



Transports  
Canada

Transport  
Canada

**Commentaires formulés par le  
public dans le cadre de  
l'évaluation environnementale**

**Comments provided by the public  
as part of the Environmental  
Assessment**

**Période de commentaires du 16 novembre  
2012 au 15 janvier 2013**

**Comments period from November 16<sup>th</sup>, 2012  
to January 15<sup>th</sup>, 2013**

Un nouveau **pont** pour le Saint-Laurent  
A new **bridge** for the St. Lawrence



Avril 2013

April 2013



Transports  
Canada

Transport  
Canada

## Introduction

Les commentaires publiés dans le présent document ont été recueillis dans le cadre de la période de commentaires s'étant déroulée du 16 novembre 2012 au 15 janvier 2013. La première partie du rapport d'évaluation environnementale faisait l'objet de cette période de commentaires.

L'ensemble de ces commentaires ont été synthétisés dans un tableau se trouvant en annexe de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale. Le tableau inclut aussi, pour chacun des points soulevés, les réponses des autorités responsables, indiquant comment ces points ont été pris en compte dans l'évaluation environnementale.

À noter que les commentaires manuscrits ont été retranscrits et que toute information personnelle a été retirée des commentaires formulés par des individus afin de protéger l'identité des personnes.

## Introduction

All comments in this document were collected during the comment period held from November 16<sup>th</sup>, 2012 to January 15<sup>th</sup>, 2013. The first part of the environmental assessment report was the subject of the comments period.

All these comments are summarized in a table located in the appendix of the second part of the environmental assessment report. The table also includes, for each of the issues raised, the responsible authorities' responses indicating how these issues have been taken into account in the environmental assessment.

Please note that handwritten comments have been transcribed and that any personal information has been removed from comments provided by individuals to protect their identity.



Transports  
Canada

Transport  
Canada

**Commentaires formulés par  
des individus durant les  
portes ouvertes de décembre  
2012**

**Comments provided by  
individuals during the  
December 2012 open houses**

Commentaires formulés par le public dans le cadre de  
l'évaluation Environnementale

Comments provided by the public as part of the  
Environmental Assessment



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
<b>5</b>	
Faire une feuille du flow et tracé du nouveau pont ( entré et sorti du Pont)	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<b>5</b>	
Plus d'espace au verso	







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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 03 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>10</b>	
Commentaires :	
Très intéressant, personnel et très disponible. La documentation est intéressante.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>6</b>	
Commentaires :	
Beaucoup de questions restent sans réponses	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
-Penser à intégrer piétons et cyclistes peut- être en connectant l'estacade au pont.	
-Bruit/pollution système de filtration à même le pont.	
-Penser le pont comme la phase d'étapes subséquente à son élargissement et/ou superposer une autre voie par dessus.	
Plus d'espace au verso	





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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : 7	
Commentaires :	
Je dirais que s'était très intéressant. On voit par contre que c'est encore en projet d'étude et que toute questions ne peuvent être réponduent!	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Je pense que l'environnement est très importante à prendre en considération et le transport en commun aussi + Piste Cyclable ouverte à l'année! N'ésiter pas à regarder les constructions d'Ailleurs dans le monde. tant qu'à investir, investissons pour le mieux!	
<i>[Signature de l'individu]</i>	
Plus d'espace au verso	



# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Brossard 2<sup>nd</sup> of December 2012

<b>Identification</b>	
Please select one of the following checkbox: I came to the open houses as a citizen <input type="checkbox"/> or I came to the open houses as a representative of an organisation <input type="checkbox"/>	
Name :	Organisation (if applicable) :
Address :	
Telephone :	Email Address :
<b>Comments on the Open Houses</b>	
On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses :	
Comments :  Open house = 5 Published data on website = 8	
<b>Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:</b>	
On all aspects except human transport, the evaluation appears to be good.  The human transport must be improved to provide high levels of transport in common. Provide dedicate lanes for buses and separately for rail. Include the Montreal metro system in a loop through the south shore-similar to the eventual orange line through Laval, only by providing efficient public transport will the rise in automobile congestion be abated and controlled.	
<b>More space on back</b>	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

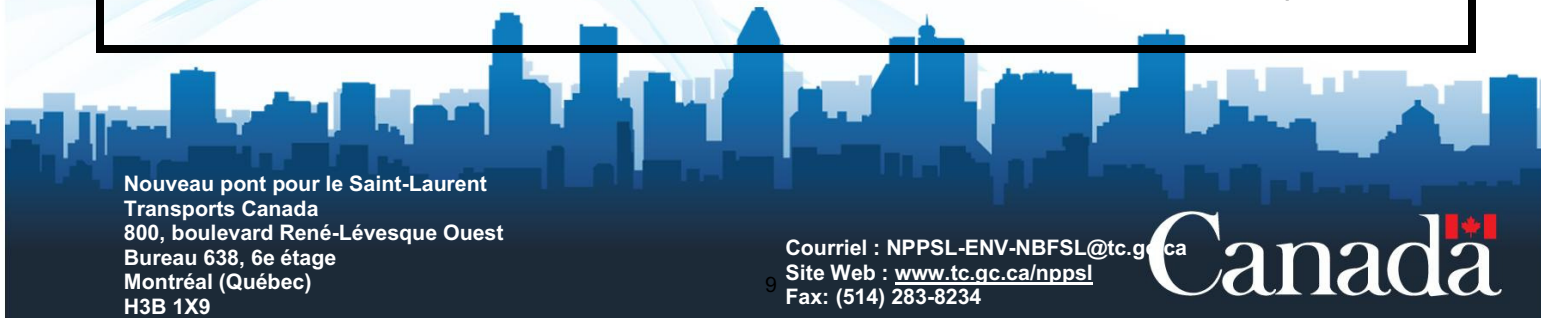
<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>-8-</b>	
Commentaires :	
Je voudrais un mur anti-bruits pour éviter le plus possible de flot de perturbation au frais du <u>projet fédéral</u> p.r.p	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Merci.	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<p>-Très détaillé.</p> <p>-Suscite des questions aux points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Qualité de l'air</li> <li>-Qualité sonore</li> <li>-Qualité de vie en général</li> <li>-Valeur marchande des propriétés dans la zone touchée par le projet à Brossard</li> </ul>	
Plus d'espace au verso	







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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9</b>	
Commentaires :	
<p style="text-align: center;">Excellente initiative! En souhaitant que l'échéancier de 2012 soit respecté. Ça urge.</p>	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<div style="text-align: right; padding-right: 20px;">Plus d'espace au verso</div>	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>7</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>Je recommande fortement une étude d'étoxicité sur les poissons afin d'évaluer l'impact de la construction du pont sur la santé des espèces et des risques à les consommateurs.</li> <li>Je recommande, si il y un péage obligatoire, l'installation d'un centre de pesée de chaque côté du Nouveau pont afin de facturer les camions au poids.</li> </ol>	
Plus d'espace au verso	





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

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale (suite):

3. Je m'interroge sur la légalité d'un quai flottant sur la rive du parc des vélos ( parc municipal) situé à côté du motel Trans-Québec alors que , les yachts font de la pollution sonore et accélère l'érosion des berges tout en perturbant l'écosystème .
4. Je demande l'implantation d'une piste cyclable sur le nouveau pont entre Brossard et l'estacade à côté du Pont Champlain et un système léger sur rail reliant le terminus Panama / Brossard au centre-ville.



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>10</b>	
Commentaires :	
Une suggestion à [mot illisible] à un scénario de parc linéaire sur le pont Champlain l'actuel structure. L'effet récréotouristique et le [mot illisible] des coûts de démolition devrait offrir à tous les Québécois une occasion unique de profiter de la grandeur du Saint-Laurent!	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
[contenu illisible]	
Plus d'espace au verso	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
C'est préliminaire , peu de mise en contexte et les gens , quoique très gentils, ne connaissaient pas grand-chose à se qui s'envient	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impact du bruit lors de la construction</li> <li>- Prévoir une piste cyclable sur le nouveau pont.</li> </ul>	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 03 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>10</b>	
Commentaires :	
Présentations informations et bien expliquées. L'information est utile et la consultation est faite de façon à prendre en compte les commentaires reçus	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>2/10</b>	
Commentaires :	
Nous aurions préféré une présentation formelle - chaque kiosque agit sans trop savoir ce que l'autre fait.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<div style="text-align: right; padding-right: 20px;">Plus d'espace au verso</div>	





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>4</b>	
Commentaires :	
Manque d'info ex : Bruit durant les travaux Mouvement du sol & vibration par les véhicules lourds etc... Qualité de l'air	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Bien fait mais general	
Plus d'espace au verso	





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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>10</b>	
Commentaires :	
Le pont devrait être plus large pour les citoyens 4 voies plus 1 pour autobus	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Bon	
Plus d'espace au verso	





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

### Identification

Cochez une des cases suivantes :

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e)  ou

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation

Nom :

Organisation (s'il y a lieu) :

Adresse :

Téléphone(s) :

Courriel :

### Commentaires sur les portes ouvertes

Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : **8/10**

Commentaires :

J'aurais aimé une courte présentation globale du projet avant de circuler aux différents kiosques.

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :

Je vous exprime mes souhaits :

1. Une architecture qui sera l'image de Montréal.
2. L'utilisation de l'aluminium le plus possible.
3. Un tablier « chauffer T° pour éliminer le sel »

Plus d'espace au verso





# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Brossard 2<sup>nd</sup> of December 2012

### Identification

Please select one of the following checkbox:

I came to the open houses as a citizen  or

I came to the open houses as a representative of an organisation

Name :

Organisation (if applicable) :

Address :

Telephone :

Email Address :

### Comments on the Open Houses

On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses : **8**

Comments :

### Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:

There needs to be an integrated efficient public transport system using buses and light rail carts ( type sky tran and parking lots for individual cars on south shore.

Before spending money, a long-term solution is critical as traffic circulation will only increase in the next 9 years. A scientific solution is also required to find a feasible light rail system. Perhaps on spirals above the Estacade e.g. A magnetic rail system adapted to the requirements.

More space on back



## A new **bridge** for the St. Lawrence

### Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report (continuation):

A compromise is needed between costs, aesthetics and the need for adequate public transport.

(The site of the proposed new bridge is good – if sufficiently distant for firm foundations- But it could be wonderful if a double-storey bridge could accommodate magnetic rail with cars and buses above. To accommodate the shipping canal couldn't something be created similar to the Victoria bridge.

Alternately – couldn't a metro line from Longueuil be extended along beside the river, above ground if cheaper, to join up with the new bridge. Then build stops in Brossard and Lamber  
(and on the other side in laprarie & [unreadable content ].)



Transport  
Canada

Transports  
Canada



## A new **bridge** for the St. Lawrence



Transport Canada  
800, René-Lévesque Ouest Boulevard  
Office 638, 6th Floor  
Montreal (Quebec)  
H3B 1X9

Email: [NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca](mailto:NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca)  
Web site : [www.tc.gc.ca/nbfsl](http://www.tc.gc.ca/nbfsl)  
Fax: (514) 283-8234

Canada 



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
J'aurais aimé qu'on m'offre un [ <i>mot illisible</i> ] des projets détaillés	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Je n'ai qu'une petite ligne verte à rapporter chez moi.	
Merci.	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 03 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>10</b>	
Commentaires :	
Personnel compétent	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<div style="text-align: right; padding-right: 50px;">Plus d'espace au verso</div>	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>10</b>	
Commentaires :	
<p align="center">Les représentants sont compétents Les informations sont complètes C'est très bien organisé.</p> <p align="center">[signature de l'individu]</p>	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<div style="height: 150px;"></div> <p align="right">Plus d'espace au verso</p>	







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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>5</b>	
Commentaires :	
Les représentants de Transport Canada sont très professionnel. J'aurais apprécié une présentation des faits saillants, plutôt que des kiosques par sujet.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les coûts estimés à 3-5 G\$ sont excessivement élevés .</li> <li>• J'aimerais qu'une étude objective soit faite de l'option de construire une travée en aval &amp; l'autre travée en amont afin 1) d'optimiser la récupération des approches. 2) de limiter l'impact environnemental ( new piliers construits dans le (<i>illisible</i>) des piliers actuels.</li> </ul>	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**


<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Entrée d'eau potable pour le Saint-Laurent est un milieu du fleuve à protéger.</li> <li>2. Cyclistes - c'est le moment de planifier pour cette utilisation.</li> <li>3. Bruit- à étudier <u>plus</u>.</li> <li>4. Design : attention aux vents!!</li> </ol>	
Plus d'espace au verso	





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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>2</b>	
Commentaires :	
<u>Très insatisfait</u> car aucune référence au transport en commun.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>1</b>	
Commentaires :	
<p align="center">Je pensais qu'on parlerait transport et circulation (très gros problème.) pas de poisson, archéologie etc.</p>	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<div style="text-align: right; padding-right: 50px;">Plus d'espace au verso</div>	





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Très bien	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Je suis intéressé à suivre ce projet sur internet. Merci pour l'organisation. [Signature de l'individu]	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>7</b>	
Commentaires :	
Suffisant pour une initiation. Personnel compétent.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Points non couverts :	
Impact de la démolition en fin de vie du nouveau pont projeté. Impact de l'étalement urbain induit par une augmentation d'achalandage reliée soit à l'augmentation du transport individuel.	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
- Heureuse initiative.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
- Inventaires bien rédigés	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8/10</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Je pense que ma propriété va perdre de la valeur et le bruit, déjà nous devons dormir avec les fenêtres fermées.	
Plus d'espace au verso	







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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 03 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>10/10</b>	
Commentaires :	
Très agréablement surpris de voir une telle équipe en action Bravo et on vous supporte.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Je n'ai pas lu mais je vais aller sur internet pour suivre ces différentes étapes	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 03 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9</b>	
Commentaires :	
<p align="center">Les responsables sont assez renseignés et ont répondu à toutes mes questions sauf ceux que les décisions n'ont pas encore été décidé.</p>	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<p align="center">Très Bien.</p>	
Plus d'espace au verso	







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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Les intervenants sont très qualifié. La présence de M.Brazeau est très appréciée. Elle apporte de la crédibilité à la démarche de Transport Canada.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Dans la description du projet, on ne rassure pas sur l'usage du pont actuel d'ici 2021.	
Aurait-on pu récupérer la structure d'acier encore bonne pour 50 ans selon Delcan?	
A-t-on étudié l'option qui tire profit de l'axe actuel du pont Champlain? L'étude ne traite que de l'option de démolir le pont actuel.	
Plus d'espace au verso	



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

### **Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale (suite):**

L'aspect économique n'est pas traité dans l'étude. Pourquoi 5 G\$? Pourquoi 2021? L'étude de BCDE (ou de Delcan) ne traite pas de ces chiffres. 5 G\$ c'est démesuré par rapport au coût des ponts majeurs récemment construits. À mon avis, l'étude de pré faisabilité est incomplète. Pour 5 G\$, le payeur est en droit d'être rassuré que l'option de démolir le pont est la bonne. Une Étude sérieuse (comme celle de BCDE) devrait être jointe au dossier, pour rassurer les autorités, les décideurs et les usagers, que l'option de tirer profit du corridor actuel et de la structure d'acier encore bonne pour 50 ans n'est pas à privilégier par rapport à l'option de démolir le pont existant : le dossier actuel me semble incomplet.



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>6/10</b>	
Commentaires :	
Très en silo. Dans un même kiosque, faut d'adresser à 2 personnes différentes pour les réponses. Documents en support sont intéressants.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Plus d'espace au verso	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>6</b>	
Commentaires :	
-Manquait plusieurs réponses aux questions telles que : le nombre de voies du pont , le type de transport en commun emprunté par le pont ( ex : autobus et/ou train léger), si il y aura une piste cyclable incluse dans le projet.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Manque d'information sur les quantités de poussières et de bruit lors de la construction du nouveau pont et de la destruction de l'ancien. SVP inclure piste cyclable sur le nouveau pont.	
Plus d'espace au verso	



# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Brossard 2<sup>nd</sup> of December 2012

### Identification

Please select one of the following checkbox:

I came to the open houses as a citizen  or

I came to the open houses as a representative of an organisation

Name :

Organisation (if applicable) :

Address :

Telephone :

Email Address :

### Comments on the Open Houses

On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses : **10**

Comments :

I do hope , that an actual construction date will be given before 5 years of assessment and evaluation

### Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:

More space on back



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 03 décembre 2012

### Identification

Cochez une des cases suivantes :

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e)  ou

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation

Nom :

Organisation (s'il y a lieu) :

Adresse :

Téléphone(s) :

Courriel :

### Commentaires sur les portes ouvertes

Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : **6**

Commentaires :

Beau kisoque, mais l'information est très préliminaire pour un résident très affecté.  
Plusieurs Question sans réponse.

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :

1. Qu'elle mesure sera prise pour le Bruit (air) pour les residents proches, Rien de concret encre déjà très bruyant avant même la construction du nouveau pont, surtout dependant de la provenance du vent.
2. Quand les mesures, exemples. mur anti-bruit seront-elle mises en place, au début ou à la fin de la construction.
3. J'espère que toutes les mesures d'attenuation seront prise et mise en place le plus tot dans le projet.

Plus d'espace au verso

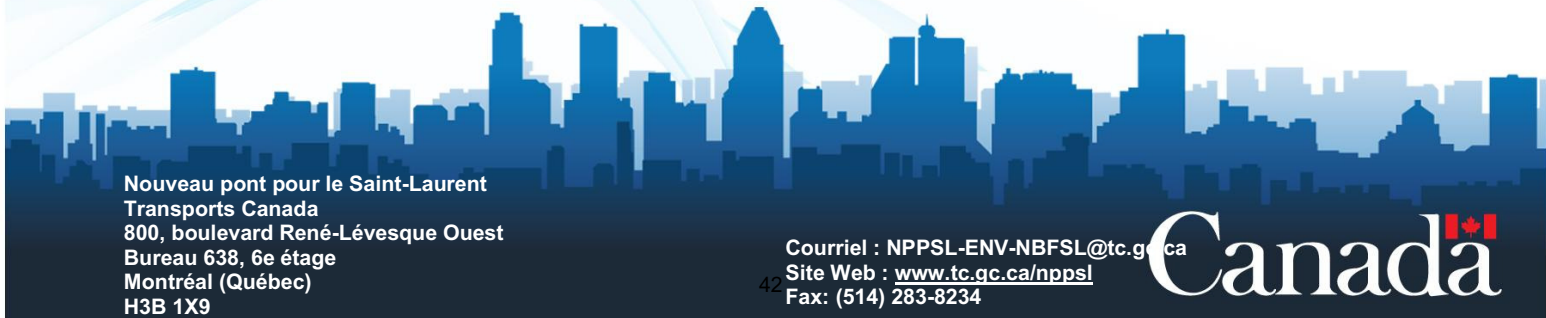




# Un nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Rencontre des gens sympathiques et bien renseignés.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Pas un expert mais ça semble bien.	
Plus d'espace au verso	





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 03 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>6</b>	
Commentaires :	
C'est une première étape mais , nous n'avons pas pu avoir de réponse ( aucune) à nos questions (ex) :	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impact sur prise d'eau potable [<i>mot illisible</i>] de St-Laurent-Brossard</li> <li>- " sonore : résultat de l'étude Dessau-Cimat+?</li> <li>- Étude environnementale : personne pr expliquer le contenu, le document 1# étant là.</li> </ul>	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
approfondir les études et tenir compte des préoccupations des citoyens qui seront touchés (tous).	
Tenir compte pour moi, veut dire proposer, <u>mettre en place</u> des mesures pour corriger les problèmes /impacts de manière préventive ou , au moins rapidement par la suite.	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9 sur 10</b>	
Commentaires :	
Très bien renseignés	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<div style="text-align: right;">Plus d'espace au verso</div>	





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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>6</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
La [mot illisible] du pont est de répondre aux besoins actuels. Dans 10 ans, au moment de l'ouverture du pont, les besoins seront déjà dépassés. Le kiosque du bruit a mentionnée que le niveau de bruit sera de + en + élevé, donc de plus en plus de trafic.	
Donc il serait bon de prévoir peut-être des fondations du pont assez solide pour construire une voix (2 étages) pour avoir une circulation adéquate pour le futur.	
Plus d'espace au verso	





# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Brossard 2<sup>nd</sup> of December 2012

### Identification

Please select one of the following checkbox:

I came to the open houses as a citizen  or

I came to the open houses as a representative of an organisation

Name :

Organisation (if applicable) :

Address :

Telephone :

Email Address :

### Comments on the Open Houses

On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses :

Comments :

Your Representative have been very helpful about our concern.

Thank you.

### Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:

More space on back



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9/10</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<p>Quel impact aura le nouveau pont au niveau du bruit face aux voies comme la 132?</p> <p>Mur végétal de protection du Bruit peut-être?</p>	
Plus d'espace au verso	







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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Brossard le 02 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>5</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<p>J'aurais aimé que les impacts sur les milieux humains soient beaucoup plus élaborés et de plus, que le transport collectif soit également analysé.</p> <p>D'énormes impacts sur les milieux de vie et la qualité de vie (qualité de l'air) seraient prévoir si le gouv. décide d'aller ou non avec du TC sur le pont et si oui, quel type de TC il préconisera</p>	
Plus d'espace au verso	





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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>5</b>	
Commentaires :	
Je ne vois aucune solution au cas où le pont actuel n'est plus fonctionnel (tremblement de terre etc...)	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<u>N/A- L'environnement humain, on s'en occupe?</u>	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Expliquer pourquoi le pont actuel doit être démolé, plutôt qu'utiliser à d'autres fins, comme une piste cyclable par exemple.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Brossard le 02 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>10</b>	
Commentaires :	
Très informatif; Toutefois, il serait important d'avoir d'autres portes ouvertes dans le futur pour continuer à informer la population.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<div style="text-align: right; padding-right: 20px;">Plus d'espace au verso</div>	





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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Verdun le 07 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
J'aurais aimé plus informations sur :	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Le transport en commun → profiter l'opportunité construire un pont avec un système de TC + efficace et durable.</li> <li>2) Une gouvernance plus adaptée à la complexité du projet. ( la réponse que le TC ce n'est pas la responsabilité du gouv. Fédéral n'est pas assez bonne).</li> <li>3) La description du PPP dans le document est trop tendancieuse, il montre le ppp comme une solution magique pour sous tenir compte de problèmes.</li> </ol>	
à suivre sur internet.	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Verdun le 07 décembre 2012**

## Identification

Cochez une des cases suivantes :

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e)  ou

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation

Nom :

Organisation (s'il y a lieu) :

Adresse :

Téléphone(s) :

Courriel :

## Commentaires sur les portes ouvertes

Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :

Commentaires :

Bonne idée , bien présenté mais pas suffisant.

## Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :

- Réduire le trafic vers MTL
- Transformer le pont Victoria pour du SLR d'abord (plus de voitures)
- 4 voies sur le pont (en tout)
- Possiblement 1 voie double de train au centre
- Faire un appel international pour la construction
- Concours décision des citoyens

Plus d'espace au verso





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Verdun le 08 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Bonne préparation Explication disponible	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<p>Du point de vue sonore, on se préoccupe du trafic lorsque le pont sera construit, mais pas tout à fait au moment de la construction.</p>	
Plus d'espace au verso	



# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Verdun the 08<sup>th</sup> of December 2012

### Identification

Please select one of the following checkbox:

I came to the open houses as a citizen  or

I came to the open houses as a representative of an organisation

Name :

Organisation (if applicable) :

Address :

Telephone :

Email Address :

### Comments on the Open Houses

On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses : **8**

Comments :

Didn't see the artist's concept of the new bridge ( I was told that it was not ready)

### Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:

It seems that a lot is being taken into consideration for the protection of species

More space on back



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Verdun le 08 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>7/10</b>	
Commentaires :	
Je m'attendais à une conférence ou chacun des orateurs aurait parlé de son sujet puis chacun des orateurs aurait [mot illisible] kiosque pour répondre à des questions pour les gens intéressés. L'idée des kiosques est intéressante mais c'est beaucoup de répétition pour les responsable de kiosque . Bravo , ils sont bons et	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Je n'ai pas lu au complet encore mais j'ai fais tous les kiosques et j'ai des préoccupations et les responsables m'ont recommandé de le faire par écrit.	
- <u>Bruit</u> : <u>Durant les travaux</u> , il y a aura génération de bruit et il y a une <u>école secondaire</u> à Verdun à proximité. Quelles mesure seront prises pour permettre à ces jeunes de ne pas êtres affectés par ces travaux? <u>Après les travaux</u> , le tracés d'une bretelle est encore plus proche de l'école que la bretelle actuelle. Donc, plus de bruit pour les jeunes + les professeurs de cette école. Que sera fait pour diminuer le bruit quand le nouveau pont sera fait?	
Plus d'espace au verso	



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

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale (suite):

Qualité de l'air : Durant les travaux quelles mesures seront prises pour diminuer les émissions de poussières dans l'air? En effet, des sols  $\pm$  contaminés devraient être excavés + transportés, par la suite le béton du vieux pont devra être coupé pour être enlevé ( $\rightarrow$  poussières de silice entre autres).

Eau potable : les prises d'eau potables pour Verdun/ Ile des Sœurs, St-Laurent... et autres villes aux alentours seront-elles affectées par les travaux? Que ce soit par le brassage des sédiments ou par le déplacement de sols contaminés qui pourraient être lavés par la pluie, la neige au printemps... Notre eau potable devra-t-elle être traitée d'une autre façon ?

#### Idées + suggestions :

Pour les faucons pèlerins installés sous le pont actuel, créer un nichoir ailleurs, en hauteur, assez loin du [mot illisible] de la construction par exemple le long de la piste cyclable à Verdun. Impliquer un organisme d'ornithologie locale, des citoyens, faire un concours auprès des citoyens pour des idées. Par exemple, un haut de pont (un haut de poteaux d'acier du vieux pont).

