

HATCH

SYSTRA
INTERNATIONAL
BRIDGE
TECHNOLOGIES

 **Kiewit**



Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Cataraqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

Rapport de projet

**Ville de Kingston - Troisième pont
traversant la rivière Cataraqui
Analyse d'impact environnemental de
Parcs Canada**

Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

H357883-83-240-0001, Rev. E



Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Catarauqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

Renseignements contextuels

La ville de Kingston - Projet du troisième pont de la rivière Catarauqui (ci-après nommé « le troisième pont » ou « le projet » implique la construction d'un nouveau pont enjambant la rivière Catarauqui, qui fait partie de l'historique canal Rideau. En cet endroit, la rivière Catarauqui fait partie du canal Rideau, site du patrimoine mondial de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), lieu historique national du Canada, rivière du patrimoine canadien et voie navigable réglementée par le gouvernement fédéral.

Le projet consiste en deux voies de circulation automobile qui s'étendent par-dessus la rivière Catarauqui et se poursuivent sur le boulevard John Counter sur la rive ouest et le chemin Gore sur la rive est; un élargissement des voies d'accès pour relier le pont à la terre ferme, pour permettre le transport actif et offrir des voies de virage appropriées reliant la rue Montréal à l'autoroute 15. Environ 800 mètres d'améliorations de la chaussée, de l'intersection et du rivage constitueront la composante routière du projet.

Suite à une phase d'appel d'offres et d'évaluation approfondie, la Ville a choisi un modèle d'exécution de projet intégré (EPI). Ce modèle s'apparente au modèle conception-construction à l'exception que tous les partenaires travaillent dans les limites du budget défini de 180 millions de dollars et partagent les risques et les avantages afin de construire le meilleur pont possible. L'équipe d'EPI élabore les objectifs communs et accepte les responsabilités en tant que partenaires égaux.

En septembre 2018, la ville de Kingston a invité Peter Kiewit Sons ULC (Kiewit), Hatch Engineering Ltd. (Hatch) et SYSTRA International Bridge Technologies (SYSTRA) à faire partie de l'équipe d'EPI. L'équipe d'EPI a également le soutien des experts de l'industrie, Brownlie Ernst and Marks (BEaM), Vertechs Designs, Moon-Matz, Tulloch and Bergmann. L'équipe de projet a élaboré le rapport complet de l'évaluation détaillée de l'impact (EDI), qui a été présenté le 1^{er} septembre 2019 pour observations du public.

De septembre à décembre 2018, l'équipe d'EPI a également effectué une préparation préliminaire du site et mené des enquêtes environnementales et géotechniques supplémentaires afin de faciliter les travaux avec Parcs Canada.

L'équipe de projet, a comme priorité essentielle la prise en compte de l'environnement, son paysage naturel et culturel entourant le pont. Le présent résumé a pour but d'offrir aux résidents une vue d'ensemble des travaux entourant l'EDI, des considérations techniques et environnementales lors de la conception et de la construction du pont, et



Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Catarqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

de la façon dont l'équipe du projet entend atténuer les effets potentiellement négatifs de la construction ou de l'exploitation du projet.

L'Agence Parcs Canada a été désignée comme l'organisme responsable dans l'analyse d'impact sur l'environnement du gouvernement fédéral et sa directive a été utilisée pour orienter ce processus. Par conséquent, une analyse d'impact détaillée est requise pour le projet. Transport Canada et Pêches et Océans Canada examineront et approuveront conjointement l'EDI, tandis qu'Environnement et Changement climatique Canada fournira des avis d'experts.

Description du projet. Qu'avons-nous l'intention de construire?

La troisième traversée de 1,2 km enjambant la rivière Catarqui implique la construction d'un pont à deux voies se prolongeant d'environ 750 mètres de part et d'autre à l'est et à l'ouest. Le pont comporte des liens communs accroissant le transport actif tels que :

- Un sentier polyvalent pour piétons et vélos comportant des aires de repos;
- Des trottoirs et des pistes cyclables aux abords de la route;
- Et des accès vers les sentiers riverains de chaque côté de la rivière Catarqui, offrant aux résidents et aux visiteurs de Kingston davantage d'occasions de pratiquer la marche et le cyclisme.

