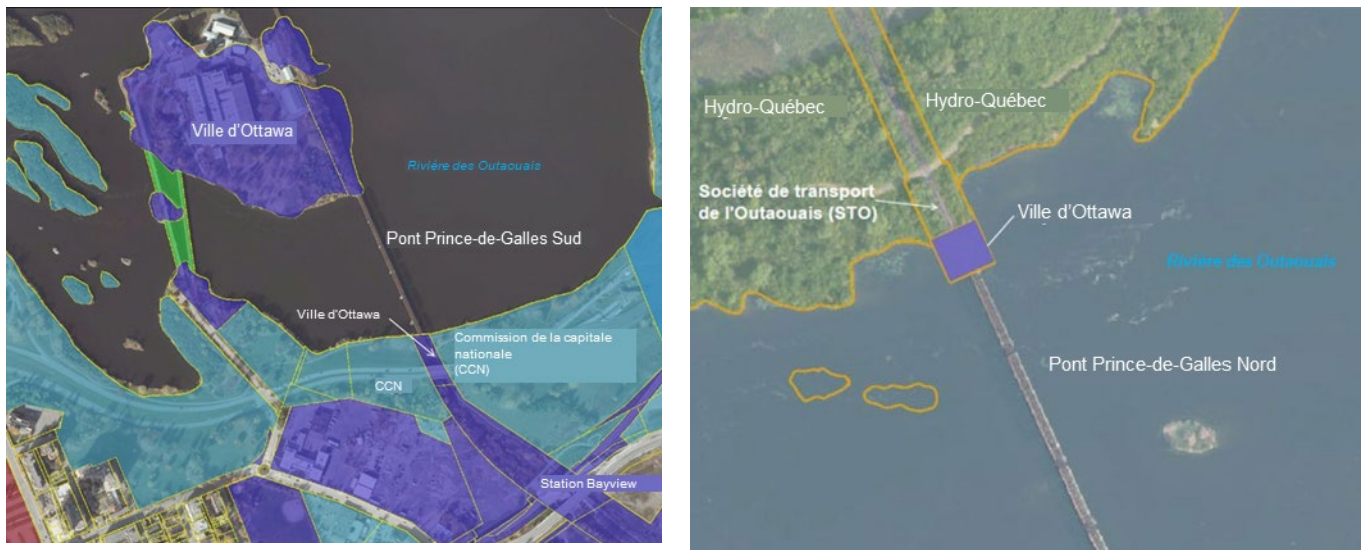
La Ville prévoit la conservation des propriétés qui ont valeur de patrimoine culturel ou qui présentent un intérêt à ce titre dans l'intérêt de la collectivité et de la postérité. Font partie des ressources du patrimoine culturel :

- a) les ressources du patrimoine bâti (bâtiments, ouvrages et sites);
- b) les paysages du patrimoine culturel;
- c) les ressources archéologiques.

3.2.2 PROPRIÉTÉ DES TERRAINS

Le pont Prince-de-Galles et son infrastructure appartiennent à la Ville d'Ottawa. Du côté de l'Ontario, l'approche du pont et l'île Lemieux appartiennent également à la Ville, alors que le terrain attenant à l'approche appartient à la CCN. Du côté du Québec, un tronçon d'environ 30 mètres de l'approche appartient à la Ville d'Ottawa; le reste du tronçon appartient à la société de transport de l'Outaouais (STO). Il y a des terrains d'Hydro-Québec de part et d'autre de l'approche (**figure 10**).

Figure 10 : Propriété des terrains



Source : Document modifié d'après ceux de la Ville d'Ottawa (2021) et de la Ville de Gatineau (2021).

3.2.3 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

En Ontario, l'aménagement du territoire existant dans les alentours de l'aire de l'étude est généralement constitué d'un ensemble d'infrastructures destinées au transport et d'espaces verts méticuleusement entretenus et attenants à la promenade Sir-John-A-Macdonald, notamment des sentiers polyvalents (sentier de la Rivière-des-Outaouais et sentier Trillium), des infrastructures ferroviaires et une station de transport par train léger sur rail (station Bayview). L'usine de purification de l'eau de la Ville d'Ottawa est construite sur l'île Lemieux de concert avec des infrastructures ferroviaires et des espaces verts qui servent actuellement de parc non officiel pour les chiens.

Au Québec, le terrain existant dans l'aire de l'étude et dans les environs comprend une infrastructure ferroviaire, un sentier polyvalent (le sentier des Voyageurs) et de vastes superficies d'espaces verts naturels.

3.2.4 PATRIMOINE CULTUREL

Contentworks a préparé, pour le pont Prince-de-Galles, le Rapport d'évaluation du patrimoine culturel (REPC) (2021a) (annexe A) afin d'en déterminer la valeur du point de vue du patrimoine culturel. Ce pont est actuellement inscrit au Registre du patrimoine de la Ville d'Ottawa en vertu de l'article 27 (1.2) de la Loi sur le patrimoine de l'Ontario. Le REPC indique que le pont est une ressource patrimoniale potentielle d'après les critères recommandés dans les Ontario Heritage Bridge Guidelines for Provincially Owned Bridges du gouvernement de l'Ontario.

On a évalué le pont en s'en remettant aux critères des Ontario Heritage Bridge Guidelines. (Dans l'évaluation, on considère que les ponts auxquels on attribue une note de 60 sur 100 ou plus sont importants pour la province. Puisqu'on a attribué à ce pont une note de 90 sur 100, on juge qu'il est important pour la province.

Valeur du point de vue du patrimoine culturel

Le pont Prince-de-Galles a valeur de patrimoine culturel en raison de son importance conceptuelle et physique, de sa valeur historique et de sa valeur contextuelle. Il s'agit d'un honnête ouvrage de génie qui permet d'apprécier la majesté panoramique de la rivière des Outaouais et de comprendre le rôle important du chemin de fer dans le développement

d'Ottawa et de la capitale. Ce pont est un point d'intérêt de la Ville en raison de sa vétusté, de son association avec des constructeurs et des organismes importants, ainsi que de sa forme et de son ingénierie dans l'ensemble. Le pont Prince-de-Galles offre des points de vue et des panoramas qui mettent en lumière l'importance de la rivière des Outaouais dans l'histoire et la géographie d'Ottawa et a un énorme potentiel dans la fortification des liens entre Ottawa et Gatineau (Contentworks, 2021a).

Caractéristiques définies par le caractère

Voici les caractéristiques du pont et son site immédiat qui contribuent à sa valeur de patrimoine culturel. Constituent les grandes caractéristiques conceptuelles et physiques de ce pont :

- la relation entre le pont Prince-de-Galles et les environs, surtout dans le contraste entre la superstructure d'acier, la fluidité de la rivière des Outaouais et l'évolution des conditions de son éclairage par la lumière du jour et de ses piliers en calcaire, constitués du même matériau que les îles que l'on aperçoit le long de la rivière des Outaouais;
- l'organisation de la structure, constituée de deux tronçons du pont enjambant le cours d'eau (le pont nord et le pont sud) et le tronçon traversant l'île Lemieux;
- les 11 piliers en calcaire et les quatre culées de calcaire;
- les plaques signalétiques posées aux extrémités du pont à Ottawa et à Gatineau;
- la longueur du pont, qui est de presque un kilomètre (la longueur totale du passage est de 989 mètres);
- la régularité et l'uniformité de ces formes et de ces matériaux, comme on peut le constater dans la superstructure, dans les piliers et dans les culées du pont d'une extrémité à l'autre;
- l'élévation de chacune des culées, qui sont posées sur chacune des deux rives de la rivière des Outaouais;
- la superstructure traversante à treillis en acier Pratt, construite par la société Dominion Bridge;
- les dispositifs de fixation ou les autres biens d'équipement rappelant la superstructure à treillis Whipple montée en 1880 et remplacée en 1926-1927;
- tous les éléments de bois, dont les pièces de rechange, qui faisaient partie des ouvrages du pont en 1879-1880 et en 1926-1927;
- les voies ferrées du pont nord et du pont sud;
- le tracé et l'assiette des rails, ainsi que les voies ferrées sur l'île Lemieux;
- les caniveaux des câbles télégraphiques sur les côtés du pont;
- les poteaux des lignes de transport de l'électricité et les voies ferrées du pont à Gatineau dans le couloir ferroviaire de la STO;
- les remblais du pont.

Constituent les grandes caractéristiques contextuelles du pont :

- sa relation avec l'usine de purification de l'eau de l'île Lemieux, construite en transportant sur le pont les matériaux destinés au chantier;
- la forme, les matériaux et la conception du pont ferroviaire;
- l'ouvrage d'acier construit par la société Dominion Bridge;
- les piliers et les culées construites par Horace Beemer;
- sa situation à la lisière ouest des plaines LeBreton, qui vient rappeler l'importance du chemin de fer en général et du Canadien Pacifique en particulier dans l'aménagement de toute la région.

Constituent les grandes caractéristiques historiques du pont :

- les liaisons physiques et visuelles entre le pont Prince-de-Galles et la promenade Sir-John-A.-Macdonald et les terrains à vocation de parc sur les lieux;
- l'étroite liaison physique entre le pont Prince-de-Galles et l'usine de purification de l'eau de l'île Lemieux.

3.2.5 ARCHÉOLOGIE

La Ville d'Ottawa a constaté le potentiel archéologique de la zone entourant la ligne du rivage et l'île Lemieux (GeoOttawa, 2021). Bien qu'il n'y ait pas de cartographie du potentiel archéologique pour la zone de l'aire de l'étude située au Québec, les zones situées à l'extérieur des perturbations antérieures, compte tenu de la proximité de la rivière des Outaouais, pourraient avoir un potentiel archéologique.

Une grande partie de l'aire de l'étude est située dans les zones de perturbations antérieures. Golder (2021b) y a relevé des matériaux de remblayage associés à la construction du pont ferroviaire et des culées du pont sur l'île Lemieux, sur les rives de l'Ontario et du Québec. Le remblayage est documenté sur toute l'île Lemieux et est associé aux sites d'enfouissement des déchets de part et d'autre du tracé de la voie ferrée, dans l'approche sud.

3.2.6 REVENDICATIONS TERRITORIALES

L'aire de l'étude est située dans le périmètre de la zone de règlement des Algonquins de l'Ontario, du côté ontarien (Algonquins de l'Ontario, 2013). Il n'y a pas d'intérêts proposés de règlement ni de participations aux terres de la Couronne dans l'aire de l'étude ou non loin de cette aire sur le territoire de l'Ontario (Algonquins de l'Ontario, 2013). On n'a pas non plus recensé de revendications territoriales connues dans l'aire de l'étude au Québec. Il est important de signaler que la consultation menée auprès des Premières Nations se poursuit dans le cadre de l'étude pour réunir les commentaires. Nous n'avons pas recueilli de commentaires jusqu'à maintenant.

3.2.7 RÉSEAUX PIÉTONNABLES ET CYCLABLES

Le Plan sur le cyclisme d'Ottawa (Ville d'Ottawa, 2013a; Ville d'Ottawa, 2021) fait état de deux sentiers polyvalents existants, situés dans l'aire de l'étude ou dans les environs; il s'agit du sentier Trillium de la Ville d'Ottawa et du sentier de la Rivière-des-Outaouais de la CCN. Le sentier Trillium est situé un peu à l'est de l'approche sud et assure la liaison entre le sentier de la Rivière-des-Outaouais de la CCN et la station Bayview du TLR. Le sentier des Voyageurs existant de la CCN se trouve à environ 60 mètres au nord du pont du côté du Québec. Les réseaux piétonnables et cyclables existants sont représentés dans la **figure 11**.

Figure 11 : Réseaux piétonnables et cyclables



Source : Document modifié d'après le document de la Ville d'Ottawa (2021) et le document de la CCN (2021).

3.3 ENVIRONNEMENT BIOPHYSIQUE

3.3.1 ENVIRONNEMENT NATUREL

Parsons a effectué, entre 2018 et 2021, plusieurs visites du site afin de relever les conditions existantes et d'évaluer le potentiel pour les espèces en péril (EP) dans l'aire de l'étude et dans les environs. L'aire de l'étude comprend environ 120 mètres dans chaque sens du pont Prince-de-Galles. L'appendice A comprend l'évaluation des espèces en péril (Parsons, 2020b).

3.3.1.1 Habitat terrestre

Approche du pont sud

Puisque le pont Prince-de-Galles sud est aménagé dans le quartier des plaines LeBreton du centre-ville d'Ottawa, différentes infrastructures de transport cernent l'aire de l'étude à la lisière des communautés végétalisées paysagées et entretenues (soit les parcs, les terre-pleins paysagés méticuleusement entretenus et les espèces d'arbres plantés). À l'extrémité de ce tronçon du pont, la végétation riveraine est dominée par le sumac vinaigrier (*rhus typhina*), le cornouiller stolonifère (*cornus sericea*), le nerprun bourdaine (*frangula alnus*), le nerprun cathartique (*rhamnus cathartica*) et le framboisier (*rubus idaeus*). Il y a des arbres dans toutes les zones dans lesquelles la pelouse est méticuleusement entretenue jusqu'au sud du pont; il s'agit du noyer noir (*juglans nigra*) et de l'érable à sucre (*acer saccharum*). Dans le couloir ferroviaire à destination de la station Bayview, on constate que les espèces d'arbres dominantes sont constituées de l'érable à Giguère (*acer negundo*), du sumac vinaigrier (*rhus typhina*) et du nerprun cathartique (*rhamnus cathartica*).

Île Lemieux

La plus grande partie de l'île Lemieux est occupée par l'usine de purification de l'eau de Britannia de la Ville d'Ottawa et par les infrastructures liées, ainsi que par les espaces verts méticuleusement entretenus et les arbres matures plantés dans la zone dont le public se sert comme parc non officiel pour les chiens. L'habitat naturalisé se limite au petit terrain boisé du côté sud-est de l'île; ce terrain se transforme en rangées arborisées dans le couloir ferroviaire. La végétation du couloir est constituée d'un couvert forestier dominé par le chêne rouge (*quercus rubra*), le tilleul d'Amérique (*tilia americana*), le peuplier baumier (*populus balsamifera*) et l'érable à sucre (*acer saccharum*), ainsi que par strates de bosquets et de vignes denses notamment constituées du sumac vinaigrier, du chèvrefeuille de Tartarie (*lonicera tatarica*), du nerprun cathartique (*rhamnus cathartica*), du cornouiller stolonifère, de la vigne des rivages (*vitis riparia*), et du bourreau des arbres (*celestus scandens*). La végétation au sol est constituée de l'herbe à puce (*toxicodendron radicans*) et de différentes espèces fleurissantes et tolérantes aux perturbations, dont l'asclépiade commune (*asclepias syriaca*), les asters (*symphyotrichum* spp.) et les verges d'or (*solidago* spp.). On trouve, dans le couloir ferroviaire, des arbres creux, qui pourraient éventuellement constituer des gîtes de maternité ou diurnes pour les chauves-souris.

Approche du pont nord

À cet endroit, le pont est entouré de communautés de taillis riverains constitués du sumac vinaigrier et du cornouiller stolonifère. Le couloir ferroviaire s'étend dans le sens nord à destination du boulevard Alexandre-Taché et traverse un couloir de transport de l'électricité dominé par une végétation à faible croissance, dont le saule (*salix* spp.), l'aster (*symphyotrichum* spp.), la verge d'or (*solidago* spp.) et la massette (*typha* spp.), à environ 150 mètres au nord du rivage.

Milieus humides

Il existe trois modestes milieux humides au nord du sentier des Voyageurs, à l'extérieur des zones des travaux proposés. La **figure 12** fait état de leur localisation et de leur périmètre.

Figure 12 : Milieux humides



Milieu humide A : il est constitué d'un marécage arborisé, dominé par les frênes (*fraxinus nigra* et *fraxinus pennsylvanica*), le peuplier faux-tremble (*populus tremuloides*) et les nerpruns (*rhamnus cathartica* et *rhamnus frangula*), ainsi que par les massettes (*typha spp.*) et le saule (*salix spp.*). Ce milieu humide s'étend sur 0,32 hectare d'après la cartographie de Canards Illimités Canada; la superficie révisée s'établit à 0,73 hectare, compte tenu de la végétation de ce milieu humide et de l'accumulation d'eau éphémère, que l'on peut apercevoir depuis le ballast ferroviaire pendant les relevés d'arpentage sur les lieux.

Milieu humide B : il est constitué d'un marécage arbustif dominé par les nerpruns (*rhamnus cathartica* et *rhamnus frangula*) et par le saule (*salix spp.*), ainsi que par les scirpes et les cypéracées (*scirpus spp.* et *cyperaceae spp.*), qui parsèment le rivage. Ce milieu humide s'étend sur une superficie de 0,53 hectare d'après la cartographie de Canards Illimités Canada; la superficie révisée s'établit à 0,64 hectare, compte tenu de l'accumulation d'eau éphémère, que l'on peut apercevoir pendant les relevés sur le site.

Milieu humide C : il s'agit d'un marécage arborisé qui n'a pas été relevé dans les ressources générales; on a toutefois repéré un plan d'eau stagnante dans l'imagerie satellitaire, et la topographie révèle une zone de faible altitude par rapport au milieu humide A. On a constaté que l'état de la végétation est comparable à celui du milieu humide A. Le milieu humide C s'étend sur une superficie de 0,14 hectare et devrait être relié hydrologiquement au milieu humide A.

En règle générale, dans l'aire de l'étude, l'habitat terrestre de la faune est limité dans l'ensemble; il est toutefois probablement appelé à appuyer les espèces sauvages adaptées à des conditions urbaines. La faune la plus susceptible d'y habiter pourrait comprendre la marmotte commune (*marmota monax*), l'écureuil roux (*tamiasciurus hudsonicus*), le renard roux (*vulpes vulpes*), le lapin à queue blanche (*sylvilagus floridanus*), le raton laveur (*procyon lotor*), la moufette rayée (*mephitis mephitis*) et l'écureuil gris de l'est (*sciurus carolinensis*). La végétation existante assure potentiellement l'habitat de reproduction et de nidification de différents oiseaux migrateurs. On a relevé des arbres creux dans le couloir ferroviaire de l'île Lemieux.