Couleuvres brunes à déplacer. Le long de la piste cyclable à Verdun, sur le bord de l'eau il y a sûrement des endroits pour un nouvel habitat. Espérant qu'un organisme comme la société d'histoire naturelle sera impliquée. Serait bien qu'elles soient relocalisées ici à Verdun.

Terre contaminée : où seront envoyées les portions de terre contaminées.

Béton du vieux pont + métal : mêmes questions que ci-haut.

Pourrait-on garder quelques pièces vestiges qui deviendraient attraction touristique le long de la piste cyclable.

Merci pour toutes les informations. Les équipes étaient très enthousiastes + fières de leurs travaux

[Signature de l'individu]



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Verdun le 07 décembre 2012**

## Identification

Cochez une des cases suivantes :

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e)  ou

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation

Nom :

Organisation (s'il y a lieu) :

Adresse :

Téléphone(s) :

Courriel :

## Commentaires sur les portes ouvertes

Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :

Commentaires :

Ambiance conviviale  
Bonne information

## Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :

Le projet du nouveau Pont devrait s'intégrer dans une vision d'aménagement plus large et contribuer à la mise en valeur des berges du Saint-Laurent et la revalorisation du secteur de la Pointe St Charles. La société du Havre fera parvenir un memoire d'ici le 15 Janvier. Merci.

Plus d'espace au verso





# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Verdun the 08<sup>th</sup> of December 2012

### Identification

Please select one of the following checkbox:

I came to the open houses as a citizen  or

I came to the open houses as a representative of an organisation

Name :

Organisation (if applicable) :

Address :

Telephone :

Email Address :

### Comments on the Open Houses

On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses : **8**

Comments :

Your civil servants and you consultants answered my questions forthrightly.

### Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:

I have found a MAJOR weakness:

the lack of any ambient air monitoring within the study zone. It is essential to know the "background" levels of CO, NOx, PM<sub>2.5</sub>, etc PRIOR to any construction. Transport Canada should be required to pay full costs of an ambient air monitoring station. Such a station COULD be operated by Ville de Montréal. There is a precedent. Monitoring station #50 was paid by Transport Québec in order to determine the "bruit de fond" prior to the construction of "Le boulevard Notre Dame."

[ Signature of the individual]

More space on back





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9/10</b>	
Commentaires :	
Excellente présentation	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Plus d'espace au verso	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 09 décembre 2012

### Identification

Cochez une des cases suivantes :

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e)  ou

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation

Nom :

Organisation (s'il y a lieu) :

Adresse :

Téléphone(s) :

Courriel :

### Commentaires sur les portes ouvertes

Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : **7/10**

Commentaires :

J'aurais aimé une assemblée générale où l'on puisse profiter des questions des autres citoyens et de représentants organisations. Je reconnais l'utilité de la présentation personnalisée telle qu'elle a été conçue qui nous permet de poser des questions précises et je reconnais la compétence des personnes présentes- Les deux approches me semblent donc complémentaires. J'attends une nouvelle rencontre sous forme d'assemblée.

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :

Au vu des plans qui sont présentés, la sortie de l'Île-des-Sœurs vers Verdun-terre ferme ne me paraît pas avoir été prévue, ce qui est d'autant plus étonnant que, rappelons-le, l'Île-des-Sœurs fait partie de l'arrondissement de Verdun. D'une façon plus générale, le pont Champlain m'a paru toujours être un inconvénient pour l'Île-des-Sœurs plus qu'un avantage : beaucoup de circulation (en particulier aux heures de pointe) générée par les voyages des habitants de la rive sud qui travaillent sur l'Île de Montréal. Il est question que le nouveau pont – quelque soit son nom - comporte voies cyclables et voies pour le transport en commun dans les deux sens. Qu'il s'agisse de train ( qui génère sans doute une pollution sonore pour les habitants de l'île des Sœurs) ou d'autobus, est-il prévu que ce transport en commun s'arrête sur l'île des Sœurs? A-t-on prévu une aire de stationnement pour ses usagers.

Plus d'espace au verso



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 10 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>7/10</b>	
Commentaires :	
Je suis inquiet sur les impacts de la construction du pont de l'Île-des-Sœurs. Personne ne m'a rassuré sur l'impact du bruit surtout la nuit lors de la démolition et la construction du Pont de l'Île-des-Sœurs.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- SVP.→tenir compte du complexe le SAX situé à côté du Pont de l'Île-des-Sœurs , notamment</li> <li>1) Le bruit causé par les camions, (les bip-bip) surtout la nuit, le bruit de la machinerie, les lumières utilisée la nuit, le bruit causé par les génératrices.</li> <li>2) la poussière causée par la démolition et les travaux</li> </ul>	
Plus d'espace au verso	



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

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale (suite) :

- SVP prévoir des mécanismes afin d'atténuer le bruit.
- Avoir un site comprenant une ligne téléphonique acceptant les plaintes des résidents si le bruit et les travaux ne sont pas respectés
- SVP beaucoup de surveillance des travaux.



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

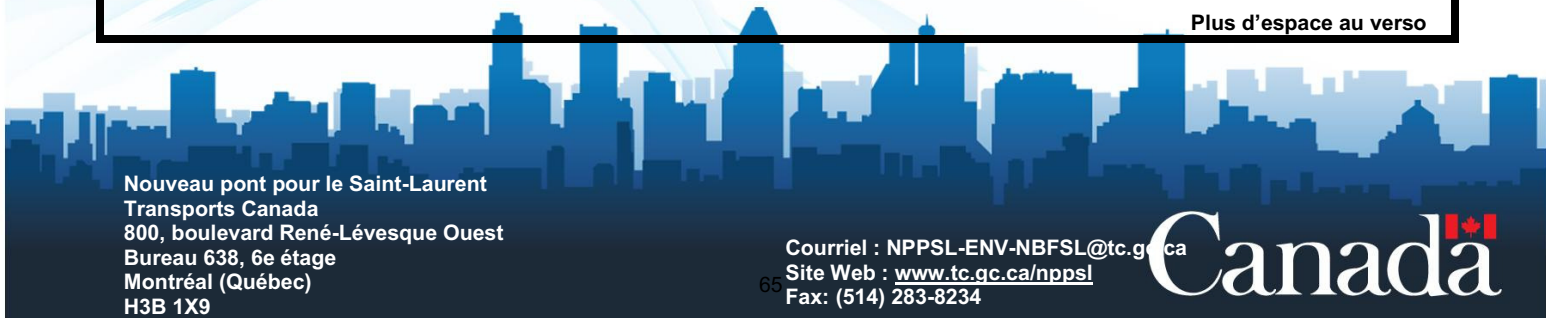
<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8.5</b>	
Commentaires :	
Explications claires - Personnel disponible et dévoué	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Je ne l'ai pas lu	
Plus d'espace au verso	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9</b>	
Commentaires :	
Explications clairs, cartes explicites, bien documentés	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
D'après les personnes presentent toutes les rapports environnemental , faunes , de flores qualité de l'eau. Très intéresent Merci [Signature de l'individu]	
9-12-12	
Plus d'espace au verso	







# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Île des Soeurs the 9<sup>th</sup> of December 2012

### Identification

Please select one of the following checkbox:

I came to the open houses as a citizen  or

I came to the open houses as a representative of an organisation

Name :

Organisation (if applicable) :

Address :

Telephone :

Email Address :

### Comments on the Open Houses

On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses : **8**

Comments :

It's well prepared and organized. The specialists can answer most of our questions with good information.

### Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:

We are happy that we have the first draft report to know the current situation. We are hoping that for the areas identified as sensitive. To the environmental change due to the construction positive, practical and effective counter-measures will be put in place to mitigate the impact.

More space on back



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>7</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Le pont étant surélevé pour laisser passer les bateaux, ceux-ci devraient payer pour cette surélévation, et non les montréalais, d'autant plus que le passage des bateaux pour aller à Toronto et aux Grands lacs enlèvent de l'activité économique à Montréal.	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Île des Soeurs le 09 décembre 2012**

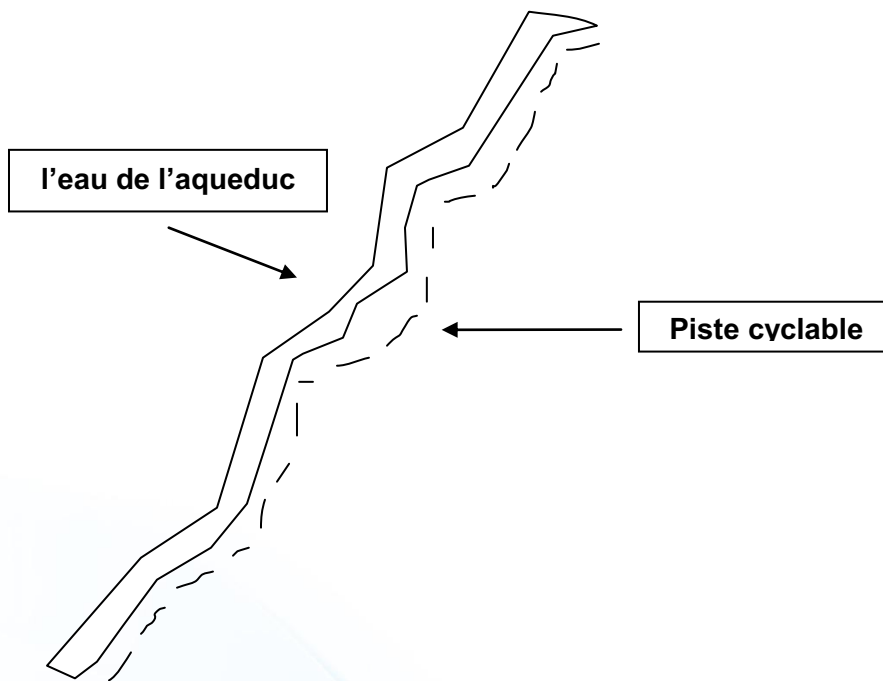
<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
C'est très haut mon niveau de satisfaction. Cependant permettez-moi de mentionner que votre idée semble toute faite que c'est un pont que vous vendé avez-vous fait une consultation publique la dessus?	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Votre idée me semble déjà faite! Un pont. J'aurais preferé un tunnel just sous la voie Maritime. Les tunnels il y en a partout dans le monde et ca va bien!	
<u>Shéma :</u>	



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

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale(suite) :

Bien. D'après mon adresse je suis juste a cote [*information personnelle retirée*]. Chez-nous le bruit de l'Autoroute est très fort, plus de 55DB. Des mesures d'atténuation serait nettement souhaitable. Il y a aussi la pollution des tuyaux d'échappements. Souvent ca sent le puisord. Mes yeux piquent j'ai des démangeaisons. Mon sommeil est perturbé par le bruit sur l'autoroute. Aussi avez-vous pensé à continuer la piste cyclable le long de l'eau de laqueduc pour se rendre au canal lachine.



Merci et bonne journée!



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 10 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<p>Bonjour, j'habite [<i>information personnelle retirée</i>] et mon condo est sur le fleuve. La distance de mon condo au pont Champlain est de 1,5 Kilomètres. Ma principal préoccupation concerne le bruit occasionné par les travaux et demolition. Nous sommes près de 2000 personnes à habité les berges du fleuve dans une dizaine de blocs appartement et autres. Le bruit vas affecté les résidents habitant le centre de l'île également mais principalement ceux a proximité des berges, étant donné que le son cours sur l'eau.</p> <p>Ma principal préoccupation concerne l'implantation des tuyaux de métal sur le rock. Dans la structure actuel il y a peu près 50 caissons et probablement 100 tuyaux « Sleeve » par caissons.</p>	
Plus d'espace au verso	



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

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale (suite) :

Ont parle de 5000 tuyaux qui nécessite 2 jours de perforation chacune. Le bruit et la vibration crée par l'impacte est considérable.

J'ignore si le futur pont auras autant de caisson et tuyaux, et si il seras [*mot illisible*]. A ce que je sache l'utilisation de tuyaux métallique perforé dans le béton est la base de n'importe quel tour au pont. J'imagine qu'un rideau acoustique pourrais amoindrir ce problème. A la lumière de ce problème je vois 2000 personnes qui vont quittés pendant les travaux, voir vendre leurs condos. Apprécient un intérêt de votre part.

[Signature de l'individu]

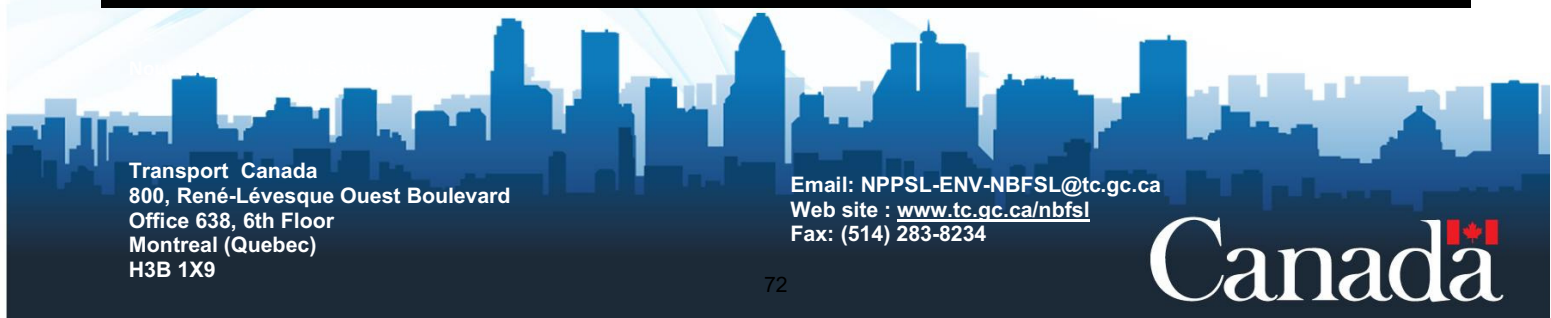




# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Île des Soeurs the 10<sup>th</sup> of December 2012

<b>Identification</b>	
Please select one of the following checkbox: I came to the open houses as a citizen <input type="checkbox"/> or I came to the open houses as a representative of an organisation <input type="checkbox"/>	
Name :	Organisation (if applicable) :
Address :	
Telephone :	Email Address :
<b>Comments on the Open Houses</b>	
On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses : <b>10</b>	
Comments :  Good presentation from knowledgeable people.	
<b>Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:</b>	
More space on back	





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Très bonne présentation. Intéressants dynamiques. Très courtois. A l'écoute des besoins et donnent de bonnes informations. Très grand souci pour la faune et la flore. Bravo!	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Attendu que :	
→ Le nouveau pont ne peut être totalement au ras de l'eau car il nécessite une surélévation pour laisser passer les navires => donc ↑de coûts	
→ Le nouveau pont sera payant : principe de l'utilisateur-payeur.	
Question : Peut-on aussi faire payer davantage les amateurs puisque c'est pour les bateaux qu'on fait la surélévation.	
Plus d'espace au verso	



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


## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9/10</b>	
Commentaires :	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Très convivial et rigoureux. La compétence des personnes et leur disponibilité à répondre aux questions est indéniable. Merci pour cette entrée en matière</li> </ul>	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Je n'en n'ai pas encore pris connaissance...	
Plus d'espace au verso	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>1</b>	
Commentaires :	
<p>Beaucoup trop de présentateurs – différents Je m'attendais à une présentation verbale avec diapositives et période de questions &amp; réponses-</p> <p>Très déçue bien que les [mot illisible] étaient très intéressants</p> <p>A la prochaine</p>	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Île des Soeurs le 09 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9</b>	
Commentaires :	
Prévoir 1 lien cyclable pour 1 → Verdun et l'île de MTL 2 → Brossard et rive sud	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<div align="right">Plus d'espace au verso</div>	





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Matériel excellent, bien qu'on fait des sommaires. Les spécialistes présents semblent et compétents et ont été accueillants.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Plus d'espace au verso	





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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Île des Sœurs le 10 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<p>Panneau PJJC à la sortie de l'île des Sœurs.</p> <p>À l'endroit de la [<i>mot illisible</i>], remplacer le panneau chemin de la pointe sud/Pont Champlain par des indications plus complètes :          Autoroute Bonaventure          Montréal Centre-ville          Pointe sud</p>	
Plus d'espace au verso	





# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Île des Soeurs the 9<sup>th</sup> of December 2012

### Identification

Please select one of the following checkbox:

I came to the open houses as a citizen  or

I came to the open houses as a representative of an organisation

Name :

Organisation (if applicable) :

Address :

Telephone :

Email Address :

### Comments on the Open Houses

On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses : **8**

Comments :

I congratulate the Ministry taking the opportunity to inform the public. A visual presentation could have been used.

### Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:

More space on back



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 09 décembre 2012

### Identification

Cochez une des cases suivantes :

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e)  ou

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation

Nom :

Organisation (s'il y a lieu) :

Adresse :

Téléphone(s) :

Courriel :

### Commentaires sur les portes ouvertes

Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : **5**

Commentaires :

Bon effort d'information mais trop grand manque de précisions sur le projet et son impact.

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :

Certes le projet est en phase d'étude préliminaire, mais il fallait plus de détails sur le résultat visé. À part la largeur du nouveau pont, à part [*mot illisible*] de la section entre Atwater et l'Île-des-Sœurs, on n'a pas pu nous assurer que des mesures de mitigation de l'impact sonore de cette autoroute gigantesque seraient prises. [*contenu illisible*] on dit que des mesures seraient éventuellement étudiées assez la nuit. Etant donné le niveau actuel de bruit et le fait que le débit augmente, il faut absolument prendre des mesures antibruit, comme des murs antibruit. L'absence de murs antibruit le long de la 15 dans la section entre l'échangeur Turcot et le pont Champlain est une erreur d'urbanisme historique à corriger. Il faut collaborer avec le ministère de Transports du Québec pour développer des solutions à cet égard.

Plus d'espace au verso



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Île des Sœurs le 10 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
Très bien présenté	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<div style="text-align: right; padding-right: 20px;">Plus d'espace au verso</div>	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 10 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>6</b>	
Commentaires :	
Pas d'informations sur les coûts du profit et le désign. Manque de coordination avec la municipalité de MTL et Verdun ainsi que la province.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Il faudra avoir une préoccupation sur la qualité (apparence) de l'infrastructure (design) concours.	
Plus d'espace au verso	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Je m'attendais a une conférence et j'aurais appréciée qu'il en est une. Le concept des kiosques , d'information est excellent.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Ma preoccupation est plus au niveau des impacts negatives durant la construction Je suis satisfait des preoccupations que l'ont porte a l'environnement Reste les moyens que nous allons lui accorder	
Plus d'espace au verso	







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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Presentateurs et presentation visuelle excellente	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
J'ai assisté à la présentation des effets environnementaux du projet. Je voudrais savoir :	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelles seront les étapes du projet déjà décidés et coulées dans le béton pour lesquels il n'y a pas de consultation.</li> <li>- Quelles sont les étapes du projet pour lesquels il y aura consultation, et quand et comment.</li> </ul>	
Plus d'espace au verso	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 09 décembre 2012

### Identification

Cochez une des cases suivantes :

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e)  ou

Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation

Nom : \_\_\_\_\_ Organisation (s'il y a lieu) : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Téléphone(s) : \_\_\_\_\_ Courriel : \_\_\_\_\_

### Commentaires sur les portes ouvertes

Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : **8**

Commentaires :

Interlocuteur bien informés.  
Présentation visuelle intéressante  
Compréhension facile

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :

Je souhaite :

- Que le pont soit beau, quitte à ce qu'il coûte plus cher. Comme le « Golden State » à San Francisco il pourrait devenir un attrait touristique et aimé être rentable.
- Qu'il y ait consultation si on veut en changer le nom et que le nom reflète bien l'histoire de Montréal. Qu'on élimine d'emblée le nom d' « Elizabeth » malgré l'amour de notre P.M pour la royauté. Le pont de l'Île Edward et le pont Victoria suffisent à cet égard.
- Les plans étant en embryonnaires, qu'il faut d'autres consultations à ce sujet à mesure que le [mot illisible] avance.
- Qu'on fasse attention à la qualité de la construction à la collusion et au « extra »

[Signature de l'individu]

Plus d'espace au verso



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
Intéressant mais le fait qu'il n'y pas de conférence publique avec des questions de la salle nous empêche de prendre connaissance des préoccupations de nos concitoyens. Autrement dit , je ne peux pas poser de questions sur des enjeux que je ne connais pas	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
J'aimerais vous faire part d'une préoccupation :	
Beaucoup de résidents de l'Île des Sœurs utilisent le lien cyclable ou la piste piétonnière avec Verdun pour se rendre au métro Lasalle ou à l'école secondaire Mrs. Richard. La jetée temporaire va allonger leur parcours considérablement. L'idéal serait de priorise la reconstruction du Pont de l'Île des Sœurs pour cet impact majeur dure le moins longtemps possible.	

Plus d'espace au verso



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 10 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>10</b>	
Commentaires :	
L'effort de communication et la qualité des experts sont excellents! Attention à la consultation à <u>outrances</u> . A un certain moment, il faut <u>décider et agir</u> . Ne tardez pas!!	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Ce que j'ai constaté me permet de penser que l'évaluation est très sérieuse. <u>Surveillez les échéanciers</u> . Le plus ou s'éternise, le plus les choses se compliquent et plus les coûts s'élèvent. De la rigueur et une détermination à bien faire, et à faire bien.	
Plus d'espace au verso	



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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Île des Sœurs le 10 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il faut construire une passerelle entre Verdun et l'Île des Soeurs pour les piétons, les cyclistes et les véhicules d'urgence.</li> <li>2. Finir les liens entre le corridor vert de Verdun le long du fleuve vers le vieux port de Montréal.</li> <li>3. Faire un pont avec une signature esthétique pour Montréal.</li> </ol>	
Plus d'espace au verso	





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

**Portes ouvertes sur  
le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale  
Île des Sœurs le 10 décembre 2012**

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Très bien préparée. Félicitations.</li> <li>- Quant au Péage, cela risque de créer bcp d'inegalité avec d'autres quartier de la ville. Pas sûr!</li> </ul>	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<p>Il serait très important de considérer une voie d'urgence vers Verdun pour les besoins d'ambulance, sécurité publique ou encore autobus (peut-être) via la nouvelle piste cyclable-Verdun envisageait de construire un pont près du club marin (voir prolongement de la rue Marguerite Bourgeois.) Faire une pierre deux coup. et economiser \$\$</p>	
Plus d'espace au verso	







Transports Canada  
Transport Canada



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



Nouveau pont pour le Saint-Laurent  
Transports Canada  
800, boulevard René-Lévesque Ouest  
Bureau 638, 6e étage  
Montréal (Québec)  
H3B 1X9

Courriel : [NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca](mailto:NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca)  
Site Web : [www.tc.gc.ca/nppsl](http://www.tc.gc.ca/nppsl)  
Fax: (514) 283-8234

**Canada** 



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 10 décembre 2012

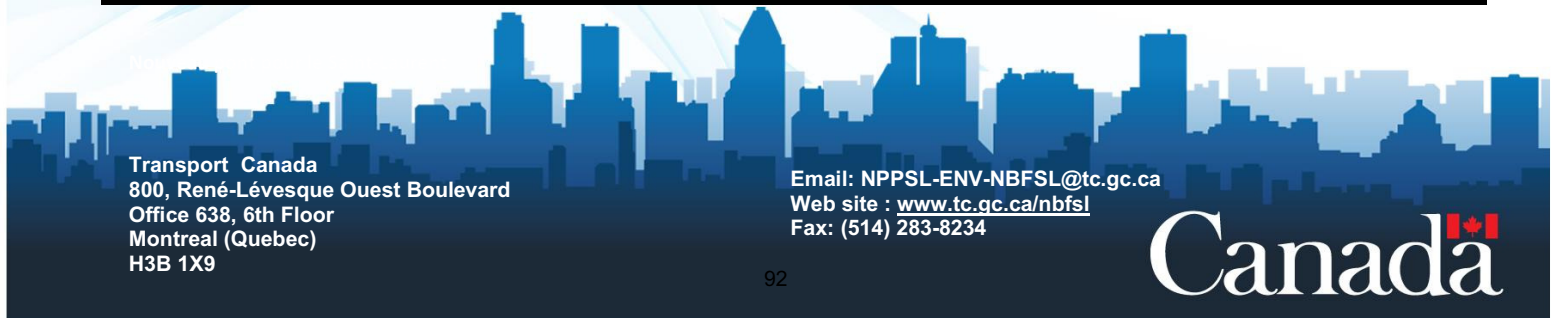
<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Étudier la possibilité de travailler certaines étapes de la construction 24/7. Oui!!! Les coûts sont plus élevés mais une construction qui est complétée plus rapidement a aussi un effet positif sur les coûts. La main d'œuvre sur 2-3-4 ans supplémentaires est chère!!</li> <li>2) Prévoir incitatifs de transports en commun tout le long de la construction             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Autobus régulier entre IDS et la Rive Sud</li> <li>b) Incitatif ou mieux encore obligation aux camions qui traversent île de MTL d'utiliser la 30.</li> </ol> </li> <li>3) Revoir signalisation existante entre l'IDS et Montréal. Signalisation pourrie et mal pensée.</li> </ol>	
Plus d'espace au verso	



# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Île des Soeurs the 9<sup>th</sup> of December 2012