Le projet comprend deux voies de 3,2 m et des accotements de 2 m pour la circulation automobile qui s'étendent sur la rivière Catarqui et se poursuivent sur le boulevard John Counter sur la rive ouest et le chemin Gore sur la rive est; un élargissement des voies d'accès pour relier le pont à la terre ferme, pour permettre le transport actif et offrir des voies de virage appropriées reliant la rue Montréal à l'autoroute 15. Environ 800 mètres d'améliorations de la chaussée, de l'intersection et du rivage constitueront la composante routière du projet. Ces derniers incluent :

- Environ 350 m de chaussée, de la culée du pont sur la rive ouest à l'intersection du boulevard John Counter et de la rue Montréal.
- Environ 400 m de chaussée, de la culée du pont sur la rive est à l'intersection du chemin Gore et de l'autoroute 15.

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Cataraqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

- Un sentier polyvalent de 4 m aménagé le long du côté sud du tablier du pont pour les zones de transport actif, de surveillance et d'interprétation. Ce sentier traversera le tablier du pont et se terminera aux intersections du boulevard John Counter et de la rue Montréal à l'ouest du chemin Gore et de la route 15 est.
- Pour la sécurité publique, des barrières sépareront la circulation automobile du sentier polyvalent.
- Les points d'observation publics sur les tracés est et ouest du pont.