3.3.1.2 Habitat aquatique

La rivière des Outaouais est l'habitat d'une communauté aquatique diverse, constituée de plus de 75 espèces de poisson occupant la rivière des Outaouais entre le cours supérieur et son confluent avec le fleuve Saint-Laurent; on a relevé 51 espèces de poisson dans le lac Deschênes, non loin de la rivière des Outaouais (entre la chute des Chaudières et Fitzroy Harbour). Le pont se trouve à environ 500 mètres en amont de la chute des Chaudières et est donc caractérisé par des conditions très différentes pour ce qui est du débit et de la profondeur. À l'endroit où se trouve le pont, la profondeur de la rivière des Outaouais est comprise entre 1,8 mètre et 3,8 mètres. Le substrat est généralement rocheux, et la végétation dans le cours d'eau est extrêmement limitée. L'habitat aquatique existant à l'endroit où se trouve ce pont serait considéré comme très courant et de piètre qualité, mais modérément sensible en raison des occurrences connues

des espèces en péril dans la rivière des Outaouais. Il existe également des conditions de substrat et aquatique comparable à l'île Lemieux : le substrat est constitué de roches et d'un enrochement; il y a peu de végétation dans le cours d'eau. On relève de la végétation sur le rivage à l'endroit où se trouvent les culées du pont et sur l'île Lemieux.

3.3.1.3 Examen préalable des espèces en péril

L'examen préalable des espèces en péril (EP) potentielles se fonde sur les conditions existantes observées et sur la présence constatée de l'habitat adéquat. Parsons a mené l'examen préalable des EP en s'en remettant aux bases de données existantes sur la faune, en consultant des organismes compétents et en faisant plusieurs visites des lieux.

L'examen des ressources en ligne a permis de relever 28 EP; les relevés d'occurrences chevauchent les aires de l'étude dans un rayon de un kilomètre (selon le CIPN) ou de 10 kilomètres (d'après les relevés de l'atlas de la faune; **tableau 1**). L'évaluation des EP est reproduite dans le **tableau 2**.

Tableau 1 : EP relevées d'après l'examen général selon le potentiel d'occurrences dans l'aire de l'étude ou dans les environs

Appellation commune	Appellation scientifique	Statut LEVD ¹ (Ontario)	Statut LEP ² (gouvernement fédéral)	Statut LEMV ³ (Québec)	Source du relevé
Insectes					
Monarque	<i>Danaus plexippus</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	-	Ville d'Ottawa
Reptiles					
Tortue mouchetée	<i>Emydoidea blandingii</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	Espèce menacée	ARAO du MFFP
Tortue musquée	<i>Sternotherus odoratus</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce menacée	ARAO
Tortue géographique	<i>Graptemys geographica</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce vulnérable	ARAO du MFFP
Chélydre serpentine ou tortue serpentine	<i>Chelydra serpentina</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	-	CIPN et ARAO
Tortue molle à épines	<i>Apalone spinifera</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	Espèce menacée	MFFP
Couleuvre tachetée	<i>Lampropeltis triangulum</i>	Espèce non en péril	Espèce préoccupante	Espèce susceptible	ARAO du MFFP
Poissons					
Anguille d'Amérique	<i>Anguilla rostrata</i>	Espèce en voie de disparition	Aucun statut	Espèce susceptible	CIPN et MFFP
Dard gris	<i>Percina copelandi</i>	Espèce préoccupante	Aucun statut	Espèce vulnérable	MPO et MFFP
Esturgeon jaune (Grands Lacs et Haut Saint-Laurent)	<i>Acipenser fulvescens</i> pop.3	Espèce en voie de disparition	Aucun statut	Espèce susceptible	MPO, CIPN et MFFP
Lamproie du Nord	<i>Ichthyomyzon fossor</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce menacée	MPO
Chevalier de rivière	<i>Moxostoma carinatum</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce vulnérable	MPO et MFFP
Tête rose	<i>Notropis rubellus</i>	-	-	Espèce susceptible	MFFP
Obovarie olivâtre	<i>Obovaria olivaria</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	Espèce susceptible	MPO
Oiseaux					
Hirondelle de rivage	<i>Riparia riparia</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	-	OBBA
Hirondelle rustique	<i>Hirundo rustica</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	-	OBBA
Goglu des prés	<i>Dolichonyx oryzivorus</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	-	OBBA
Martinet ramoneur	<i>Chaetura pelagica</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	Espèce susceptible	CIPN et OBBA
Engoulevent d'Amérique	<i>Chordeiles minor</i>	Espèce préoccupante	Espèce menacée	Espèce susceptible	OBBA
Sturnelle des prés	<i>Sturnella magna</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	-	OBBA
Pioui de l'Est	<i>Contopus virens</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	-	CIPN et OBBA
Faucon pèlerin	<i>Falco peregrinus</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce vulnérable	CIPN et OBBA
Grive des bois	<i>Hylocichla mustelina</i>	Espèce préoccupante	Espèce menacée	-	OBBA
Mammifères					

Appellation commune	Appellation scientifique	Statut LEVD ¹ (Ontario)	Statut LEP ² (gouvernement fédéral)	Statut LEMV ³ (Québec)	Source du relevé
Petite chauve-souris brune	<i>Myotis lucifugus</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	-	AMO et Ville d'Ottawa
Chauve-souris nordique	<i>Myotis septentrionalis</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	-	AMO et Ville d'Ottawa
Plantes					
Noyer cendré	<i>Juglans cinerea</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	-	Ville d'Ottawa
Genévrier rouge (de Virginie)	<i>Juniperus virginiana var. virginiana</i>	-	-	Espèce susceptible	MELCC
Sumac aromatique	<i>Rhus aromatica var. aromatica</i>	-	-	Espèce vulnérable	MELCC
Source pour l'information sur le statut :					
¹ LEVD (Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition) (MNR, 2018).					
² LEP (Loi sur les espèces en péril) (statut fédéral indiqué) (gouvernement du Canada, 2018)					
Espèce disparue – espèce qui ne vit plus nulle part dans le monde					
Espèce disparue de l'Ontario (EXT) – espèce qui vit ailleurs dans le monde, qui a déjà vécu à l'état sauvage en Ontario, mais qui ne vit plus dans cette province.					
Espèces en voie de disparition (EVD) – espèce qui vit à l'état sauvage en Ontario, mais qui risque, de façon imminente, de disparaître de l'Ontario ou de la planète.					
Espèce menacée (EM) – espèce qui vit à l'état sauvage en Ontario, qui n'est pas en voie de disparition, mais qui pourrait le devenir si on ne prend pas de mesures pour corriger les facteurs qui le menacent.					
Espèce préoccupante (EP) – espèce qui vit à l'état sauvage en Ontario, qui n'est pas en voie de disparition ni menacée, mais qui peut le devenir en raison de l'ensemble des caractéristiques biologiques et des menaces constatées.					
³ Statut selon la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (Gouvernement du Québec, 1989)					
Espèce menacée (EM) – se dit des espèces qui pourraient disparaître.					
Espèce vulnérable (VUL) – se dit des espèces dont la survie est jugée précaire, même si on ne s'attend pas à ce qu'elle disparaisse à court ou à moyen terme.					
Espèce susceptible (SUS) – se dit des espèces qui sont dans une situation précaire et qui pourraient être vulnérables dans un proche avenir en raison de la baisse prévue de leur population.					

Source : Parsons, 2020b.

Tableau 2 : Évaluation des espèces en péril

Taxonomie	Appellation commune	Appellation scientifique	Statut LEVD (Ontario)	Statut LEP (gouvernement fédéral)	Statut LEMV (Québec)	Exigences relatives à l'habitat	Potentiel d'occurrence (Oui/Non)	Justification du potentiel d'occurrence dans l'aire de l'étude	Habitat critique potentiel présent dans l'aire de l'étude (Oui/Non)
Insectes	Monarque	<i>Danaus plexippus</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	-	Les chenilles se nourrissent des asclépiades. Les papillons adultes peuvent se trouver dans des habitats plus variés, où ils se nourrissent du nectar de toutes sortes de fleurs des champs.	Oui	On a observé des asclépiades dans l'aire de l'étude de l'île Lemieux, qui pourrait donc constituer un habitat de nidification et de butinage pour le monarque.	Non
Reptiles	Tortue mouchetée	<i>Emydoidea blandingii</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	Espèce menacée	Marais, bogs, étangs ou marécages peu profonds ou anses dans les lacs plus vastes dont le fond est boueux et qui sont dotés d'une végétation aquatique; la tortue mouchetée se prélassse sur les roches, les troncs, les souches ou les berges; l'habitat naturel environnant est important l'été, puisque la tortue mouchetée passe souvent de l'habitat aquatique à l'habitat terrestre; elle hiberne dans les bogs; elle n'est pas facile à observer.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable de marais, de bogs ou d'étangs dans l'aire de l'étude. En outre, l'aire attenante n'a pas de végétation aquatique et est essentiellement aménagée.	Non
	Tortue musquée	<i>Sternotherus odoratus</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce menacée	On la trouve dans les étangs, les lacs, les marais et les cours d'eau. Végétation émergente abondante et substrat du lit meuble pour l'hibernation.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisqu'il y a très peu de végétation ou aucune végétation émergente.	Non
	Tortue géographique	<i>Graptemys geographica</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce vulnérable	Elle habite les cours d'eau et les rives des lacs en se prélassant sur les roches et les arbres tombés. Elle hiberne sur le fond des cours d'eau profonds dont le débit est lent.	Oui	L'habitat est convenable dans l'aire de l'étude grâce aux cours d'eau (rivière des Outaouais) et aux berges rocheuses.	Non
	Chélyd্রে serpentine ou tortue serpentine	<i>Chelydra serpentina</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	-	Eau douce permanente ou semi-permanente; marais, marécages ou bogs; rivières et cours d'eau avec berges ou fonds boueux; elle se sert souvent, pour nicher, du sol souple ou du sable sec propre sur les pentes tournées vers le sud; elle peut nicher à une certaine distance de l'eau; elle hiberne souvent en groupes dans la boue sous l'eau. Elle préfère les eaux peu profondes et la végétation dense, pour pouvoir se cacher dans la boue et sous les feuilles mortes; seul leur museau est exposé à la surface pour respirer. Elle niche à partir du début jusqu'au milieu de l'été dans les zones graveleuses ou sablonneuses le long des cours d'eau.	Oui	L'habitat est convenable dans l'aire de l'étude; toutefois, l'habitat des milieux humides et des marais est limité dans les sections toutes proches de la rivière des Outaouais.	Non
	Tortue molle à épines	<i>Apalone spinifera</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	Espèce menacée	On la trouve essentiellement dans les cours d'eau et dans les lacs dont les zones boueuses ou sablonneuses sont peu profondes, dans les fosses profondes, dans les aires de prélassement et dans les lieux où il y a des écrevisses ou des proies dont elle peut se nourrir; on peut aussi la trouver dans les fossés et dans les étangs non loin des cours d'eau.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisque les substrats dominants sont les substrats rocheux, les cailloux et les grosses roches.	Non
	Couleuvre tachetée	<i>Lampropeltis triangulum</i>	Espèce non en péril	Espèce préoccupante	Espèce susceptible	Elle habite les aires ouvertes des anciens champs agricoles, ainsi que les prés et les affleurements rocheux. Elle occupe aussi les granges, les remises et les maisons rurales.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude; l'habitat de prés dégagés est absent.	Non
Poissons	Anguille d'Amérique	<i>Anguilla rostrata</i>	Espèce en voie de disparition	Aucun statut	Espèce susceptible	L'espèce catadrome quitte les lacs d'eau douce et les tributaires pour frayer dans l'océan Atlantique et la mer des Sargasses. En Ontario, cette espèce préfère les eaux fraîches des lacs dont les fonds sont en gravier, en sable et en vase. Surtout nocturne, elle se cache le jour dans les substrats meubles ou dans la végétation immergée.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisqu'il y a très peu de végétaux submergés et que les substrats dominants sont les substrats rocheux, les pavés et les grosses roches.	Non
	Dard gris	<i>Percina copelandi</i>	Espèce préoccupante	Aucun statut	Espèce vulnérable	Cours d'eau et lacs propres, dont le fond est sablonneux ou graveleux et comprend des populations d'insectes proies aquatiques benthiques adéquates. Il se reproduit tard au printemps dans les zones de rapides dont le débit est assez élevé; il hiberne dans les eaux calmes plus profondes.	Non	Il n'y a pas d'habitat adéquat dans l'aire de l'étude, puisque les substrats dominants sont rocheux, les cailloux et les grosses roches. On en relève l'occurrence connue la plus proche dans la rivière Gatineau, à plus de 4,0 kilomètres en aval.	Non
	Esturgeon jaune (Grands Lacs et Haut Saint-Laurent)	<i>Acipenser fulvescens</i> pop.3	Espèce en voie de disparition	Aucun statut	Espèce susceptible	Il habite exclusivement dans les lacs d'eau douce et dans les cours d'eau dont le fond meuble est constitué de boue, de sable ou de gravier. On le trouve à une profondeur comprise entre 5 et 20 mètres. Il fraie dans les eaux peu profondes dont le débit est rapide (par exemple sous les chutes, dans les rapides ou dans les barrages).	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisque les substrats dominants sont les substrats rocheux, les cailloux et les grosses roches.	Non
	Lamproie du Nord	<i>Ichthyomyzon fossor</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce menacée	Elle habite dans les cours d'eau claire et fraîche. Les larves ont besoin de substrats meubles, tandis que les adultes se trouvent dans les zones de substrats rocheux ou graveleux.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisque les substrats dominants sont les substrats rocheux, les cailloux et les grosses roches.	Non

Taxonomie	Appellation commune	Appellation scientifique	Statut LEVD (Ontario)	Statut LEP (gouvernement fédéral)	Statut LEMV (Québec)	Exigences relatives à l'habitat	Potentiel d'occurrence (Oui/Non)	Justification du potentiel d'occurrence dans l'aire de l'étude	Habitat critique potentiel présent dans l'aire de l'étude (Oui/Non)
	Chevalier de rivière	<i>Moxostoma carinatum</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce vulnérable	Il préfère les cours d'eau de taille moyenne ou considérable. Il préfère aussi les zones peu profondes dont le courant est modéré ou rapide, les habitats de rapides et les substrats à texture grossière (de gravier ou de cailloux). Enfin, il préfère les cours d'eau claire, dont le courant est rapide, plutôt que le substrat rocheux.	Oui	L'habitat est convenable dans l'aire de l'étude, grâce au cours d'eau de taille moyenne ou considérable (rivière des Outaouais) et aux substrats à texture grossière.	Non
	Tête rose	<i>Notropis rubellus</i>	-	-	Espèce susceptible	Elle préfère les cours d'eau de taille moyenne ou grande et les substrats graveleux ou rocheux, les courants rapides et les zones de rapides.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisque le cours d'eau fait partie d'un important réseau de cours d'eau. Les substrats dominants sont les substrats rocheux, les cailloux et les grosses roches; il n'y a toutefois pas de rapides.	Non
	Obovarie olivâtre	<i>Obovaria olivaria</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	Espèce susceptible	On la trouve exclusivement dans les grands cours d'eau larges et profonds, à des profondeurs généralement supérieures à 2 ou 3 mètres, lorsque le courant est modéré ou fort. On la trouve dans deux groupements connus de la rivière des Outaouais : d'abord dans les zones supérieures non loin du lac Témiscamingue, puis entre Ottawa et Pembroke. Les larves de la moule obovarie olivâtre dépendent, pour leurs nutriments et leur dispersion, du poisson-hôte : l'esturgeon jaune.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisqu'il est très peu probable que cette espèce se trouve dans ce tronçon de la rivière des Outaouais, en raison du substrat rocheux de l'aire de l'étude et de la distance par rapport aux populations connues. Il n'y a pas d'habitat dans l'aire des travaux aquatiques.	Non
Oiseaux	Hirondelle de rivage	<i>Riparia riparia</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	-	Elle niche dans des terriers, dans les milieux naturels et artificiels dans lesquels on trouve des faces verticales de dépôt de vase et de sable. Les nids se trouvent souvent sur les berges des cours d'eau ou des lacs; on en relève aussi parfois dans les carrières de sable et de gravier actives. Oiseaux nicheurs coloniaux dont les colonies sont souvent comprises entre plusieurs paires et des milliers de paires.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisqu'il n'existe aucune surface vaseuse ou sablonneuse verticale dans l'aire de l'étude ou non loin de cette aire.	Non
	Hirondelle rustique	<i>Hirundo rustica</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	-	Elle préfère les terres agricoles : rivages des lacs et des cours d'eau; clairières boisées; zones urbaines populeuses; falaises rocheuses et milieux humides. Elle niche à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments, sous les ponts et dans les ponceaux des routes, sur les parois rocheuses et dans les cavernes, entre autres (MRNF, 2000).	Oui	Il y a un habitat de nidification convenable dans l'aire de l'étude, soit dans les structures du pont. On n'a pas observé de nids pendant les analyses.	Non
	Goglu des prés	<i>Dolichonyx oryzivorus</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	-	Généralement, il préfère les terres herbeuses et les prairies de fauche. Pendant la migration et en hiver, il habite les marais d'eau douce et les terres herbeuses.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisque les zones herbeuses n'ont pas une taille suffisante et qu'elles sont entretenues régulièrement.	Non
	Martinet ramoneur	<i>Chaetura pelagica</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	Espèce susceptible	On le trouve généralement dans les types de forêts caduques et conifériennes, généralement humides, dans les strates arbustives denses et bien développées; à l'heure actuelle, on en trouve la plupart des représentants dans les zones urbaines, dans les grandes cheminées non capuchonnées.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisqu'il n'existe pas de bâtiments dont les cheminées ne sont pas capuchonnées dans cette aire ou à proximité.	Non
	Engoulevent d'Amérique	<i>Chordeiles minor</i>	Espèce préoccupante	Espèce menacée	Espèce susceptible	Il préfère les habitats ouverts et sans végétation, dont les dunes, les plages, les forêts récemment exploitées, les zones incendiées, les aires de coupe, les affleurements rocheux, les landes rocheuses, les terres herbeuses, les pâturages, les tourbières, les marais, les rives des lacs et les berges des cours d'eau. Cette espèce habite aussi les forêts mixtes et conifériennes. On peut le trouver dans les zones urbaines (puisque'il niche sur les toits plats).	Oui	Il y a un habitat de nidification convenable dans l'aire de l'étude grâce au terrain rocailleux et stérile dans le ballast ferroviaire de l'île Lemieux.	Non
	Sturnelle des prés	<i>Sturnella magna</i>	Espèce menacée	Espèce menacée	-	Elle préfère généralement les pâturages herbeux, les prés et les prairies de fauche. Les nids se trouvent toujours au sol et sont généralement cachés dans les bosquets d'herbe.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisqu'il n'y a que des zones herbeuses dont la taille est insuffisante et qui sont entretenues régulièrement.	Non
	Pioui de l'Est	<i>Contopus virens</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	-	Il est associé aux forêts caduques et mixtes. Dans les bosquets d'âge mature et intermédiaire, il préfère les zones dont la végétation est basse, ainsi que les clairières et la bordure des forêts.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisqu'il n'existe pas de forêt intermédiaire ou mature dans cette aire ou à proximité.	Non
	Faucon pèlerin	<i>Falco peregrinus</i>	Espèce préoccupante	Espèce préoccupante	Espèce vulnérable	Il niche généralement sur les falaises hautes et abruptes, non loin des grands plans d'eau; il s'est toutefois adapté aux environnements urbains et est connu pour nicher sur les bords des grands immeubles dans les zones densément peuplées.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisqu'il n'y a pas de falaise ni de bâtiments dans cette aire ou à proximité.	Non
	Grive des bois	<i>Hylocichla mustelina</i>	Espèce préoccupante	Espèce menacée	-	Elle niche surtout dans les forêts caduques et mixtes secondaires et matures, qui comprennent de jeunes arbres et des strates de sous-bois bien développées. Elle préfère les grandes mosaïques forestières; elle peut aussi toutefois nicher dans les petits fragments de forêt.	Non	Il n'y a pas d'habitat convenable dans l'aire de l'étude, puisqu'il n'existe pas de forêt intermédiaire ou mature dans cette aire ou à proximité.	Non
Mammifères	Petite chauve-souris brune	<i>Myotis lucifugus</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	-	Elle est souvent associée aux bâtiments (greniers et granges, entre autres). On la trouve parfois dans les arbres [de 25 à 44 centimètres de diamètre à hauteur de poitrine (DHP)].	Oui	On a observé un habitat convenable pour les gîtes de maternité ou diurnes dans l'aire de l'étude, dans les arbres creux du couloir ferroviaire de l'île Lemieux.	Non