<b>Identification</b>	
Please select one of the following checkbox: I came to the open houses as a citizen <input type="checkbox"/> or I came to the open houses as a representative of an organisation <input type="checkbox"/>	
Name :	Organisation (if applicable) :
Address :	
Telephone :	Email Address :
<b>Comments on the Open Houses</b>	
On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses : <b>6</b>	
Comments :	
I was rather disappointed at the lack of information. The presenters all hesitated to pronounce themselves because the plans for the bridge haven't yet been finalized. Also, separating the various aspects of the project [ <i>unreadable content</i> ] made it more difficult to find answers to our questions-we never quite knew what table to go to for our answer.	
<b>Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:</b>	
My main concern was with anti-noise measures around Lasalle/Atwater. I am shocked that there are no anti-noise walls already in place. Also, representatives explained that the old data on noise could not be relied upon. Why are new condos going up right up against the highway without any measures being taken to reduce noise levels and the noxious dusts created by this highway? It is imperative that residents be protected from the significant levels of pollution that the new larger highway will no doubt produce. I would like to hear more on this issue during the open door event scheduled for next march.	
<b>More space on back</b>	





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

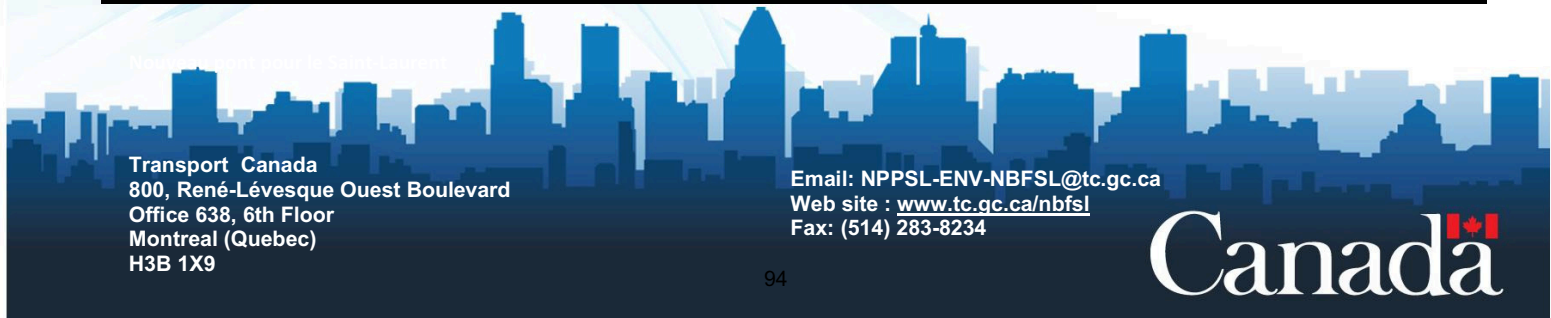
<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9</b>	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Bon travail préliminaire. Résultats clairs. Il sera intéressant de voir les mesures de mitigation proposées.	
Plus d'espace au verso	



# A new **bridge** for the St. Lawrence

## Open Houses on the First Preliminary Environmental Assessment Report Île des Soeurs the 9<sup>th</sup> of December 2012

<b>Identification</b>	
Please select one of the following checkbox: I came to the open houses as a citizen <input type="checkbox"/> or I came to the open houses as a representative of an organisation <input type="checkbox"/>	
Name :	Organisation (if applicable) :
Address :	
Telephone :	Email Address :
<b>Comments on the Open Houses</b>	
On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score) how would you describe your level of satisfaction with the open houses : <b>10/10</b>	
Comments :	
Very interesting! & well organized. Please come back regularly to give us updates.	
<b>Comments on the First Preliminary Environmental Assessment Report:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keep / improve bicycle access IDS ↔ South Shore ↔ Montréal</li> <li>• Keep Estacade + seaway bike path</li> <li>• Ensure good traffic flow on/off IDS</li> <li>• Ensure minimal impact on residents of IDS</li> </ul>	
Thank you	
More space on back	





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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Sœurs le 10 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>8</b>	
Commentaires :	
Intéressant, ont couvert la majorité des sujets qui font la préoccupation des citoyens. Les experts ont clairement exposé leur objet d'étude et tout le monde était ouvert aux questions, aux inquiétudes exprimées.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Comme le Premier rapport est en rédaction et qu'il est, en effet, préliminaire, il soulève pour l'instant plus de questions qu'il n'apporte de réponses. Il a été très intéressant de voir les détails des études menées, mais nous avons très hâte de savoir plus concrètement quels seront les véritable impacts projetés et les solutions proposées.	
L'une de nos plus grandes inquiétudes est de savoir à quel point le Promoteur intégrer/ respectera les recommandations des experts étant donnée qu'à date, aucune étude « post » n'est prévue.	
Plus d'espace au verso	





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

### Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale (suite) :

#### Coups de cœur :

- Maintient et même prolongement (jusqu'à la Rive-Sud) des voies cyclables!
- Études variées et détaillées qui laissent croire à une réelle volonté de rendre le projet harmonieux et durable.

#### Potentiels nuages à l'horizon :

- Espérons, encore une fois, que les recommandations seront respectées et que les voix des résidents les plus touchés seront à nouveau sollicités et entendues afin que la qualité de vie et éventuellement les valeurs foncières ne piquent pas du nez pour les 10 années à venir!



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale Île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes :	
Commentaires :	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bosé sur ce que j'avais entendu je m'attendais à une description formelle : déçu à ce point.</li> <li>- Les gens connaissent leur dossier et interessant</li> </ul>	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>-J'espère que le nouveau pont de l'Île des Sœurs va être refait avant les travaux sur le pont Champlain</li> <li>-Elargir la sortie Nord pour Atwater afin de permettre aux voitures de sortir graduellement et non pas d'un coup comme maintenant</li> <li>-Eliminer la section basse entre la sortie Verdun et d'Atwater</li> <li>-J'aime bien la section basse du pont Champlain du côté Nord. Ne cache pas la vue.</li> </ul>	
Plus d'espace au verso	



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

## Portes ouvertes sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale île des Soeurs le 09 décembre 2012

<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	Courriel :
<b>Commentaires sur les portes ouvertes</b>	
Sur une échelle de 1 à 10 (10 étant la meilleure note), comment décrivez-vous votre niveau de satisfaction à l'égard de ces portes ouvertes : <b>9/10</b>	
Commentaires :	
Présentation bien faite - information claires et pertinentes.	
<b>Commentaires sur le Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale :</b>	
Accorder une [mot illisible] au lien cyclable à la sortie du Pont Champlain & île des Soeurs pour donner accès à l'autoroute Bonaventure ou un autre lien plus efficace conviviale et Beaux décors	
Plus d'espace au verso	





Transports  
Canada

Transport  
Canada

**Commentaires formulés par  
des individus (courriels)**

**Comments provided by  
individuals (emails)**

Commentaires formulés par le public dans le cadre de  
l'évaluation Environnementale

Comments provided by the public as part of the  
Environmental Assessment

**Subject:** FW: Commentaires sur Nouveau Pont sur Le Saint-Laurent - Protection des Boisés  
**Attachments:** Boisé des Parcs Tisserand et du Parc de la Terre.JPG

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Tuesday, January 15, 2013 4:03 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** Commentaires sur Nouveau Pont sur Le Saint-Laurent - Protection des Boisés

### Boisé du parc Tisserand et Boisé du parc de la terre

J'ai assisté à Brossard le 2 décembre 2012, à la première des journées portes ouvertes relativement à l'évaluation environnementale pour le nouveau pont sur le Saint-Laurent.

Vers la fin de la période de construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent il y aura une période de transition difficile entre l'ancien pont et le nouveau pont. Durant plusieurs semaines toutes les voies de l'actuel pont Champlain et l'ensemble des nouvelles voies pour le nouveau pont sur le Saint-Laurent devront être opérationnelles. L'actuel pont Champlain requiert 6 voies automobiles et deux rampes pour l'accès à la 132. Pour le nouveau pont, 6 voies automobiles et deux voies un peu plus larges seront requises pour le transport en commun pour un total de huit pour de pont. Pour les deux ponts, un total de 14 voies seront requises en plus des rampes accès pour la 132. Ces voies auront besoin de beaucoup d'espace pour être implantées. Je crois qu'il existe suffisamment de place à l'Ouest (côté fleuve) de la ligne électrique d'Hydro-Québec pour accommoder toutes ces voies. Dû à la disponibilité d'espace à l'intérieur de la zone clôturée de l'autoroute, il ne sera pas nécessaire d'empiéter sur le parc de la Terre. Les boisés et les milieux humides seront protégés.

Cependant, les deux voies pour le transport en commun devront être adaptées pour le rail. Cela nécessite des rampes de gradient réduit par rapport à des rampes pour automobiles et camions sur pneus et asphalte. Ce gradient réduit (indiqué par votre personnel comme étant de l'ordre de 3% à 3.5%) est nécessaire pour garantir la montée et le freinage sécuritaire des véhicules sur rail pour les conditions climatiques attendues, c'est-à-dire pluie, neige et verglas. Ces gradients réduits des rampes du nouveau pont impliquent que les rampes pour le transport en commun seront plus longues et pourraient s'étendre jusqu'à tout près du viaduc Pelletier. La technique de « *prendre son élan pour monter la côte* » préconisée dans l'étude sur le Système Léger sur Rail pour obtenir des rampes à gradient élevé n'est pas vraiment sécuritaire et n'est pas acceptable car le freinage sécuritaire n'est pas garanti pour le rail, particulièrement en cas de verglas.

Comme il y a moins d'espace du côté Est (vers Taschereau) de l'autoroute A10, il y a des risques que le projet nécessite la destruction partielle du boisé du parc de la Terre et du boisé du parc Tisserand. L'agencement des voies devra être fait pour éviter cela.

Le problème pourrait être exacerbé si un pont à deux étages est adopté. L'agencement ayant les voies de transport en commun au-dessus est attrayant car les voies automobiles, qui ont une pente plus prononcée, peuvent toucher terre près de la 132. Les voies de transport en commun sont routées séparément vers le centre de l'A10 passé la ligne d'Hydro-Québec. En mode de pont à deux étages, les voies de transport en commun pourraient être encore plus hautes et donc encore plus longues. Elles se rendraient tout près du viaduc Pelletier. Dans ce cas l'agencement des voies serait très difficile dans l'espace réduit à l'Est des lignes d'Hydro Québec, plaçant les boisés du parc de la Terre et du parc Tisserand à risque.

Pourriez-vous vous assurer que les configurations des rampes d'accès à Brossard soient faites de façon à ne pas détruire les boisés de ces parcs?

Pourriez-vous me confirmer qu'il est dans l'intention du promoteur de ne pas utiliser l'espace de ces parcs durant le projet.

Merci.

████████████████████

██



**Subject:** FW: Commentaires sur Nouveau Pont sur Le Saint-Laurent - Ligne de Transport en Commun sur l'estacade  
**Attachments:** Pont de l'estacade à Rampes Spirales Vue de Brossard.JPG; Pont de l'estacade à Rampes Spirales Plan.JPG

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Tuesday, January 15, 2013 4:59 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** Commentaires sur Nouveau Pont sur Le Saint-Laurent - Ligne de Transport en Commun sur l'estacade

## Commentaires sur la Conception du Nouveau Pont sur le Saint-Laurent

### Sommaire

Ce texte recommande de considérer lors de la conception du nouveau pont sur le Saint-Laurent, l'installation du transport en commun sur l'estacade et de construire ce nouveau pont seulement pour les automobiles et les camions. Pour le transport en commun, un court pont de deux voies et de pentes conçues pour l'autobus et le rail serait construit à l'extrémité de l'estacade. Pour améliorer l'interface en hauteur avec l'estacade, des approches en spirales seraient utilisées pour réaliser une connexion avec l'estacade près de la rive Est du fleuve et avec la Rive-Sud.

L'illustration "*Pont de l'estacade à Rampes Spirales Plan*" montre un plan qui positionne le pont de l'estacade pour le transport en commun. L'illustration "*Pont de l'estacade à Rampes Spirales Vue de Brossard*" montre l'agencement du pont, des rampes spirales et des points d'interconnexions avec le réseau routier.

### Configuration Avec le Transport en Commun Implanté sur le Nouveau Pont ou Implanté sur l'Estacade

Le nouveau pont sur le Saint-Laurent devra fournir six voies pour les automobiles et camions et deux voies plus larges pour le transport en commun. Ces deux dernières voies contraignent substantiellement la conception du nouveau pont. Elles le rendent beaucoup plus large ou forcent l'adoption d'un pont à deux étages, allongeant les rampes encore plus. De plus, la pente des rampes doit être réduite (et leur longueur augmentée) pour assurer l'opération du rail lors de verglas. Le transport en commun ne peut souffrir d'interruption lors d'évènements climatiques. Ces modifications rendent le nouveau pont plus coûteux d'environ 50%.

Le transfert du transport en commun sur l'estacade simplifierait la conception du nouveau pont et diminuerait son coût. Le pont pourra être de largeur standard, n'avoir qu'un étage et être doté de rampes ayant une pente conventionnelle. La complexité des interfaces sur la rive sud devrait être

réduite, les distances d'arrivée des véhicules étant similaire au pont actuel. Il est à noter que le transfert des autobus sur l'estacade ne nécessite qu'une voie, les autobus pouvant revenir par le pont Champlain existant et éventuellement par le futur pont. Il est aussi à noter que trafic à contresens est éliminé lorsque la voie réservée des autobus est enlevée du pont Champlain existant ou du pont futur, permettant le retour rapide des autobus.

Cette solution sera pratique en autant que la structure de l'estacade pourra fournir un minimum de 50 années d'opération sans encourir un niveau de dépenses d'entretien inacceptable. Peu de modifications initiales seront requises pour les autobus. L'implantation éventuelle du rail exigera vraisemblablement un réaménagement du haut de la structure de l'estacade et des poutres, ce qui impliquera des coûts futurs dont il faudra prendre compte. Le rail, contrairement aux autobus, nécessite deux voies, la deuxième étant nécessaire pour le retour des wagons de train ou des tramways. Le poids supplémentaire d'un système sur rail nécessitera aussi un renforcement des poutres de l'estacade, situées entre les piliers. Ces travaux pourront vraisemblablement être réalisés sur une l'estacade en opération car le transport en commun n'est nécessaire que durant les heures de pointe. Le renfort ou le remplacement des poutres pourra s'effectuer la nuit et la fin de semaine.

### Description Générale du Pont de l'Estacade

Le pont de l'estacade (voir les illustrations) s'étend entre l'extrémité Est de l'estacade et la Rive Sud sur une distance physique de 0.75 km, couvrant la voie maritime et le petit bassin de Laprairie. Les 2 km restants vers l'île des Sœurs sont effectués entièrement sur l'estacade. Ce pont comporte deux voies de largeur suffisante pour l'utilisation future du rail mais seulement une voie sera utilisée initialement pour les autobus. Les pentes des rampes sont choisies pour le rail. Des rampes spirales sont utilisées de façon à descendre immédiatement les véhicules au niveau de l'estacade. Ceci évite de prolonger des rampes droites jusqu'au milieu du fleuve et permet une réutilisation de l'estacade sur toute sa longueur. La rampe spirale du côté de Brossard est conçue pour descendre les véhicules suffisamment afin de faciliter l'interface avec le reste du pont droit enjambant le petit bassin de Laprairie. L'ensemble du pont de l'estacade n'implique qu'un nombre limité de piles, celles-ci étant toutes situées en eau peu profonde. Pour un degré d'inclinaison voulu, par exemple 3%, le nombre et surtout le diamètre des rampes spirales seront ajustés pour fournir l'élévation nécessaire pour franchir la voie maritime. Tel qu'indiqué par l'illustration "*Pont de l'estacade à Rampes Spirales Plan*", la position des spirales Ouest peut être du côté Nord ou Sud de l'estacade, dépendant de la possibilité de déménager l'accès de service au fleuve qui occupe présentement cet endroit. Arrivé à l'Île des Sœurs, les deux projets nécessitent d'amener le couloir de transport en commun vers Verdun et vers le centre-ville. Pour cette zone, les deux configurations sont alors généralement comparables au point de vue complexité, performance et coûts.

Les piliers de l'estacade ont été conçus pour résister aux énormes forces latérales provenant d'un embâcle de glace sur le bassin de Laprairie. L'estacade possède donc plus de piliers que le pont Champlain et sont capables se supporter de grandes charges verticales et horizontales (sismiques). L'estacade n'a pas été soumise au sel de déglacage de façon systématique et son béton n'est que peu endommagé. La capacité portante des piliers devrait être plus que suffisante. La capacité des poutres devrait être suffisante pour les autobus mais pourrait nécessiter un renforcement pour le rail, particulièrement pour les quelques poutres longues situées au centre du fleuve. Une étude devra être faite en ce sens.

## Opération

Initialement, les autobus actuels opérant au diesel seraient transférés sur l'estacade dans leur forme actuelle. Le Terminus Centre-Ville continuera à être opéré mais avec des points de chute périphériques pour plusieurs nouvelles lignes d'autobus express partant de Chevrier et passant par Panama. Ces nouveaux points de chute seront par exemple situés au Complexe Desjardins, à l'Université McGill et autres destinations populaires. Sur une période d'une ou deux décennies, des autobus hybrides rechargeables pourraient être utilisés en étant rechargés sur une section la voie réservée, opérant sur batterie pour le reste du trajet. Hydro Québec effectuera à son compte l'installation de la partie relative à l'alimentation électrique qui sera remboursée à même le taux de facturation de l'électricité. Lorsque l'achalandage attendra les 35,000 et 40,000 passagers par jour et lorsque les budgets seront disponibles, un système sur rail de plus forte capacité, par exemple un tramway, pourra éventuellement être installé sur l'estacade vers Panama, Chevrier et d'autres destinations plus éloignées.

La présence de rampes spirales réduit le coût en capital mais augmente le temps de transit de façon à couvrir les ~3 km des rampes spirales nécessaire. Le temps de transit est alors augmenté d'environ 3 minutes. Ce temps de transit supplémentaire pourrait être éliminé partiellement par une configuration quelque peu plus dispendieuse utilisant un pont-levis ou un tunnel (voir prochaine section).

La séparation du transport en commun minimise le coût initial de construction du nouveau pont, permet de retarder certaines dépenses futures, réutilise le vati (estacade), simplifie la conception du nouveau pont et permet de le livrer les infrastructures un peu plus tôt.

## Autres Configurations pour la Traversée du Transport en Commun

D'autres configurations sont possibles pour traverser la voie maritime à l'extrémité de l'estacade.

La section du pont au dessus de la voie maritime pourrait être du type pont-levis, comme les ponts de Saint-Louis de Gonzague et de Valleyfield. L'augmentation du temps de transit sera alors éliminé presque tout le temps, excepté lors du passage d'un navire. Durant la période d'hiver, le pont reste abaissé, minimisant le temps de transit.

Alternativement, un tunnel pourrait être implanté en utilisant un tracé similaire à celui proposé par le ministère des transports du Québec en 1991. Un tunnel plus compact avec rampes spirales pourrait aussi être réalisé de façon à minimiser la zone de perturbation du fleuve. Le coût d'un tunnel est généralement plus élevé mais le temps de transit y est moindre. Il n'est que peu affecté par les aléas climatiques permettant l'utilisation de pentes un peu plus élevées pour le rail.

## Allocation des Revenus Entre les Automobiles, Camions et Transport en Commun

Le nouveau pont sur le Saint-Laurent sera vraisemblablement la propriété du consortium de construction, permettant le désinvestissement du gouvernement fédéral dans ces infrastructures. Ce groupe industriel récupérera ses frais d'ingénierie détaillée, de construction, de frais financiers, de marge pour risques, d'opération, d'entretien, de réparation et de profits par un péage. Le pont de

l'estacade sera beaucoup moins dispendieux et pourra être de propriété gouvernementale plutôt que privée. La construction pourra être faite par le même consortium ou par un autre groupe selon le résultat des soumissions. Comme les utilisateurs sont les opérateurs de transport en commun qui dépendent du gouvernement provincial, ce dernier devrait être propriétaire et responsable du pont de l'estacade. Ceci évitera de payer de larges sommes au consortium, ce qui aurait pour effet d'augmenter substantiellement le coût du transport en commun.

### Conclusions et Recommandations

Il est fort probable que le transfert du transport en commun sur l'estacade résulte en une diminution totale des coûts de projet. Ceci est dû à l'utilisation d'une structure qui est disponible à peu de frais. Ceci permet une construction simple, un peu plus rapide et moins dispendieuse du nouveau pont routier sur le Saint-Laurent. Les allocations entre les frais pour le péage pour les automobilistes et camions seront claires et séparées des frais de transport en commun.

Je recommande donc que cette approche soit étudiée plus en détail et que des estimations de coût soient faites de façon à comparer les coûts avec l'approche présentement préconisée.

Si des clarifications supplémentaires sont requises, il me fera plaisir d'y répondre.

████████████████████

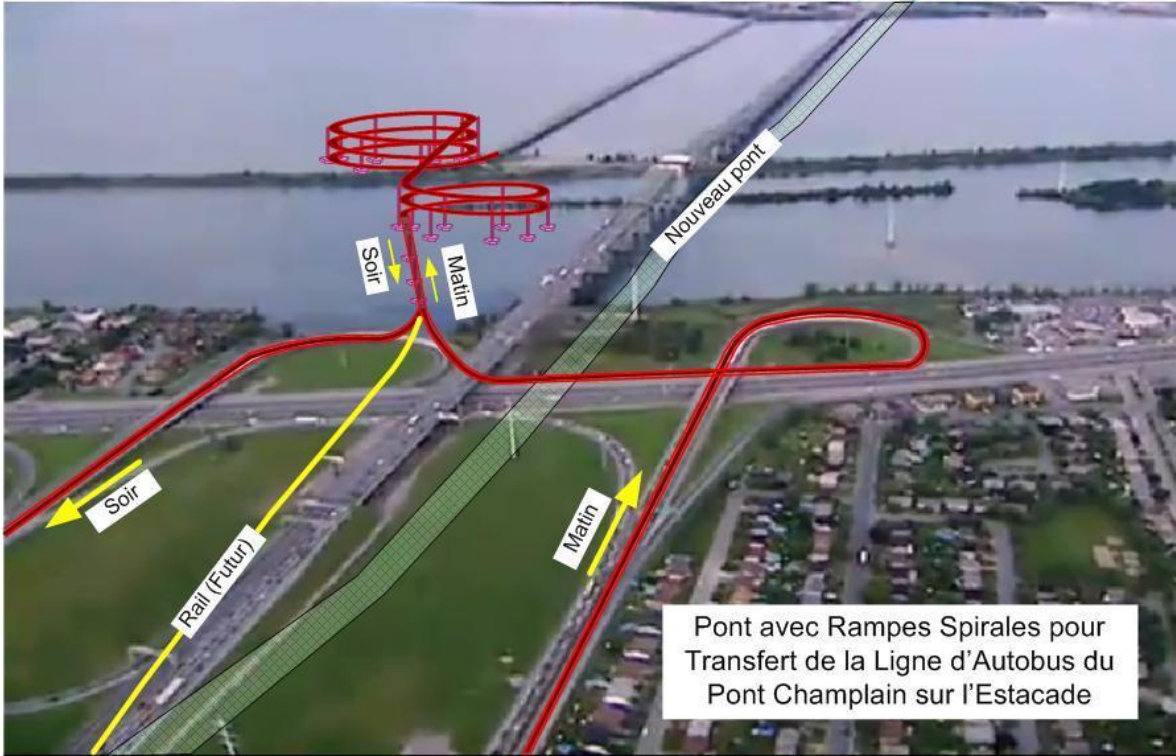
████████████████████

████████████████

**Boisé du parc Tisserand et Boisé du parc de la terre**



**Conception du Nouveau pont sur le Saint-Laurent(1)**





Conception du Nouveau Pont sur le Saint-Laurent (2)





**Subject:** FW: Commentaires concernant le rapport d'évaluation environnementales ( nouveau pont Champlain)  
**Attachments:** Commentaires sur l'évaluation environnementale pour le pont champlainl.docx

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Thursday, December 13, 2012 7:39 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** Commentaires concernant le rapport d'évaluation environnementales ( nouveau pont Champlain)

À qui de droit,

Vous trouverez ci-joint mes commentaires et suggestions concernant les impacts environnementales au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Je crois que mes recommandations devraient être étudiés sérieusement et que les mesures de mitigation soient implantés sans quoi, je crois malheureusement que le gouvernement fédéral s'exposera à des poursuites potentiellement énorme.

Je ne voudrais surtout pas que mes propos soient perçues comme menaçant mais plutôt comme voulant vous aider à minimiser l'impact de ces constructions sur la population. N'oubliez pas qu'il y a assez de professionnels de tout accabit vivant à l'île des Sœurs ( avocats, juges, ingénieur et financier) pour ne pas prendre au sérieux que ces individus n'accepteront pas qu'un minimum de mesures de mitigation soient mise en place et soient efficaces

En espérant que mes commentaires seront pertinents et que cela pourra vous aider à faire de ce projet une grande réussite.

Veillez accepter mes salutations les plus cordiales et respectueuses.

[REDACTED]

## Commentaires sur l'évaluation environnementales au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Mes premiers commentaires sont par rapport aux mesures de mitigation pour limiter les inconvénients, les dommages et la baisse de la qualité de vie que les riverains et les insulaires de l'arrondissement de Verdun subiront à cause de la démolition et le remplacement du pont.

Votre rapport sur l'évaluation environnementale reste muet à ce sujet :

1. Dans cette région, il y aura trois importants chantiers routiers :
  - a. L'échangeur Turcot
  - b. L'autoroute Bonaventure
  - c. Le pont Champlain et une section de la 15.

Sans planification et de mesures de mitigation adéquates, ce sera l'enfer ! Cela aura un impact majeur sur la pollution atmosphérique, sonore et la qualité de vie des résidents. Sans compter des impacts socio-économiques !