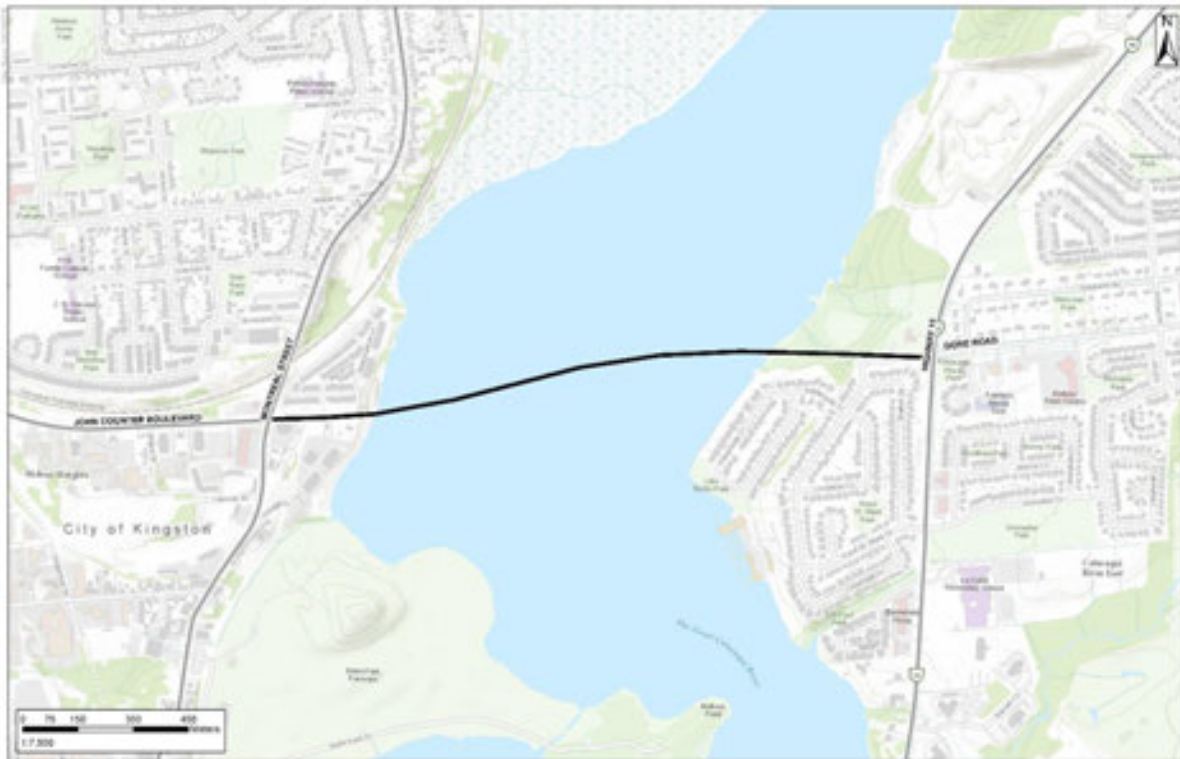


Figure 1 : Vue du périmètre du projet

Historique. Comment en sommes-nous arrivés là?

Le concept de troisième traversée a une histoire datant de 50 ans, dont les discussions et les études préliminaires sur la construction d'un nouveau pont sur la rivière Cataraqui entre l'autoroute 401 et le pont-jetée LaSalle remontent au début des années 1960. Une étude en transports réalisée par la Ville en 1980 recommandait une nouvelle

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Catarauqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

traversée sur la rivière qui rejoindrait l'avenue Elliott et le chemin Gore. En conséquence, la traversée proposée a été intégrée aux plans officiels de la ville de Kingston et du canton de Pittsburgh.

L'*étude des transports de Kingston*, achevée en 1992, s'est penchée sur la nécessité et le tracé proposé d'un nouveau pont traversant la rivière Catarauqui et elle a été considérée à titre de voie de transport et d'étude de conception fonctionnelle. L'étude a reconfirmé la nécessité d'accroître la capacité de transport sur la rivière Catarauqui, ainsi que la solution privilégiée. En janvier 2009, la Ville a lancé le processus d'évaluation environnementale (ÉE) municipale pour la troisième traversée, conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario. L'ÉE municipale a été divisée en deux étapes :

1. **L'étape 1 de l'étude s'est consacrée à la nécessité et au bien-fondé** d'accroître la capacité de transport sur la rivière Catarauqui, ainsi que la solution privilégiée et l'endroit. Ces travaux ont reconfirmé la nécessité et le bien-fondé du projet et ont continué de démontrer l'emplacement idéal d'un nouveau pont reliant le boulevard John Counter au chemin Gore.
2. **L'étape 2 de l'étude s'est concentrée sur la conception** du nouveau pont, y compris les approches et les améliorations apportées aux terrains riverains. L'étape 2 s'est également penchée sur les divers effets environnementaux et sur les mesures recommandées pour éliminer ou atténuer les effets potentiellement négatifs.

Le rapport d'*étude environnementale* préparé dans le cadre du processus d'ÉE de portée générale a été approuvé en 2013 par la province de l'Ontario. À la suite de l'approbation de L'ÉE provinciale, la Ville a élaboré le *plan d'action de la troisième traversée* en février 2015 afin de fournir une orientation sur les prochaines étapes du projet, notamment :

- **La phase 1** : L'achèvement de la mise à jour du règlement sur les redevances d'aménagement et du plan directeur des transports de Kingston de 2015.
- **La phase 2** : L'achèvement de la phase de conception préliminaire du projet.
- **La phase 3** : L'achèvement du plan d'affaires avec une analyse coûts-avantages et une analyse d'impact économique du projet; des sources de financement du projet; et un modèle d'exécution de projet privilégié.

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Catarqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

- **La phase 4** : La préparation de la conception finale du projet et l'obtention des permis et autorisations nécessaires avant la construction.