Taxonomie	Appellation commune	Appellation scientifique	Statut LEVD (Ontario)	Statut LEP (gouvernement fédéral)	Statut LEMV (Québec)	Exigences relatives à l'habitat	Potentiel d'occurrence (Oui/Non)	Justification du potentiel d'occurrence dans l'aire de l'étude	Habitat critique potentiel présent dans l'aire de l'étude (Oui/Non)
	Chauve-souris nordique	<i>Myotis septentrionalis</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	-	Elle est souvent associée aux creux des arbres de grand diamètre (de 25 à 44 centimètres de DHP). On la trouve parfois dans les structures (greniers et granges, entre autres).	Oui	On a observé un habitat convenable pour les gîtes de maternité ou diurnes dans l'aire de l'étude, dans les arbres creux du couloir ferroviaire de l'île Lemieux.	Non
Plantes	Noyer cendré	<i>Juglans cinerea</i>	Espèce en voie de disparition	Espèce en voie de disparition	-	Il pousse seul ou en groupes dans les forêts caduques. Il préfère les sols humides et bien drainés et se trouve dans les cours d'eau.	Oui	Les analyses du site ont permis de repérer trois noyers cendrés sur la rive nord de l'aire de l'étude (Québec). Le noyer cendré n'est pas protégé en vertu de la LEMV. Il n'y a pas de noyer cendré dans les zones de l'aire de l'étude se trouvant en Ontario.	Non
	Genévrier rouge (de Virginie)	<i>Juniperus virginiana var. virginiana</i>	-	-	Espèce susceptible	Il préfère les sols secs.	Oui	Les analyses du site ont permis de repérer trois genévriers rouges sur la rive nord de l'aire de l'étude (au Québec).	Non
	Sumac aromatique	<i>Rhus aromatica var. aromatica</i>	-	-	Espèce vulnérable	Il préfère les sols secs ou bien drainés.	Non	Les analyses du site ont permis de constater qu'il n'y en avait pas dans l'aire de l'étude.	Non

Source : Parsons, 2020b

Les résultats de l'examen environnemental préalable des espèces en péril (EP) nous apprennent que les EP suivantes pourraient être présentes dans l'aire de l'étude et dans les environs; il s'agit entre autres du monarque, de la tortue géographique du Nord, de la chélydre serpentine, du chevalier de rivière, de l'hirondelle rustique, de l'engoulevent d'Amérique, de la petite chauve-souris brune, de la chauve-souris nordique, du genévrier rouge (au Québec seulement) et du noyer cendré (au Québec seulement).

3.3.2 CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Le 24 avril 2019, le Conseil municipal d'Ottawa a déclaré l'état d'urgence climatique afin de démontrer à quel point il donne la priorité à la lutte contre le changement climatique dans les décisions qu'il prend pour la Ville. En réaction, le personnel de la Ville a mis au point et approuvé, en 2019, le Plan directeur sur les changements climatiques (PDCC), qui constitue le cadre des moyens que prendra Ottawa pour maîtriser les effets du changement climatique et pour s'y adapter dans les trois prochaines décennies. Le PDCC, qui annule et remplace le Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques de 2014, fait état des principes directeurs, des cibles relatives aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et des mesures prioritaires à court terme à adopter dans les cinq prochaines années.

En partenariat avec la CCN, la Ville a mené un vaste travail d'examen de l'évolution du climat dans la région de la capitale nationale (RCN). Dans la foulée de cette étude, les *Projections des changements climatiques pour la région de la capitale nationale (2020)* ont fait état des principaux effets des changements climatiques pour la RCN jusqu'en 2100. Les prévisions de l'évolution du climat varient, à certains points de vue, par région. À l'échelle locale, il se peut que les résidents d'Ottawa doivent tenir compte des effets du réchauffement et de l'humidification du climat et du choc des épisodes météorologiques extrêmes. (Parsons, 2019)

Précipitations

Le Portail des données sur les changements climatiques de l'Ontario (le PDCC de l'Ontario) indique que dans la région d'Ottawa, les précipitations annuelles augmentent et continuent de croître d'environ 50 millimètres depuis 1960-1990 jusqu'en 2015-2045. Dans les mois de l'hiver, cette hausse est de l'ordre de 15 millimètres pour la période de 1960-1990 jusqu'en 2015-2045. (Parsons, 2019)

Vents

L'Ontario connaît des tempêtes de vent de plus en plus fortes et devrait subir des rafales plus fréquentes et violentes éventuellement en raison des changements climatiques. Des études ont permis de constater que toutes les régions devraient, d'un océan à l'autre, constater une hausse de la fréquence des tempêtes de vent localisées, surtout durant l'été, en raison de l'accroissement des températures dans le cadre de l'évolution du climat. (Parsons, 2019)

Phénomènes météorologiques extrêmes

Les phénomènes météorologiques extrêmes augmentent en fréquence comme en intensité, ce qui donne lieu à des précipitations de type torrentiel plus importantes, rythmées par des sécheresses et un temps sec. On relève depuis 1919 jusqu'à ce jour des hausses des températures minimums extrêmes à Ottawa. C'est pourquoi on s'attend à ce que les quantités de neige fondante augmentent tout autant que les pluies hivernales, ce qui pourrait donner lieu à une augmentation des épisodes d'inondations. Les récentes inondations ont imposé d'énormes contraintes au domaine privé comme au domaine public, et tout indique que cette évolution se poursuivra. (Parsons, 2019)

3.3.3 GÉOLOGIE DE SURFACE ET DU SUBSTRAT ROCHEUX

L'information sur l'état de la sous-surface est consignée dans la Geotechnical Desktop Study (Golder, 2021a) et fait partie de l'Évaluation environnementale de site (EES) de phase I (Golder, 2021b). Ces deux documents sont reproduits dans l'annexe A.

Nappe phréatique

Les niveaux de la nappe phréatique sont appelés à varier selon les saisons. On s'attend à ce que les niveaux montent durant les épisodes humides de l'année, par exemple au printemps, quand le niveau des cours d'eau croît. On s'attend aussi à ce que les niveaux de la nappe phréatique augmentent pendant les épisodes de hausse des niveaux des cours d'eau. La surveillance des puits (dans le cadre d'études antérieures) situés dans la partie nord de l'île Lemieux indique

que le niveau de la nappe phréatique était compris entre 2,15 et 2,60 mètres sous la surface du sol (MSSS). (Golder 2021a)

3.3.4 PROTECTION DES SOURCES D'EAU

L'examen du Plan de protection des sources de Mississippi-Rideau a permis de constater qu'une part importante de la zone urbaine de la Ville constitue une zone vulnérable dans la protection des prises d'eau. Dans cette zone, certaines activités d'aménagement du territoire sont interdites, notamment les usines d'épuration des eaux d'égout et l'épandage des effluents urbains non traités. On propose des mesures de maîtrise de ces activités dans le tableau 6.

3.3.5 CONTAMINATION

On a mené, pour cette étude, une évaluation environnementale de site (EES) de phase I (Golder, 2021b), qui a consisté à examiner les activités actuelles et l'information antérieure et à prendre connaissance de l'information environnementale pertinente et facile d'accès pour les propriétés environnantes. Le lecteur trouvera dans l'annexe A l'EES de phase I.

D'après l'information réunie pendant l'analyse de l'EES de phase I, on a recensé, dans le **tableau 3** et dans la **figure 13**, les motifs suivants d'inquiétude environnementale potentielle.

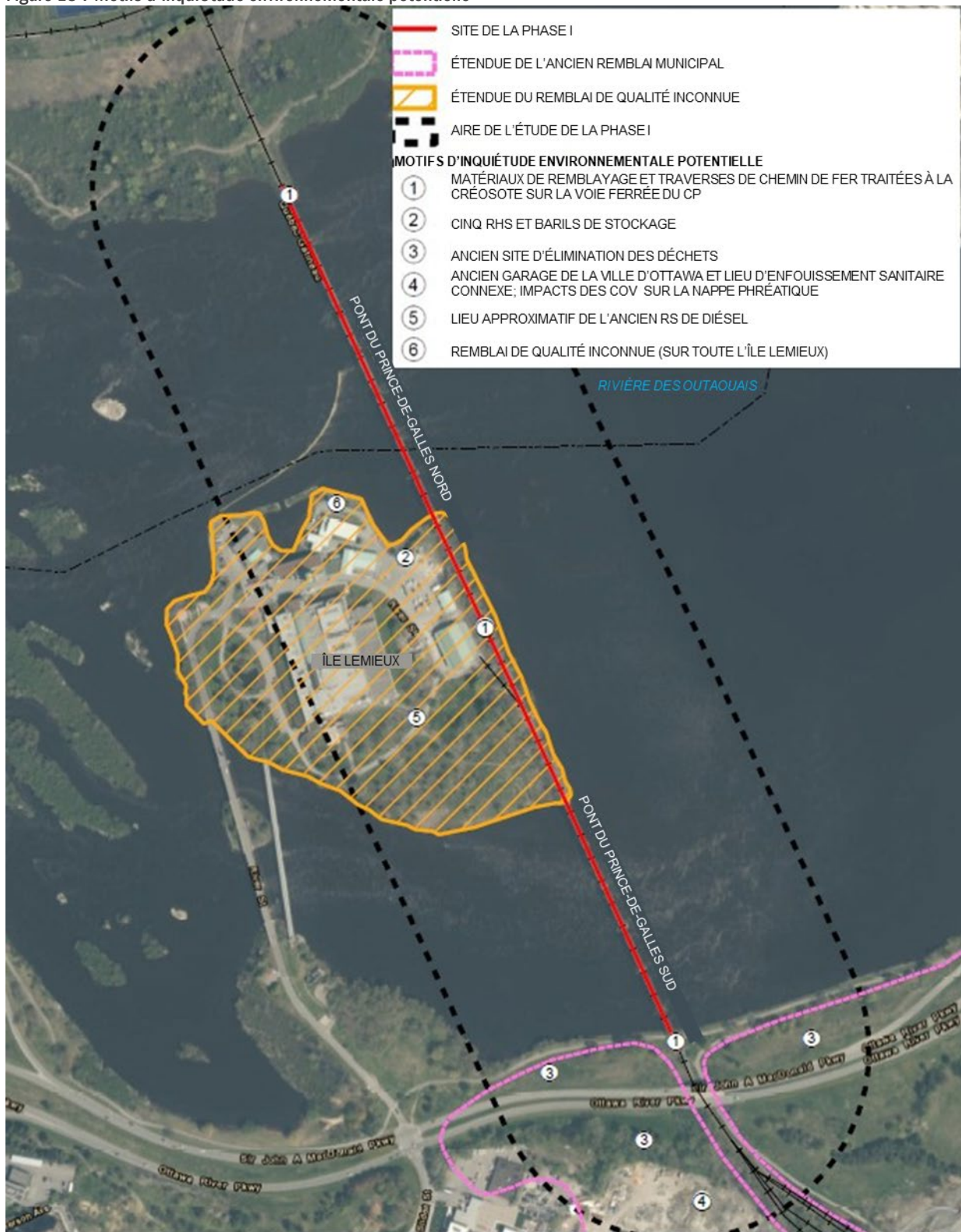
Tableau 3 : Motifs d'inquiétude environnementale potentielle

N° DANS LA figure 13	ACTIVITÉ COMPORTANT UN MOTIF DE PRÉOCCUPATION ENVIRONNEMENTALE POTENTIELLE	LIEU	MOTIF POTENTIEL D'INQUIÉTUDE ET PRODUITS CHIMIQUES PRÉOCCUPANTS (PCP)
1	Impact sur les matériaux de remblayage utilisés dans la construction de l'assise des rails, notamment sur les terrains attenants. On a aussi relevé des traverses de chemin de fer traitées à la créosote.	Toute la longueur du site. On s'attend aussi à trouver des matériaux de remblai non loin du site, sur l'île Lemieux, et vis-à-vis de la culée sud.	Possibilité d'impacts sur les sols et sur la nappe phréatique. Produits chimiques préoccupants, dont les HCP F1 à F4, le BTEX, les HAP et les métaux.
2	Cinq réservoirs hors sol (RHS) et plusieurs barils pour le stockage du carburant	Partie nord de l'île Lemieux, à environ 30 mètres à l'ouest du site	Possibilité d'impacts sur les sols et sur la nappe phréatique. Produits chimiques préoccupants, dont les HCP F1 à F4 et BTEX
3	Anciens sites d'élimination des déchets	Sud et ouest du site	Possibilité d'impacts sur les sols et sur la nappe phréatique. Produits chimiques préoccupants, dont les HCP F1 à F4, le BTEX, les HAP et les métaux
4	Ancien garage de la Ville d'Ottawa et impacts des HCP et des COV sur la nappe phréatique	7, chemin Bayview Station, à environ 100 mètres au sud-ouest du site.	Possibilité d'impacts sur les sols et sur la nappe phréatique. Produits chimiques préoccupants, dont les HCP F1 à F4, le BTEX, les COV et les métaux
5	Remblai de qualité inconnue	Toute l'île Lemieux	Possibilité d'impacts sur les sols et sur la nappe phréatique. Produits chimiques préoccupants, dont les HCP F1 à F4, le BTEX, les HAP et les métaux
6	Ancien réservoir souterrain (RS) de diésel sur l'île Lemieux	Partie nord de l'île Lemieux, à environ 90 mètres à l'ouest du site; installation attenante au bâtiment le plus proche	Possibilité d'impacts sur les sols et sur la nappe phréatique. Produits chimiques préoccupants, dont les HCP F1 à F4 et BTEX

N° DANS LA figure 13	ACTIVITÉ COMPORTANT UN MOTIF DE PRÉOCCUPATION ENVIRONNEMENTALE POTENTIELLE	LIEU	MOTIF POTENTIEL D'INQUIÉTUDE ET PRODUITS CHIMIQUES PRÉOCCUPANTS (PCP)
<p>HCP F1 à F4 : hydrocarbures pétroliers fractionnés, de fraction à fraction 4 BTEX : benzène, toluène, éthylbenzène et xylène HAP : hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) COV : composés organiques volatils</p>			

Source : Document modifié d'après le document de Golder, (2021b).

Figure 13 : Motifs d'inquiétude environnementale potentielle



Source : Document modifié d'après le document de Golder (2021b).

3.3 ENVIRONNEMENT TECHNIQUE

3.4.1 CONDITIONS STRUCTURELLES

Le pont Prince-de-Galles sud, situé à la borne 5.54 du lotissement Ellwood, est constitué de six travées prolongées et identiques en acier riveté Pratt de 48,1 mètres pour la longueur de 288,8 mètres du pont. Le pont Prince-de-Galles nord, situé à la borne 119.14 du lotissement Lachute, est constitué d'une armature prolongée en riveté Pratt et de quatre travées de 48 mètres, d'une travée de 43,3 mètres, d'une travée de 80,2 mètres et d'une travée de 51 mètres, ce qui donne une longueur de 366,6 mètres pour l'ensemble du pont. La longueur des travées sur l'île Lemieux, entre le pont nord et le pont sud, est d'environ 335,3 mètres, pour une longueur totale de traversée de l'ordre de 990,7 mètres entre les extrémités de chaque structure.