Vous ne discutez pas comment vous allez minimiser les inconvénients de la construction, ni de la synchronisation des divers chantiers. Quelles mesures de mitigation allez-vous mettre sur pieds avec les autorités fédérales, provinciales et municipales pour protéger la qualité de vie ainsi que la valeur économique des résidences des citoyens de l'île des Sœurs.

Plus spécifiquement, quelles mesures de mitigation allez-vous mettre en place pour :

1. Assurer que les services d'urgence en période de pointe seront disponibles et accessible. Que les temps de réponse prescrits par les lois soient respectés pour que les citoyens ne soient pas à risque !
2. Assurer un flux de circulation normale pour sortir et entrer de l'île des Sœurs et Verdun considérant toutes les étapes de construction du pont et des divers chantiers. Nous aurons besoin de lignes d'accès et de sortie privilégiés et unique pour permettre le libre accès à ce territoire.
3. Assurer la qualité de vie des insulaires par la continuité de l'accès aux pistes cyclables et à l'estacade en déplaçant le site du chantier sur la partie Nord de l'île au lieu de la partie Sud tel qu'indiqué sur vos plans.
4. Assurer que vous incluez des murs sonores en verre pour diminuer l'effet du bruit sur l'environnement de l'île des Sœurs. Nous savons déjà que les

niveaux sonores dépassent largement le seuil de 65 décibels tel que les lois fédérales et provinciales l'exigent.

5. Assurer que l'impact de la poussière et des déchets soient minimisés pendant la démolition et la construction des divers chantiers sur les résidents de l'île des Sœurs et de Verdun.
6. Assurer la priorité de l'accessibilité des transports publics durant les périodes de pointe à l'île des Sœurs et à Verdun. Voie réservée !
7. Assurer durant les périodes hivernales, le déblayement prioritaires des accès et des sorties de l'île et de la terre ferme à Verdun.

#### Principe de développement durable pour le projet de pont :

Votre rapport ne donne absolument rien quant aux moyens dont vous appliquerez les principes de développement durable tel que :

1. Rendre le pont à consommation énergétique à zéro pour ce qui est de l'éclairage, la signalisation et peut-être le chauffage de la chaussée. Soit par l'utilisation de l'énergie photovoltaïque (panneau solaire), l'énergie hydraulique (en utilisant une ou des hydroliennes dans le fleuve) ou même l'énergie produite par le vent (en utilisant une ou des éoliennes).
2. Utilisation de la technologie DEL pour l'éclairage et la signalisation.
3. Prolonger la vie utile de la chaussée par l'utilisation du chauffage de la chaussée et la réduction de l'utilisation d'abrasifs pour éliminer la glace sur la chaussée.
4. Utilisation de matériaux qui réduiront les bruits causés par le passage des véhicules sur la chaussée.
5. Utiliser une signalisation qui favorisera les transports en commun et les véhicules hybrides et électriques. (voie réservée, tarification moindre)
6. ne pas utiliser un système de péage qui ralentit et force la consommation additionnelle de carburant.

#### Principe de l'utilisateur/payeur :

Le gouvernement fédéral a annoncé que le financement du pont se fera par le principe du PPP et que des frais de passage seront chargés sur le pont. Le pont ne donne pas des avantages qu'aux utilisateurs de cette infrastructure. Cela est une illusion. C'est toute l'économie de la région métropolitaine qui en bénéficie et je ne crois pas que le

coût doit être absorbé par seulement les utilisateurs. Vous devriez imaginer un système qui répartirait les charges entre les utilisateurs et l'ensemble de la population métropolitaine comme un actif métropolitain qui sont géré par la ville de Montréal.

Donc, un système basé à 50% sur les taxes foncières de la région et l'autre sur une tarification de passage serait idéal. Le promoteur devrait être une institution de la province tel que :

La Caisse de dépôt

Desjardins

La Banque Nationale

SNC Lavalin

Cela améliorerait de beaucoup l'acceptabilité de ce mode de financement. Car les sommes versées demeureraient au Québec.

**Subject:** FW: Commentaires sur la version préliminaire de l'étude environnementale du NPSL  
**Attachments:** 2011-004\_Commentaire\_Expropriations\_2013-01-12.pdf; 2011-004  
\_Commentaire\_Estacade\_2013-01-12.pdf

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Monday, January 14, 2013 11:15 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** Commentaires sur la version préliminaire de l'étude environnementale du NPSL

Bonjour,

Veillez trouver en pièce attachée à ce courriel deux commentaires écrits sur les sujets abordés dans le premier rapport préliminaire et ceux émis lors des portes ouvertes du 2 décembre 2012. Le premier traite des expropriations et le second est relatif au régime des glaces.

En espérant que vous tiendrez compte de ces commentaires lors des prochaines étapes de l'évaluation environnementale,

Salutations,

[REDACTED]

## **Commentaire sur l'expropriation**

L'étude d'impact soutient qu'il n'y aura pas d'expropriations parce que le pont de remplacement et ses approches n'occuperont que des terrains appartenant aux fédéral et aux municipalités. Cette explication, et son écho répété lors de la consultation publique, ne sont pas convaincantes.

En examinant les approches au pont depuis l'A-10, les deux courbes qu'imposent la solution préconisée par le fédéral à l'entrée du pont de remplacement obligent à réduire significativement (par près de 25%) le rayon de courbure de la bretelle d'accès au pont Champlain à partir de la 132. Cette réduction ne pourra se faire qu'accompagnée d'une diminution de la vitesse des véhicules et donc, d'une réduction de la fluidité des déplacements par rapport à la situation actuelle. Et actuellement, des temps d'attente de 30 minutes sur cette bretelle sont fréquents et témoignent de la réelle difficulté d'intégration des usagers de la bretelle actuelle avec ceux de l'A-10.

De plus, la présence de ces deux courbes s'ajoutent aux actuels conflits de circulation dans ce secteur. Un usager de la voie de droite de l'A-10 se dirigeant vers le pont Champlain devra ajuster sa conduite à quatre reprises sur une distance de moins de 600 m. À 70 km/h, il aura en moyenne 12 secondes pour négocier le virage à droite de la première courbe, 6 secondes pour intégrer les véhicules arrivant de la 132, et 3 secondes pour négocier le virage à gauche de la deuxième courbe préconisée par le fédéral. Et pour ajouter à la difficulté, le tout se fait pendant l'ascension de la route vers le pont de remplacement.

Peu de professionnels du volant (camionneurs, policiers, etc.) recommanderaient de telles manœuvres forcées par l'implantation des deux courbes préconisées par le fédéral.

Et remarquons, enfin, que les profils routier et ferroviaire des deux courbes sont les mêmes. Si la route peut prendre une pente de 3% comme actuellement, il n'est pas démontré qu'un train puisse être exploité sur une pente aussi raide ou effectuer des virages aussi serrés qu'un véhicule automobile. Tout adoucissement de pente ou de rayon de virage forcé par une voie ferroviaire qui suit la pente des voies routières va mener à une emprise plus étendue et donc, à des expropriations potentielles.

Il n'est pas clair que cette situation, avec la nuisance du bruit qu'elle génère, n'entraîne pas d'expropriations, qu'elle augmente l'offre de service et encore moins, qu'elle solutionne les problèmes vécus actuellement sans les deux courbes préconisée par le fédéral.

C'est pourquoi, pour ne pas retarder le projet et pour permettre aux concepteurs routiers et ferroviaire d'avancer leurs analyses, l'étude d'impact doit aussi présenter la possibilité réelle que l'aménagement final force l'empiètement des



terrains limitrophe à la zone du projet en informant le publique des zones à risque actuellement non confirmé d'expropriation.

## **Régime des glaces et rôle de l'estacade**

Les piliers actuel du pont Champlain ont été conçus à la fin des années '50 en fonction des observations de l'époque. Ainsi, la forme circulaire des piles et leur dimension ont été dictées par les conditions de résistance à la poussée des glaces, à savoir : la position du point d'impact de cette poussée et la grandeur de cette poussée (300 kN/m à 30 degrés).

Or l'estacade a été construite par après en 1965 afin d'éliminer les risques d'embâcle induits par la réduction de la largeur du fleuve qui résultera de la construction et l'aménagement des îles Notre-Dame et Sainte-Hélène pour l'exposition universelle de 1967.

Dans l'étude d'impact, la description du régime hivernal doit être complétée sur les deux points suivants.

Premièrement, l'étude doit rendre compte de l'abaissement significatif du niveau des hautes eaux en hiver et lors de la débâcle printanière que l'on observe depuis que l'estacade est en place. L'étude d'impact doit montrer comment l'estacade protège aujourd'hui l'Île-des-Sœurs contre les inondations dues aux embâcles que l'on observait avant 1965.

Deuxièmement, elle n'explique pas comment l'estacade empêche la formation du couvert de glace en hiver. En plus, l'engraissement des glaçons à l'amont du pont Champlain est significativement limitée par la diminution de leur temps de résidence dans le bassin résultant de leur évacuation facilitée par leur morcellement à travers l'estacade.

En comptant sur la présence de l'estacade, les concepteurs du pont de remplacement pourraient aujourd'hui justifier des piliers moins hauts et moins résistant que ceux originalement conçus à la fin des années '50.

En ne comptant pas sur la présence de l'estacade, les concepteurs du pont de remplacement pourraient devoir augmenter la taille et la hauteur des piliers, conséquence de la réduction de la largeur du fleuve à la suite des travaux de l'exposition universelle de 1967. Suivant cette hypothèse, l'impact sur la sécurité de la population riveraine de Montréal et de l'Île-des-Sœurs en particulier serait sévère. Cet impact pourrait même remettre en question la hauteur de revanche des digues de la voie maritime du Saint-Laurent dans ce secteur.

Il est donc important de présenter dans l'étude d'impact une description complète du régime des glaces au droit du pont Champlain en tenant compte du rôle essentiel de l'estacade.

**Subject:** FW: New Bridge for the St. Lawrence - Open Houses on the Environmental Assessment (Dec 2012)  
**Attachments:** New Champlain Bridge Environmental Submission.doc

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Tuesday, January 08, 2013 10:22 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** RE: New Bridge for the St. Lawrence - Open Houses on the Environmental Assessment (Dec 2012)

Dear Sirs,

It was a pleasure to meet you all at the Brossard, Verdun and Nuns Island information sessions from which I took home a lot of information. Attached you will find my recommendations for the current round of assessments. Some topics may stray into affiliated areas, but are important enough to get right from the word go that I have included them here. I'm a member of the Nuns Island (APRIDS) Bridge Committee, which is submitting its own brief so this is representing my personal views and I hope you find them instructive.

One of the positive things to come out of the sessions was the attendance of other interested parties from local and federal politics as well as other interest groups. I was encouraged to hear your openness to continue the dialog in a meaningful and timely manner in future and this is of utmost importance to our residents as we face almost a decade of construction and inconveniences which I think places an additional burden open also your teams work.

Ps - confirmation requested.

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Montreal, January 9<sup>th</sup>, 2013.

**New Bridge for St. Lawrence – Environmental Assessment Submission.**

By: [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Tel: [REDACTED]  
Email: [REDACTED]

I thank you for your information sessions December last. Please find my recommendations and comments below. I also urge you to consult residents and do all in your power to ensure of quality of life is respected during the construction period. You should also actively investigate how the project duration could be shortened.

---

Noise and Air Pollution – it is vitally important that proper studies (more detailed than current plans) be conducted immediately to ensure that concerns arising (with several thousand existing and planned residents within one km of the bridges) from existing traffic be incorporated into the design mandate of the new structures. This may impact choice of road surface, expansion joints in the roadway, toll booth locations, type of public transit, rush hour/night restrictions on say trucks etc. One expects that bridge traffic by the time the bridge is completed will increase in a similar fashion to past trends so substantial increases should be planned for even with improved public transit.

Proper entry and exit lanes along all sectors are important to ensure the traffic flows to minimize pollution. This includes traffic going north at the hwy. 10 intersection in Verdun (now also impeded by rush hour bus lanes towards the bridge).

Pedestrian/bicycle paths under the bridges on the Nuns Island side must be preserved including during construction. Construction of similar access on the Verdun shore line will improve the environment and provide citizens with better re-creational opportunities along the river.

Direct access to Verdun from the Bonaventure to eliminate unnecessary traffic detours of Verdun residents through Nuns Island. Now this leg of the Bonaventure from downtown splits off just before the Clement bridge towards Verdun with exits towards Champlain Bridge/Nuns Island and Hwy 15 towards Decarie. There is no access to Verdun proper so traffic heading there is forced to either go via Nuns Island or Atwater. This causes unnecessary traffic/congestion and pollution on Nuns Island.

Placement of tolls – should avoid congestion of traffic near Nuns Island residential area's so it should be done where there is minimal impact from noise and air pollution from braking and idling vehicles during rush hour in particular. I note here that the old toll system only collected tolls in one direction.

Tolls – to make collection "green" it should be via transponder also used on other road networks in Canada/Quebec also supported with a flexible payment facility such as that used to collect the London (UK) Congestion Charge – see <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/> (online/text/phone/mail/transponder payment system). The toll system used for example on Hwy 407 around Toronto is a poor example with only two payment systems (transponder or on line). Out-of- towners can only pay online after receiving notification in the mail with a \$7 service charge added. The web is full of complaints about that system and the private company's administration of it (of course they profit hugely from this monopoly).

Nuns Island residents should not be penalized for having to use the new toll system due to their established travel patterns to both Montreal/Verdun and the South Shore. It is enough that we have to endure it's intrusion in our quality of life.

Winter operation - Ice on the roadway and overhead structure needs to be part of the basic design criteria -ref ice problems affecting traffic on the new Port Mann Bridge in BC.

The esthetic's are also an important global parameter – see the BC Port Mann Bridge and this ref for inspiration: <http://www.montrealgazette.com/news/montreal/Making+Champlain+Bridge+standout+design+could+rebrand/7418239/story.html>. An esthetic design is important not just from the point of view of it's importance as the major portal for visitors to Montreal, but also for residents of Nuns Island and Verdun to ensure that our quality of life is respected and real estate values preserved. Many examples exist where such structures have divided neighbor hoods and created economically depressed area's some of which are present already on the Verdun side. The planned public transit corridor also appears to pass in the area of the new temporary bridge structure. This probably means a multilevel transportation sector whose visual impact must be carefully considered and be part of the original specifications. Cities that have successfully revitalized their downtown core with innovative transportation solutions include Oslo and Boston so these are solutions that should be carefully studied to see what lessons can be learned.

Temporary bridge structure – its re-use should be encouraged. The current direct access to Verdun and Montreal from Nuns Island is currently very limited including that of emergency response vehicles. The use of this bridge for such use is to be encouraged also on environmental grounds. It could also be used for Nuns Island traffic to avoid entering the toll system when the structures are complete. I recommend this temporary structure be split in two parts each consisting of 3 lanes as currently planned. One would remain after the work is completed and be altered for two lanes of car traffic and one for bicycles/pedestrians. If properly planned from day one it should not cost any additional monies due to the reduced removal cost at the end of the project.

Bicycle/pedestrian access on the current bridge to Verdun is totally inadequate/unsafe as it is too near the traffic for noise, pollution and overspray from passing cars. This must not be repeated in the new structures.

One Island! – it is important that the northern part of the island be properly connected to the southern part even if the LRT is not built immediately. As such there should be a safe pedestrian/bicycle access where an LRT station would be built. This should be part of the already planned re-construction of that part of the roadway.

Safety – the existing access to the island from Verdun on rte. 15 (Decarie) has a very inadequate turn-off lane followed by a sharp bend and roadway going downhill (reduced visibility) towards the traffic circle on the island. The new access toward the northern part is better, but still unsatisfactory as it is in the trucking lane.

Public Transit – an LRT system is strongly favored by most residents, but other systems should be considered such as an electric trolley bus system to the South Shore. What is important for our residents is that all environmental factors be considered in their selection and that a Nuns Island station be planned regardless of the medium chosen so that our residents also benefit from a more efficient transportation system (Downtown, Verdun and South Shore).

Consultation – close co-operation with local groups such as the APRID Bridge Committee is strongly recommended.

Kind regards, [REDACTED]

Subject: FW: Nouveau pont

-----Original Message-----

From: [REDACTED]  
Sent: Saturday, November 24, 2012 12:04 AM  
To: NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
Subject: Nouveau pont

Bonjour,

Je sus résidente de Verdun, aux pieds de l'autoroute 15 et originaire de Brossard. Je suis une utilisatrice quotidienne du pont Champlain depuis des années et serai grandement affectée par les travaux, n'ayant aucune autre option de pont pour me rendre au travail.

Je suis premièrement inquiète des agrandissements prévus autour de mon domicile et j'ai bien hâte de voir les plans à ce propos.

Cela dit, je crois fermement que, pour l'environnement et le bien-être des citoyens, il serait impératif qu'il y ait une voie cyclable qui traverse le St-Laurent à cette hauteur, tout comme au pont Jacques-Cartier. Brossard étant un grand bassin de population, je suis certaine que bon nombre de travailleurs pourraient considérer ce mode de transport pour se rendre au centre-ville en moins de temps qu'en voiture ou en transport en commun. Personnellement je fais régulièrement les 25 km qui sépare mon domicile de mon travail à vélo en passant par l'estacade mais en plus de cette longue heure de voyage et du détour qu'il m'occasionne, je dois chaque matin prévoir 30 à 45 minutes de plus en raison des bateaux au pont Victoria. Ce n'est donc pas une option idéale.

Je rêve d'une voie cyclable sur ce pont depuis mon tout jeune âge et espère de tout cœur que vous profiterai de l'occasion pour mettre dans vos plans cette solution idéale essentielle selon moi et à la fois avantageuse pour l'achalandage du pont que pour la santé physique des gens de la région ainsi que pour l'environnement.

Merci de l'attention que vous porterez à mon courriel. Je tâcherai de me présenter aux portes ouvertes.

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]



**Subject:** FW: New Champlain Bridge

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Monday, January 14, 2013 3:20 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** New Champlain Bridge

Dear Sir/Mme,

I am writing this to recommend to change the design concept of the proposed bridge in the following manner:

- 1./ The new bridge should exclude public transport.
- 2./ A new metro should be constructed from the Cartier Dix 30 area, from the current parking areas,- to the existing Lasalle metro station which is the shortest possible route.
- 3./ At the Lasalle station the new metro would join the EXISTING line, all the way to the EXISTING Lionel Groulx station, on the EXISTING tracks.
- 4./ That the Federal government would not finance the metro but only the bridge.

Advantages of my proposal:

- 1./ The Metro could be constructed in maximum three years.
- 2./ The recently completed metro line to Laval could serve as reference in terms of design, construction methods, costs, schedule etc. NOTHING TO RE-INVENT !
- 3./ As soon as the new metro is operational,- ALL public transport would be automatically removed from the current bridge.
- 4./ During rush-hours the unbearable congestion on the current bridge would be essentially eliminated.
- 5./ The cost of placing the orange cones twice daily would be eliminated.
- 6./ The maintenance costs of the current bridge would be significantly reduced. As any engineer knows, the impact of the heavy buses is a significant factor that increases wear and tear on the structure as well as the road surface.
- 7./ The complexity of the new bridge will be significantly reduced.
- 8./ The cost of the new bridge will be significantly reduced.
- 9./ The environmental impact would be reduced.
- 10./ Construction schedule could be somewhat compressed.
- 11./ Reconstruction the new exchanges at the Nuns Island area would be simplified.

My proposal is based on a lifetime project experience and in the hope you will seriously consider it. I am a retired engineer, - spent all my life in the design and construction field of industrial project. If I can be of any assistance, - completely free of charge, - I would be glad to provide that assistance.

Best regards,

[REDACTED]  
[REDACTED]

**Subject:** FW: Commentaires et questions PNPSL [REDACTED]

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Monday, January 14, 2013 9:31 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Cc:** [REDACTED]  
**Subject:** Commentaires et questions PNPSL [REDACTED]

Bonjour,

À la suite de la soirée portes ouvertes à Verdun où je me suis rendue pour en apprendre davantage sur ce projet de Nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPPST), voici trois préoccupations que je souhaite vous soumettre. Je suis une résidente de Verdun, tout près de l'autoroute 15 (A-15).

1. La qualité des sols ne sera pas analysée avant la réalisation des travaux d'agrandissement de l'A-15, dans sa partie jouxtant la rue Rushbrooke et ses environs. C'est ce qui nous était confirmé lors des portes ouvertes sur le projet. Cet état de fait ne me paraît pas acceptable. Dans tout projet soumis à une évaluation environnementale, ce type d'analyse s'impose. Un historique du site est aussi réalisé. Nous avons aussi discuté lors des portes ouvertes de la présence de la voie ferrée et du fait que du mâchefer a pu être répandu dans ce secteur. Puisque la qualité des sols, lorsque ceux-ci seront enlevés et déplacés, peut affecter la qualité de l'air dans le secteur et, incidemment, la qualité de vie des citoyens aux abords de cette autoroute,
  1. Serait-il possible d'inclure une caractérisation de tous les sols qui seront déplacés, creusés et enlevés dans le projet?
2. Dans ce même secteur de l'élargissement de l'A-15, des renseignements supplémentaires peuvent-ils être donnés concernant le déplacement des pylônes à 735 kV d'Hydro-Québec?
3. Concernant le secteur de Pointe-Saint-Charles qui servira d'aire de travaux et d'entreposage de matériel aux abords du pont temporaire pour l'île des Soeurs, des arbres seront coupés et de la végétation détruite à cet endroit. Bien qu'il s'agisse d'un secteur de remblais, serait-il envisageable d'y limiter le plus possible la coupe d'arbres dans ce secteur pour conserver un milieu naturel comprenant des arbres matures.
4. Dans la conception du pont, il sera très important d'intégrer le transport en commun (autobus) et de privilégier aussi le transport sur rail. Comme il s'agit d'un projet de longue durée dans le paysage, en ce début de 21<sup>e</sup> siècle, il se doit d'être innovateur et de répondre aux besoins en déplacements verts.
5. Au sujet de la structure actuelle du pont Champlain, un effort peut-il être fait pour lui trouver une utilité et lui donner une deuxième vie dans le but de suivre les principes du développement durable?
6. Petite remarque supplémentaire : Pourquoi avoir choisi *...pour le Saint-Laurent* comme nom de projet? On dirait que c'est un calque de l'anglais à cause de l'utilisation du *pour (for)*.

Je vous remercie de l'attention portée à ces remarques et questions et vous prie de recevoir, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

**Subject:** FW: pas de piste cyclable ?

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** Saturday, November 24, 2012 5:48 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** pas de piste cyclable ?

Bonjour

J'habite le territoire de Longueuil depuis 6 ans et compte y rester encore 50 ans...

Je viens de lire avec intérêt le rapport de synthèse sur le nouveau pont sur le Saint Laurent...je suis très surpris et déçu de voir qu'il n'y a aucun projet prévu de piste cyclable sur un projet d'une telle envergure. Est ce qu'il sera un jour possible de donner moins d'espace aux véhicules à moteur et un peu plus aux véhicule circulant avec une energie "propre" ? [REDACTED]



Transports  
Canada

Transport  
Canada

**Commentaires formulés par  
des individus (lettres)**

**Comments provided by  
individuals (letters)**

## Lien cyclable et piétonnier

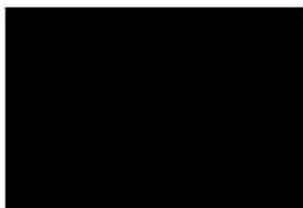
Comme son nom l'indique l'Île-des-sœurs est une « île » mais qui malheureusement ne compte qu'un seul lien piétonnier et cyclable avec la « terre ferme » de Verdun, soit la piste, d'ailleurs très négligée et dangereuse passant sur le pont de l'Île-des-sœurs.

En effet tous les autres liens, que ce soit avec Verdun via le pont de l'Île-des-sœurs, le Centre-Ville via le pont Clément et l'autoroute Bonaventure ou la Rive Sud via le pont Champlain sont des liens « autoroutiers » interdits aux piétons et aux cyclistes et qui sont empruntés seulement par les automobiles et heureusement par les lignes 12 et 168 d'autobus de la STM.

Tous les résidents de l'Île-des-sœurs, ainsi que les personnes qui y travaillent, ne possèdent pas tous une automobile et il est intéressant à la belle saison de substituer le vélo à l'autobus, d'ailleurs l'Île compte au moins 2 stations de Bixi, et même de rejoindre à pied la station de métro LaSalle à Verdun en 30 minutes.

Devant le fait accompli de reconstruire le pont de l'Île-des-sœurs et le pont Champlain il serait important d'exercer quelques pressions sur la Société des Ponts Fédéraux afin qu'une voie piétonnière et cyclable digne de ce nom soit intégrée aux nouvelles structures temporaires (pont jetée) et définitives projetées pour les 2 ponts à reconstruire. À propos spécifiquement du pont Champlain cela ajouterait un nouveau lien cyclable avec la Rive Sud (Brossard) depuis le Sud-Ouest et le Centre-Ville. L'Estacade est bien ouverte aux piétons et cyclistes mais ne passe pas la voie maritime avant les écluses de Saint-Lambert.

Il est de plus en plus important de réduire nos émissions de gaz à effet de serre et de faire à tout âge de l'exercice physique. Montréal, ville verte et en santé, concrétisons tous nos beaux discours.



Montréal, 12 décembre 2012  
Projet nouveau pont Champlain.

J'ai participé aux rencontres d'information du dimanche 9 décembre à l'île des Sœurs. Félicitation d'abord pour la qualité du matériel et des spécialistes sur place. Cela contribue sans doute à susciter une participation des citoyens.