Relation avec le gouvernement fédéral

Le lit de la rivière à l'intérieur et autour de l'emplacement du projet appartient au gouvernement fédéral et est géré par Parcs Canada. Ils doivent déterminer si le projet est susceptible d'entraîner des effets négatifs importants sur l'environnement. La « Directive sur l'évaluation d'impact » de Parcs Canada décrit les obligations législatives et politiques ainsi que les responsabilités en matière d'évaluation des impacts des projets soumis au sein de lieux patrimoniaux protégés de Parcs Canada, y compris le canal Rideau. Le processus d'évaluation de l'impact sur l'environnement de Parcs Canada examine en quoi le projet peut mener à des effets indésirables sur :

- Les ressources naturelles, y compris les espèces en péril, l'air, les eaux de surface et souterraines, les sols, les caractéristiques de l'habitat, de même que les plantes et les animaux trouvés à proximité du projet ou autrement potentiellement affectés par le projet.
- Les ressources culturelles, y compris les effets négatifs potentiels sur la valeur patrimoniale et les éléments caractéristiques des ressources culturelles connues, et les risques pour les zones à fort potentiel de limitation des ressources culturelles pour lesquelles aucun inventaire n'a encore été réalisé.
- Les caractéristiques environnementales importantes répondant aux besoins des visiteurs (les effets prévisibles du projet sur les activités ou l'agrément, et l'accès des visiteurs à un lieu par rapport à des objectifs définis pour le lieu patrimonial protégé).
- La santé et les conditions socio-économiques des peuples autochtones et des communautés non autochtones.
- L'utilisation présente des terres et des ressources par les peuples autochtones à des fins traditionnelles.

La description des composants environnementaux du projet repose sur une recherche historique approfondie, un engagement envers les communautés autochtones, les citoyens et divers organismes de réglementation, ainsi que sur les travaux menés sur le terrain par des experts en la matière avant et pendant l'évaluation environnementale provinciale, les phases de conception préliminaire et la validation du projet.

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Cataracti -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

La construction du pont. Comment le construisons-nous?

En ce qui a trait à la méthodologie de construction, l'évaluation environnementale (EE) provinciale a examiné trois options importantes afin de fournir un accès de construction au pont :

- Le dragage d'un canal pour faciliter l'accès des barges de construction dans l'eau
- La construction d'un talus de terre temporaire; et
- La construction d'un pont de travail temporaire (communément appelé tréteau).

Bien que le dragage d'un canal ait été retenu comme option privilégiée lors du processus d'évaluation environnementale provinciale, en raison de la nature envahissante des travaux et du coût élevé d'une telle méthode de construction l'équipe de projet a envisagé et conçu d'autres options afin de mieux protéger la riche diversité de la faune et de la végétation du canal Rideau et une quatrième option s'est ajoutée pour analyse dans l'EDI.

La solution de pont-jetée - option privilégiée à la construction

L'approche de construction hybride (appelée solution de pont-jetée (SPJ)) analysée au cours de l'EDI s'est avérée représenter la solution la plus viable pour construire le pont en tenant compte de l'environnement naturel, de la faune qui peuple la région et en offrant la meilleure possibilité d'éliminer ou de réduire les effets indésirables potentiels.

La SPJ comporte une combinaison de chaussées temporaires et un pont temporaire (tréteau) pour accéder aux piliers et à la superstructure. Un ponton de transbordement ou un pot à hayon serviront au transport de l'équipement et du matériel sur le chenal navigable.

La solution pont-jetée et tréteau répondait à un grand nombre de défis que présentait le projet de par la profondeur du socle rocheux et les eaux peu profondes, tout en réduisant la durée des travaux effectués dans l'eau. La solution pont-jetée et tréteau réduira également les effets indésirables sur le Canal. Les mesures d'atténuation de la solution pont-jetée et tréteau prévoient d'inclure :

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Catarqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

- le pont-jetée utilisera des roches de carrière tamisées provenant de sources locales qui pourront être réutilisées pour le remblai d'approche est, après leur retrait de la rivière.
- Un rideau de turbidité sera installé et entretenu pendant la construction et l'enlèvement du pont-jetée afin de tenir les poissons à l'écart de la zone de construction et de maintenir des niveaux de turbidité inférieurs aux limites acceptables.
- Au moment du retrait des matériaux du pont-jetée, un creux de 100 mm ou une dépression sous le niveau existant du lit de la rivière sera créé pour permettre le dépôt des sédiments et accélérer le rétablissement des divers types de végétation aquatique.
- Des tréteaux seront utilisés dans les zones adjacentes au chenal de navigation où les niveaux d'eau sont plus profonds et la profondeur du substrat rocheux moins profonde, afin de fournir un accès fiable aux travaux de construction tout en maintenant l'accès public au chenal de navigation (par le canal de navigation).