Des paliers à rouleaux en acier, posés à l'extrémité nord des travées, assurent la dilatation et la contraction thermiques de chaque travée d'acier; des paliers, constitués de socles en fonte, situés à l'extrémité sud des travées. Les deux structures d'acier construites en 1926 par le Canadien Pacifique, sont étayées par des piliers de maçonnerie de pierre non armés et par des culées posées directement sur l'assise rocheuse; elles ont été construites à l'origine entre 1879 et 1881 par le Chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. Les surfaces d'appui du béton armé sur les culées et les poutres chevêtres en béton ont été construites à l'origine en 1926; toutefois, celles du pont nord ont été reconstruites en 1926. Ce qu'il reste des coffrages des caissons de bois en béton se trouve actuellement aux piliers 1 à 4 du pont sud et au pilier du pont nord. Le dégagement vertical entre la sous-face des structures et le niveau type du cours d'eau durant l'été et l'automne est d'environ 3,9 mètres.

La voie ferrée est située sur un tracé de voie en alignement qui est centré sur chaque structure d'acier sur toute la traverse du pont Prince-de-Galles. Le tablier du pont est constitué d'un système de pontage à tablier ajouré et de traverses de bois de 254 mm (10 po) sur 356 mm (14 po) sur 3 353 mm (11 pi) de longueur, reliées aux longerons par des boulons-crochets et espacées à 406 mm (16 po) sur les structures. Les traverses de bois de 254 mm (10 po) sur 356 mm (14 po) sur 4 267 mm (14 pi), espacées à environ 2 438 mm (8 pi) d'entre-axe sont prévues pour étayer la passerelle en bois de l'agent de train du côté ouest des deux ponts. Les entretoises des traverses de bois de 102 mm (4 po) sur 203 mm (8 po) sont situées de part et d'autre du tablier de chaque structure. La voie ferrée qui traverse les structures est constituée de deux rails boulonnés de 100 RE (100 livres/verge) sur des plaques de fixation et de deux contre-rails de 85 RE (livres/verge), fixés directement sur les traverses de bois.

Un câble à fibres optiques existant de Videotron a été installé en 2007 dans une gaine en polyéthylène de 38 mm traversant les deux structures dans une canalisation fractionnée en acier galvanisé de 102 mm sur 102 mm installée sur les poutres du tablier et fixée sur des supports assujettis aux murs en aile des culées de maçonnerie en pierres du côté est des deux structures. Nous croyons savoir que ce câble n'est plus en service parce qu'il a été vandalisé. Une canalisation principale à faible pression (CPFP) de 1 676 mm de diamètre est installée dans l'approche sud du pont sud, à environ 15 m à 20 m au-delà de l'extrémité du pont.

Le dernier train de marchandises à traverser complètement le pont Prince-de-Galles est celui du chemin de fer Ottawa Central pendant la construction de la ligne du TLR de l'O-Train en 2001. Le transport ferroviaire des marchandises assuré par les Chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG) a cessé entièrement sur le pont nord lorsque l'usine Domtar de Hull a fermé ses portes en 2007; les CFQG garaient depuis 1997 les trains sur la dernière travée du pont, pour avoir accès à la ligne secondaire menant à l'usine, dans le cadre d'un accord avec le CP. En 2005, la Ville d'Ottawa a racheté au CP, le pont Prince-de-Galles pour aménager une traverse projetée de transport en commun, et en 2010, la société de transport de l'Outaouais (STO) a racheté aux Chemins de fer Québec-Gatineau le couloir ferroviaire au nord du pont Prince-de-Galles dans le cadre du projet *Rapibus*.

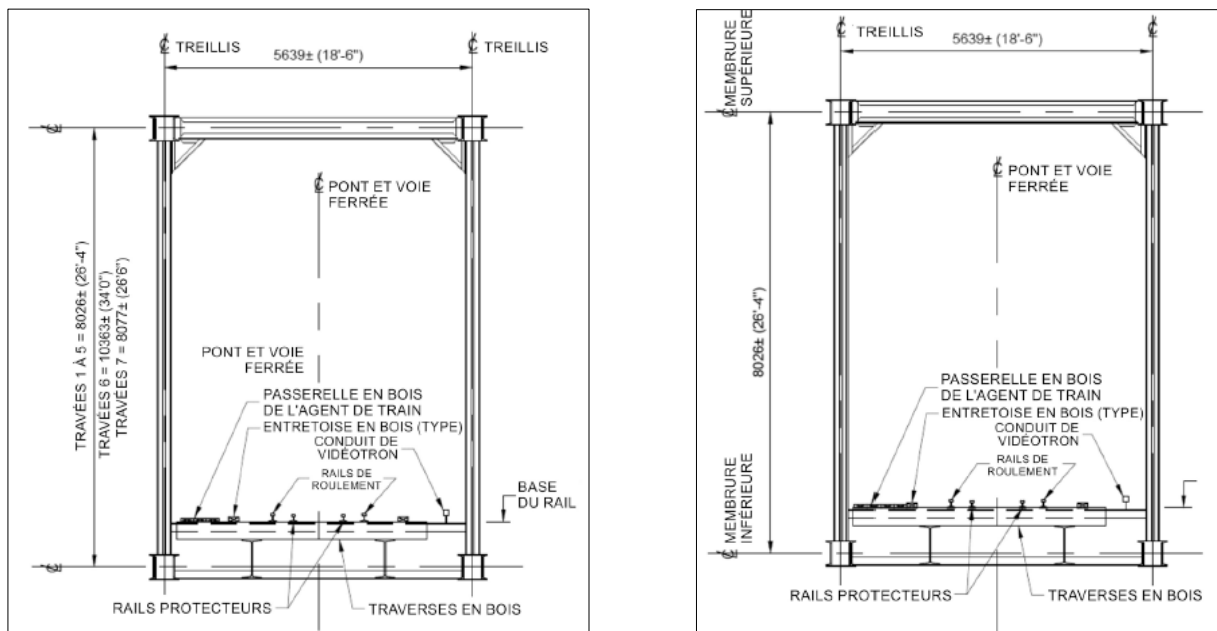
Le pont Prince-de-Galles a subi, depuis qu'il a été construit à l'origine, de nombreux travaux de réfection, qui ont essentiellement consisté à réparer la sous-structure, à remplacer le tablier et à repeindre la superstructure :

- 1910, 1917 et vers 1931 : les sections immergées des piliers 3 et 4 (pont nord), les piliers 1, 2 et 6 (pont nord) et les piliers 1 à 4 (pont sud) ont été respectivement détonnés dans des caissons de bois remplis de béton.

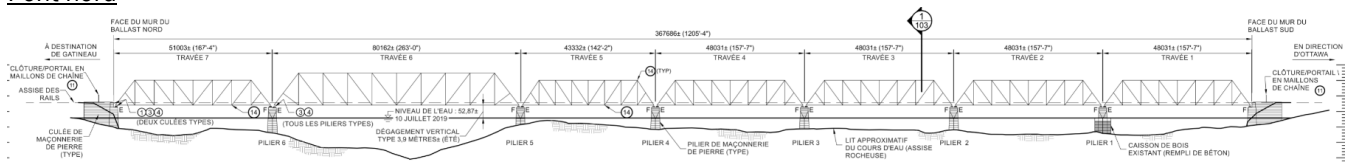
- 1926 : les poutres en treillis à broches et à œillets d'origine ont été remplacées par les travées de l'armature prolongée en acier existantes pour pouvoir supporter des charges transportées plus lourdes.
- 1934-1935 et 1940 : l'enrochement a été installé autour du socle des piliers pour assurer la protection contre les affouillements.
- 1959 : l'assise d'un pilier a été réparée, la culée sud a été injectée de béton sous pression, et toutes les poutres chevêtres des piliers ont été gunitées (pont nord); tous les piliers et toutes les culées ont été injectés de béton sous pression, et toutes les poutres chevêtres des piliers ont été gunitées (pont sud).
- 1960-1961 et 1962 : le tablier de bois a été remplacé sur le pont sud et sur le pont nord, respectivement.
- 1961 : tous les piliers et la culée nord ont été injectées de béton sous pression (pont nord).
- 1963-1964 : tous les piliers et toutes les culées ont été rejointoyés, et le nez du pilier 6 (pont nord) a été armé.
- 1967 : toutes les travées en acier des deux ponts ont été repeintes.
- 1977 : tous les joints ouverts ont été bouchés et tous les piliers ont été injectés de béton sous pression.
- 1996 : les poutres chevêtres des piliers en béton armé et les surfaces d'appui des culées (pont nord) ont été reconstruites.

La figure 14 représente la vue en coupe et la vue en élévation du pont nord et du pont sud.

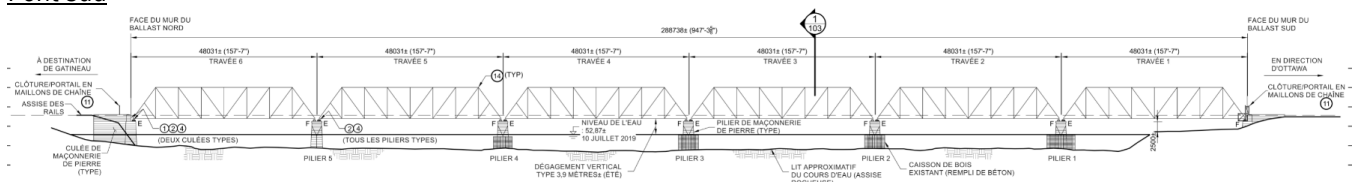
Figure 14 : Vue en coupe et vue en élévation du pont nord et du pont sud



Pont nord



Pont sud



Source : Document modifié d'après le document de Parsons (2020).

4.0 RECENSEMENT ET ÉVALUATION DES SOLUTIONS DE RECHANGE

La phase 2 de l'EE municipale de portée générale oblige le promoteur à :

- recenser l'ensemble des solutions de rechange afin de résoudre les problèmes exprimés et de respecter les objectifs déclarés de l'étude;
- évaluer les solutions de rechange pour cerner la ou les solutions recommandées.

Les solutions de rechange 2 et 3 (définies ci-après) sont généralement extraites du Rapport sur la conception fonctionnelle des améliorations du *pont Prince-de-Galles nord* et du *pont Prince-de-Galles sud* (MMM, 2014); la solution de rechange 1 est la condition de base qui permet de comparer les impacts potentiels.

Voici les solutions de rechange qui ont été évaluées :

- solution de rechange 1 : ne rien faire;
- solution de rechange 2 : ajouter un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier existant du pont Prince-de-Galles;
- solution de rechange 3 : élargir le pont Prince-de-Galles existant pour aménager un nouveau sentier polyvalent.

Réparations cycliques à apporter à la structure

Il faut prévoir, en 2021 et 2022, les réparations cycliques de la sous-structure des ponts, que l'on mènera de front avec la mise en œuvre de la solution privilégiée. Il est important de noter que l'aménagement du sentier polyvalent n'est pas tributaire de la fin des travaux de réparation de la sous-structure et que ces travaux d'aménagement se dérouleraient sans égard à la solution sélectionnée. Les travaux proposés de réparation de la sous-structure consistent à :

- réparer les culées de maçonnerie de pierre à découvert (au-dessus et en dessous de la ligne d'eau) et les piliers (au-dessus de la ligne d'eau), notamment en rejointoyant toute la maçonnerie, en remplaçant les pierres détériorées et en injectant de pierres les fissures;
- installer un dispositif de protection autour de tous les piliers immergés, notamment en enlevant les caissons de bois remplis de béton existants du pilier 1 (pont nord) et des piliers 1 à 4 (pont sud);
- installer un dispositif de protection en roche sur les culées sud et nord.

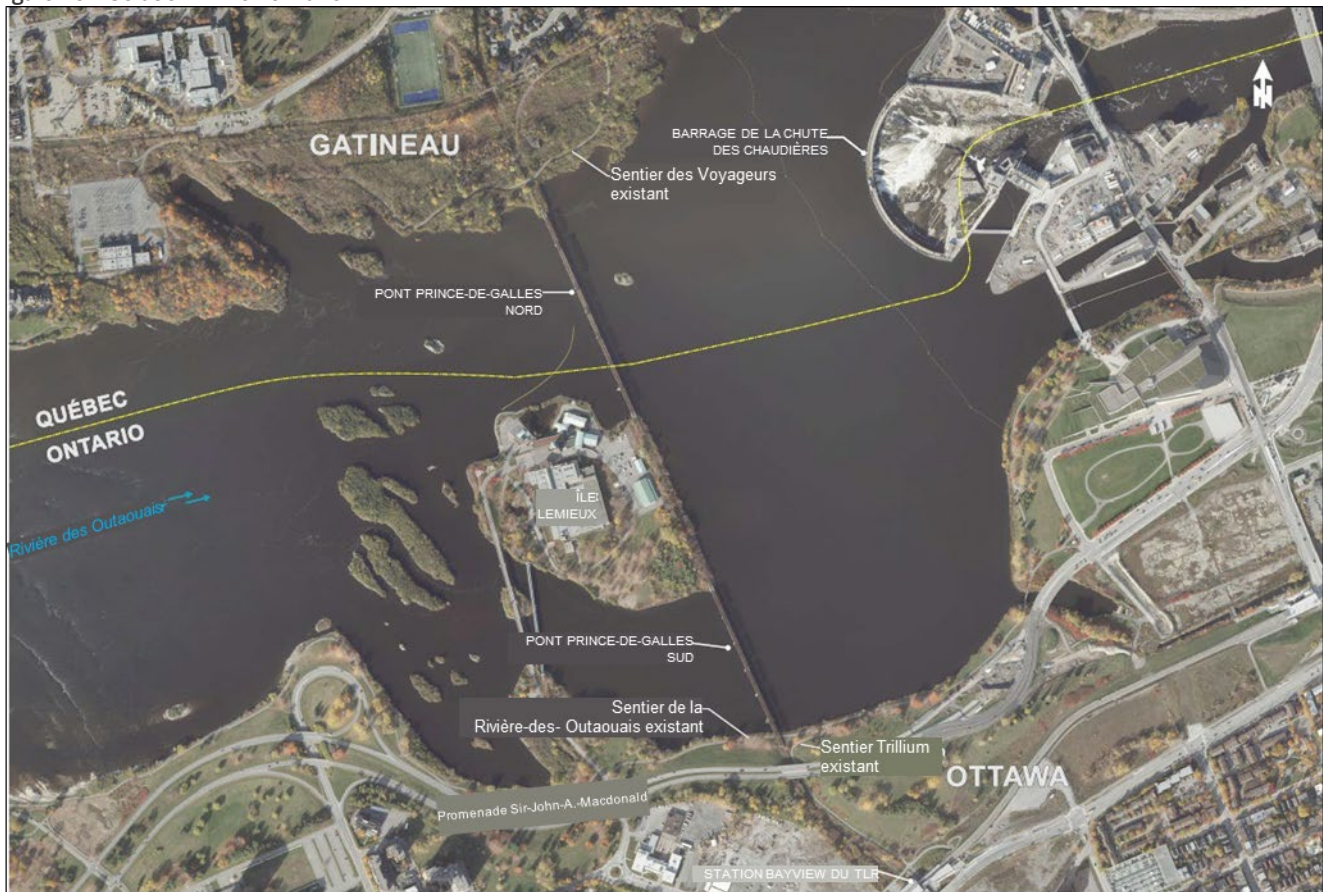
4.1 SOLUTIONS DE RECHANGE

Dans la phase 2 de l'Évaluation environnementale municipale de portée générale, il faut se pencher sur des solutions de planification viables et raisonnables pour corriger les problèmes et profiter des occasions d'aménagement. Dans la section suivante, nous décrivons les solutions de rechange évaluées.

Solution de rechange 1 : ne rien faire

Cette solution de rechange suppose que l'on n'aménagerait pas de sentier polyvalent et qu'il n'y aurait aucune liaison entre Ottawa et Gatineau. On assurerait au besoin l'entretien permanent du pont Prince-de-Galles. On préserverait la possibilité d'exploiter éventuellement le chemin de fer (**figure 15**).