Je vous soumet quelques idées que j'ai proposées à cette occasion:

1- je crois que l'option d'amener sous terre la partie qui arrive sur l'île des Sœurs direction nord jusqu'à l'endroit où l'autoroute rejoint aujourd'hui l'aqueduc devrait être sérieusement évaluée pour les raisons suivantes:

- on éviterait beaucoup d'impacts (sonores, pollution de l'air, perturbation d'environnements marins);
- beaucoup d'espace habitable serait ainsi libéré à la valeur des terrains aujourd'hui occupés par l'emprise de l'autoroute; c'est un revenu qui peut compenser les coûts;
- il y aurait revitalisation des résidences actuellement en bordure et qui souffrent du bruit et de la pollution; il y a là aussi un gain de valeur foncière à considérer;
- un lien souterrain remplaçant l'actuelle autoroute Bonaventure vers le centre ville et le tunnel Ville Marie amènerait les mêmes avantages sur ce tronçon.

On m'a objecté l'interdiction de matières dangereuses dans les tunnels. Je pose la question s'il n'y a pas des exigences de construction qui le permettraient. Pour avoir vu la quantité de tunnels autoroutiers en Europe, en Suisse en particulier, je suggère que c'est possible. Alternativement, des voies secondaires de faible circulation ou de services permettraient d'accueillir le transport de ceux-ci.

2- Une voie pour transport 'en commun' est prévue. J'espère d'abord que ce soient des voies permanentes, non selon des horaires de trafic comme aujourd'hui.

- je suggère que l'infrastructure permette de supporter des trains ou tramways aux normes des chemins de fer, non seulement des trains dit 'légers'; l'avantage principal sera de permettre l'usage de trains de banlieue ou d'éventuels tramways avec interconnexions facilitées avec les réseaux existants;
- je pense que ces mêmes voies puissent être partagées par des transports sur roues, autobus ou véhicules d'urgence, tout comme cela se fait couramment dans les villes.
- finalement un espace vélo sécuritaire devrait aussi y être intégré pour améliorer les liaisons entre pistes rive sud et Montréal (et l'île des Sœurs bien sûr).

3- Une idée à première vue farfelue, mais pas plus que certains projets immobiliers: je crois comprendre que la structure d'acier côté Rive Sud (au dessus de la voie maritime) a mieux vieilli que la section 'à plat' sur le fleuve; pourquoi ne pas rechercher un hôtelier intéressé à y investir pour la construction d'un complexe des plus original avec vues imbattables sur le fleuve et la ville; je crois que ce genre de structure possèdent une histoire et ont valeur patrimoniale pour notre région.

Merci de prendre le temps de nous lire.





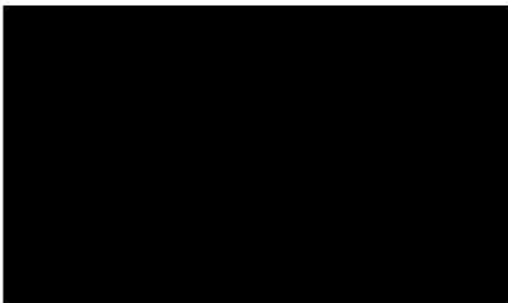
Transport Canada,Mtl.

Dear Sir:

Building a new bridge is necessary but the one envisioned does not take into account future growth and requirement on less costly mode of transport and more expediency.

If one is built, it should incorporate both way subway links to the south shore as is done in Boston, and yes they do get snow.Do not forget the gutters this time.

A better idea is to build a tunnel under the St.Lawrence river for either or both mode of transportation. Bridge or tunnel should be cheaper to build by having the court's confiscate all heavy construction equipment used by the Mafia cartel, fine them millions, and use intelligent , non unionized, construction workers from China who were able to build a 42 km. bridge,35 meter wide in 4 years over Jiaozhou Bay,Pacific ocean, in Qingdao,Shandong province,China.





Transports  
Canada


Transport  
Canada

**Commentaires formulés par  
des organismes**

**Comments provided by  
organisations**

**Commentaires formulés par le public dans le cadre de  
l'évaluation Environnementale**

**Comments provided by the public as part of the  
Environmental Assessment**



**MÉMOIRE DE LA SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL PORTANT  
SUR LE PREMIER RAPPORT PRÉLIMINAIRE  
D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

DESCRIPTION DU PROJET ET DE L'ENVIRONNEMENT  
PUBLIÉ PAR TRANSPORTS CANADA EN NOVEMBRE 2012

---

**NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT**

---

MÉMOIRE DÉPOSÉ À TRANSPORTS CANADA

LE 15 JANVIER 2013



Société du Havre de Montréal

740, rue Notre-Dame O.,  
Montréal (Québec) H3C 3X6  
Téléphone : 514 872 9345  
Télécopieur : 514 872 9471  
[havremontreal.qc.ca](http://havremontreal.qc.ca)

# 1. LE HAVRE DE MONTRÉAL

La Société du Havre de Montréal est un organisme à but non lucratif mis sur pied en 2002 à l'initiative de la Ville de Montréal en collaboration avec le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec dans le but d'établir une vision concertée de développement du Havre de Montréal.

D'une superficie de 10 kilomètres carrés, le Havre de Montréal comprend des quartiers et des secteurs d'une grande diversité qui offrent un potentiel exceptionnel de revitalisation et de requalification urbaine au sud du centre-ville, en bordure du fleuve Saint-Laurent entre les ponts Champlain et Jacques-Cartier.

En 2004, la Société du Havre de Montréal proposait un projet ambitieux d'aménagement et d'investissement visant à donner un dynamisme nouveau au Havre et à ramener la ville vers son fleuve. En plus de miser sur cet attribut naturel, la Vision 2025 ([www.havremontreal.qc.ca](http://www.havremontreal.qc.ca)) identifie plusieurs interventions aptes à soutenir le développement immobilier, culturel et touristique du Havre. Le gouvernement du Canada contribue déjà de façon substantielle à la réalisation de cette vision par le biais de la Société Immobilière du Canada à qui il a confié le développement de son important portefeuille d'immeubles excédentaires et de terrains vacants sur le territoire du Havre.

La principale intervention mise de l'avant par la Vision 2025 demeure néanmoins le réaménagement de l'autoroute Bonaventure depuis le pont Champlain jusqu'au pied du centre-ville. Découpée en trois phases, le réaménagement de l'autoroute permettra notamment de doter le centre-ville d'une entrée prestigieuse et d'aménager en parc linéaire les rives du fleuve entre les ponts Champlain et Victoria. La Ville de Montréal réalise

actuellement la phase 1 de ce vaste projet entre les rues Brennan et Saint-Jacques avec l'abattement de l'autoroute laquelle sera remplacée par un boulevard urbain dont l'aménagement distinctif et de grande qualité permettra l'émergence du Quartier Bonaventure. Cette première phase sera largement complétée en 2015.

La phase 2 du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure vise à dégager la rive du fleuve entre les ponts Champlain et Victoria en déplaçant les voies actuelles de circulation et en reconfigurant les accès au pont pour permettre l'aménagement d'un parc linéaire en bordure du fleuve. Ces travaux pourraient également comprendre des mesures appropriées de gestion des eaux et des sols contaminés.

Finalement, la troisième et dernière phase consiste au raccordement des segments, construits en phase 1 et 2, du nouveau boulevard dans le secteur du canal de Lachine dans le contexte de la mise en valeur des quartiers avoisinants et leur changement de vocation.

Dans le premier rapport préliminaire d'évaluation environnementale portant sur la description du projet du nouveau pont sur le Saint-Laurent et des milieux physique, biologique et humain publié en novembre 2012 par Transports Canada, la Société du Havre de Montréal constate malheureusement que cette vision d'avenir pour le Havre est complètement ignorée.

L'évaluation des accès au nouveau pont, dont celui par l'autoroute Bonaventure, devrait faire parti intégrante de la réflexion et de la planification du nouveau pont avec l'objectif d'accroître la qualité des milieux urbains.



SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL, 2005



## 2. UNE VISION D'AVENIR

Le désenclavement des terrains en bordure du fleuve, constitue l'élément majeur de la phase 2 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Afin de laisser place à un réseau vert le long des berges, le tronçon de l'autoroute qui borde actuellement les rives du fleuve devra être déplacé vers le nord. La réalisation de ces travaux d'infrastructures et l'aménagement du parc permettront d'y intégrer une solution adéquate aux problèmes des sols et des eaux contaminés.

L'aménagement d'un parc linéaire en bordure du fleuve donnera un accès privilégié aux berges et permettra de créer un lien piétonnier et cyclable entre les réseaux récréatifs de l'arrondissement de Verdun, du Parc Jean-Drapeau, du canal de Lachine et du Vieux-Port. De plus, le parc linéaire pourrait être raccordé à la nouvelle voie cyclable et piétonnière envisagée sur le nouveau pont et ainsi procurer un circuit intéressant vers le Centre-Ville.

La construction du nouveau pont Champlain constitue une opportunité unique pour jeter les bases qui permettront à terme la réalisation de ce parc linéaire tout en contribuant à la solution du problème d'écoulement des eaux contaminées dans le fleuve. Il serait en effet injustifiable que des décisions prises aujourd'hui dans le cadre de la construction du nouveau pont rendent impossible ou trop onéreuse la réalisation d'un équipement récréatif et touristique aussi majeur pour la mise en valeur du Havre et de la Pointe-Saint-Charles. Par exemple, il nous faut dès maintenant à la phase de conception du projet prévoir l'aménagement de la piste cyclable sous le nouveau pont de l'île-des-Sœurs. Il faut également s'assurer que l'aménagement des abords, des entrées et des sorties du nouveau pont contribuent à valoriser les rives et en permettent l'accessibilité, tout en aidant la gestion des eaux et des sols contaminés du secteur.

La prise en compte du milieu humain ne peut en effet se limiter au constat des activités que l'on retrouve actuellement dans la zone immédiate du nouveau pont. Comme le nouveau pont marquera pour plusieurs décennies le paysage urbain et maritime du Havre, il est impératif de se projeter dans l'avenir et d'imaginer ce nouvel ouvrage dans une planification d'ensemble dont le principal objectif est l'accessibilité aux rives du fleuve par l'aménagement d'un parc linéaire entre le nouveau pont et le pont Victoria.



- Réseau vert actuel
- Réseau vert proposé

### 3. OPTIONS DE RELOCALISATION, PHASE 2 DU RÉAMÉNAGEMENT DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE

La Société désire soumettre à la réflexion deux options de réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Champlain et Victoria.

#### SITUATION ACTUELLE

Dès 1904 le secteur est exploité comme dépotier municipal et de façon intensive à partir de 1950, l'extension du dépotier se fait à même le lit du fleuve par des remblayages successifs. La fermeture du dépotier en 1966 avec la construction de l'autoroute Bonaventure et l'aménagement d'un vaste stationnement en vue de l'expo 67 ont marqué radicalement la transformation du paysage urbain le long du fleuve et à l'entrée du centre-ville. Maintenant âgée de près de 50 ans, cette infrastructure routière, conçue selon les valeurs d'une autre époque et sans égard à l'environnement, a créé une barrière infranchissable rendant inaccessible les berges du fleuve aux citoyens et aux visiteurs.



SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL, 2007



● Tracé actuel de l'autoroute Bonaventure



### 3.1. OPTION 1 DÉPLACEMENT COMPLET DANS LE PROLONGEMENT DE LA RUE MARC-CANTIN

La première option envisagée par la Société du Havre en 2005 serait une relocalisation complète de l'autoroute au nord du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles afin d'épouser l'alignement de la rue Marc-Cantin. Un réaménagement de l'échangeur Wellington permettrait le prolongement de la rue Marc-Cantin vers l'ouest et son éventuel raccordement au boulevard du Cerf-Volant à Verdun. La rue Carrie-Derick serait également prolongée vers l'ouest afin de rejoindre la rue Marguerite-Bourgeoys permettant ainsi un lien direct entre le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et la rue Wellington. Longeant le réseau vert, la rue Carrie-Derick deviendrait en quelque sorte le «chemin du bord de l'eau» dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

Le secteur de la Pointe-Saint-Charles serait aussi avantagé par le prolongement vers l'ouest de la rue Marc-Cantin et par l'aménagement de liens nord-sud donnant ainsi aux résidents un meilleur accès aux berges.

L'aménagement du parc en rive fournirait l'occasion d'intégrer des mesures appropriées afin de solutionner les problématiques liées aux sols et aux eaux contaminés.

Avec la collaboration de la Société des ponts Jacques Cartier et Champlain, la Société a déposé en 2005 une étude de pré faisabilité et a produit en 2006 un rapport complémentaire sur les coûts de construction de cette option. Ce rapport établissait à 77 M\$ le coût du déplacement de l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain.



SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL, 2005

#### OPTION 1



- Tracé en direction du Centre-Ville
- Tracé en direction du nouveau pont
- Tracé des rues locales
- Parc en rive



### 3.2. OPTION 2 DÉPLACEMENT PARTIEL EN RELOCALISANT LE TRONÇON SUD DE L'AUTOROUTE DANS L'AXE DE LA RUE CARRIE-DERICK

Une autre option moins dispendieuse serait de seulement relocaliser les voies sud de l'autoroute (direction centre-ville) dans l'emprise actuelle de la rue Carrie-Derick tout en donnant à l'ensemble un caractère de boulevard et de promenade en bordure du parc en rive. Cette option moins coûteuse permettrait néanmoins de donner un accès privilégié au fleuve et de créer un parc en rive d'une belle qualité. De la même manière, les travaux d'aménagement de la bande riveraine pourraient intégrer des ouvrages appropriés pour la gestion des sols et des eaux contaminés.

Le réaménagement du boulevard Champlain à Québec avec la naturalisation des berges du fleuve et son parc en rive est sans contredit un succès dont on doit s'inspirer dans la réalisation de cette option de réaménagement de l'autoroute Bonaventure.



SLR, SOCIÉTÉ DU HAVRE DE MONTRÉAL, 2010



PROMENADE SAMUEL DE CHAMPLAIN, LA PRESSE.CA 2009

#### OPTION 2



- Tracé en direction du Centre-Ville
- Tracé en direction du nouveau pont
- Tracé des rues locales
- Parc en rive

## 4. L'INTÉGRATION DU TRANSPORT COLLECTIF

L'augmentation de l'offre et de la qualité du transport en commun doit être une composante essentielle du projet de reconstruction du nouveau pont et de ses accès. Dans la description du projet, Transports Canada indique que la décision concernant le tracé pour répondre aux besoins en transport collectif relève du gouvernement provincial et que pour sa part il s'assure que «les options de tracé auront l'avantage d'avoir été conçues de façon à répondre à la mise en place autant d'un système léger sur rail que d'un service rapide par bus». La Société est heureuse de constater que Transports Canada reconnaît l'importance de renforcer le transport collectif dans ce corridor stratégique vers le centre-ville.

La Société croit que le système léger sur rail est à privilégier pour offrir une desserte efficace du centre-ville en créant conjointement avec le projet de tramway, proposé dans la Vision 2025, un réseau intégré, moderne et attrayant tout en favorisant le développement des nouveaux projets de développement urbains selon le modèle du Transit-Oriented Development (TOD) préconisé dans le plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal.

L'étude d'avant-projet pour un système léger sur rail dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-ville de Montréal, réalisée en 2007 par l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) grâce au financement des gouvernements fédéral et provincial, devrait être actualisée à la lumière de l'opportunité que constitue la construction du nouveau pont et de ses accès. La Société compte promouvoir auprès des autorités compétentes un tracé pour le système léger sur rail qui emprunterait le pont Clément et qui s'insérerait par la suite dans l'emprise du nouveau boulevard Bonaventure dans le secteur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles pour atteindre la station Autostade (rue des Irlandais) prévue dans l'étude d'avant-projet de l'AMT. De cette station, le tracé passerait par le secteur du bassin Wellington pour se connecter au tracé retenu par la Ville de Montréal pour la première ligne de tramway devant desservir le Havre et le centre-ville. Ce tracé offrirait aux résidents de la Rive-Sud un accès incomparable à l'ensemble du centre-ville, procurerait le lien de transport longtemps recherché entre le Havre et le centre-ville et serait un facteur d'importance favorisant le développement immobilier.



- Tramway Centre-Ville
- Système léger sur rail (SLR) Rive-Sud

---



## V. RECOMMANDATIONS

Il est recommandé d'élargir l'analyse du contexte humain, physique et récréotouristiques de l'étude d'impact environnemental pour tenir compte non seulement des activités et caractéristiques actuelles des milieux immédiatement touchés par la construction du nouveau pont mais aussi des orientations d'aménagement retenues pour le Havre et des projets structurants qui sont en voie de réalisation. Ainsi le projet de construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent devrait s'insérer dans le milieu avec les objectifs suivants :

- favoriser la création d'un parc urbain en rive entre le nouveau pont et le pont Victoria en intégrant le déplacement de l'autoroute Bonaventure aux travaux de construction du nouveau pont;
- contribuer à solutionner le problème d'écoulement des eaux contaminées au fleuve et à assainir les sols;
- mettre en place les conditions favorables pour doter le secteur d'un moyen efficace de transport collectif tel le système léger sur rail et prévoir ses connections avec le tramway du Havre ce qui permettra de desservir le centre-ville et de développer les différents secteurs du Havre et les nouveaux quartiers tels la Cité du Havre, la rue des Irlandais, la jetée de la Pointe-du-Moulin, le secteur du bassin Wellington, le quartier Griffintown et les faubourgs Québec et Saint-Laurent selon les principes du Transit-Oriented Development (TOD).







## Commentaires et recommandations sur le Rapport d'évaluation environnementale préliminaire élaborée par Transport Canada pour un nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent

---

Rapport conjoint du Conseil régional de l'environnement de la  
Montérégie et d'Accès Fleuve / ZIP Ville-Marie

---

Déposé dans le cadre des consultations particulières tenues par Transport Canada

15 janvier 2013



**Coordonnées :**

**Conseil régional de l'environnement de la Montérégie**

303, rue Duvernay  
Beloeil, Québec  
J3G 5S8

Téléphone : 450.446.0662

Courriel : [info@crem.qc.ca](mailto:info@crem.qc.ca)

Site Internet : [www.crem.qc.ca](http://www.crem.qc.ca)

**Accès Fleuve / ZIP Ville-Marie**

1751, rue Richardson, bureau 6118  
Montréal, Québec  
H3K 1G6

Téléphone : 514.934.0884

Courriel : [info@zipvillemarie.org](mailto:info@zipvillemarie.org)

Site Internet : [www.zipvillemarie.org](http://www.zipvillemarie.org)

Introduction.....	4
1. Réaliser des gains environnementaux.....	6
1.1 Les travaux postconstruction doivent améliorer les lieux .....	6
1.2 Propositions de travaux simples impliquant des gains environnementaux notables.....	7
1.2.1 Aménagement des berges.....	7
1.2.2 La couleuvre brune .....	8
1.2.3 Zone de nidification pour les oiseaux.....	8
1.2.4 Recréer des habitats pour amphibiens .....	8
1.2.5 Espèces envahissantes (éradication et zéro transmission) .....	9
2. Accroître la part modale des transports collectif et actif.....	11
2.1 Donner la priorité en fonction de l'impact environnemental .....	11
3. Améliorer l'accessibilité au fleuve.....	12
3.1 Propositions de projets pouvant être réalisés pour améliorer l'accessibilité.....	12
3.1.1 Aménagement d'un parc sur les berges de l'île des Sœurs.....	12
3.1.2 Aménagement d'un parc aquatique.....	12
3.1.3 Aménagement de quais de mise à l'eau .....	13
3.1.4 Aménagement de pistes cyclables, aires de pique-nique, etc. ....	13
4. Communiquer en continu avec les acteurs.....	14
5. Garantir le contrôle et le suivi des objectifs.....	15
5.1 Indépendance et redondance des contrôles.....	15
6. Conception et précautions durant les travaux.....	16
6.1 Conception .....	16
6.1.1Garantir la réparation.....	16
6.1.2 La sécurité inclut celle des milieux naturels.....	16
6.1.3La vue sur Montréal et sur les Montérégiennes est essentielle .....	16
6.2 Prévention et précaution durant les travaux .....	17
6.2.1 Bande riveraine .....	17
6.2.2 Qualité des sols.....	17
6.2.3 Qualité des sédiments .....	18
6.2.4 Changements climatiques .....	19
Conclusion .....	20



## À propos du CRE Montérégie et d'Accès Fleuve/ZIP Ville-Marie

Le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie) est un organisme à but non lucratif né de l'initiative du milieu, en 1989. La mission du CRE Montérégie est de soutenir et d'implanter, par la voix de concertation régionale, le développement durable et de favoriser la protection de l'environnement en Montérégie.

Accès Fleuve / ZIP Ville-Marie est un organisme à but non lucratif œuvrant sur les grands enjeux entourant la gestion intégrée du fleuve Saint-Laurent. L'organisme a pour mission de promouvoir et de soutenir, par la concertation régionale, les actions visant la protection, la conservation, la réhabilitation des milieux perturbés et l'accessibilité aux rives dans une vision de développement durable.

Les deux organismes se complètent au niveau régional et au niveau local pour assurer la meilleure prise en compte de l'environnement et du développement durable dans les projets.

## Introduction

Nous tenons à remercier Transport Canada pour son souci de consultation des organismes de protection de l'environnement en amont du projet afin de prévenir au mieux les impacts de ce grand projet et mener à bien sa réalisation.

Nous sommes heureux de la décision de réaliser une évaluation environnementale basée sur les objectifs de Transport Canada, cela permettra une prise en compte de l'environnement dès le début de la programmation du projet jusqu'à la fin de vie utile de ce nouveau pont.

Avant même de faire quelques propositions constructives pour le volet environnemental du projet de nouveau pont, nous tenons à souligner que nous comprenons très bien vos restrictions budgétaires strictes pour ce projet d'envergure.

L'ampleur de ce projet offre des opportunités d'amélioration de l'état de la situation actuelle, et ce, à divers niveaux. Ainsi, le projet peut permettre des améliorations d'ordre environnemental, social et économique. C'est dans ce contexte que nous vous faisons les propositions suivantes. S'il y a « extras » à ajouter à la construction de la structure elle-même, ceux-ci devraient idéalement être couverts à très peu, voire aucuns frais. Nous vous encourageons donc à rester aux aguets des initiatives simples et peu coûteuses qui pourraient avoir des retombées considérables très positives pour

l'environnement, et ce à très long terme. De plus, certaines de ces initiatives pourraient potentiellement être financées par des partenariats avec les institutions locales.

Ce mémoire s'articule autour d'orientations qui nous semblent fondamentales pour guider l'ensemble du processus :

- 1. Réaliser des gains environnementaux**
- 2. Accroître la part modale des transports collectif et actif**
- 3. Améliorer l'accessibilité au fleuve**
- 4. Communiquer en continu avec les acteurs**
- 5. Garantir le contrôle et le suivi des objectifs**
- 6. Conception et précautions durant les travaux**

# 1. Réaliser des gains environnementaux

Le développement durable nécessite de passer d'une attitude où on minimise les impacts sur l'environnement à une attitude où l'on réalise des gains environnementaux. Il ne signifie plus de se limiter au principe de « zéro-perte-nette », mais d'orienter nos objectifs vers une augmentation du capital naturel lorsque c'est possible.

**Nous recommandons que les critères suivants soient préconisés dans le processus d'évaluation environnementale du projet :**

- 1. Éviter systématiquement toutes les possibilités de perte environnementale (biodiversité, milieux naturels, etc.);**
- 2. Réaliser des gains qualitatifs dans les espaces modifiés;**
- 3. Réaliser des gains quantitatifs d'espaces à valeur environnementale.**

**La compensation pour pertes environnementales ne doit être envisagée qu'en dernier recours.**

La comptabilité des bénéfices et déficits environnementaux est un impératif pour toute la durée de vie du projet et pour chacune de ses étapes. Les déficits doivent être comptabilisés en argent nécessaire pour les combler et financés dès le début du projet. Les déficits devront impérativement être comblés par des actions de production de milieux naturels. Le financement dès le début du projet évitera tout retard de mise en œuvre.

À titre d'exemple, la différence entre la liste du CDPNQ et les espèces observées est une bonne base d'estimation du déficit actuel de biodiversité et du potentiel à retrouver. Une planification pour retrouver ce potentiel sur la durée de vie du pont (ou plus rapidement) devrait être incluse dans la planification.

Les déficits environnementaux doivent être comblés par des actions de production de milieux naturels. Les bénéfices de ces nouveaux milieux devront également entrer dans la comptabilisation environnementale (partie de la comptabilité de développement durable) afin de connaître la valeur des gains environnementaux qui en découle.

## 1.1 Les travaux postconstruction doivent améliorer les lieux

Remettre un lieu dans son état initial ou dans un meilleur état environnemental devrait coûter sensiblement le même prix. L'objectif doit donc être de recréer des milieux naturels riches plutôt que de viser une remise en l'état à l'identique si l'état initial du lieu n'était pas optimal. Les objectifs devront être fixés en fonction des déficits en milieux naturels de la région et des potentiels des lieux. Sans trop de risque, on peut affirmer que les milieux humides et les milieux forestiers sont en déficit dans la région. L'étude environnementale devrait préciser les niveaux des déficits de la région.

## **1.2 Propositions de travaux simples impliquant des gains environnementaux notables**

### **1.2.1 Aménagement des berges**

Les berges de chaque côté du pont actuel, autant sur l'île des Sœurs que la voie maritime, sont autant artificielles qu'excessivement profilées, ce qui n'aide pas les espèces animales et végétales qui préfèrent les eaux plus calmes des petites baies adjacentes aux zones de grand courant. De telles zones, à faible courant et en eau peu profonde, représentent un refuge naturel pour maintes espèces aquatiques et semi-aquatiques. Elles sont particulièrement affectionnées par les petites espèces de poissons et les alevins. De plus, ces zones sont habituellement colonisées par de multiples espèces végétales attirant à leur tour plusieurs espèces d'insectes et d'oiseaux.