Figure 2. Vue de la troisième traversée du chenal de navigation proposée (au nord)

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Catararqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact



Figure 3. Exemple de méthode de construction (A25 - Québec)

Considérations environnementales et mesures d'atténuation proposées

Protéger la faune et son habitat constitue un élément clé de la conservation de la biodiversité à Kingston et l'équipe de projet se consacre à la protection de l'écosystème dans la zone du projet. Les experts ont mené et continueront de mener des études sur les plantes et la faune autour de la zone du projet de la troisième traversée.

Afin d'établir les effets indésirables potentiels sur les espèces en péril et leur habitat; la zone d'étude a fait l'objet de nombreuses recherches. L'EDI complète fournit une liste des espèces en péril potentiellement présentes dans la zone d'étude. Le texte qui suit résume les considérations environnementales et les mesures d'atténuation proposées pour éliminer ou réduire les effets potentiellement négatifs sur l'environnement, y compris sur les espèces en péril.

Les tortues mouchetées, serpentines, géographiques, peintes et autres

Afin de protéger les tortues susceptibles d'emprunter la zone du projet contre les effets néfastes, des activités de construction dans l'eau ont été prévues en dehors de créneaux horaires sensibles tels que d'octobre à mars lorsque l'hivernage a lieu

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Catarqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

et de la fin mai au début juillet pendant la nidification. L'équipe d'EPI collabore actuellement avec les autorités de réglementation pour faire en sorte que les critères de conception, les méthodes de construction et les mesures d'atténuation appropriées soient convenus de manière à protéger ces espèces sensibles.

Des clôtures anti-tortues ont été installées dès le début de juin le long de la portion terrestre de l'empreinte de construction proposée, afin d'empêcher les tortues de nidifier dans les zones qui seront perturbées. D'autres clôtures anti-tortues seront installées à l'avance, le long du pont-jetée, pour la saison de nidification 2020. Le personnel sur place effectuera des contrôles visuels quotidiens pour veiller à ce que la clôture soit efficace et que les tortues soient à l'abri des préjudices des activités de construction et des équipements sur les rives et sur le pont-jetée. L'équipe de projet disposera également d'un plan pour déplacer les tortues au besoin.

Un rideau d'exclusion et de confinement aquatique (RECA) sera installé pour empêcher les tortues d'hiverner dans la zone du pont-jetée proposée. Le rideau de confinement est une barrière souple et imperméable destinée à contenir les sédiments dans l'eau. Ces rideaux sont généralement lestés au bas pour veiller à ce que les sédiments ne passent pas sous le rideau et sont soutenus à leur sommet par un système de flottaison. Une clôture à tortues a été spécialement conçue pour se fixer au rideau de turbidité afin d'empêcher les tortues de pénétrer dans les zones de construction. Ce RECA sera installé autour de la totalité du site du projet avec des extrémités reliées à cinq écopassages de chaussée-jetée s'ouvrant de sorte à orienter la faune aquatique et les poissons vers les ouvertures ou la principale ouverture du pont-jetée et offrant un lien d'amont en aval.

L'équipe de projet continue d'être à l'écoute et d'en apprendre de la part des groupes communautaires et des résidents sur l'importance de ce travail.