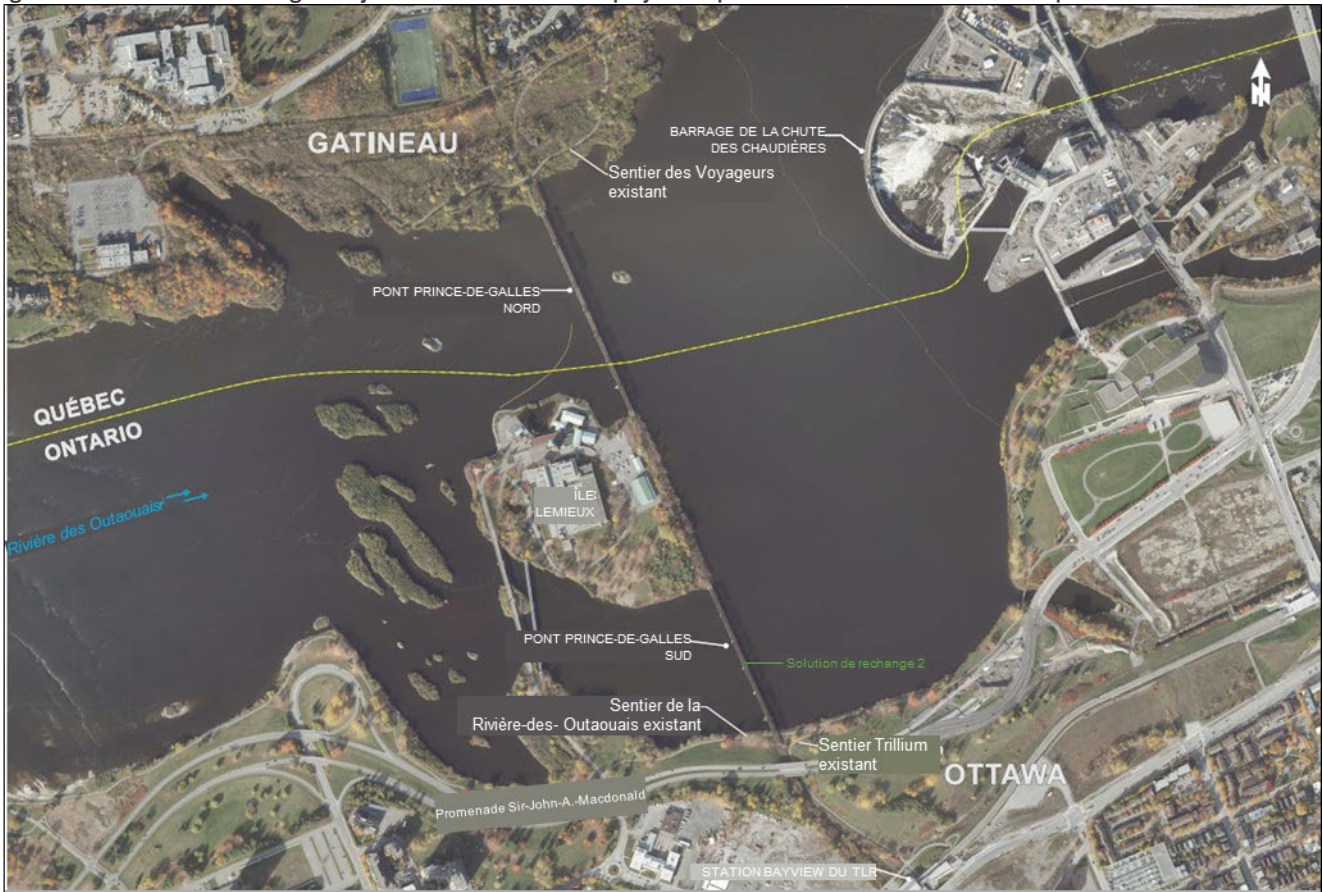
Figure 15 : Solution 1 : ne rien faire



Solution de rechange 2 : aménager un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier existant du pont Prince-de-Galles

Cette solution de rechange suppose que l'on installerait un nouveau tablier surélevé pour le sentier polyvalent, sur le pont ferroviaire à tablier ajouré existant. On conserverait la structure existante de la voie ferrée, que l'on couvrirait pour protéger la vocation ferroviaire projetée potentielle du pont. On construirait directement, sur les traverses de bois existantes, selon une largeur d'environ 5,0 mètres, un nouveau tablier de bois pour le sentier polyvalent. Les parties terrestres du sentier (dans les approches et sur l'île Lemieux) feraient 3,0 mètres de largeur. Dans l'approche sud, on construirait un nouveau sentier asphalté assurant la liaison entre le sentier Trillium de la Ville d'Ottawa et le tablier du pont. Sur l'île Lemieux, on aménagerait un sentier asphalté le long de la lisière ouest de la voie ferrée existante, ce qui obligerait à modifier l'assise des rails, à enlever la végétation, à niveler le sol et à installer un remblai. Dans l'approche nord, on construirait une surface asphaltée directement sur l'assise surmontant les rails, qui serait étayée par des blocs de retenue en bordure. La couverture du tablier du pont existant et des rails de l'approche nord se veut une mesure provisoire, ce qui permettra de redonner relativement facilement à l'infrastructure une vocation ferroviaire, le cas échéant, pour les opérations ferroviaires projetées (figure 16). On assurerait au besoin l'entretien permanent de la structure existante. Cette solution de rechange suppose que si le sentier reste ouvert toute l'année, il n'y aurait pas d'activité d'entretien durant l'hiver.

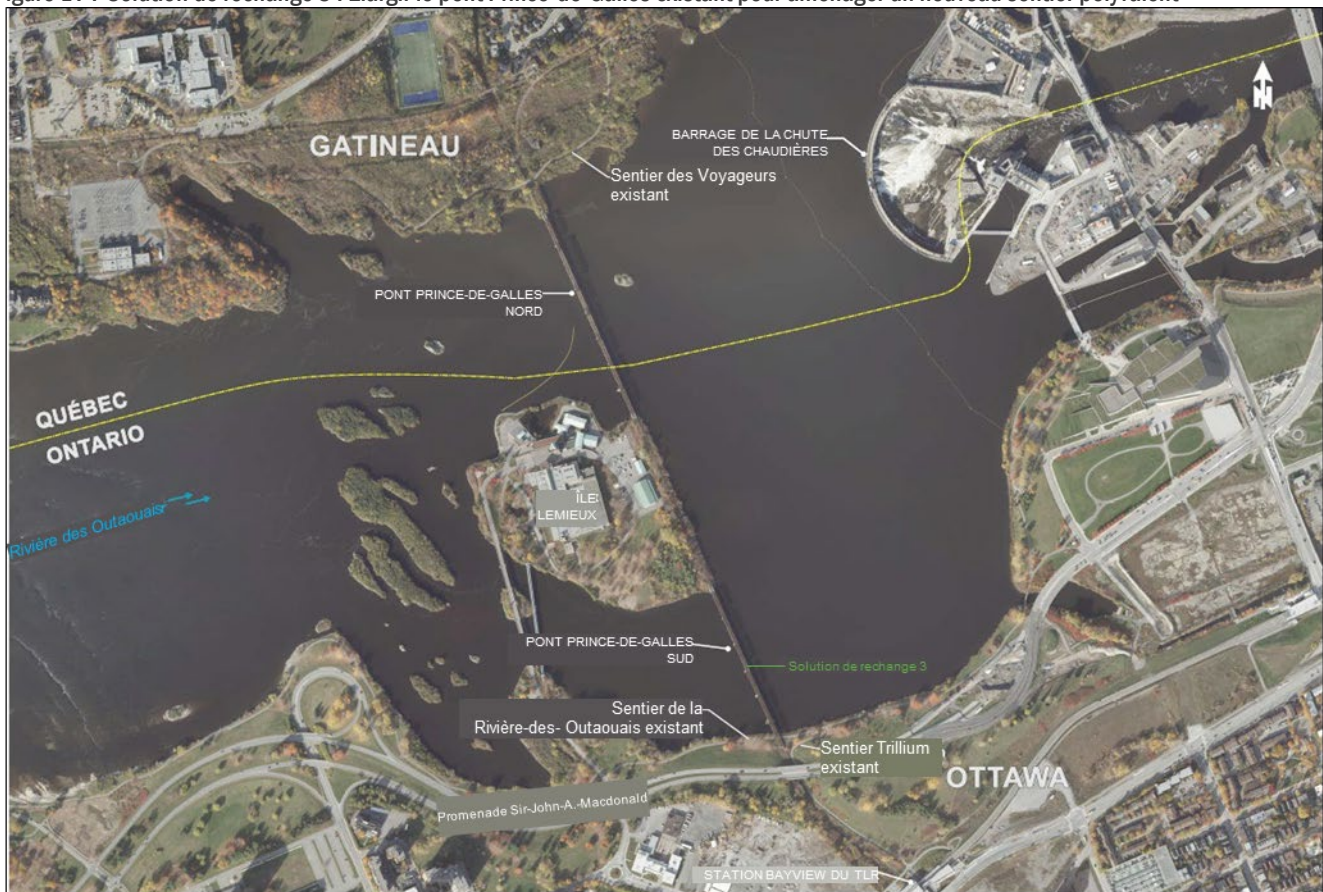
Figure 16 : Solution de rechange 2 : ajouter un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier existant du pont Prince-de-Galles



Solution de rechange 3 : Élargir le pont Prince-de-Galles existant pour aménager un nouveau sentier polyvalent

Cette solution de rechange suppose que l'on aménagerait un nouveau sentier polyvalent en porte-à-faux sur le tablier en acier du côté est ou ouest du pont existant; ce tablier ferait 3,0 mètres de largeur. Le sentier en porte-à-faux garderait dans sa forme existante la structure de la voie ferrée de l'ensemble du pont (**figure 17**). Aux extrémités du pont, cette solution de rechange oblige à construire de nouvelles culées et de nouveaux murs de soutènement en béton, qui seraient installés non loin des culées existantes. Sur l'île Lemieux et dans l'approche nord, les structures de soutènement seraient nécessaires pour permettre d'aménager le sentier en raison des pentes abruptes existantes. Dans l'approche sud, la liaison avec le sentier polyvalent pourrait être assurée avec le sentier Trillium existant ou avec le sentier de la Rivière-des-Outaouais. On assurerait au besoin l'entretien de la structure. Cette solution de rechange suppose que le pont serait entièrement accessible toute l'année.

Figure 17 : Solution de rechange 3 : Élargir le pont Prince-de-Galles existant pour aménager un nouveau sentier polyvalent



4.2 ÉVALUATION DES SOLUTIONS DE RECHANGE

Nous avons mis au point les critères d'évaluation et évalué les solutions de rechange en faisant appel au savoir-faire dans l'aménagement, au jugement professionnel et aux arguments réfléchis élaborés par les experts de l'équipe chargée de l'étude. L'évaluation des solutions de rechange comportait les étapes essentielles suivantes :

1. sélection des critères et des indicateurs de l'évaluation;
2. évaluation des impacts et classement de chaque solution de rechange par rapport aux critères;
3. classement des solutions de rechange;
4. sélection de la solution préliminaire privilégiée.

4.2.1 CRITÈRES D'ÉVALUATION

Nous avons évalué les solutions de rechange en tenant compte des facteurs sociaux et culturels, biophysiques, techniques et financiers d'après les critères énumérés dans le tableau 4. Ce tableau comprend les critères et les indicateurs qui ont servi à évaluer les impacts et à prédire les effets.

Tableau 4 : Critères d'évaluation

CATÉGORIES	CRITÈRES	INDICATEURS
Facteurs socloculturels	Politique sur l'aménagement	Cohésion avec la politique sur l'aménagement et avec les objectifs
	Patrimoine culturel et archéologie	Minorer l'impact sur le patrimoine culturel et sur les ressources archéologiques.
	Esthétique	Préserver l'aspect visuel.
	Connectivité piétonnable et cyclable	Améliorer et assurer la connectivité avec les réseaux piétonnables et cyclables
	Connectivité avec le réseau du TLR	Promouvoir la fréquentation du TLR
	Impacts liés à la construction	Minorer les impacts liés à la construction, dont le bruit, la pollution atmosphérique et les vibrations.
	Impacts liés à l'entretien	Minorer les impacts liés à l'entretien du SP, notamment la fréquence des travaux d'entretien nécessaires et la fermeture du sentier
Facteurs biophysiques	Impacts liés à la construction et à l'entretien sur les ressources aquatiques et sur les espèces en péril aquatiques potentielles	Minorer les impacts sur les ressources aquatiques et sur les espèces en péril pendant les travaux d'entretien et de construction
	Enlèvement de la végétation	Minorer l'enlèvement de la végétation
	Maîtrise des effets du changement climatique	Minorer l'impact du projet sur les changements climatiques Encourager le basculement modal dans les modes de transport actifs
	Adaptation aux changements climatiques	Être en mesure de réaliser le projet pour l'adapter aux changements climatiques
	Contamination	Minorer les perturbations dans les zones potentiellement préoccupantes du point de vue environnemental
Facteurs techniques	Constructibilité	Durée des travaux de construction Facilité et complexité des travaux de construction
	Durée utile	Nombre d'années prévues de service avant les travaux de réfection Entretien permanent pendant toute la durée utile de la structure
	Mise en œuvre du projet	Facilité de la mise en œuvre du projet (approbations réglementaires)
	Exploitation projetée du pont comme voie ferrée	Assurer l'exploitation projetée du pont comme voie ferrée
	Sécurité des piétons et des cyclistes	Assurer une liaison sécuritaire pour les piétons et les cyclistes
Facteurs économiques et financiers	Dépenses en immobilisations (estimation du type B)	Coût total du projet
	Coûts d'exploitation et d'entretien	Coûts liés à l'exploitation et à l'entretien du sentier polyvalent
	Impératifs fonciers	Minorer les impératifs fonciers

4.2.2 ÉVALUATION ET CLASSEMENT DES SOLUTIONS DE RECHANGE

Nous avons classé chaque solution de rechange sur un barème établi d'après un ordre croissant de préférence. Dans ce classement, nous avons tenu compte de l'ordre de préférence des différentes solutions de rechange et de l'importance de l'impact d'après le jugement professionnel ou les résultats quantitatifs de l'analyse. La synthèse des résultats de l'évaluation des solutions de rechange est reproduite dans le **tableau 5**.


















Tableau 5 : Évaluation des solutions de rechange

CRITÈRES (Valeur)		Solution de rechange 1 : ne rien faire	Solution de rechange 2 : aménager un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier du pont	Solution de rechange 3 : élargir le pont Prince-de-Galles existant
QUESTIONS SOCIALES ET CULTURELLES	Politique sur l'aménagement	Cette solution de rechange ne cadre pas avec la politique sur l'aménagement. Si elle permet de préserver le pont pour lui redonner une vocation ferroviaire, elle ne prévoit aucune liaison avec un sentier.	Cette solution est conforme à la politique sur l'aménagement et aux objectifs de l'aménagement. La vocation ferroviaire du pont sera préservée, et dans l'intervalle, on améliorera le transport actif sur le tablier du pont.	Cette solution est à peu près conforme à la politique sur l'aménagement et aux objectifs de l'aménagement. La vocation ferroviaire du pont sera protégée, et on aménagerait une liaison avec un sentier.
		○	●	◐
	Patrimoine culturel et archéologie	Aucun impact sur le patrimoine culturel ou l'archéologie	Conformément à la conclusion de l'évaluation de l'impact sur le patrimoine, le projet aura un impact positif sur la valeur de patrimoine culturel du pont. On ne prévoit aucun impact sur les ressources archéologiques, puisque la construction du sentier serait limitée au couloir ferroviaire et aux secteurs dans lesquels il y a déjà eu des bouleversements.	L'élargissement de la structure existante pourrait avoir un impact sur le patrimoine culturel et, éventuellement, sur l'archéologie, puisque le pont serait modifié pour permettre d'aménager un nouveau sentier en élargissant la structure, en installant de nouvelles culées et en posant des barrières pour les piétons et les cyclistes.
		●	●	○
	Esthétique	Aucun impact sur l'esthétique	Le pont serait modifié pour permettre d'aménager un nouveau tablier; toutefois, l'aspect visuel du pont existant serait préservé.	Impacts potentiels sur l'aspect visuel du pont existant, puisque l'aménagement du sentier aurait pour effet d'élargir la structure, d'installer de nouvelles culées et de modifier les composants structurels existants.
		●	●	○

CRITÈRES (Valeur)		Solution de rechange 1 : ne rien faire	Solution de rechange 2 : aménager un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier du pont	Solution de rechange 3 : élargir le pont Prince-de-Galles existant
	Connectivité piétonnable et cyclable	Cette solution ne prévoit pas l'aménagement d'un nouveau sentier polyvalent. Elle ne prévoit pas non plus la connectivité piétonnable et cyclable entre Ottawa et Gatineau et ne répond pas aux besoins et aux objectifs du projet.	Une nouvelle liaison piétonnable et cyclable sera aménagée entre Ottawa et Gatineau.	Une nouvelle liaison piétonnable et cyclable sera aménagée entre Ottawa et Gatineau.
		○	●	●
	Connectivité avec le réseau du TLR	Aucune liaison prévue	Liaison directe avec la station Bayview du TLR	Liaison directe avec la station Bayview du TLR
		○	●	●
	Impacts liés à la construction	Aucun impact lié à la construction, puisqu'aucun sentier n'est aménagé	Impacts minimes liés à la construction. Le sentier polyvalent serait aménagé dans le tracé du pont existant. Il faudrait reniveler le sol et élargir le remblai sur l'île Lemieux et dans les approches.	Impacts modérés liés à la construction, puisqu'il faudrait élargir le pont, en ajoutant des culées afin d'aménager un nouveau sentier polyvalent. Il faudrait prévoir d'importantes structures de soutènement.
		●	◐	○
Impacts liés à l'entretien	Aucun impact sur les utilisateurs, puisqu'on n'aménage pas de sentier.	Un tablier de bois augmenterait la fréquence de l'entretien, ce qui pourrait causer des inconvénients aux utilisateurs du sentier.	Un tablier en acier réduirait la fréquence de l'entretien, compte tenu de la durabilité de ce matériau.	
	●	○	◐	

CRITÈRES (Valeur)		Solution de rechange 1 : ne rien faire	Solution de rechange 2 : aménager un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier du pont	Solution de rechange 3 : élargir le pont Prince-de-Galles existant
QUESTIONS BIOPHYSIQUES	Impacts liés à la construction et à l'entretien par rapport aux ressources aquatiques et à l'EP aquatique potentiel.	<p>Aucun impact lié à la construction, puisqu'on n'aménage pas de sentier.</p> <p>Impacts modérés liés à l'entretien par rapport au maintien du pont existant. Les activités immergées (et proches de l'eau) pourraient avoir pour effet de rejeter dans le cours d'eau des substances délétères.</p>	<p>Impacts potentiels très faibles sur l'environnement aquatique. Les travaux de construction associés au sentier polyvalent se dérouleraient au-dessus de l'eau. Le sol serait renivelé non loin de la rivière des Outaouais sur l'île Lemieux et dans les approches et pourrait avoir pour effet de déverser des sédiments dans le cours d'eau.</p> <p>Impacts modérés liés à l'entretien par rapport au maintien du pont existant. Les activités immergées (et proches de l'eau) pourraient avoir pour effet de rejeter dans le cours d'eau des substances délétères.</p>	<p>Impacts potentiels très importants sur l'environnement aquatique. Les travaux de construction associés au sentier polyvalent nécessiteraient certains travaux immergés (et proches de l'eau) notamment la construction de culée, l'installation d'un remblai, le renivellement et les structures de soutènement sur l'île Lemieux et dans l'approche nord, ce qui pourrait avoir pour effet de rejeter des sédiments dans le cours d'eau.</p> <p>Impacts modérés liés à l'entretien par rapport au maintien du pont existant. Les activités immergées (et proches de l'eau) pourraient avoir pour effet de rejeter dans le cours d'eau des substances délétères.</p>
		●	◐	○
	Enlèvement de la végétation	Aucun impact lié à la végétation	Il faut enlever la végétation sur l'île Lemieux et dans les approches.	Il faut enlever la végétation sur l'île Lemieux et dans les approches.
		●	○	○
	Maîtrise des effets des changements climatiques	Cette solution ne permet pas de promouvoir les modes de transport actifs (déplacements à pied et à vélo), et ne vient pas modifier la part des réseaux de transport dans les émissions de gaz à effet de serre.	Cette solution encourage l'utilisation des modes de transport actifs (déplacements à pied et à vélo), ce qui a un impact positif (réduction) sur la part des réseaux de transport dans les émissions de gaz à effet de serre. La réutilisation du pont existant est la solution qui réclame le moins de matériaux et de temps dans les travaux de construction. La quantité de déchets produits est faible et les activités de constructions sont peu nombreuses.	Cette solution encourage l'utilisation des modes de transport actifs, ce qui a un impact positif (réduction) sur la part des réseaux de transport dans les émissions de gaz à effet de serre. La réutilisation de tronçons du pont existant est la solution qui exige le moins de matériaux et de temps dans les travaux de construction. La quantité de déchets produits et le nombre d'activités de construction sont modérés.
		○	●	◐