Les travaux de construction amèneront assurément des déplacements considérables de roche et de gravier le long de ces berges. Ces monticules d'excavation et de remblaiement pourraient potentiellement être très bénéfiques à long terme pour la faune et la flore si laissés sur place à la fin des travaux. Un minimum de « complexification » des nouvelles berges pourrait s'avérer moins coûteux qu'une remise à neuf de l'actuel « profilage complet » et stérile. À cet effet, Transport Canada pourrait s'inspirer du parc des Rapides à LaSalle qui est de toute évidence un milieu riverain de berges totalement ou presque totalement modifié-aménagé par l'activité humaine. Ce parc affiche une des densités animale et aviaire les plus remarquables de la région montréalaise, et ce malgré sa très petite superficie. Pertinemment, la population de couleuvre brune de ce parc urbain est considérable.

Ce genre de « déprofilage » des berges pourrait également permettre la réintroduction de certaines plantes aquatiques à statut précaire. Citons comme exemple la Carmantine d'Amérique ayant disparu sur certaines sections des rives dans ce secteur à la suite de techniques de profilage propres à l'ère de la Révolution industrielle.

### **1.2.2 La couleuvre brune**

Du côté de Verdun, le terrain vague qui se situe de part et d'autre de l'autoroute Décarie pourrait être aménagé en petit refuge faunique pour la couleuvre brune après la fin des travaux, du moins les secteurs qui sont possession de Transport Canada. La couleuvre brune bénéficie aussi de sites d'hibernation souterrains qu'il serait très facile d'aménager durant la phase de nivellement finale du terrain à la fin des travaux.

Un site refuge temporaire (soit la décade approximative que durera la période de construction du nouveau pont) devrait être aménagé pour héberger les spécimens rescapés du site en accord avec la proposition du MRN de les transplanter sur certaines des îles de la voie maritime. Une entente à cet effet avec la CGVMSL (entité qui relève également du fédéral) ne devrait pas être très compliquée à conclure, car la proposition n'exigerait aucun nouvel aménagement ou entretien supplémentaire.

### **1.2.3 Zone de nidification pour les oiseaux**

De concert avec les experts sur l'espèce, il serait possible d'incorporer dans la structure du nouveau pont des corniches propices à la nidification du faucon pèlerin, soient directement dans la structure de béton des futurs piliers ou de soutien des tabliers. On pourrait également considérer la conservation de certains piliers du pont actuel en place pour cette fin, sauvant ainsi des frais de démolition.

Similairement, les rejets et les sédiments, produits lors des travaux de dragage-excavation du lit du Saint-Laurent des nouveaux piliers, pourraient être laissés sur place ou à proximité de façon à former des petites îles et/ou haut-fond qui seraient propices à la nidification d'oiseaux ou la fraie de certains poissons.

Ce concept serait particulièrement intéressant du côté de Brossard dans la zone d'eau peu profonde de la voie maritime. En effet, outre les îles longilignes qui longent la voie maritime elle-même, il y a peu d'îles dans ce secteur. Ainsi, toute cette grande surface d'eau à très faible courant gagnerait à avoir des petites îles additionnelles où la sauvagine et une multitude d'autres oiseaux migrateurs pourraient nicher. Il est à noter que cette zone est déjà un refuge significatif pour le castor et le rat musqué, qui bénéficieraient aussi de nouvelles îles surtout si ces dernières sont profilées de façon à former des petites baies. Cela pourrait également servir de milieu de fraie pour plusieurs espèces de poissons visées par la pêche sportive.

### **1.2.4 Recréer des habitats pour amphibiens**

L'étude environnementale note ce déficit. Sous les mêmes principes mentionnés précédemment, la remise en place des sols lors des travaux pourra facilement recréer des milieux favorables sans surcoût majeur, simplement en planifiant le nivellement des terrains à cet effet.

### 1.2.5 Espèces envahissantes (éradication et zéro transmission)

Il est difficile d'imaginer que le pont puisse faire quoi que ce soit pour certaines espèces envahissantes comme la moule zébrée. En revanche, pour des espèces qui envahissent les berges, les conditions de chantier sont déterminantes pour sa propagation. **Le critère est zéro transmission d'une espèce envahissante entre le chantier et l'environnement.** Le nettoyage des engins et les barrières sont les éléments les plus usuellement utilisés. La publication des méthodes retenues et des critères doivent permettre des alertes facilement utilisables par tous sur de simples téléphones cellulaires. La procédure en cas d'alerte le soir aussi être publiée.

#### Le cas du Phragmite

Le site situé sous l'emprise du nouveau pont est actuellement colonisé par le Roseau commun, aussi appelé au Québec par une variante de son nom latin le Phragmite (*Phragmites australis*), une espèce exotique envahissante (EEE). Ainsi, comme on peut le voir sur la Figure 14d, Composition floristique des milieux humides et terrestres du Rapport de synthèse (P. 45), le peuplement 30 occupe une bonne portion de l'emprise du nouveau pont sur la berge de Brossard donnant dans le Petit Bassin de La Prairie.

Afin d'éviter la propagation du Phragmite, certaines actions peuvent être mises en œuvre :

1. Installation d'une barrière à sédiment isolant la zone des travaux afin d'éviter que les rhizomes de la plante ne soient emportés par le courant;
2. Nettoyage systématique de toute machinerie circulant dans la zone envahie sur un site dédié et à proximité de la zone envahie;
3. Fauchage systématique du secteur avant la floraison du Phragmite;
4. À la fin des travaux, ensemercer et planter le secteur avec des variétés indigènes de végétaux montrant les caractéristiques suivantes :
  - a) plus de 3 mètres à maturité,
  - b) feuillage touffu générant un ombrage important et
  - c) croissance rapide.

Le Phragmite nécessite un bon ensoleillement, considérer les critères susmentionnés aidera à le contrôler. Certaines espèces indigènes au Québec aideront non seulement à contrôler la propagation du Phragmite, mais contribuera à stabiliser les rives à la fin des travaux. Ainsi, des variétés d'aulne (genre *Alnus*, pouvant atteindre 5 m), de saules



(genre *Salix*, pouvant atteindre 4 m), de Sureau (genre *Sambucus*, pouvant atteindre 3 m) et de Viorne (genre *Viburnum*, pouvant atteindre 3 m) semblent idéales et répondent aux critères établis.

## 2. Accroître la part modale des transports collectif et actif

L'évaluation environnementale indique (page 8 du rapport de synthèse) que le nombre de voies de circulation serait, dans chaque direction, de : trois pour la circulation automobile, une pour le transport en commun et une pour la piste multifonctionnelle. Il y a actuellement 3 voies dans chaque sens et la piste multifonctionnelle passe sur l'estacade. C'est donc une augmentation de 25% des voies. Cela n'est pas suffisant pour estimer le trafic en nombre de passagers ou en quantité de GES émis, même si en première approximation on peut considérer une augmentation de 25% comme réaliste. La nature de la voie réservée au transport en commun n'est pas précisée : bus, taxi, covoiturage, tramway, métro, train, etc. ?

### 2.1 Donner la priorité en fonction de l'impact environnemental

Le nouveau pont devant être équipé d'un péage, il doit clairement affirmer et mettre en œuvre une politique environnementale: ce n'est pas le franchissement qui est taxé, mais ce sont ses effets négatifs qui sont taxés. Les modes de déplacement doivent être priorisés. Ainsi, les tarifs de traversée pourront être modulés en fonction des heures de passage (prix maximal durant les heures de pointes et prix minimal, voire gratuité, durant les heures creuses, les soirs et les fins de semaine pour ne pas pénaliser les activités culturelles et commerciales) et des modes de transport. En effet, des tarifs différenciés permettront d'inciter des usagers à utiliser les transports en commun et le covoiturage au détriment de l'auto-solo qui serait davantage taxé. Plusieurs modèles de ce type existent et seront facilement applicables au péage du nouveau pont.

De même, lorsque des voies seront fermées pour diverses raisons, nous recommandons de décaler l'affectation des voies selon l'ordre de priorité suivant :

- 1 - Modes de transport actif (piétons et véhicules sans moteur)
- 2 - Transport en commun
- 3 - Véhicules occupés par 2 personnes et plus
- 4 - Véhicules avec moteur n'utilisant pas d'énergie fossile et véhicules consommant peu de carburant
- 5 - Autres véhicules (camions, auto-solo, etc.)

### 3. Améliorer l'accessibilité au fleuve

Le rétablissement des zones de chantier, à la fin des travaux, peut s'avérer l'occasion idéale pour aménager des parcs riverains, donnant ainsi à la population locale et régionale un accès privilégié et de qualité aux berges du fleuve Saint-Laurent.

Un aménagement naturel et esthétique des berges du fleuve, ou encore l'aménagement de promenades riveraines peuvent, à moyen terme, s'avérer une source de développement économique. Un attrait touristique accru, l'établissement de commerces le long d'une potentielle promenade, etc. peuvent stimuler l'économie locale sur les deux rives. À ce titre, la construction du nouveau pont pourrait être arrimée avec les multiples initiatives et programmes d'infrastructures vertes de la Ville de Montréal et de ses arrondissements qui visent à améliorer la qualité de vie des citoyens dans une perspective de développement durable.

En somme, le projet de construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent s'avère une opportunité pour l'amélioration de l'accès au fleuve pour les populations locales et régionales ainsi que pour l'amélioration de l'image du Grand Montréal et, potentiellement, des retombées positives sur l'économie locale.

#### 3.1 Propositions de projets pouvant être réalisés pour améliorer l'accessibilité

##### 3.1.1 Aménagement d'un parc sur les berges de l'île des Sœurs

Les berges de l'île des Sœurs pourraient être reprofilées en aval du nouveau tablier de façon à créer un nouveau parc riverain, à l'image du parc des Rapides de LaSalle. Ce parc pourrait être aménagé pour la promenade en rive avec des secteurs de conservation et un site de mise à l'eau pour des embarcations non-motorisées.

##### 3.1.2 Aménagement d'un parc aquatique

Ce même parc pourrait être le site d'un projet novateur et unique au monde : aménager un parc aquatique de vagues de surf stationnaires, le « **Parc à Vague!** ». Ce genre de site existe à l'état naturel en face d'Habitat 67 (un peu en aval) et à LaSalle (en amont des Rapides de Lachine). Le premier est malheureusement une cause de litige à cause de sa localisation en bordure de propriétés privées, tandis que le second commence à montrer des signes de perturbation environnementale n'étant pas aménagé et très fréquenté. Ces sites ont tout de même acquis une notoriété mondiale. Aménager un nouveau site artificiel dans les eaux peu profondes juste au large de l'île des Sœurs ne

relèverait pas des plus grands défis de génie industriel, car cet effet de vague permanente statique dépend simplement du profil du lit rocheux de la rivière à cet endroit.

### **3.1.3 Aménagement de quais de mise à l'eau**

Dans le cadre des travaux de construction du nouveau pont et de démolition de l'actuel pont Champlain, il est question d'aménager un quai ou de restaurer le quai existant situé sur la digue de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Si l'option de la restauration du quai situé sur la digue est retenue, le potentiel d'utilisation subséquente s'en trouve grandement diminuée. En effet, l'accès terrestre difficile ainsi que son mouillage du côté de la Voie maritime ne permettront pas une utilisation récréotouristique sérieuse.

Par ailleurs, dans l'éventualité où un quai serait nécessaire sur la rive montréalaise du fleuve, il pourrait être judicieux de considérer un aménagement bas, d'environ 1 à 2 mètres au-dessus du niveau de l'eau. Une telle installation pourrait par la suite servir à accrocher un quai flottant pour la mise à l'eau d'embarcations de plaisance légères (kayak, canot) ou l'accostage d'embarcations de type chaloupe. Une telle infrastructure pourrait aussi servir à la pêche ou à toute activité en lien avec le fleuve.

### **3.1.4 Aménagement de pistes cyclables, aires de pique-nique, etc.**

Lors de la fermeture des sites de chantier, l'occasion d'implanter des infrastructures destinées à améliorer le lien entre le citoyen et le fleuve se présente d'emblée. Des pistes cyclables améliorées, des aires de pique-nique et des belvédères, entre autres, peuvent être aménagés en partenariat avec les Villes de Montréal ou de Brossard ou encore l'Arrondissement de Verdun. En effet, les sites de chantiers seront, de par leur nature, appelés à être restaurés. De plus, en raison de l'emprise nécessaire à l'autoroute, des bâtiments ne peuvent se construire sur les sites de chantier. Ainsi, la solution d'aménagements de parcs riverains s'avère une solution idéale : l'emprise autoroutière est conservée et un service à la population est rendu. Et, le cas échéant, lors de travaux de réparation à l'autoroute ou au nouveau pont, les sites se trouvent disponibles.

De plus, une bonification du projet visant une acceptabilité sociale du projet pourrait passer par l'aménagement peu coûteux d'éléments récréotouristiques permanents lors de la fermeture du chantier. En effet, nous avons déjà mentionné la possibilité de laisser en place des aménagements d'accès à l'eau. Toutefois, d'autres sites pour lesquels aucun aménagement de chantier n'est prévu pourraient être aménagés en parcs urbains (Annexe 1).

## 4. Communiquer en continu avec les acteurs

**Afin d'augmenter l'acceptabilité sociale du projet de construction du nouveau pont et conserver un lien avec la population durant l'ensemble du projet, nous vous conseillons de communiquer d'avantage et en permanence avec les acteurs locaux (organismes publics, associations, population, acteurs économiques, etc.). Ces échanges permettront de réduire au maximum les incompréhensions et malentendus entre les diverses parties et de réajuster certaines procédures en fonction des commentaires et observations des acteurs locaux.**

Le site des travaux est fréquenté pour des activités récréotouristiques terrestres et fluviales. Ainsi des cyclistes, des kayakistes, des canoteurs et des pêcheurs, entre autres, utilisent le secteur. Afin d'augmenter l'acceptabilité sociale du projet de construction du nouveau pont, le maintien de ces activités, dans le domaine du possible, serait préférable.

À titre d'exemple, Accès Fleuve / ZIP Ville-Marie est en communication avec les utilisateurs de la Route Bleue du Grand Montréal. Ainsi, nous nous proposons d'assurer un lien plus ou moins direct d'information avec ses usagers via nos divers sites Internet. Pour ce faire, le bureau du nouveau pont devra nous informer des diverses étapes des travaux et relayer les informations pertinentes.

En ce qui concerne les activités de pêche et les autres activités potentielles, nous suggérons fortement au Bureau du nouveau pont de communiquer avec les organismes locaux qui organisent des activités.

Enfin, nos organismes n'étant pas en contact avec les usagers des pistes cyclables, il pourrait être bénéfique pour le Bureau du nouveau pont d'établir un tel contact avec un organisme adéquat, Vélo-Québec<sup>1</sup> pourrait d'ailleurs s'avérer un point de départ pertinent.

---

1 <http://www.velo.qc.ca/fr/accueil>

## 5. Garantir le contrôle et le suivi des objectifs

La définition des objectifs environnementaux n'est pas suffisante pour garantir la qualité du projet. Il faut garantir le contrôle des objectifs.

1. Préciser les indicateurs qui permettront de mesurer le niveau d'atteinte des objectifs ainsi que les moyens qui seront alloués au suivi de ces indicateurs
2. Inclure la prévention des écarts dans les travaux et l'usage du pont
3. Mettre en place des correctifs avant les seuils critiques

La compensation pour le dépassement de seuils critiques ne doit être envisagée qu'en dernier recours.

Les atteintes devront à la fois être évaluées selon leurs valeurs réelles et leurs valeurs émotionnelles pour la population. Il semble que cette double prise en compte soit déjà bien présente dans l'équipe chargée du projet.

### 5.1 Indépendance et redondance des contrôles

Pour qu'un contrôle soit crédible, il faut qu'il soit effectué par une autorité indépendante. Le financement peut venir de l'organisme à contrôler, son montant doit alors être inclus dès le départ du projet dans un financement indépendant de la rentabilité du projet. L'utilisation de ces fonds ne peut en aucun cas être décidée par l'organisme contrôlé.

Pour que le système de contrôle soit fiable, il faut le doubler ou le tripler par un contrôle ayant un processus différent et ne faisant pas appel aux mêmes sources d'information. Les organismes de terrain peuvent apporter des contrôles différents des institutions.



## 6. Conception et précautions durant les travaux

### 6.1 Conception

#### 6.1.1 Garantir la réparation

L'actuel pont Champlain aura duré, lors de son déclassement, moins d'une soixantaine d'années; beaucoup trop peu pour une infrastructure de ce type. Le nouveau pont devrait, dans sa conception, être prévu pour une durée de plus d'une centaine d'années, justifiant ainsi les sommes impliquées dans sa construction.

Le nouveau pont doit inclure dès sa conception sa reconstruction partie par partie. Cela fait partie de l'investissement initial. La valeur patrimoniale du pont est supérieure à la durée de vie et même à la nature de ses éléments. Il faut donc pouvoir le faire évoluer dans le temps au-delà de sa durée de vie initiale.

Le principe de remplacement des pièces devrait être considéré. Ainsi, à l'instar du reconditionnement du pont Jacques-Cartier qui a eu lieu au cours des dernières années, le nouveau pont pourra être remis à neuf à la fin de sa vie utile prévue et pourrait, idéalement, voir sa vie utile prolongée d'une cinquantaine d'années, voire plus.

#### 6.1.2 La sécurité inclut celle des milieux naturels

Les dispositifs de sécurité des usagers font partie du pont de façon évidente pour tous. Il doit en être de même pour la sécurité des milieux naturels. Aucune défaillance simple de construction ou de fonctionnement ne doit conduire à une dégradation ou une perte de milieu naturel. Comme exemple de défaillance simple, on peut citer les fuites de produits d'entretien comme le sel ou les produits transportés comme l'essence. **La garantie de protection doit être triple pour les risques irréversibles et double pour les risques réversibles.**

#### 6.1.3 La vue sur Montréal et sur les Montérégiennes est essentielle

Les éléments identitaires de la région sont la ville de Montréal, les Montérégiennes et l'immensité du fleuve. Les vues doivent être préservées pour les hauteurs typiques de vision, en voiture, en fourgonnette, en camion et en autobus. Un objectif de visibilité de ces valeurs régionales pendant au moins 90% du temps de la traversée avec une emphase particulière lors du franchissement de la voie maritime semble un minimum. La qualité de vue inclut le confort de la route et le détail de construction visible en premier plan.

Depuis la ville et les berges du fleuve ou les points hauts, la signature visuelle doit être évidente à repérer et significative de la volonté du Québec d'offrir un avenir durable et

enthousiasmant aux générations futures. Le critère le plus évident de la nouveauté du design sera la controverse qu'il pourra susciter lors de sa présentation au public. Le critère le plus évident de sa qualité sera la reconnaissance par tous du degré de finition de chacun de ses éléments et de l'attention portée aux rapports entre ses diverses parties.

Le document actuel est très flou. Les valeurs du paysage (centre-ville, Montérégiennes, identité verte...) ne sont pas organisées par valeurs pour les diverses populations concernées et les implications sur le projet ne sont pas précisées. **Un effort particulier devra être fait sur les valeurs d'avenir. Le pont devra à la fois refléter les valeurs passées, présentes et s'accommoder facilement des valeurs à venir.**

## 6.2 Prévention et précaution durant les travaux

### 6.2.1 Bande riveraine

Au Québec, une bande riveraine de 10 mètres (3 m en milieu agricole) doit être maintenue en vertu de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Malheureusement, cette bande de protection obligatoire est souvent vue par des entrepreneurs comme une zone d'expansion du chantier et les surveillants se retrouvent parfois devant des « faits accomplis » de milieux riverains détruits.

**Ainsi, nous recommandons fortement d'instaurer des bandes riveraines étendues de 15 mètres afin d'assurer la protection des rives du Saint-Laurent et de se prémunir contre tout accident ou empiètement pouvant endommager la bande riveraine.**

Cette stratégie aura de plus l'avantage de limiter l'apport en sédiment aux eaux du fleuve par ruissellement. En effet, une bande riveraine étendue captera les sédiments transportés par les eaux de ruissellement et permettra à Transport Canada ainsi que les autres acteurs du projet de respecter les limites établies en termes d'apports en sédiments dans le fleuve Saint-Laurent.

### 6.2.2 Qualité des sols

Tel que préalablement mentionné, la contamination des sols à proximité du chantier ne fait aucun doute. Nous proposons qu'une amélioration des niveaux de contamination soit inscrite aux devis. Ainsi, les sites montrant actuellement des niveaux de contamination se situant dans les plages BC et C pourraient être restaurés en visant la plage AB ou B (Annexe 2).

Par ailleurs, le secteur du technoparc étant constitué de remblais et de matières résiduelles, des mesures de protection des eaux du fleuve doivent être mises en place, et ce, dès le début du chantier. L'évaluation de la faisabilité de mettre en place des

mesures analogues à celles mises en place dans les sites d'enfouissement sanitaire concernant la gestion du lixiviat devrait être effectuée. Il est à noter que les eaux de la nappe phréatique pourraient s'avérer problématiques. À ce titre, l'expertise développée par le Complexe environnemental de Saint-Michel<sup>2</sup> pourrait être mise à contribution tant pour la gestion du lixiviat que le captage des biogaz.

### 6.2.3 Qualité des sédiments

Les données présentées dans les Tableaux 14 et 15 du Rapport d'évaluation environnementale préliminaire, repris à l'Annexe 3, montrent des niveaux de métaux lourds (Cu, Pb et Zn) qui dépassent les niveaux de Classe 2 pour plus de 50 % des stations d'échantillonnage. Le plomb en particulier atteint la Classe 3 dans l'échantillon provenant de la station PB5. Les stations d'échantillonnage montrant des niveaux problématiques se situent tous dans la Voie maritime et dans le Petit bassin de La Prairie.

Il en va de même pour les Biphénylespolychlorés (BPC) totaux et certains Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), dont bon nombre sont considérés comme étant des carcinogènes des groupes 1 et 2 (Annexe 3). En ce qui concerne ces éléments carbonés, les stations d'échantillonnage se situent pratiquement tous dans la Voie maritime et le Petit bassin de La Prairie.

Le Centre international de Recherche sur le Cancer (IARC/CIRC) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) définit cancérogènes selon les groupes suivants :

Groupe	Définition
Groupe 1	L'agent est <i>cancérogène pour l'homme</i>
Groupe 2A	L'agent est <i>probablement cancérogène pour l'homme</i>
Groupe 2B	L'agent est <i>peut-être cancérogène pour l'homme</i>
Groupe 3	L'agent est <i>inclassable quant à sa cancérogénicité pour l'homme</i>
Groupe 4	L'agent n'est <i>probablement pas cancérogène pour l'homme</i>

Source : IARC Monographs on the Evaluation of Carcinogenic Risks to Humans<sup>3</sup>

Toujours selon l'IARC, les agents cancérogènes sont réputés comme n'ayant pas de seuil minimal d'exposition lorsqu'il est question de dose-effet. L'annexe 4 propose des lectures de monographies pertinentes sur le sujet. En somme, il est généralement admis que la moindre exposition à ces substances a un effet cancérogène. Toutefois, il est à

<sup>2</sup>[http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7237,75372019&\\_dad=portal&\\_schema=PORTA](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7237,75372019&_dad=portal&_schema=PORTA)

<sup>3</sup><http://monographs.iarc.fr/FR/Classification/index.php>

noter qu'un effet cancérigène ne mène pas systématiquement à la maladie, le corps humain ayant des mécanismes de réparation de l'ADN.

Bien que les niveaux de contaminants ne soient pas fortement inquiétants, leur localisation peut s'avérer problématique dans l'éventualité où ils seraient remis en circulation. Comme on peut le constater à la Figure 1, la nature linéaire de la Voie maritime et du Petit bassin de La Prairie mèneront sans contredit des sédiments remis en circulation à son embouchure, située à environ 7 km en aval des travaux, entre l'Île-Sainte-Hélène et la Pointe de Longueuil (*alias* Cap-sur-mer). Or il semble important de souligner que ce site est utilisé pour la pêche sportive, et ce, à l'année, des individus s'y adonnant à la pêche sur glace.

Les interrogations soulevées par les niveaux de contamination en lien avec la pêche se situent dans le fait que les métaux lourds, les BPC et les HAP susmentionnés sont bioaccumulables par les poissons. Ainsi, considérant que ces poissons peuvent être consommés par les pêcheurs de la Pointe de Longueuil et leur famille, il serait préférable d'éviter toute remise en circulation des sédiments dans le Petit bassin de La Prairie.



**Afin de prévenir la remise en circulation de sédiments, le meilleur moyen semblerait de concevoir le Nouveau pont sans pile dans le Petit bassin de La Prairie. Toutefois, dans l'éventualité où des contraintes techniques obligeraient un support du pont à cet endroit, prévoir des méthodes de travail qui réduiraient au minimum la remise en circulation des sédiments serait préférable.**

Figure 1 – Dérive potentielle des sédiments dans la Voie maritime (ligne rouge)

Diverses études scientifiques réalisées font état d'une augmentation notable des moyennes de température annuelle au cours du prochain siècle. Or, l'étude environnementale préliminaire se fonde sur la température moyenne actuelle à Montréal. Avec la prévisibilité d'une éventuelle augmentation de ce paramètre sur la durée de vie initiale du pont, il faut se poser la question de la fiabilité des précautions prises pour l'environnement dans le présent rapport. Il serait donc opportun d'inclure des paramètres climatiques conséquents pour l'évaluation des impacts environnementaux et l'élaboration des critères de conception du nouveau pont.

## Conclusion

Nous tenons à souligner la démarche de consultation des organismes de protection de l'environnement entreprise par Transport Canada en amont du projet afin de prévenir au mieux les impacts de ce grand projet.