Chauves-souris

En tenant compte du potentiel d'effets néfastes sur les chauves-souris dû au déboisement, quatre abris à chauves-souris ont été installés sur la rive est du côté nord du pré sur la propriété de la bibliothèque de Pittsburgh. L'installation de 18 autres abris à chauve-souris est prévue afin de compenser l'enlèvement des arbres perchoirs au sein de l'approche est. L'emplacement de ces abris sera déterminé dans le cadre de la planification paysagère du pont. Une partie des abris à chauves-souris supplémentaires peuvent être installés en d'autres endroits de Kingston lorsque l'espace sur le site ne permet pas de les accueillir.

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Catarqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

Au total, il est prévu d'installer 22 abris à chauves-souris standard et de maternité pour compenser les effets potentiels sur les chauves-souris de la suppression de 2,2 ha d'arbres; un ratio de 10 abris à chauves-souris par hectare de déboisement d'espaces forestiers.

Les oiseaux migrateurs

La saison active de nombreux oiseaux migrateurs a lieu du 15 avril au 15 août. En conséquence, dans le cadre du projet, les travaux susceptibles de perturber ces espèces ou leur habitat auront lieu dans des zones de végétation, à moins qu'un biologiste ne cherche des nids actifs dans ces zones avant le début des travaux. Si des nids actifs sont repérés, les zones en question seront protégées par une zone tampon et laissées intactes jusqu'à ce que le nid ne soit plus actif. Les recherches de nids auront lieu dans les 24 heures précédant les travaux.

La végétation

L'enlèvement d'une partie de la végétation sera nécessaire au cours de la construction du projet. Afin de permettre cet enlèvement de végétation, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- des prospections seront effectuées avant les activités d'excavation pour l'évaluation des espèces de végétation et d'arbres sensibles qui, si elles sont identifiées, seront ensuite évitées ou déplacées vers d'autres emplacements appropriés;
- Dans la mesure du possible et de l'adéquat; l'enlèvement de la végétation riveraine sera minimisé le plus possible;
- Les travaux d'amélioration du paysage seront considérés comme une occasion d'apporter une certaine restauration écologique sur les terres du côté ouest et une compensation écologique pour les terres du côté est;
- Un plan de protection et de mise en valeur du patrimoine naturel sera préparé et comprendra des mesures de conception détaillées relatives à la restauration des zones humides, à l'amélioration de l'habitat aquatique ainsi qu'à la stabilisation et à la réhabilitation des bas-fonds littoraux.

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Catarqui -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

Habitat du poisson

La principale mesure d'atténuation visant à prévenir les perturbations des poissons pendant les périodes de reproduction critiques consiste à limiter le moment de la perturbation dans l'eau afin d'éviter les périodes critiques de reproduction des poissons. Pour remédier à ce problème, les travaux dans l'eau seront effectués entre le 1^{er} avril et le 30 juin de chaque année. L'équipe mettra également en œuvre des mesures d'atténuation supplémentaires pendant la phase de construction afin de prévenir ou de réduire le potentiel d'effets néfastes sur l'habitat aquatique. Ces mesures comprendront le contrôle de l'érosion et de la sédimentation, ainsi que la prévention et l'intervention en cas de déversement.

Surveillance

Une surveillance continue sera effectuée pour confirmer l'efficacité des mesures d'atténuation.

Après la construction, les mesures de compensation proposées seront mises en œuvre pour compenser la perte permanente et la modification de l'habitat du poisson, à savoir la restauration des rives et à l'intérieur des eaux, ainsi que la création de l'habitat. Après la construction du projet, l'ancienne zone de la digue Music Marina sera restaurée afin de compenser la portion de la structure du pont qui est immergée. En outre, un programme de surveillance de la végétation sera proposé et axé à reconstituer la zone touchée par des travaux temporaires dans l'eau. L'objectif sera d'atteindre une couverture de 50 à 70% de la zone touchée d'ici six ans.