CRITÈRES (Valeur)		Solution de rechange 1 : rien faire	Solution de rechange 2 : aménager un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier du pont	Solution de rechange 3 : élargir le pont Prince-de-Galles existant
	Adaptation aux changements climatiques	Cette solution ne permet guère de hausser la résilience du pont aux effets des changements climatiques.	Cette solution permet de doter le pont d'une nouvelle résilience aux effets des changements climatiques, dont les épisodes météorologiques extrêmes, en fonction des nouveaux éléments.	Cette solution permet de doter le pont d'une nouvelle résilience aux effets des changements climatiques, dont les épisodes météorologiques extrêmes, en fonction des nouveaux éléments.
		○	●	●
	Contamination	Cette solution ne perturbe pas les zones potentiellement préoccupantes du point de vue environnemental.	Cette solution a un impact sur les zones potentiellement préoccupantes du point de vue environnemental en raison des travaux de déblai et de remblai et des travaux de terrassement sur l'île Lemieux et dans les approches.	Cette solution a un impact plus considérable sur les zones potentiellement préoccupantes du point de vue environnemental en raison des importants travaux de terrassement à mener sur l'île Lemieux et dans les approches.
		●	◐	○
QUESTIONS TECHNIQUES	Constructibilité	Cette solution ne prévoit pas de travaux de construction.	Cette solution prévoit les travaux de construction les plus courts et les moins complexes.	Cette solution prévoit les travaux de construction les plus longs et les plus complexes.
		●	◐	○
	Durée utile	Cette solution ne prévoit pas l'aménagement d'un sentier. La durée utile prévue correspond uniquement à celle de la structure existante.	La durée utile du tablier du sentier polyvalent peut atteindre 20 ans. La durée utile prévue du reste de la structure existante sera égale ou supérieure à 20 ans.	La durée utile du tablier du sentier polyvalent est supérieure à 50 ans. La durée utile prévue du reste de la structure existante sera égale ou supérieure à 50 ans.
		○	◐	●
	Mise en œuvre du projet	Puisqu'il n'y a pas de projet, il n'y a pas d'approbation réglementaire à se faire délivrer. Approbations réglementaires obligatoires pour les travaux d'entretien	Solution la moins complexe pour la mise en œuvre du projet Approbations réglementaires obligatoires pour les travaux d'entretien	Solution la plus complexe pour la mise en œuvre du projet Approbations réglementaires obligatoires pour les travaux d'entretien
		●	◐	○
	Exploitation projetée du pont comme voie ferrée	Cette solution préserve la vocation ferroviaire du pont.	Cette solution préserve la vocation ferroviaire du pont.	Cette solution préserve la vocation ferroviaire du pont.
		●	●	●

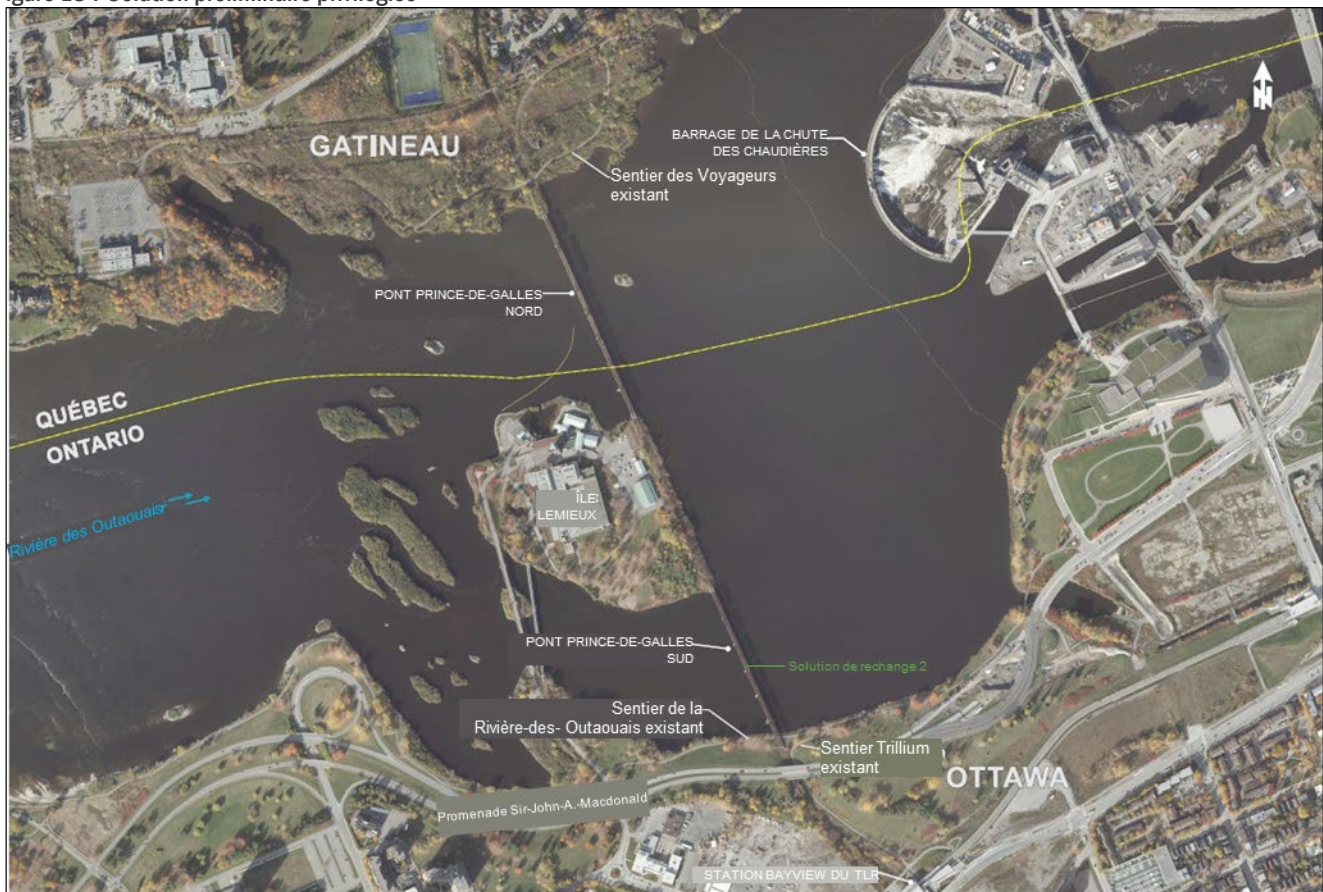
CRITÈRES (Valeur)		Solution de rechange 1 : rien faire	Solution de rechange 2 : aménagement d'un nouveau sentier polyvalent provisoire sur le tablier du pont	Solution de rechange 3 : élargir le pont Prince-de-Galles existant
	Sécurité des piétons et des cyclistes	Cette solution ne prévoit pas de passage piétonnable et cyclable. 	Cette solution prévoit un passage sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. 	Cette solution prévoit un passage sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. 
	Dépenses en immobilisations	Il n'y a pas de dépenses en immobilisations à engager. Cette solution ne prévoit pas l'aménagement d'un sentier polyvalent. 	Cette solution est la moins chère du point de vue des dépenses en immobilisations. 	Cette solution est la plus chère du point de vue des dépenses en immobilisations. 
QUESTIONS FINANCIÈRES	Frais d'exploitation et d'entretien	Cette solution ne prévoit pas de frais d'exploitation et d'entretien ou prévoit des frais minimes relativement au sentier polyvalent. 	Cette solution est la plus chère en frais d'exploitation et d'entretien liés au sentier polyvalent. 	Cette solution est la moins chère en frais d'exploitation et d'entretien liés au sentier polyvalent. 
	Impératifs fonciers	Cette solution ne prévoit pas d'impératifs fonciers supplémentaires. 	Cette solution ne prévoit pas d'impératifs fonciers supplémentaires. 	Servitudes et impératifs fonciers (CCN) 
Classement global				
 Solution la moins bien classée dans l'ordre des préférences  Solution la mieux classée dans l'ordre des préférences				

4.2.3 SOLUTION PRÉLIMINAIRE PRIVILÉGIÉE

D'après l'évaluation ci-dessus, la solution de rechange 2, représentée dans la figure 18, est la solution préliminaire privilégiée, puisqu'elle :

- répond aux besoins et aux objectifs de l'étude, en assurant une liaison provisoire entre Ottawa et Gatineau conformément aux plans municipaux et fédéraux;
- a un impact positif sur le basculement modal dans les modes de transport actifs;
- permet le mieux de préserver les composants patrimoniaux et l'aspect visuel du pont;
- assure une liaison directe avec les stations du train léger sur rail;
- est la moins complexe à réaliser, prévoit la durée la plus courte dans les travaux de construction et a le moins d'impact lié à la construction;
- permet d'enlever le tablier du pont pour pouvoir redonner éventuellement au pont sa vocation ferroviaire;
- est la moins chère du point de vue des dépenses en immobilisations.

Figure 18 : Solution préliminaire privilégiée



5.0 CONSULTATION

Nous avons mené une consultation auprès des intervenants internes et externes, dont le personnel de la Ville d'Ottawa, les organismes de réglementation et le grand public. Cette section comprend la synthèse de la consultation qui a été menée (annexe B).

5.1 PREMIÈRES NATIONS

Nous avons adressé aux groupes des Premières Nations, dans un courriel et par la poste le 10 février 2021, une invitation à participer à la consultation et un avis de consultation publique en ligne. L'Unité de la consultation et de l'accommodement des Services aux Autochtones Canada a retourné une lettre à l'expéditeur; nous avons tenté de faire un deuxième suivi. Le lecteur trouvera ci-après la liste des groupes des Premières Nations contactés. Nous n'avons reçu aucune réponse au moment d'écrire ces lignes.

- Unité de la consultation et de l'accommodement des Services aux Autochtones Canada
- Services aux Autochtones Canada
- Ministère des Relations avec les Autochtones et de la Réconciliation
- Algonquins de l'Ontario
- Première Nation algonquine de Pikwàkanagàn
- Conseil des Métis d'Ottawa
- Première Nation Kitigan Zibi Anishinabeg
- Siège social de la Nation Métisse de l'Ontario

5.2 ORGANISMES

À l'heure actuelle, nous menons une consultation et assurons la coordination avec les organismes internes (Ville d'Ottawa) et externes. Le lecteur trouvera ci-après les noms des organismes externes contactés, ainsi que la synthèse des échanges qui se sont déroulés par correspondance.

Ville de Gatineau et Société de transport de l'Outaouais (STO) – Nous avons tenu en janvier 2021 la réunion de lancement du projet, pour discuter des exigences relatives à l'accès au site sur le sentier des Voyageurs, ainsi que des impératifs de l'accès au site et de la construction du chantier dans le couloir ferroviaire de la STO. La Ville de Gatineau a demandé que l'on établisse et qu'on lui soumette, pour examen et approbation, un plan de régulation de la circulation et une étude préalable et postérieure aux inspections dans l'éventualité où il faudrait avoir accès à son sentier. La Ville a fait savoir que tous les travaux devraient se dérouler conformément aux règlements municipaux sur le bruit existants et que les travaux d'aménagement du sentier doivent être concertés avec les autres travaux municipaux dans le secteur. La STO a confirmé que les travaux d'aménagement du sentier polyvalent proposés et les impératifs de l'accès n'auront guère d'impact sur le couloir ferroviaire existant, même si ce couloir doit rester fonctionnel pour le transport ferroviaire.

Hydro-Québec - Notification dans une demande d'accès au terrain déposée en février 2021. Nous sommes en contact avec cet organisme.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) - Notification dans le cadre de la présentation du certificat d'autorisation en janvier 2021. Nous n'avons pas reçu de commentaires.

Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) – Notification dans le cadre de la présentation du certificat d'autorisation en janvier 2021. Nous avons reçu des commentaires sur les activités d'entretien projetées, dont les créneaux de réalisation des ouvrages immergés, les périmètres des provinces, ainsi que les zones dans lesquelles il y aura des impacts. Nous avons déposé des réponses et des renseignements supplémentaires pour étude.

Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs (MECP) – Notification dans le cadre de l'examen environnemental préliminaire déposé en décembre 2020, en invitant le MECP à commenter le projet proposé. Nous avons reçu, en février 2021, une réponse qui comprend la synthèse des commentaires de ce ministère et d'autres questions se rapportant aux ouvrages immergés, aux créneaux de travail, à l'enlèvement de la végétation et aux espèces

en péril. Nous avons déposé des réponses et des renseignements supplémentaires pour étude. Le MECP n'a pas d'autres commentaires.

Ministère des Richesses naturelles et des Forêts (MRNF) - Notification déposée dans le cadre de la présentation des demandes relatives à la Loi sur les terres publiques en décembre 2020 et en mars 2021. Nous avons fourni d'autres précisions sur les ouvrages proposés. Le MRNF a demandé de revoir le projet par l'entremise du MEPNP et du MPO; cet examen se déroule à l'heure actuelle.

Transports Canada (TC) - Notification dans le cadre de la présentation de la demande d'approbation au Programme de protection de la navigation. TC a fait des commentaires et a demandé de confirmer les ouvrages temporaires qui pourraient avoir un impact sur la navigation dans ce cours d'eau. Nous lui avons adressé des réponses. Conformément aux exigences de la Loi, un avis public a été diffusé dans l'Ottawa Citizen et dans Le Droit, pour annoncer au public les travaux projetés. Le délai prévu pour les commentaires a pris fin le 6 mars 2021. Nous n'avons pas reçu de commentaires. TC a donné son autorisation le 17 mars 2021.

Pêches et Océans Canada - Notification dans le cadre de la présentation de la demande de révision déposée en novembre 2020. Le MPO a fait des commentaires et a demandé d'autres précisions se rapportant aux activités d'entretien proposées, dont le calendrier des travaux, les méthodes et les mesures de maîtrise des impacts. Nous lui avons fourni les autres précisions demandées.

Commission de la capitale nationale (CCN) - Notification dans le cadre de la demande d'accès aux terrains déposée en février 2021. La CCN a fait savoir qu'elle s'intéressait toujours à la coordination et à l'intégration de la nouvelle liaison avec le réseau de sentiers, les points de liaison, les panneaux indicateurs et les panneaux d'orientation. Elle a aussi déclaré qu'elle souhaitait faire aménager une piste de ski damée sur le pont. La CCN souhaite avoir l'occasion de travailler avec la Ville dans la communication des impacts du sentier des deux côtés de la rivière.

5.3 CONSULTATION PUBLIQUE EN LIGNE

L'avis de lancement du projet et l'avis d'assemblée publique ont été publiés dans l'Ottawa Citizen et dans Le Droit le 16 janvier 2021 et le 20 février 2021 respectivement, de même que sur le site Web de la Ville d'Ottawa.

Les supports de la consultation publique, dont les maquettes, ont été publiés sur le site Web de la Ville d'Ottawa (<https://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/engagement-du-public/projets/sentier-polyvalent-provisoire-du-pont-prince-wales>), créé expressément pour ce projet. Le public a pu adresser des commentaires par courriel au gestionnaire de projet de la Ville. Tous les commentaires qui nous sont parvenus sont reproduits dans l'annexe B.

Dans la séance d'information publique en ligne, nous avons donné de l'information et invité les citoyens à faire des commentaires sur :

- le déroulement de l'évaluation environnementale;
- la déclaration des difficultés ou des possibilités;
- les conditions existantes;
- les solutions de rechange;
- la solution préliminaire privilégiée;
- les prochaines étapes.

Le délai fixé pour les commentaires du public a pris fin le 8 mars 2021; nous avons reçu 88 commentaires. Ces commentaires sont majoritairement favorables à l'aménagement d'une traverse et à la solution préliminaire privilégiée. Nous avons reçu plusieurs suggestions communes :

- aménager des bancs et des zones panoramiques sur le pont;
- assurer une liaison avec l'île Lemieux;
- assurer l'entretien du pont en hiver pour y aménager une piste de ski de fond;
- assurer le confort, la sécurité et l'accessibilité des cyclistes et des piétons.

6.0 SOLUTION DE RECHANGE PRIVILÉGIÉE

Dans la foulée de l'évaluation des solutions de rechange et de la consultation des organismes et du public, on a retenu la solution de rechange 2, qui constitue la solution privilégiée. Les rendus artistiques de la solution privilégiée sont représentés dans la figure 19 et dans la figure 20.