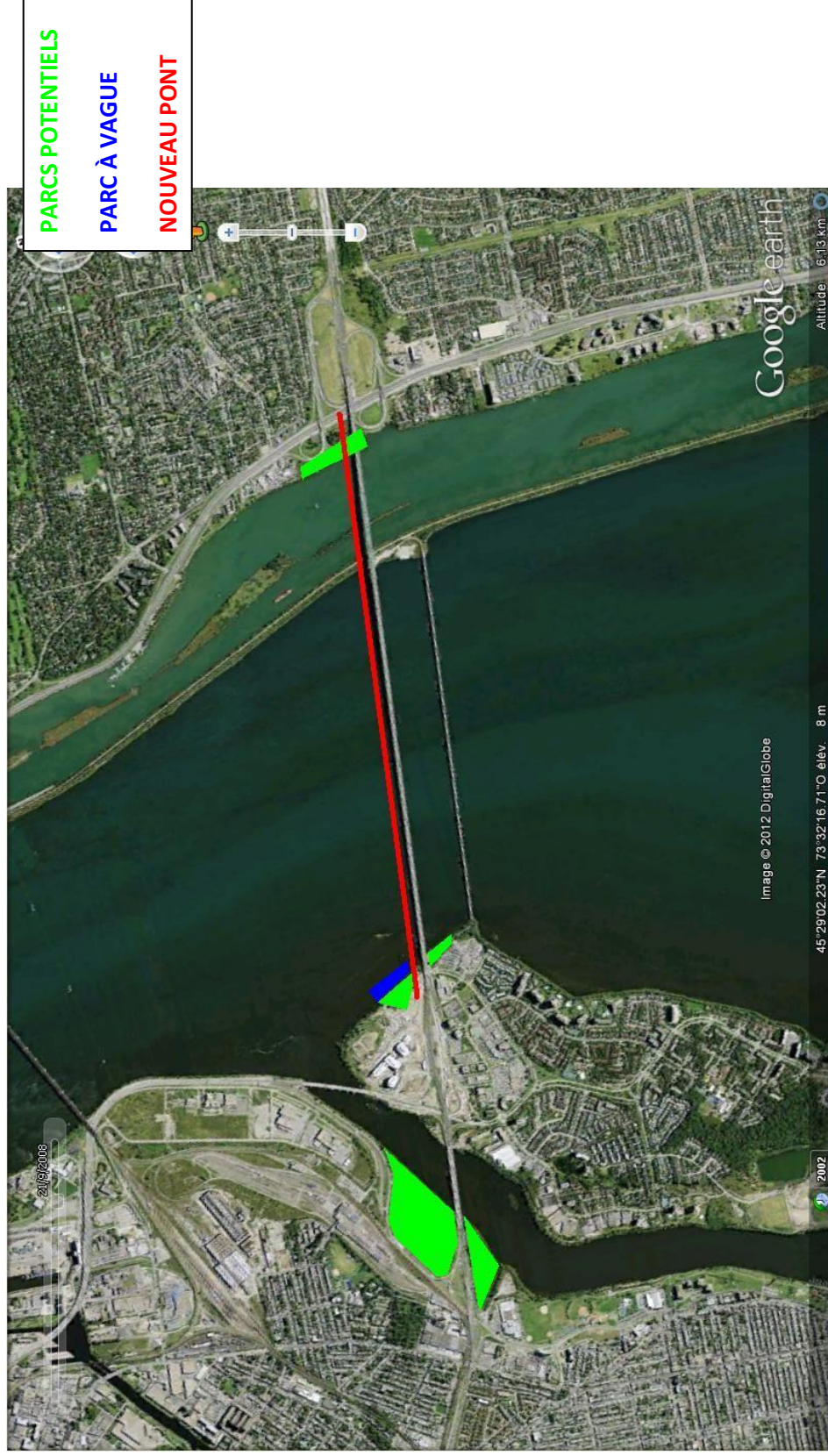
Le CRE de la Montérégie et Accès Fleuve / ZIP Ville-Marie souhaitent rester impliqués tout au long du projet, de l'évaluation environnementale jusqu'à la fin des travaux de restauration-aménagement des abords du nouveau pont. Nous sommes particulièrement disposés à apporter nos commentaires pour améliorer la prise en compte de l'environnement durant les diverses phases du projet et faire le lien entre Transport Canada et certains acteurs locaux.

Les organisations de terrain peuvent mobiliser leurs adhérents pour des missions de déplacement, de surveillance sur de grandes surfaces ou à long terme.

Le projet du nouveau pont Champlain nous apparaît être une belle opportunité pour changer certaines pratiques. En ce sens, il nous apparaît nécessaire de passer d'une attitude où on minimise ou compense les impacts sur l'environnement à une attitude où l'on réalise des gains environnementaux et sociaux. De même, il sera impératif d'assurer à la population une continuité de son accès au fleuve et aux équipements récréotouristiques déjà présents.

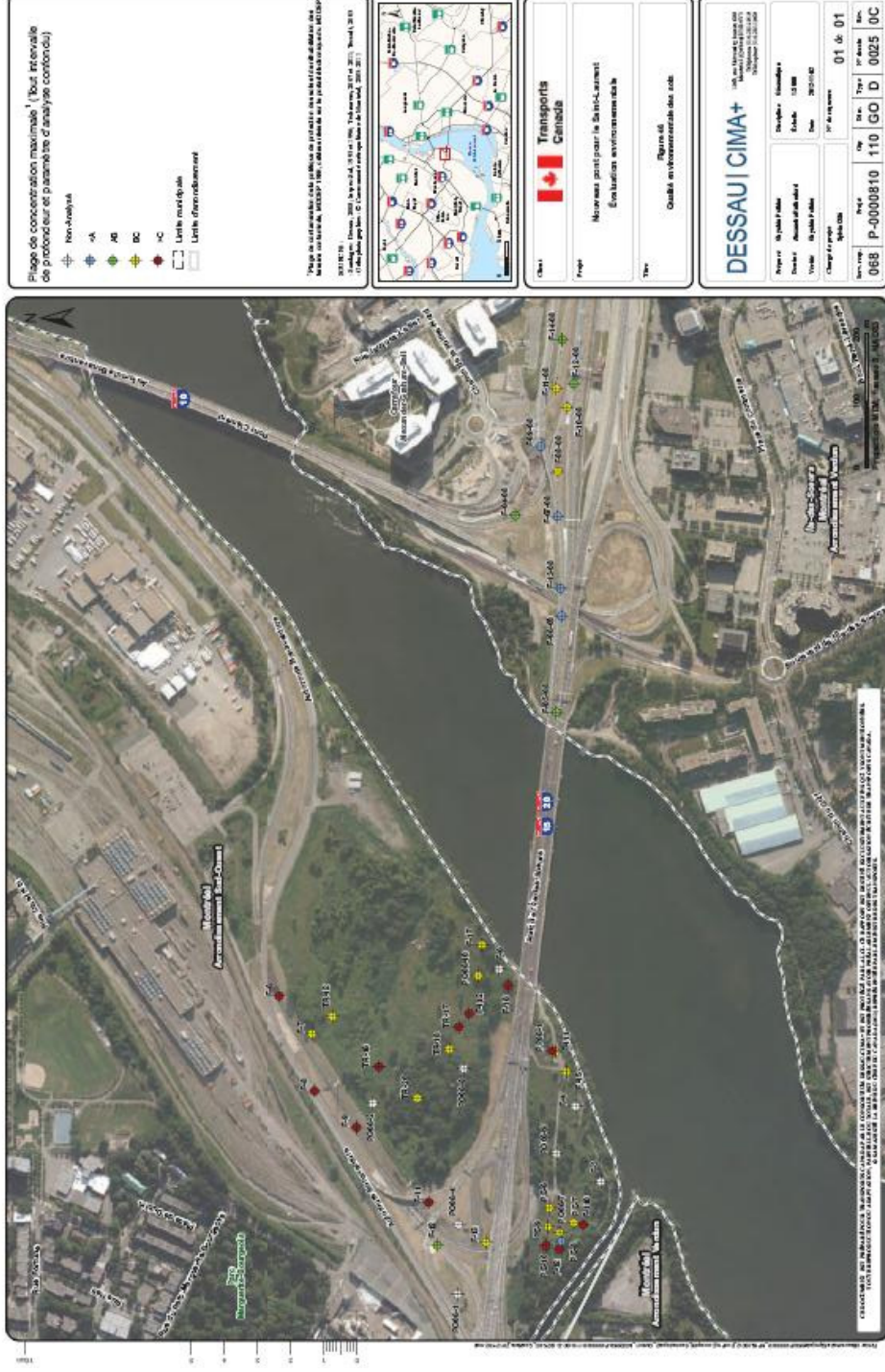


ANNEXE 1 - Parcs potentiels sur les rives du Saint-Laurent aux abords du nouveau pont Champlain





SOURCE: Google earth, 9 janvier 2013 ANNEXE 2 - Qualité des sols



SOURCE: Nouveau pont pour le Saint-Laurent – Évaluation environnementale, Premier rapport préliminaire, Description du projet et de l'environnement, Novembre 2012, Réf. TC : T8080-110362

ANNEXE 3 – Tableau 14 et tableau 15 du Rapport d'évaluation environnementale préliminaire élaborée par Transport Canada pour un nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent

Tableau 14 Teneur en métaux des échantillons des sédiments aux stations d'échantillonnage de la campagne de terrain de juillet 2012

PARAMÈTRE	LIMITE DE DÉTECTION	TENEUR DE L'ÉCHANTILLON													CRITÈRE DE QUALITÉ RÉSULTANT DE TRAVAUX DE DRAGAGE				
		PB1	PB2	PB3	PB4	PB5	PB6	PB7	PB8	PB9	PB10	PB11	PB12	IS/9	IA CEO	CEO <sup>2</sup>	> CEO et < CEF	CEF <sup>3</sup>	> CEF
Métaux (mg/kg)															Classe 1				
Mercure (Hg)	0,05	0,44	0,20	0,18	0,29	0,27	0,27	0,21	0,20	0,28	0,08	0,09	0,09	0,22		0,25		0,87	
Argent (Ag)	2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2		-		-	
Arsenic (As)	2	5	5	6	6	6	5	4	5	6	7	4	4	4		7,6		23	
Baryum (Ba)	5	120	110	90	150	150	130	110	170	160	120	130	120	55		-		-	
Cadmium (Cd)	0,2	1,2	1,3	0,7	1,5	1,4	1,4	1,0	1,3	1,1	0,7	0,4	0,4	1,7		1,7		12	
Cobalt (Co)	2	13	13	13	14	14	13	14	15	15	12	12	11	12		-		-	
Chrome (Cr)	2	46	49	43	62	62	57	49	63	58	34	47	38	110		57		120	
Cuivre (Cu)	1	72	92	57	68	74	77	50	58	53	34	34	33	140		63		700	
Etain (Sn)	5	7	6	<5	6	6	6	5	<5	<5	<5	<5	<5	15		-		-	
Manganèse (Mn)	2	450	440	430	510	530	460	480	590	550	1200	810	680	810		-		-	
Molybdène (Mo)	2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	<2	10		-		-	
Nickel (Ni)	1	36	36	41	43	41	37	42	53	41	38	44	33	64		47		-	
Plomb (Pb)	5	150	110	65	150	190	140	78	100	97	45	59	45	72		52		150	
Sélénium (Se)	10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10	<10		-		-	
Zinc (Zn)	5	350	310	210	380	360	330	220	270	270	110	130	120	200		170		770	
Vanadium (V)	5	39	38	33	44	44	40	38	45	45	31	37	34	22	-		-		

1 Critères tirés de Environnement Canada et ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, 2007. *Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec et cadre d'application : prévention, dragage et restauration*. 39 pages.

2 Concentration d'effets occasionnels.

3 Concentration d'effets fréquents.

Classe 1- [Substance] ≤ CEO : le rejet des sédiments en eau libre est possible ;

Classe 2- CEO < [Substance] ≤ CEF : le rejet en eau libre peut être envisagé, mais des essais de toxicité sont requis;

Classe 3- [Substance] > CEF : le rejet des sédiments en eau libre est proscrit.

Source :Nouveau pont pour le Saint-Laurent – Évaluation environnementale, Premier rapport préliminaire, Description du projet et de l'environnement, Novembre 2012, Réf. TC : T8080-110362

Tableau 15 Teneur en composés organiques des sédiments des stations d'échantillonnage de la campagne de terrain de juillet 2012 (BPC, C<sub>10</sub>-C<sub>50</sub> et HAP)

Paramètres	Limite de détection	Teneur de l'échantillon												Critère de qualité résultant de travaux de dragage				
		PB1	PB2	PB3	PB4	PB5	PB6	PB7	PB8	PB9	PB10	PB11	PB12	IS19	≤ CEO	CEO <sup>2</sup>	> CEO et ≤ CEF	CEF <sup>3</sup>
Hydrocarbure pétroliers (C10-C50) (mg/kg)	100	1500	1200	520	1500	1300	1700	330	690	570	nd	170	<100	230		nd		nd
Biphényles polychlorés (BPC) (mg/kg) <sup>1</sup>																		
BPC Totaux (mg/kg)	0,01	0,20	0,15	0,10	0,24	0,19	0,19	0,19	0,08	0,22	nd	0,08	0,09	0,33		0,079		0,78
Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) (mg/kg)																		
Naphtalène	0,01	0,01	0,02	0,02	0,01	0,01	<0,01	<0,01	<0,01	nd	0,01	0,01	0,04		0,12		1,2	
Acénaphylène	0,003	0,012	0,007	0,004	0,011	0,011	0,014	0,004	0,006	0,009	nd	0,003	<0,003	0,19		0,03	0,34	
Acénaphthène	0,003	0,012	0,010	0,008	0,015	0,012	0,016	0,008	0,006	0,009	nd	0,004	0,003	0,056		0,021	0,94	
Fluorène	0,01	0,03	0,04	0,03	0,04	0,03	0,04	0,03	0,02	0,02	nd	0,01	0,01	0,12		0,061	1,2	
Phénanthrène	0,01	0,11	0,12	0,10	0,15	0,13	0,26	0,06	0,06	0,07	nd	0,04	0,04	0,55		0,13	1,1	
Anthracène	0,01	0,04	0,03	0,02	0,04	0,04	0,06	0,02	0,02	0,04	nd	0,01	0,01	0,31		0,11	1,1	
Fluoranthène	0,01	0,43	0,42	0,30	0,55	0,54	0,99	0,16	0,20	0,27	nd	0,09	0,09	1,3		0,45	4,9	
Pyrène	0,01	0,38	0,34	0,26	0,46	0,46	0,80	0,13	0,16	0,22	nd	0,07	0,07	1,0		0,23	1,5	
Benzo(a)anthracène	0,01	0,20	0,19	0,11	0,27	0,28	0,55	0,07	0,10	0,13	nd	0,03	0,03	0,98		0,12	0,76	
Chrysène	0,01	0,26	0,26	0,20	0,37	0,37	0,59	0,10	0,15	0,18	nd	0,04	0,04	0,97		0,24	1,6	
Benzo(b,j,k)fluoranthène	0,01	0,59	0,50	0,28	0,73	0,83	1,3	0,16	0,29	0,36	nd	0,08	0,07	1,3		0,12	nd	
Benzo(e)pyrène	0,01	0,24	0,20	0,11	0,27	0,32	0,48	0,06	0,11	0,13	nd	0,03	0,03	0,48		nd	nd	
Benzo(a)pyrène	0,01	0,22	0,19	0,10	0,26	0,30	0,49	0,05	0,10	0,12	nd	0,02	0,02	0,70		0,15	3,2	
Indéno(1,2,3-cd)pyrène	0,01	0,18	0,15	0,08	0,22	0,25	0,36	0,04	0,08	0,09	nd	0,02	0,01	0,39		nd	nd	
Dibenzo(a,h)anthracène	0,003	0,050	0,039	0,022	0,060	0,069	0,086	0,012	0,023	0,026	nd	0,006	0,004	0,13		0,043	0,2	
Benzo(ghi)peryène	0,01	0,21	0,17	0,10	0,25	0,27	0,38	0,05	0,09	0,10	nd	0,02	0,02	0,40		nd	nd	
2-Méthylnaphtalène	0,01	0,01	0,02	0,03	0,01	0,01	0,01	0,02	<0,01	<0,01	nd	0,02	0,02	0,03		nd	nd	
1-Méthylnaphtalène	0,01	<0,01	<0,01	0,02	<0,01	<0,01	<0,01	0,01	<0,01	<0,01	nd	<0,01	0,01	0,02		nd	nd	
Benzo(c)phénanthrène	0,01	0,03	0,03	0,02	0,04	0,04	0,08	0,01	0,02	0,02	nd	<0,01	<0,01	0,12		nd	nd	
3-Méthylcholanthrène	0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	nd	<0,01	<0,01	<0,01		nd	nd	
7,12-Diméthylbenzanthracène	0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	nd	<0,01	<0,01	<0,01		nd	nd	
Dibenzo(a,i)pyrène	0,01	0,03	0,02	0,02	0,03	0,03	0,05	<0,01	<0,01	<0,01	nd	<0,01	<0,01	0,05		nd	nd	
Dibenzo(a,l)pyrène	0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	nd	<0,01	<0,01	<0,01		nd	nd	
Dibenzo(a,h)pyrène	0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	0,01	0,01	<0,01	<0,01	<0,01	nd	<0,01	<0,01	0,03		nd	nd	
1,3-Diméthylnaphtalène	0,01	0,02	0,02	0,03	0,01	0,01	0,01	0,02	<0,01	0,01	nd	0,02	0,02	0,04		nd	nd	
2,3,5-Triméthylnaphtalène	0,01	0,02	0,02	0,03	0,01	<0,01	0,01	0,02	<0,01	<0,01	nd	<0,01	0,01	0,03		nd	nd	

<sup>1</sup> Critères tirés de Environnement Canada et ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, 2007. Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments d'eau douce au Québec et cadre d'application: prévention, dragage et restauration. 39 pages.

<sup>2</sup> Concentration d'effets occasionnels

<sup>3</sup> Concentration d'effets fréquents

Classe 1- [Substance] ≤ CEO : le rejet des sédiments en eau libre est possible ;

Classe 2- CEO < [Substance] ≤ CEF : le rejet en eau libre peut être envisagé, mais des essais de toxicité sont requis ;

Classe 3- [Substance] > CEF : le rejet des sédiments en eau libre est proscrit.

Source :Nouveau pont pour le Saint-Laurent – Évaluation environnementale, Premier rapport préliminaire, Description du projet et de l'environnement, Novembre 2012, Réf. TC : T8080-110362

## ANNEXE 4 – Monographies de l'IARC-CIRC pertinentes

- 1) Les Biphénylpolychlorés (BPC)  
<http://monographs.iarc.fr/ENG/Publications/techrep42/TR42-17.pdf>
  
- 2) Le benzo(a)pyrene (potentiellement cancérigène pour l'humain)  
<http://monographs.iarc.fr/ENG/Monographs/vol100F/mono100F-14.pdf>
  
- 3) Autres éléments  
<http://monographs.iarc.fr/ENG/Monographs/vol32/volume32.pdf>



## **MÉMOIRE DE L'APRIDS**

**Dans le cadre des « journées portes ouvertes »  
tenues à Verdun du 7 au 10 décembre 2012  
concernant l'étude environnementale du nouveau pont  
sur le Saint-Laurent**

**Présenté à Transports Canada le 14 janvier 2013**

Les représentants du comité pont Champlain de l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs (APRIDS) ont assisté aux journées portes ouvertes relativement au Premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale du projet du nouveau pont sur le Saint-Laurent tenues à Brossard, à Verdun sur l'île de Montréal et dans le quartier de L'Île-des-Sœurs.

L'APRIDS remercie sincèrement le personnel de Transports Canada et les consultants qui ont répondu à ses questions sur les différents aspects environnementaux de ce grand projet et particulièrement, messieurs Marc Brazeau, Directeur général, Grands projets de ponts et Vincent Jarry, Ph. D., Directeur principal, pour leur ouverture d'esprit exprimée auprès des représentants de l'APRIDS et du public en général.

L'APRIDS se réjouit du fait que M. Jarry fera la synthèse des fiches de commentaires et des mémoires du public.

Dans cette optique, l'APRIDS profite de cette occasion afin de partager ses premières impressions.

### **Mémoire de l'APRIDS**

Ce mémoire a comme objectif de contribuer à la réussite du projet du nouveau pont sur le Saint-Laurent incluant le pont de L'Île-des-Sœurs et le pont-jetée (temporaire).

Loin d'être exhaustif, ce mémoire vise à faire valoir certaines préoccupations des résidents de L'Île-des-Sœurs de façon la plus constructive possible tout en espérant qu'elles serviront à bonifier le projet.

La première préoccupation de l'APRIDS concerne le pont-jetée dont la mise en œuvre est imminente.

Puis, dans un deuxième temps, l'APRIDS a identifié quelques défis qui, selon elle, méritent l'attention de Transports Canada. L'APRIDS a choisi de limiter ses suggestions en ciblant spécifiquement trois composantes du milieu humain en rapport avec l'évaluation environnementale, soit :

- La qualité de vie
- Le climat sonore
- La qualité de l'air

### **Le pont-jetée de L'Île-des-Sœurs**

Alors que les résidents de L'Île-des-Sœurs connaissent enfin un répit après plusieurs années de nuisances causées par le développement de la Pointe-Nord et le dédoublement des bretelles d'accès situées à l'entrée et à la sortie de L'Île-des-Sœurs, ceux-ci apprennent par les journaux que la construction du pont-jetée débutera à l'automne 2013.

Il y a sans doute de bonnes raisons, vraisemblablement liées à la sécurité, qui motivent l'urgence de démarrer ces travaux quasi immédiatement.

Ce qui étonne, c'est que la présentation de Transports Canada ne fait nullement mention de ce projet imminent. Dans les faits, il n'y a même pas d'indication précise de l'emplacement sur la carte photographique qui permettrait aux résidents de L'Île-des-Sœurs de connaître le ou les tracés actuellement à l'étude.

L'APRIDS est d'avis qu'un investissement de 100 millions pour la construction du pont-jetée devrait également inclure la mise en place d'un mécanisme de concertation avec les citoyens affectés par ces travaux en amont des interventions et, si possible, tout au long de la réalisation du projet.

L'APRIDS comprend que Transports Canada a le mandat d'assumer la gouvernance de ce projet. Or, à brève échéance, l'APRIDS fait appel à l'appui de Transports Canada afin d'impliquer les résidents dans le processus décisionnel.

L'APRIDS se permet de suggérer la tenue d'une consultation avec les résidents concernés afin de les renseigner sur le projet du pont-jetée et de recevoir leurs commentaires et suggestions. Entre autres, l'APRIDS s'interroge d'abord sur l'impact de cette première construction sur les accès réciproques entre L'Île-des-Sœurs et les vecteurs de destination vers les trois ponts actuels menant sur l'île de Montréal et la rive sud.

### **Le futur pont sur le Saint-Laurent**

Par sa fonction, le pont Champlain est un « méga attracteur » de véhicules qui convergent sur L'Île-des-Sœurs. Ce trafic engendre une intense



concentration d'émissions atmosphériques nocives et de bruit en un endroit singulier.

En plus des gaz à effet de serre, c'est surtout la dispersion de fortes doses de particules fines (invisibles) sur la population locale qui inquiète l'APRIDS.

Selon Transports Canada, le pont Champlain permet annuellement le passage de 60 millions de véhicules motorisés. L'APRIDS croit que les émissions futures de cette source de pollution affectant L'Île-des-Sœurs pourraient faire l'objet d'une augmentation importante lors de l'ouverture du nouveau pont. « *Build it and they will come* ».

L'APRIDS estime que la gestion des émissions atmosphériques et du bruit de sources mobiles devrait commencer par une analyse des données réelles d'aujourd'hui près du site - ce qui ne semble pas être le cas quant à la qualité de l'air et qui ne sera que partiellement réalisée pour le bruit ambiant.

**Climat sonore sur L'Île-des-Sœurs** – Un technicien de Dessau-CIMA a confirmé qu'un seul poste de captage avait été installé près du SAX et que les données qui y seraient enregistrées seraient suffisantes pour faire une modélisation applicable à l'ensemble de L'Île-des-Sœurs et par la suite proposer des mesures d'atténuation basées sur des projections de circulation future. L'APRIDS croit que ce seul poste de captage risque d'être insuffisant. Deux postes de captage additionnels de part et d'autre du pont Champlain permettraient de mieux mesurer l'intensité du bruit engendré par l'utilisation de celui-ci.

**Qualité de l'air** – L'APRIDS est inquiète de la situation en ce qui a trait aux postes d'échantillonnage de l'air. En effet, selon les représentants du consortium Dessau-CIMA, le seul poste de mesure de la qualité de l'air des environs est situé à Verdun, à trois kilomètres du pont Champlain. Par ailleurs, ce poste paraît peu utile puisqu'il ne mesure pas la concentration de particules fines.

La fiche sommaire sur la qualité de l'air remise aux participants les renseigne à l'effet qu'un jour sur cinq, la mauvaise qualité de l'air à Montréal est attribuable à la présence de concentration élevée de particules fines.

Selon un représentant de Santé Canada, les données sur les particules fines provenant des relevés de la station de Sainte-Anne-de-Bellevue seraient suffisantes pour mesurer la qualité de l'air à L'Île-des-Sœurs, ce dont l'APRIDS doute, surtout en raison de l'influence de la circulation du pont Champlain sur l'environnement immédiat.

Or, d'après l'Organisation mondiale de la santé, après Sarnia, Montréal serait la plus polluée des grandes villes au Canada.