Le potentiel d'effets indésirables sur l'environnement naturel et social a été minutieusement évalué par les experts en la matière travaillant sur le projet et les responsables fédéraux chargés de la revue des études et des travaux environnementaux associés à l'EDI. Au cours des phases précédentes du projet, l'équipe a entendu parler de l'importance de la protection de l'environnement. Elle propose ces mesures d'atténuation afin d'éliminer ou de réduire les effets négatifs que le pont pourrait avoir. Vous trouverez ci-dessous un aperçu des mesures d'atténuation proposées.

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Cataracti -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

Mesures d'atténuation avant et pendant la construction

L'équipe de projet s'engage à faire de la gérance environnementale pendant les phases de pré-construction et de construction du projet, notamment en mettant en œuvre une série de plans et de procédures pour faire en sorte que les activités proposées reflètent la responsabilité de la Ville de protéger et de préserver les terrains et l'eau se trouvant dans la zone du projet.

La mise en œuvre des mesures d'atténuation suivantes est proposée, ce qui contribuera à réduire les effets négatifs potentiels des activités du projet sur les ressources du patrimoine naturel et culturel identifiées :

- Gestion de la poussière et des émissions.
- Élaboration et mise en œuvre d'un plan de contrôle de l'érosion et des sédiments et d'un plan de gestion des matériaux.
- Calendrier des activités visant à éviter les habitats confirmés ou présumés, ainsi que les saisons de reproduction ou de frai et l'hivernage.
- Minimiser le retrait d'arbres et de végétation.
- Surveiller les eaux de surface en amont et en aval du projet.
- Aménagement d'une zone tampon de 15 m autour du site archéologique BbGc-127 sur les terrains du côté est afin d'atténuer le risque d'endommager cette ressource.
- Effectuer une analyse des sédiments potentiellement contaminés à proximité des chaussées.

Les études suivantes sont suggérées avant la fin du projet :

- Une étude sera effectuée pour déterminer les effets de l'affouillement sur les piliers du pont en fonction des conditions de lit locales, de même que sur les améliorations à apporter à la conception des piliers, à la construction des piliers et aux techniques de restauration du lit de la rivière proposées.
- Une étude sur la charge de glace sera entreprise pour identifier les mesures d'atténuation permettant de minimiser les effets de la charge de glace sur les semelles des piliers.
- Les résidents de la ville et de Point St Mark poursuivront leur collaboration sur les options de modération de la circulation.

Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Cataracti -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

- Dans le cadre du programme géotechnique du projet, les sédiments du lit de la rivière dans la zone de perturbation seront échantillonnés avant la construction.
- L'équipe poursuivra également la coordination à proximité des réunions avec les résidents des approches est et ouest pour les tenir informés quant aux activités liées à la construction.

Pendant la construction, les mesures d'atténuation suivantes seront utilisées pour éliminer ou réduire le potentiel d'effets environnementaux négatifs résultant des activités du projet sur les ressources du patrimoine naturel et culturel identifiées:

- La mise en œuvre des procédures d'exploitation et d'entretien pour entretenir le troisième pont pendant sa durée de vie.

Communications et implication du public

La troisième traversée est un sujet de discussion, de débat et d'examen au sein de la communauté de Kingston depuis les années 1960. Une communication et une implication constantes avec le public et les autres parties prenantes ont été et resteront une composante essentielle de l'EDI et du processus de construction.

Au cours de la phase de conception préliminaire, un plan de consultation complet a été mis en place pour permettre une contribution significative du public, des peuples autochtones et de divers organismes; accueillir et prendre en compte les commentaires dans la conception du projet; et documenter ce que les communautés ont entendu et la manière dont cette information a été prise en compte.

Une vaste consultation et une mobilisation importante auprès du public, des parties prenantes et des détenteurs de droits ont eu lieu dans le cadre du projet depuis le début de l'ÉE municipale de portée générale. Cela se poursuivra tout au long des phases finales de conception et de construction du projet.