Figure 19 : Rendu artistique de la solution privilégiée; vue à vol d'oiseau (approche sud)



Figure 20 : Rendu artistique de la solution privilégiée (vue en coupe)



6.1 DÉTAILS DE LA CONCEPTION

Il est important d'analyser les détails de la solution privilégiée pour pouvoir évaluer les impacts éventuels du projet et l'obligation de faire appel à des mesures de maîtrise et de surveillance. Voici les travaux prévus dans le cadre du projet :

- réparer la maçonnerie de pierre sur les murs de retenue du ballast et sur le dessus des murs en aile;
- reconstruire les surfaces d'appui des culées en béton armé et les poutres chevêtres des piliers (sur le pont sud seulement);
- réparer le béton des surfaces d'appui des culées et construire les socles des surfaces d'appui de béton (sur le pont nord seulement);
- hausser toutes les travées en treillis et remplacer toutes les assises des ponts;
- remplacer 40 % des traverses de la voie ferrée qui sont détériorées et les traverses plus longues pour étayer le tablier de bois surélevé;
- construire un nouveau tablier de bois surélevé sur le dessus des traverses de la voie ferrée;
- installer le nouveau poteau d'acier pour le sentier piétonnable et cyclable et le nouveau système funiculaire;
- installer un mur de soutènement segmenté en blocs dans l'approche du côté du Québec de part et d'autre de l'assise des rails pour étayer le sentier asphalté;
- construire les nouveaux tronçons du sentier polyvalent asphalté assurant le lien entre l'approche sud et le sentier Trillium de la Ville d'Ottawa, reliant les deux structures traversant l'île Lemieux et assurant la liaison entre l'approche nord et le sentier des Voyageurs de la CCN, en transformant le site et en enlevant la végétation par endroits, notamment en élargissant le remblai grâce à l'enrochement sur l'île Lemieux;
- installer le nouvel éclairage du sentier sur le pont et dans les approches;
- enlever les clôtures et les portails de sécurité à mailles de chaîne existants;
- enlever la canalisation existante de Videotron et le câble à fibres optiques sur le pont et couronner cette canalisation aux extrémités du mur en aile;
- enlever les supports en acier des câbles de télécommunication abandonnés sur le pont et la ligne des poteaux de bois dans les approches et sur l'île Lemieux.

6.1.1 DÉROULEMENT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET REMISAGE DES MATÉRIAUX

Les points de déroulement des travaux de construction, de remisage des matériaux et d'accès des travaux proposés sont représentés dans la figure 21 ci-après. On prévoit d'aménager ces points sur le domaine de la Ville d'Ottawa. Il faudra avoir accès à de nombreuses propriétés, dont celles d'Hydro-Québec, de la STO et de la CCN.

Figure 21 : Zone proposée pour le déroulement des travaux de construction et points d'accès



6.1.2 COÛTS

L'estimation des coûts de construction de la catégorie B pour la solution recommandée s'établit à 10,5 millions de dollars.

6.1.3 CALENDRIER

On devrait établir le calendrier de construction du sentier polyvalent provisoire d'ici à ce que le budget soit établi et à ce que les permis soient délivrés.

6.1.4 ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE PATRIMOINE

On a procédé, dans le cadre de cette évaluation environnementale, à une évaluation des impacts sur le patrimoine (EIP) (Contentworks, 2021b) (annexe A) pour donner suite aux recommandations exprimées dans le Rapport d'évaluation du patrimoine culturel (Contentworks, 2021a). L'EIP a permis d'examiner la solution privilégiée, à la lumière des directives sur la conservation des Ontario Heritage Bridge Guidelines for Provincially Owned Bridges et des Normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada. L'objectif de l'EIP consiste à évaluer les impacts potentiels de la conception et de la construction, sur le pont, d'un sentier polyvalent provisoire sur les valeurs du patrimoine culturel et sur les caractéristiques patrimoniales de ce pont, de même qu'à étudier et recommander des options pour maîtriser les impacts négatifs potentiels.

Les conclusions de l'EIP indiquent que le projet proposé est parfaitement compatible avec la trame historique et l'aspect du pont Prince-de-Galles et qu'il permettra de le protéger. Grâce à ce projet, on assurera la viabilité permanente du pont, en plus de rehausser la qualité du lieu. (Contentworks, 2021b).

6.2 ÉVALUATION DES IMPACTS DE LA SOLUTION PRIVILÉGIÉE

On a procédé à l'analyse des impacts afin de cerner et de maîtriser les effets potentiels, positifs et négatifs, de la réalisation du projet (**tableau 6**). Dans cette section, nous décrivons l'analyse et l'évaluation des impacts cernés dans la mise en œuvre de la solution privilégiée. Les valeurs et les conditions recensées dans le relevé des conditions existantes ont permis d'évaluer les effets de la solution privilégiée sur les environnements sociaux, physiques et biologiques. L'analyse des impacts a consisté à appliquer les mesures suivantes :

- Mesure 1 : Recenser et analyser les activités dans lesquelles le projet (décrit dans la section précédente) pourrait interagir avec les conditions environnementales existantes, en tenant compte des règles de l'art de la gestion.
- Mesure 2 : Recenser les effets environnementaux résiduels, le cas échéant.
- Mesure 3 : Recenser les occasions de mieux maîtriser les effets résiduels, dans la mesure du possible et si l'intervention est pratique, notamment en exerçant une surveillance.
- Mesure 4 : Déterminer l'importance des effets environnementaux résiduels, après avoir appliqué d'autres mesures de maîtrise.

Dans cette évaluation, les effets environnementaux « résiduels » s'entendent des changements causés à l'environnement par le projet, et inversement, par rapport aux conditions existantes et en tenant compte de toutes les mesures de maîtrise intégrées. Les effets environnementaux résiduels potentiels ont été évalués du point de vue de leur importance, en tenant compte des considérations spatiales et temporelles, et ont été catégorisés d'après les définitions suivantes :

- « négligeable » : tout effet qui peut porter l'une des caractéristiques suivantes ou réunir ces caractéristiques :
 - effet quasi nul ou à peine discernable;
 - effet sur une population ou sur un groupe précis d'individus dans une zone localisée ou pendant une courte durée, de sorte que cet effet s'apparente à une légère modification aléatoire; il n'y a toutefois pas d'effet mesurable sur l'ensemble de la population.
- « sans importance » : se dit d'un effet qui peut porter l'une des caractéristiques suivantes ou réunir ces caractéristiques :
 - il n'est pas généralisé;
 - il est temporaire ou de courte durée (et se produit uniquement pendant la phase de la construction);
 - l'effet récurrent dure peu longtemps et se produit pendant ou après la réalisation du projet;
 - effet permanent qui ne transcende pas les lois, les normes ou les lignes directrices ou les objectifs environnementaux ou qui n'y contrevient pas;

- effet produit sur un groupe précis d'individus dans une population ou une collectivité dans une zone localisée sur une courte durée, sans toutefois avoir d'incidence sur les autres niveaux trophiques de l'intégrité de la population ou de la collectivité;
- effet non permanent; quand le stimulus (soit l'activité du projet) n'existe plus, le composant environnemental reprend son intégrité.
- « important » : se dit de tout effet qui peut porter l'une des caractéristiques suivantes ou réunir ces caractéristiques :
 - effet généralisé;
 - transgression permanente des lois, des normes ou des directives ou objectifs environnementaux ou contravention à ces lois, normes ou directives et objectifs;
 - réduction permanente de la diversité des espèces ou de la population d'une espèce, selon une amplitude suffisante pour causer une baisse de l'abondance ou un changement dans la répartition dans une mesure plus importante que ce que la reproduction naturelle ou l'immigration permettrait de reconstituer cette population ou une espèce pour les ramener à leur niveau précédent en l'espace de quelques générations;
 - perte permanente de l'habitat critique ou productif;
 - disparition permanente de ressources archéologiques et patrimoniales communautaires importantes;
 - modification permanente des caractéristiques ou des services communautaires et des habitudes établies dans l'aménagement du territoire, dans la mesure où les modifications sont considérables et ne sont pas souhaitables pour l'ensemble de la collectivité.
- « positif » : se dit des effets qui donnent lieu à l'amélioration des conditions existantes ou projetées.

Lorsque l'on prédit les effets potentiels, on recense les mesures permettant de les maîtriser. Souvent, ces mesures sont suffisantes pour ramener à un statut peu important ou négligeable les effets négatifs potentiels. La maîtrise des effets consiste entre autres à les éviter, à les réduire et à les corriger. Les règles de l'art de la gestion (RAG) des travaux font aussi partie des mesures adoptées pour maîtriser ces effets.

Il faut exercer une surveillance pour vérifier l'exactitude de la prévision des effets. On a recommandé d'exercer cette surveillance afin de savoir en quoi consisteraient effectivement les effets de la réalisation du projet, ce qui pourrait amener à modifier les mesures de maîtrise pour en améliorer l'efficacité. Les mesures de surveillance définies peuvent comprendre l'inspection, le contrôle et la surveillance de la conformité.

Tableau 6 : Effets et maîtrise

VALEUR ENVIRONNEMENTALE	ACTIVITÉ DU PROJET	ANALYSE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS	MESURES DE MAÎTRISE	EFFET RÉSIDUEL POTENTIEL	NIVEAU D'IMPORTANCE UNE FOIS L'EFFET MAÎTRISÉ	RECOMMANDATION POUR LA SURVEILLANCE
Environnement social						
Patrimoine culturel et bâti	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent et aux travaux correspondants sur le pont	Effritement de la valeur patrimoniale en raison de l'aménagement du sentier polyvalent provisoire	La Ville pourrait mettre en évidence l'histoire du pont Prince-de-Galles grâce à des supports d'interprétation liés au pont, dont des panneaux d'interprétation et la plaque signalétique du pont Prince-de-Galles. Avant d'enlever ou de couvrir les éléments du pont, par exemple les supports des canalisations de télécommunications, il faudrait en établir le relevé photographique.	Aucun effet prévu.	Niveau négligeable	Aucune recommandation
Ressources archéologiques	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent et aux travaux correspondants sur le pont	Bouleversement des ressources archéologiques	On ne s'attend pas à ce qu'il y ait des ressources archéologiques du fait de la présence du remblai excessif sur le site et de l'importance escomptée des perturbations du sol. Si on met au jour, par hasard, des ressources archéologiques pendant les travaux de construction, il faudrait protéger le site contre d'autres perturbations jusqu'à ce qu'un archéologue agréé ait procédé à une évaluation.	Aucun effet prévu.	Niveau négligeable	Aucune recommandation prévue

VALEUR ENVIRONNEMENTALE	ACTIVITÉ DU PROJET	ANALYSE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS	MESURES DE MAÎTRISE	EFFET RÉSIDUEL POTENTIEL	NIVEAU D'IMPORTANCE UNE FOIS L'EFFET MAÎTRISÉ	RECOMMANDATION POUR LA SURVEILLANCE
Qualité de l'air	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	La poussière et l'échappement de l'équipement diminueront la qualité de l'air pendant la durée des travaux.	<p>L'entrepreneur doit mettre en œuvre des RAG pour la qualité de l'air et sera responsable de l'application d'une stratégie de maîtrise dont l'objectif sera de respecter les exigences du Règlement 419 de l'Ontario. Il s'agit entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'appliquer, dans les cas justifiés, des produits dépoussiérants; • de nettoyer, conformément aux normes municipales en vigueur, les voies de transport et les rues voisines; • Entreposer le moins possible de matériaux granulaires sur le chantier; • Déposer les piles de matériaux dans les zones abritées, si possible; • Équipement à garder en bon état de marche; s'abstenir de le faire fonctionner inutilement. <p>L'entrepreneur devra préparer le Plan de communication avec le public afin de porter à la connaissance des résidents les travaux de construction planifiés.</p>	La poussière pourrait constituer un motif d'irritation temporaire pour les propriétaires voisins.	Niveau peu important	Selon le Plan de communication avec le public Surveillance des plaintes pendant la construction

VALEUR ENVIRONNEMENTALE	ACTIVITÉ DU PROJET	ANALYSE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS	MESURES DE MAÎTRISE	EFFET RÉSIDUEL POTENTIEL	NIVEAU D'IMPORTANCE UNE FOIS L'EFFET MAÎTRISÉ	RECOMMANDATION POUR LA SURVEILLANCE
Réseau piétonnable et cyclable	Impacts sur les réseaux existants	Les travaux de construction pourraient donner lieu à des détours temporaires pour les piétons et les cyclistes sur les sentiers existants.	L'entrepreneur doit mettre en œuvre le Plan de gestion des travaux et de la circulation pour minorer les effets sur le déroulement de la circulation et pour assurer la sécurité routière de tous les utilisateurs. Il faudrait mettre au point un plan de communication avec le public pour porter à la connaissance des résidents le calendrier des travaux et les changements. Il faudrait clôturer le chantier afin de démarquer la zone des travaux pour des raisons de sécurité.	Inconvénients temporaires pour les usagers des sentiers	Niveau négligeable	Selon le Plan de communication avec le public
Réseau piétonnable et cyclable	Exploitation du sentier polyvalent provisoire	On aménagera une nouvelle liaison interprovinciale provisoire pour les piétons et les cyclistes.	Le Plan de communication avec le public devra comprendre de l'information sur l'utilisation de la nouvelle infrastructure.	Aucun effet prévu.	Niveau positif	Néant
Aménagement du territoire et espace vert	Impacts sur l'espace vert existant pendant les travaux	Le déroulement des travaux et les impératifs d'accès auront pour effet de déplacer temporairement les voies d'accès du public, qui seront aménagées dans les espaces verts aux deux extrémités du pont et sur l'île Lemieux.	Le Plan de communication avec le public doit permettre de faire connaître aux résidents les travaux planifiés, les détours et les voies publiques fermées.	Inconvénients temporaires pour les usagers des sentiers	Niveau peu important	Selon le Plan de communication avec le public
Bruit	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	Les niveaux de bruit produit par les travaux pourraient être disruptifs pour les propriétaires voisins.	On ne s'attend pas à ce que la hausse temporaire des niveaux de bruit causé par les travaux de réfection soit remarquable, puisque la majorité des travaux se dérouleront dans un secteur qui est actuellement hors limite pour le public. Conformément au Plan de communication avec le public, on fera connaître aux résidents les travaux de construction planifiés. L'entrepreneur devra respecter le Règlement municipal (2017-255). Les RAG sur le bruit pourraient consister à :	Hausse temporaire du bruit à cause des travaux	Niveau négligeable	Selon le Plan de communication avec le public Surveiller les plaintes pendant le déroulement des travaux.

VALEUR ENVIRONNEMENTALE	ACTIVITÉ DU PROJET	ANALYSE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS	MESURES DE MAÎTRISE	EFFET RÉSIDUEL POTENTIEL	NIVEAU D'IMPORTANCE UNE FOIS L'EFFET MAÎTRISÉ	RECOMMANDATION POUR LA SURVEILLANCE
			<ul style="list-style-type: none"> • assurer le bon entretien de l'équipement, graisser les pièces mobiles et limiter le fonctionnement à vide inutile; • respecter les directives NPC-115 et NPC-118 du MEPNP; • l'entrepreneur doit mettre au point un processus détaillé de gestion des plaintes sur les bruits des travaux et un plan d'action pour donner suite à ces plaintes dans la mesure où elles sont justifiées. 			
Impératifs fonciers	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	Accès en passant par le domaine public et le domaine privé pour le déroulement des travaux.	Se faire délivrer, par la CCN, la STO et Hydro-Québec, les autorisations nécessaires pour avoir accès au terrain.	Accès autorisé	Niveau négligeable	Selon les conditions des permis d'accès aux terrains
Environnement biophysique						
Végétation	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	Il faut enlever la végétation pour permettre d'aménager le sentier polyvalent et de mener les travaux de construction, en plus d'assurer le remisage des matériaux et l'accès aux lieux.	Compenser la végétation et les arbres abattus conformément aux exigences de la Ville. Revégétaliser le secteur le cas échéant.	Enlèvement de la végétation	Effet négligeable	Néant
Faune	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	Impact sur la faune urbaine en raison des travaux de construction. Enlèvement de l'habitat faunique urbain.	Respecter le protocole du Guide de la protection de la faune pendant les travaux de construction.	Néant	Effet négligeable	Selon le Protocole de la Ville pour le Guide de protection de la faune pendant les travaux de construction et l'Évaluation des espèces en péril de l'annexe A

VALEUR ENVIRONNEMENTALE	ACTIVITÉ DU PROJET	ANALYSE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS	MESURES DE MAÎTRISE	EFFET RÉSIDUEL POTENTIEL	NIVEAU D'IMPORTANCE UNE FOIS L'EFFET MAÎTRISÉ	RECOMMANDATION POUR LA SURVEILLANCE
Oiseaux reproducteurs	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	L'enlèvement de la végétation pourrait avoir un impact sur les oiseaux reproducteurs pendant les travaux.	La végétation serait enlevée avant le 15 avril et le 31 août pour éviter les impacts sur la nidification des oiseaux reproducteurs. Un professionnel compétent devrait faire le tour des nids d'oiseaux pour les enlever hors de cette période. Compensation des arbres et des végétaux enlevés conformément aux exigences de la Ville.	Disparition de l'habitat de nidification	Effet négligeable	Néant
Espèces en péril	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	Impacts potentiels sur les espèces en péril en raison des travaux de construction	Mettre en œuvre les mesures de maîtrise reproduites dans l'Évaluation des espèces en péril de l'annexe A.	Néant	Effet négligeable	C.f. l'Évaluation des espèces en péril de l'annexe A
Habitat aquatique	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	L'augmentation de la sédimentation pendant les travaux pourrait avoir un impact sur l'habitat des poissons. Déversement de substances délétères et qualité de l'eau à cause des déversements et des fuites pendant les travaux.	Mettre en œuvre le Plan de maîtrise de l'érosion et de la sédimentation. Mettre en œuvre le Plan d'intervention en cas de déversement. Mettre en œuvre les mesures de maîtrise conformément à la lettre de notification du MPO.	Réduction localisée et temporaire potentielle de la qualité de l'eau	Effet négligeable	Conformément au Plan de maîtrise de l'érosion et de la sédimentation et du Plan d'intervention en cas d'urgence et de déversement. Mettre en œuvre des mesures de surveillance (au besoin) conformément à la lettre de notification du MPO.
Changements climatiques : épisodes météorologiques extrêmes	Impacts des épisodes météorologiques extrêmes sur la résilience des infrastructures et sur les utilisateurs	Grande variabilité des extrêmes de température. Accroissement de la fréquence de la forte intensité et de la durée des extrêmes météorologiques (soit le temps humide, les périodes de temps sec et les bourrasques)	Mener des travaux d'inspection et poursuivre les activités d'entretien afin de préserver l'intégrité du pont. Aménager des aires de repos. Plan de communication avec le public pour faire connaître aux utilisateurs les épisodes météorologiques extrêmes attendus. Plan d'intervention en cas d'urgence.	Exigences supplémentaires dans l'entretien	Effet négligeable	Selon le programme d'inspection