L'équipe continue de rencontrer régulièrement les voisins des rives est et ouest du projet. Parcs Canada demande à l'équipe de projet d'afficher l'EDI pendant 30 jours pour que le public puisse en prendre connaissance et la commenter. Compte tenu de l'importance des considérations environnementales du projet, l'équipe organise également deux journées portes ouvertes les 25 et 26 septembre afin d'informer les résidents sur le travail effectué à ce jour au plan environnemental, de même que sur les résultats de l'EDI.



Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Cataract -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

Suite à la période d'examen de 30 jours, l'équipe de projet compilera tous les commentaires et les réactions, ainsi que la façon dont ils ont été pris en compte et traités dans un rapport sur la rétroaction du public joint au document de l'EDI. Les résidents sont également invités à communiquer avec l'équipe à thirdcrossing@cityofkingston.ca.

Consultation et implication des peuples autochtones

La Ville continuera d'assumer son devoir de consulter les communautés autochtones à titre d'obligation sérieuse, en raison, notamment de son intérêt à comprendre la riche et complexe expérience historique et continue des peuples autochtones dans le cadre de l'ensemble de sa prise de conscience et de sa croissance culturelles. Guidée par les directives fédérales et provinciales dans l'accomplissement de cette obligation, la Ville continuera à impliquer les communautés autochtones en tant que parties prenantes intégrales de ce projet.

La ville de Kingston veille à ce que ses discussions avec les groupes autochtones concernés reflètent à la fois la profondeur de la consultation et la portée des mesures d'accommodements. La Ville entreprend également ces processus en harmonie avec les intérêts autochtones dans le cadre de l'élaboration du plan directeur de Belle Park, ainsi que de la protection et de la gestion de Belle Island, ancien site de sépultures en terrain boisé détenu en copropriété avec le Conseil des chefs de la nation Mohawk.

La consultation et la mobilisation ont été amorcées lors du processus d'évaluation environnementale provincial, qui a débuté en 2009. Sur une période d'environ 10 ans, l'équipe de projet s'est efforcée de comprendre et d'évaluer toutes les préoccupations exprimées par les communautés autochtones afin de déterminer les effets potentiels du projet sur l'environnement et de mettre au point et d'intégrer des mesures d'atténuation pour réduire ou limiter les effets environnementaux négatifs.

Au fil des 10 dernières années (à l'exception de la période allant de décembre 2013 à septembre 2015), le personnel de la ville de Kingston a consulté un certain nombre de communautés autochtones sur ce projet par courrier électronique, par la poste, en face à face lors de rencontres et lors d'entretiens téléphoniques. Les Premières nations, les communautés autochtones et les autres parties ou intervenants intéressés qui ont été consultés à ce jour, que ce soit lors de réunions ou de courriels réguliers, incluent les suivants :



Ville de Kingston - Troisième pont traversant la rivière Cataract -
Analyse d'impact environnemental de Parcs Canada
Résumé de l'évaluation détaillée de l'impact

- . Algonquins de l'Ontario
- . Algonquins de Pikwàkanagàn
- . Première nation Ardoch Algonquin
- . Nation huronne-wendat
- . Nation Métis de l'Ontario
- . Première nation des Mississaugas d'Alderville
- . Mohawks de la baie de Quinte
- . Conseil Mohawk d'Akwesansne
- . Conseil des chefs de la nation mohawk
- . Première nation Shabot Obaadjiwan

L'équipe de projet a également retenu les services de la consultante autochtone Amber Adams, Doctorante, spécialiste de la botanique de l'est des Grands Lacs sur la naturalisation des espèces indigènes.

Conclusion

L'équipe de projet travaille depuis près d'un an à la soumission de l'évaluation détaillée de l'impact à Parcs Canada afin de fournir les données nécessaires venant d'experts en la matière, d'ingénieurs, de biologistes et de nombreux autres impliqués dans le projet. L'équipe de projet attend avec impatience l'implication du public dans cette phase du projet et répond aux questions quant à l'approche environnementale et aux considérations relatives à l'importance cruciale de la protection du paysage naturel et culturel de cette partie de notre ville.