VALEUR ENVIRONNEMENTALE	ACTIVITÉ DU PROJET	ANALYSE DES EFFETS ENVIRONNEMENTAUX POTENTIELS	MESURES DE MAÎTRISE	EFFET RÉSIDUEL POTENTIEL	NIVEAU D'IMPORTANCE UNE FOIS L'EFFET MAÎTRISÉ	RECOMMANDATION POUR LA SURVEILLANCE
Contamination	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	L'excavation pendant les travaux de construction pourrait perturber la contamination organique et inorganique connue du sol	Il faudrait évaluer la qualité des sols excavés pour savoir si on peut s'en resserrer sur le chantier ou pour déterminer les impératifs de l'élimination et de la réutilisation de ces sols hors du chantier conformément au Règlement 406/19 de l'Ontario. Il faut noter que les précédents essais du remblai peu profond des culées du pont ont permis de relever la présence de contaminants à un seuil supérieur aux critères de réutilisation des sols sur le chantier et hors du chantier. L'excavation de ces matériaux obligera à éliminer les sols de remblai s'ils sont transportés hors du chantier. S'il faut réutiliser sur le chantier les sols qui ne respectent pas les normes applicables (normes du tableau 9 du MEPNP), il se peut qu'on doive procéder à une nouvelle évaluation pour déterminer les risques propres au chantier.	Gestion et enlèvement des matériaux contaminés au besoin.	Niveau peu important	Selon l'Évaluation environnementale de site de phase I
	Impacts liés à l'aménagement du sentier polyvalent	Risque de contamination des sols en raison des accidents pendant le ravitaillement en carburant pour les travaux de construction et à cause des accidents pendant l'exploitation	Plan d'intervention en cas d'urgence et en cas de déversement	Contamination localisée temporaire avant les travaux de nettoyage	Effet négligeable	Rapports sur les déversements conformément au Plan d'intervention en cas d'urgence et en cas de déversement
Zone de protection des prises d'eau	Impacts de la contamination liée à l'aménagement du sentier polyvalent	Potentiel de contamination et impacts associés sur la qualité de l'eau	Plan d'intervention en cas d'urgence et en cas de déversement	Réduction localisée et temporaire potentielle de la qualité de l'eau	Niveau peu important	Rapports sur les déversements conformément au Plan d'intervention en cas d'urgence et en cas de déversement

6.2.1 PLANS DE MAÎTRISE DES IMPACTS

Dans la section suivante, nous donnons un aperçu de chacun des plans de mesures de maîtrise des impacts indiqués dans le tableau 6 et nous attribuons la responsabilité de chacun de ces plans dans le cadre des phases suivantes du projet.

Plan de maîtrise de l'érosion et de la sédimentation

L'objectif de ce plan est de déterminer le degré d'érosion et de sédimentation qui se produirait dans les conditions météorologiques normalement prévues pendant la durée du projet, de même qu'à mettre au point et à appliquer des stratégies de maîtrise pour contrôler les secteurs qui devraient être, selon les prévisions, prédisposés au problème. Il s'agirait entre autres de définir les caractéristiques de la plantation et de l'arrondissement des pentes dans l'appel d'offres, de recenser et de préciser les points d'ensemencement et de tourbage, de cerner les secteurs dans lesquels il faut aménager des talus en gradins ou structures de soutènement dans le cadre de la conception détaillée, et d'adopter des pratiques de surveillance et de maîtrise après les travaux de construction.

Plan d'intervention en cas d'urgence et de déversement

Il faudra préparer le plan d'intervention en cas d'urgence dont l'entrepreneur se servira pour donner parfaitement accès au service d'urgence pendant la durée des travaux, afin de toujours prévoir une méthode d'accès aux aménagements attenants. En outre, le plan d'intervention en cas d'urgence devrait comprendre des dispositions pour fournir les services temporaires aux utilisateurs finaux en cas de panne de service pendant les travaux ou d'une autre interruption des services. L'entrepreneur devra préparer et respecter le Plan d'intervention en cas de déversement. Les déversements ou les rejets de polluants ou de contaminants devront être déclarés immédiatement. Il faudra lancer rapidement les travaux de nettoyage pour assurer la protection de l'environnement.

Protection environnementale

Il appartiendra à l'entrepreneur de s'assurer qu'il n'y aura pas de produits contaminants, de déchets ou d'autres substances qui pourraient nuire à la vie aquatique ou à la qualité de l'eau et qui pourraient se déverser dans les cours d'eau en raison des travaux de construction, directement ou indirectement. À cet égard, il faudra enlever et éliminer immédiatement tous les débris flottants attribuables aux travaux de construction et qui se retrouvent dans les lits et sur les berges du cours d'eau. Il faudra aussi nettoyer toutes les zones dans lesquelles on a déversé des produits, qui ont été contaminés ou dans lesquelles on a rejeté des déchets ou d'autres substances qui pourraient nuire à la vie aquatique ou à la qualité de l'eau.

Il doit être interdit de mener des travaux qui causeront des rejets dans les cours d'eau. Les travaux de construction devront être maîtrisés en permanence de façon à prévenir le déversement de matières délétères dans le cours d'eau. En particulier, il faudra remiser à l'écart des cours d'eau et des berges de ces cours d'eau les matériaux de construction, les matériaux excédentaires, les débris de construction et les conteneurs vides.

Gestion des matériaux contaminés

Il se peut que les sols et la nappe phréatique soient contaminés dans le secteur des travaux projetés, surtout à cause du remblai de mauvaise qualité, selon les documents établis, dans la zone du pont et dans les environs. C'est pourquoi il est recommandé d'évaluer la qualité des sols dans le cadre des zones à excaver pour savoir si on peut s'en resserrer sur le chantier et pour établir les cas dans lesquels il faut les éliminer et s'en resserrer hors du chantier conformément au Règlement 406/19 de l'Ontario. Il convient de signaler que les contrôles antérieurs du remblai peu profond dans la zone des culées du pont ont permis de constater la présence de matières contaminées qui ne respectent pas les critères de réutilisation sur le chantier et hors du chantier. Il faudra éliminer le remblai après avoir excavé ces matériaux si on les emporte hors du chantier. Si on doit se resserrer sur le chantier des sols qui ne respectent pas les normes applicables du chantier (norme du MEPNP du tableau 9), il se peut qu'on doive procéder à une nouvelle évaluation pour déterminer les risques propres au chantier ou les exigences relatives à leur gestion.

Plan de communication avec le public

S'il faut prévoir un plan de communication avec le public, c'est parce qu'il est nécessaire de tenir le public au courant de l'avancement des travaux et du résultat final des activités de construction. Il faut faire connaître au préalable, aux entreprises, aux institutions, aux résidents et aux autres intervenants, dont les fournisseurs de véhicules de services d'urgence, les fermetures de route programmées et les autres bouleversements dans le cadre des services normaux pour leur permettre de planifier leurs activités avec un maximum d'interruption. Le Plan de communication avec le public respecte la norme établie par la Ville, dont les modalités de communication de l'information au public, l'information à diffuser et l'étape du projet à laquelle il faut publier l'information.

6.2.2 PERMIS ET APPROBATIONS

Conformément au processus de la conception détaillée, il faut se faire délivrer les permis et les approbations ci-après :

- l'autorisation du ministère des Richesses naturelles et des Forêts en vertu de la Loi sur les terres publiques;
- la certification d'autorisation du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques;
- l'autorisation de Transports Canada en vertu de la Loi sur les eaux navigables canadiennes;
- la lettre d'avis du ministère des Pêches et des Océans;
- le permis d'accès aux terrains de la Commission de la capitale nationale;
- à la fin de la conception détaillée, la Ville délivrera le consentement municipal pour lancer les travaux de construction.

6.3 MODIFICATION DE LA SOLUTION RECOMMANDÉE

Il faut faire la distinction entre les changements mineurs et les changements majeurs. Un changement mineur dans la conception obligerait à apporter une modification à cette évaluation environnementale; un changement mineur n'obligerait pas à modifier cette évaluation. Dans un cas comme dans l'autre, c'est à la Ville d'Ottawa qu'il appartient, à titre de promoteur, de veiller à répondre à toutes les inquiétudes éventuelles du public et des organismes visés.

Les changements mineurs de conception peuvent s'entendre de ceux qui ne modifient pas considérablement les impacts nets prévus se rapportant au projet. Il s'agit entre autres de toutes les modifications à apporter à la conception en raison de l'examen municipal de la conception (soit les changements apportés à la largeur des voies ou les mises à jour des règles de l'art et des directives). Ces changements, qui seraient traités pendant la phase de la conception détaillée, continueraient de relever de la compétence de la Ville d'Ottawa, qui devrait s'assurer de résoudre tous les problèmes pertinents.

En raison de circonstances imprévues, il se peut qu'on ne puisse pas mettre en œuvre le projet selon les modalités exposées dans ce rapport. Par conséquent, la Ville d'Ottawa examinera toutes les modifications importantes du projet ou tous les changements des paramètres environnementaux du projet après le dépôt de cette évaluation environnementale, et il faudra préparer, le cas échéant, une annexe de l'évaluation environnementale.

7.0 RÉALISATION DU PROJET DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE PORTÉE GÉNÉRALE

Le présent rapport d'examen environnemental préalable a été préparé conformément au processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale pour les projets de l'annexe B. Il décrit dans ses grandes lignes de processus que mènent la Ville d'Ottawa et l'équipe chargée de l'étude pour confirmer la solution privilégiée dans l'aménagement d'un sentier polyvalent provisoire traversant le pont Prince-de-Galles.

Ce processus a consisté à communiquer avec le public visé, les intervenants (dont les Premières Nations) et les organismes de délivrance des permis et à les consulter pour s'assurer qu'ils sont au courant du projet et pour répondre à toutes leurs préoccupations éventuelles. Ce processus a aussi consisté à mener l'évaluation détaillée de toutes les solutions vraisemblables et viables qui permettent d'établir la solution recommandée et privilégiée. Nous avons procédé

à l'analyse des impacts de la solution privilégiée : si le projet peut avoir éventuellement des effets sur l'environnement social et biophysique pendant les travaux, ces effets peuvent être maîtrisés selon les caractéristiques conceptuelles prescrites, ainsi que les saines pratiques de la gestion environnementale, dans les cas où elles sont réalisables et envisageables. En prévoyant des mesures de maîtrise des impacts, il ne devrait pas y avoir d'effets environnementaux nocifs considérables après avoir maîtrisé les impacts. Il s'agit de la conclusion des procédures de planification décrites dans le processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale.

7.1 Procédure du dépôt de l'évaluation environnementale de portée générale

Conformément à la procédure prévue pour les projets de la catégorie B, le rapport de l'examen environnemental préalable sera versé au dossier public, pendant le délai d'examen prescrit de trente (30) jours, au cours duquel les parties intéressées seront invitées à prendre connaissance du contenu de ce rapport. Le Public peut demander au ministre de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs de rendre un arrêté de conformité à la partie II pour procéder à une évaluation du projet à un niveau supérieur s'il s'inquiète des impacts nocifs potentiels sur les droits ancestraux et issus des traités et protégés par la constitution.

Demandes d'arrêté de conformité à la partie II

Ces demandes doivent être déposées lorsque le promoteur a publié l'Avis d'achèvement de l'évaluation environnementale de portée générale du projet. Ces demandes doivent être déposées dans le délai prévu pour l'examen ou pour les commentaires dans l'Avis d'achèvement.

Le ministre vous recommande de suivre le processus décrit ci-après pour déposer ces demandes :

- participer aux activités de consultation prévues pour le public dans le cadre du processus de l'évaluation environnementale de portée générale;
- prendre part à des discussions avec le promoteur pour tâcher d'apporter des solutions à vos motifs d'inquiétude.

Il ne faut pas soumettre de demande uniquement pour retarder, immobiliser ou gêner la planification et la mise en œuvre de travaux qui se déroulent dans le cadre du processus de l'évaluation environnementale de portée générale. Le ministre peut tenir compte des efforts consacrés par le demandeur directement auprès du promoteur pour apporter des solutions à des motifs d'inquiétude quand il s'agit de décider s'il faut demander un arrêté.

Jeff Yurek, ministre
Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs
777, rue Bay, 5^e étage
Toronto (Ontario) M7A 2J3
minister.mecp@ontario.ca

et

Directeur, Direction de l'évaluation environnementale
Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs
135, avenue St. Clair Ouest, rez-de-chaussée
Toronto (Ontario) M4V 1P5
ClassEAnotices@ontario.ca

Vous devez aussi adresser un exemplaire de votre demande, par la poste ou par courriel, à la Ville d'Ottawa. Veuillez consulter le site Web du ministère (<https://www.ontario.ca/fr/page/evaluations-environnementales-de-portee-generale-les-arretes-prevus-la-partie-ii>) pour de plus amples renseignements sur les demandes d'arrêtés en vertu de l'article 16 de la Loi sur les évaluations environnementales

7.2 AVIS D'ACHÈVEMENT

Conformément au processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale en date d'octobre 2000, modifié en 2007, 2011 et 2015, un avis d'achèvement a été publié dans l'Ottawa Citizen et dans Le Droit le 6 avril 2021, de même que sur le site Web de la Ville d'Ottawa.

Cet avis faisait état de l'achèvement du projet, de la solution de rechange privilégiée, du délai d'examen de trente (30) jours et d'instructions détaillées sur la marche à suivre pour déposer une demande d'arrêté de conformité à la partie II. Un exemplaire numérisé du rapport a été versé au dossier public le 6 avril 2021, pour que le grand public puisse en prendre connaissance. On peut consulter ce rapport en cliquant sur le lien ottawa.ca/princeofwalesbridge. Il faut soumettre les commentaires et les motifs d'inquiétude au plus tard le 6 mai 2021. Tous ceux et celles qui ont toujours des motifs d'inquiétude à propos des impacts nocifs potentiels sur les droits ancestraux et issus des traités et protégés par la constitution peuvent, dans le délai d'examen de trente (30) jours, déposer une demande d'arrêté en vertu de la partie II auprès du ministre de l'Environnement, de la Protection de la nature et des Parcs si la Ville ne peut pas répondre aux motifs d'inquiétude exprimés. Les détails sur la marche à suivre sont reproduits dans la section 7.1 de ce rapport et dans l'Avis d'achèvement de l'annexe B.

Les travaux menés dans la préparation et le dépôt de ce rapport sont le fruit de la réalisation du processus de l'évaluation environnementale de portée générale. Si elle ne reçoit pas de demande dans le délai obligatoire de trente (30) jours prévu pour l'examen du rapport, la Ville a l'intention de finaliser la conception détaillée et de réaliser le projet en 2021.

8.0 OUVRAGES CONSULTÉS

Algonquins de l'Ontario (2013), carte interactive, AOO Agreement in Principle, document extrait du site <http://www.tanakiwin.com/imap.html> et consulté le 30 octobre 2019.

Ville de Gatineau (2018), Plan directeur du réseau cyclable de la ville de Gatineau, document extrait du site <https://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?p=accueil>.

Ville d'Ottawa (2021), GeoOttawa, cartographie de base, document extrait du site https://maps.ottawa.ca/geoottawa/index_fr.html?config=config_fr.json&locale=fr.

Ville d'Ottawa (2003), Plan officiel, version consolidée.

Ville d'Ottawa (2013a), Plan sur le cyclisme d'Ottawa (PCO, 2013).

Ville d'Ottawa (2013b), Plan directeur des transports.

Contentworks (2021a), Rapport d'évaluation du patrimoine, pont Prince-de-Galles, Ottawa (Ontario).

Contentworks (2021b), Évaluation des répercussions sur le patrimoine, pont Prince-de-Galles, Ottawa (Ontario).

Golder (2021a), Étude administrative géotechnique, sentier polyvalent provisoire proposé sur le pont Prince-de-Galles, région de la capitale nationale.

Golder (2021b), Évaluation environnementale de site de la phase 1, pont Prince-de-Galles, région de la capitale nationale.

Municipal Engineers Association (2000), Évaluation environnementale municipale de portée générale, version modifiée.

Ministère des Affaires municipales et du Logement (2020), Déclaration de principes provinciale.

Région de protection des sources de Mississippi-Rideau (2021), cartographie en ligne, document extrait du site <http://www.mrsourcewater.ca/PublicMappingTool.html>.

Commission de la capitale nationale (2020), Plan stratégique du Sentier de la capitale, document extrait du site <https://ccn-ncc.gc.ca/nos-plans/plan-strategique-du-sentier-de-la-capitale#doc1>.

Commission de la capitale nationale (2017), Plan de la capitale du Canada 2017-2067, document extrait du site <https://ccn-ncc.gc.ca/nos-plans>.

Parsons (2019), Climate Change and EA Approach.

Parsons (2020a), Travaux de réparation de la sous-structure du pont Prince-de-Galles, dessin d'aménagement général.

Parsons (2020b), Travaux de réparation de la sous-structure du pont Prince-de-Galles et sentiers polyvalents provisoires, espèces en péril, caractérisation des sites écologiques et autoévaluation des pêches, document mis à jour en mars 2021.

Ville de Gatineau (2021), Carte interactive (Atlas de Gatineau), document extrait du site https://www.gatineau.ca/portail/default.aspx?c=fr-CA&p=publications_cartes_statistiques_donnees_ouvertes/cartes/carte_interactive_atlas_gatineau.