Compte tenu des effets négatifs sur la santé, causés par les particules fines, l'APRIDS croit raisonnable de suggérer un échantillonnage de l'air plus adéquat dans les secteurs immédiatement à proximité des deux ponts actuels.

**En conclusion** – L'APRIDS souhaite développer de solides relations avec les responsables de ces grands projets afin de faire valoir les préoccupations des résidents de L'Île-des-Sœurs de façon constructive et efficace.

De plus, il lui paraît indispensable d'obtenir, dès que possible, toutes les informations relatives au raccordement du pont provisoire avec les routes de L'Île-des-Sœurs. En effet, si l'on tient compte des projets immobiliers projetés pour L'Île-des-Sœurs, la population, et donc la circulation, augmentera d'environ 50% pendant la durée du projet. Ajoutons à cela le fait que la circulation naturelle va elle aussi augmenter par la présence du chantier et que les accès seront probablement réduits à cause du réaménagement des chaussées, et l'on peut comprendre l'inquiétude des résidents de L'Île-des-Sœurs.

APRIDS - Comité du pont Champlain

Daniela Villatora, présidente de l'APRIDS et membre du Comité

Mario Langlois, porte-parole du Comité

Jean-Claude Debaque

Svein Hubinette

Paul Lussier

Jacques Sarrailh

Bernard Tessier

**À propos de l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs** - L'APRIDS est un organisme à but non lucratif qui, depuis 25 ans, œuvre à l'amélioration de la qualité de vie des résidents de L'Île-des-Sœurs et à la protection de son environnement. Elle a pour mission de promouvoir et défendre les intérêts de tous les résidents de L'Île-des-Sœurs, principalement auprès des instances publiques. Elle se préoccupe de la sécurité des citoyens, de l'aménagement du territoire et des installations éducatives, culturelles, sportives et de loisirs. [www.aprids.ca](http://www.aprids.ca)

Renseignements : Daniela Villatora Téléphone : (514) 937-8404

Courriel : [daniela.villatora@aprids.ca](mailto:daniela.villatora@aprids.ca)

Bernard Tessier Téléphone : (514) 762-1260

Courriel : [bernt@noranet.com](mailto:bernt@noranet.com)



Verdun, le 12 janvier 2013

À : Nouveau pont pour le Saint-Laurent, Transports Canada  
800, boulevard René-Lévesque Ouest  
Bureau 638, 6<sup>e</sup> étage  
Montréal (Québec) H3B 1X9  
Courriel : [NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca](mailto:NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca)

**Objet : commentaires de la Concertation en développement social de Verdun (CDSV) sur le Rapport préliminaire de l'évaluation environnementale du nouveau pont pour le Saint-Laurent.**

---

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de cette première phase de consultation entourant le projet « un nouveau pont pour le Saint-Laurent », la Concertation en développement social de Verdun souhaite vous partager certaines de ses préoccupations, certains éléments qui mériteraient qu'on s'y attarde plus profondément.

La Concertation en développement social de Verdun est la Table locale de concertation de Verdun. Elle a pour mission de travailler en collaboration avec les différentes instances à l'amélioration des conditions de vie, au bien-être de la population et à l'élimination de la pauvreté en tant que projet de société.

### **Un processus à clarifier**

Avant toute chose, nous souhaiterions que les différentes étapes menant à la définition du projet et le processus de consultation soient clarifiés. Afin d'alimenter plus adéquatement le processus de prise de décision en y apportant nos préoccupations et commentaires, nous souhaiterions avoir une vision globale des différentes étapes menant à la conception du projet. En effet, bien que certaines étapes du processus d'évaluation environnementale aient été indiquées, aucune précision n'a été apportée quant au contenu de ces étapes et aux informations qui seront ajoutées pour compléter les différentes moutures du rapport d'évaluation environnementale.

À titre d'exemple, le peu d'information dont nous disposons à ce jour sur le concept général du projet (reconstruction de l'autoroute 15 et liaisons entre les quartiers Verdun et Pointe Saint-Charles, mode de transport collectif, nombre, gabarit et fonction des voies...) rend difficile l'appréciation des impacts réels dans nos milieux et ne nous permet

pas de contribuer pleinement au processus consultatif. L'absence de détails quant aux prochaines étapes ne nous permet pas de savoir si nous serons effectivement consultés au moment où ces éléments seront validés.

***Suggestion :** Serait-il possible d'obtenir **un échéancier précisant les différentes étapes** menant à la conception du projet **et leur contenu**, et ceci dans l'optique de contribuer pleinement au processus de consultation en apportant des commentaires et suggestions aux moments opportuns.*

Concernant la formule utilisée lors de la première phase de consultation qui a eu lieu fin 2012 (kiosques d'information lors de journées « portes ouvertes »), nous avons trouvé qu'elle présentait certains intérêts ; le fait de pouvoir discuter individuellement avec des experts était par exemple intéressant. Nous regrettons cependant qu'aucune présentation globale du projet n'ait été faite ; présentation qui, en plus d'informer les citoyens, aurait pu servir de base pour faire réagir, soulever certains questionnements... Bien que présentant certains avantages, la formule « kiosque » n'est pas forcément adaptée aux citoyens non-experts. Pour entamer une discussion avec un des spécialistes présents, il fallait en effet avoir certaines questions à lui poser, et donc venir « préparé ».

***Suggestion :** Serait-il possible **d'intégrer une présentation** (présentation orale, avec projection de type Power Point, ou document « vulgarisé ») indiquant les grandes lignes du projet, les principaux enjeux lors de la prochaine phase de consultation ?*

### **La nécessité d'intégrer ce projet dans une vision globale à l'échelle métropolitaine**

Par ailleurs, comme précisé dans les différents documents d'analyse disponibles à ce jour, le pont Champlain est une infrastructure particulièrement importante pour le Grand Montréal mais aussi à l'échelle du Québec et du Canada. De ce fait, il nous semble indispensable d'intégrer le projet de reconstruction dans une vision globale, notamment en matière de transport et déplacement. Or, au regard des informations mises à notre disposition, nous n'avons pas l'impression que ce projet s'appuie sur une réelle réflexion d'ensemble de l'organisation des déplacements à l'échelle métropolitaine. Trois projets majeurs vont notamment être réalisés à moyen terme dans le sud-ouest de l'île de Montréal (reconstruction du Pont Champlain et de l'échangeur Turcot et requalification de l'autoroute Bonaventure) et vont influencer l'organisation des déplacements dans cette partie du territoire ; les liens entre ces trois projets, la cohérence d'ensemble ne nous apparaissent pas très clairs à ce jour.

Dans le même ordre d'idées, un tel projet doit s'appuyer sur une approche transversale ; les impacts de la construction du nouveau pont Champlain et des choix qui seront effectués ne concernent pas uniquement les domaines des transports et de l'environnement. L'ensemble des sphères de notre société sera impacté (développement résidentiel...).

***Suggestion :** Sera-t-il possible de **créer une instance** où les différents paliers gouvernementaux et ministères concernées (au fédéral et au provincial), ainsi qu'au municipal, s'assoient ensemble pour discuter et développer une vision globale en matière de transports?*

## Les impacts de ce projet dans nos quartiers

L'absence de certaines précisions à cette étape du processus rend difficile la mesure des impacts concrets du projet dans notre quartier, que ce soit lors des phases de construction / démolition ou lorsque le projet sera terminé.

Nous souhaitons tout de même attirer votre attention sur certains points :

- nous avons à ce jour très peu d'informations concernant les impacts liés au chantier (nuisances sonores, poussières, passage de véhicules lourds...). Une étude approfondie de ces impacts nous semble nécessaire afin de mettre en place des mesures d'atténuation et de contrôle adéquates. La phase de déconstruction du pont Champlain n'est notamment que faiblement explicitée.

Suggestion : *Serait-il possible qu'une **évaluation précise des nuisances dues aux chantiers** soit effectuée ?*

- il nous semble indispensable que les impacts en matière de circulation dans les quartiers Verdun, notamment durant la période de déviation prévue pendant la reconstruction du pont de l'île-des-Sœurs et la période d'élargissement de l'autoroute 15 soient analysés. La modification temporaire des itinéraires empruntés par les automobilistes amène en effet un certain nombre d'interrogations, notamment en ce qui concerne l'augmentation possible du trafic de transit que cela pourrait générer dans nos quartiers. Certaines stratégies de contournement des travaux, via nos quartiers, pourraient en effet être utilisées par bon nombre d'automobilistes, ce qui entraînerait une augmentation de la circulation dans nos quartiers.


Suggestion : *Pourrions-nous obtenir des **informations plus précises sur les impacts en matière de circulation dans nos quartiers** que les déviations pourraient générer durant la période de travaux ?*

Pour finir, nous souhaitons vous rappeler que la reconstruction du Pont Champlain et de son prolongement (autoroute 15) doit être l'occasion d'amoindrir les impacts néfastes de la présence d'une telle infrastructure de transport au milieu de quartiers résidentiels densément peuplés (impacts sur la santé, sur la qualité de l'air, sur la sécurité). Le projet du nouveau pont Champlain ne doit pas uniquement être considéré comme la reconstruction d'une infrastructure désuète ; les choix qui seront effectués (intégration du transport collectif et actif, mesures d'atténuations des nuisances...) doivent répondre aux enjeux environnementaux actuels, de préservation de la qualité des milieux résidentiels... Nous espérons fortement que les options qui seront validées dans les prochaines étapes répondront à ces préoccupations actuelles.

Nous vous remercions d'avance pour l'attention que vous apporterez à ces commentaires. Nous tenons par la même occasion à vous informer du grand intérêt que nous portons à ce projet et notre volonté de suivre activement son évolution.

Recevez, Madame, Monsieur nos meilleures salutations,

Julien Caffin  
Concertation en développement social de Verdun  
Tél. : 514-362-0177 poste 235  
Courriel : [coordination@cdiv.org](mailto:coordination@cdiv.org)



Montréal, le 10 janvier 2013

À : **Nouveau pont pour le Saint-Laurent, Transports Canada**  
[NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca](mailto:NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca)

**Objet : Commentaires du Centre de santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun (CSSS–SOV) sur le premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale pour le futur pont Champlain**

---

Madame, Monsieur,

Suite à la lecture du rapport – description du projet et de l'environnement (novembre 2012) - et à notre participation aux portes ouvertes tenues à l'arrondissement de Verdun en décembre 2012, nous souhaitons vous faire part de nos questionnements et commentaires afin de bonifier le document.

**Le processus d'évaluation environnementale lui-même**

Les différentes étapes de l'évaluation environnementale et leur articulation avec les autres étapes de conception du projet auraient avantage à être exposées de manière plus détaillée. Par exemple, on sait que la rédaction du rapport d'évaluation environnemental se fera en trois étapes, mais à quoi correspondent ces trois étapes au juste? Quels types d'informations se trouvent dans le premier rapport d'évaluation environnementale en comparaison avec le deuxième et le rapport final? À quel moment, et sur la base de quelles données le concept préliminaire pour le nouveau pont sera-t-il déterminé? Des personnes qui sont intéressées par ce projet, incluant plusieurs qui ont participé aux portes ouvertes organisées par votre équipe, sont encore confuses à ce propos.

**Les différentes étapes du projet**

Le peu d'information disponible sur le concept préliminaire du projet (nombre de voies, gabarit, fonctions des voies) rend difficile l'appréciation de ses impacts pour l'instant. Nous espérons être en mesure de faire des suggestions plus précises lors des étapes à venir.

Il y a également très peu d'information disponible à propos de la déconstruction de l'ancien pont. C'est pourtant un élément important du projet qui se déroulera sur trois années et qui aura aussi des impacts environnementaux. Il est fondamental que l'évaluation environnementale se penche aussi sur cet élément.

**Les éléments couverts par l'évaluation environnementale**

L'inventaire des éléments de l'environnement affectés par le projet permettra de définir des objectifs à atteindre pour chacun d'entre eux dans le cadre de la réalisation du projet. Il nous



apparaît donc important de ne négliger aucun élément qui pourrait être affecté. Or, le rapport synthèse nous semble comporter certaines faiblesses, que nous rapportons ici, afin qu'elles puissent être corrigées dans les études à venir et servir à la formulation d'objectifs s'y rapportant.

### **1. Les impacts sur la qualité de l'air**

La littérature scientifique permet d'établir un lien de causalité entre les problèmes de santé respiratoire et les polluants de l'air résultant du transport automobile (Santé Canada, 2006). De plus, les études publiées par la Direction de santé publique de Montréal (2006, 2011) permettent de confirmer à nouveau cette relation pour la population du Sud-Ouest-Verdun, notamment pour les ménages qui résident à proximité d'un axe routier d'importance.

La pollution atmosphérique engendrée par le transport routier aggrave l'état des personnes atteintes d'une maladie respiratoire ou cardio-vasculaire et augmente de façon mesurable les taux d'hospitalisations pour ces maladies.

Parmi les émissions nocives pour la santé, les particules fines émises par le transport routier sont identifiées, un polluant qui n'est pas actuellement mesuré à la station d'échantillonnage de Verdun. Il n'existe aucune autre station d'échantillonnage en aval du pont et suffisamment près de ce dernier pour mesurer adéquatement les émissions polluantes associées à la circulation sur le pont.

Selon le rapport préliminaire, le projet compte sur une augmentation de la vitesse des véhicules sur le pont (réduction de la congestion) pour réduire le volume des émissions polluantes, et ce, malgré des projections à la hausse de l'achalandage.

Cette hypothèse repose sur le fait que les moteurs à combustion émettent davantage de polluants lorsqu'ils fonctionnent à bas régime. En revanche, une fois qu'ils ont traversé le pont Champlain, ces véhicules plus nombreux continueront d'engorger le réseau routier montréalais, et peuvent être forcés de réduire leur vitesse après avoir quitté le pont (augmentant à nouveau les émissions polluantes), car leur nombre risque d'aggraver les problèmes de congestion qui affectent déjà plusieurs circuits. En effet, les véhicules circulant sur le pont Champlain vers Montréal se destinent en grande proportion vers le centre-ville ou vers les autoroutes A-15 et A-20 Ouest. Ils doivent donc passer par Verdun et le Sud-Ouest. Enfin, les expériences de réfection routières dans de nombreuses villes nord-américaines tendent à démontrer que l'augmentation du nombre de voies de circulation a pour effet d'induire un accroissement de la demande pour la circulation automobile. C'est d'ailleurs pour cette raison que le réseau de la santé montréalais, dont nous faisons partie, propose depuis plusieurs années que les réfections d'infrastructures routières soient conçues comme autant d'opportunités de favoriser un transfert modal vers des moyens de transport plus compatibles avec le développement durable.

Étant donné ce qui précède, nous croyons qu'il faut mesurer les impacts de l'accroissement du débit journalier moyen annuel (DJMA) des véhicules en soi, et non seulement en fonction de la vitesse des véhicules au moment où ils traversent le pont. Nous sommes d'avis qu'il est important d'évaluer comment une augmentation brute du volume de circulation peut nuire à la qualité de l'air dans les milieux urbains reliés par le pont.

Si une telle chose est possible, nous suggérons d'implanter une station d'échantillonnage de la qualité de l'air en aval du pont, à un endroit qui permettrait de mesurer adéquatement les contaminants transportés par les vents dominants vers les milieux habités.

### ***2. L'impact sur la sécurité des déplacements dans les milieux urbains reliés par le pont.***

L'inventaire des milieux humains ne fait aucune mention des données disponibles concernant le nombre de traumatismes routiers subis annuellement par différents usagers (occupants de véhicules, piétons, cyclistes) au cours de leurs déplacements en milieu urbain. Les études menées par la Direction de santé publique de Montréal démontrent une corrélation entre le nombre de traumatismes routiers et le volume total de circulation (calculé en nombre de véhicules-kilomètres parcourus) qui entre dans une ville ou un secteur donné. Suivant la même logique que le commentaire précédent, le pont n'a pas que des impacts au-dessus du fleuve, mais également sur les deux milieux qu'il relie. L'évaluation environnementale devrait donc s'intéresser à quantifier la situation actuelle concernant la sécurité des déplacements sur l'île de Montréal et sur la Rive-Sud, afin d'estimer comment un éventuel changement du nombre de véhicules transitant quotidiennement et annuellement par le pont Champlain pourrait contribuer à augmenter ou réduire le nombre de traumatismes routiers subis par les usagers. Encore ici, toute augmentation du débit journalier de véhicule devrait être considérée comme contribuant à l'augmentation des risques de traumatismes routiers.

### ***3. L'impact de la configuration du pont sur le nombre d'accidents de la route.***

Le rapport ne fait aucune mention de la situation actuelle concernant le nombre d'accidents de la route sur le pont ou sur ses approches. Cet élément devrait être quantifié puisque la nouvelle localisation du pont, à environ 10 mètres en aval du pont actuel et hors de l'axe des autoroutes A-10 et A-15, impliquera peut-être la création forcée de nouvelles courbures dans les trajets menant au pont. Selon les diverses conditions météorologiques présentes, ces nouvelles courbures seront potentiellement des facteurs accrus d'accidents pour les occupants de véhicules.

### **L'intégration du transport collectif et actif**

L'intégration éventuelle sur le pont Champlain d'une infrastructure de transport collectif performante, tel un SLR ou autre, pourrait potentiellement réduire plusieurs des impacts anticipés sur l'environnement, notamment sur l'émission de polluants atmosphériques et de GES, le bruit, ainsi que le nombre de traumatismes routiers dans les milieux habités. Nous sommes d'avis qu'il est hautement souhaitable de saisir l'opportunité offerte par la construction d'un nouveau pont pour y intégrer des modes performants de transport collectifs. Toutefois, une telle infrastructure est un projet à part entière qui exige une planification concertée entre de nombreux acteurs et dont la portée dépasse le cadre du projet de nouveau pont lui-même. Dans le cadre de l'évaluation environnementale, il faudrait estimer dans quelle mesure l'intégration d'une infrastructure de ce type atténue (ou augmente) les impacts anticipés pour l'ensemble des éléments couverts par l'évaluation environnementale.

Dans la description des milieux humains, il est fait mention des pistes cyclables qui sont affectées par le projet. Il conviendrait de profiter de l'opportunité de la construction du nouveau pont pour évaluer quelles améliorations peuvent être apportées au réseau cyclable, y incluant la traversée du fleuve, pour en favoriser l'utilisation à des fins utilitaires (transport entre le domicile et le travail).

### **Les impacts pendant la période de chantier**

À cette étape-ci, le rapport ne fait pas encore mention des impacts liés à la période de chantier. Les nuisances dues aux activités de chantier pendant toutes les phases du projet et subies par les résidents (bruit, poussière, passage de véhicules lourds, détours de circulation volontaires ou involontaires, difficultés de stationnement, etc.) feront-elles l'objet d'une évaluation? Cela est essentiel pour mieux les anticiper et mettre en place des mesures de contrôle. À ce sujet, nous suggérons de consulter le bureau des grands projets mis sur pied par la Ville de Montréal à propos des pratiques communément utilisées pour assurer une gestion des nuisances pendant la période de travaux, ainsi que des mécanismes par lesquels les résidents et les acteurs intéressés peuvent intervenir auprès des responsables du chantier pour signaler des nuisances ou des pratiques non conformes aux devis (ex. comités de bon voisinage).

Nous vous remercions pour l'attention que vous porterez à nos commentaires. Pour toute information complémentaire, nous vous invitons à contacter monsieur Denis Lévesque, organisateur communautaire responsable de ce dossier aux coordonnées apparaissant ci-dessous.

Profitant de l'occasion qui nous est donnée pour vous rappeler notre grand intérêt à la santé et au bien-être de la population du Sud-Ouest-Verdun et par conséquent à suivre le développement de ce projet d'envergure, veuillez accepter, madame, monsieur, nos salutations les plus cordiales.



Yves Desjardins

Directeur général adjoint aux programmes clientèles et à la santé publique

Commentaires préparés par :

Denis Lévesque  
Organisateur communautaire  
Responsable des dossiers d'aménagement et de transport  
[denis.levesque.sov@ssss.gouv.qc.ca](mailto:denis.levesque.sov@ssss.gouv.qc.ca)  
CLSC de Saint-Henri  
3833, rue Notre-Dame Ouest  
Montréal (Québec) H4C 1P8  
Tél. : 514-933-0207 #442

## La reconstruction du Pont Champlain: Questions et commentaires

### Nos préoccupations

La Clinique communautaire de Pointe-Saint- Charles est un organisme de santé contrôlé par les citoyens et citoyennes et détient un mandat de CLSC pour le quartier. L'objectif de la Clinique est d'organiser des services préventifs et curatifs, de même que de regrouper les citoyens autour des questions de santé afin d'améliorer leurs conditions de santé à court et à long terme. Ce sont les citoyens et citoyennes qui décident des orientations et des services de la Clinique et s'assurent que la Clinique réponde aux besoins en santé et en services sociaux du quartier.

Au cœur de ses orientations se trouve une conviction fondamentale: la santé est un droit essentiel et collectif non négociable. L'environnement bâti étant un déterminant important de la santé et du bien-être de la population, la Clinique communautaire s'implique depuis 2002, avec la table de concertation Action Gardien, au sein de l'Opération populaire d'aménagement, un vaste processus de mobilisation citoyenne.

La Clinique trouve important d'intervenir sur la construction de nouveau pont Champlain à cause de la nature de cette infrastructure, de l'envergure de l'investissement public qui y est consacré, de son impact sur l'environnement et sur la santé des résidents de Pointe-Saint-Charles. Evidemment, nous voulons nous assurer que les impacts de ce projet sont positifs pour le quartier et pour la population en générale. Le scénario retenu doit contribuer à réduire, voir à corriger des problèmes existants, et il doit s'inscrire dans une perspective d'amélioration de l'écologie urbaine.

La Clinique communautaire soumet donc quelques commentaires mais pose également à Transport Canada des questions qui font suite à la lecture des rapports synthèse sur l'étude environnementale de novembre 2012, l'étude de préfaisabilité de mars 2011 et les informations divulguées aux portes ouvertes en décembre 2012.

Nous déplorons la nature partielle et fragmentaire de ces informations, et espérons que les étapes suivantes de consultation seront accompagnées des perspectives, données et études complètes et rigoureuses.

Malgré ces contraintes, nous voulons vous faire part de certaines de nos préoccupations majeures et plus spécifiquement :

- la priorisation de l'automobile et les gaz à effets de serre qu'elle engendre,
- l'impact du projet sur les déplacements dans le quartier Pointe-Saint-Charles
- la formule de partenariat public-privé pour la réalisation et la gestion du projet
- le processus de consultation

## Les voies vers le réchauffement climatique

On constate une tendance mondiale, à laquelle Montréal n'échappe pas, soit l'augmentation constante et alarmante des véhicules en circulation et des kilomètres encourus. Outre des questions importantes comme le nombre grandissant d'accidents de la route et les émissions polluantes, ce trafic routier constitue presque 50 % des gaz à effet de serre (GES) émis dans la région métropolitaine.<sup>1</sup>

Les scientifiques s'accordent sur le fait que, sans réductions de 25% à 40% des GES d'ici 2020, le réchauffement climatique mettra en péril plusieurs écosystèmes et aura des conséquences inestimables et catastrophiques pour l'espèce humaine.

La Ville de Montréal s'est engagée à une réduction pour 2020, de 30 % des GES par rapport aux émissions de 1990<sup>2</sup>. Le gouvernement du Québec, nouvellement élu, prône une réduction de 25%<sup>3</sup> pour la même période. Sans une intervention importante, rapide et musclée pour dissuader l'utilisation de l'automobile, et un investissement massif dans des services de transport en commun abordables, fréquents et confortables, la région montréalaise continuera à contribuer au réchauffement planétaire.

Il semble que le gouvernement fédéral se préoccupe peu de cette réalité alors qu'il en aurait l'occasion d'agir. La réduction des GES devrait être au cœur des préoccupations de Transport Canada et la reconstruction d'une des plus importantes infrastructures de transport au Canada est certainement un élément clé de la résolution du problème des GES dans la région. Pourtant, l'hypothèse de travail à l'étude prévoit la construction de six voies de circulation pour le trafic routier et deux voies réservées au transport en commun sur deux tabliers distincts. Donc aucune diminution de la capacité routière ! Il est également question d'élargir l'A-15 à trois (3) voies.

On peut même lire à la page 36 du document *Un nouveau pont pour le Saint-Laurent : Évaluation environnementale - Rapport synthèse (Novembre 2011)* que «...les conditions actuelles autant pour les principaux contaminants atmosphériques que les gaz à l'effet de serre permettent de dire que la qualité de l'air n'est pas un enjeu significatif dans le cadre de ce projet. »

### Question

Étant donné la crise écologique reconnue par le milieu scientifique et la nécessité d'intervenir rapidement pour, entre autres, réduire d'une façon draconienne les GES<sup>4</sup>, comment le projet du Pont Champlain s'insère-t-il dans ce défi sans précédent ?

---

<sup>1</sup> Voir page 5 du mémoire *Le Projet Bonaventure : perspectives de santé publique* soumis par l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal dans le cadre des consultations publiques en 2010, disponible au site suivant : <http://www.ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P42/8a20.pdf>

<sup>2</sup> Voir [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7017.70907605&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7017.70907605&_dad=portal&_schema=PORTAL)

<sup>3</sup> Voir le point 5.2 du programme du Parti Québécois au site suivant : <http://pq.org/parti/programme>

<sup>4</sup> Les bénéfices d'une plus grande efficacité des carburants sont neutralisés par l'augmentation constante du nombre de véhicules, leur lourdeur ainsi que l'hausse des kilomètres encourus.

### **Le choix du transport en commun :**

Un tel investissement financier du gouvernement fédéral devrait contribuer à améliorer et à innover en matière de transports en commun et de transports alternatifs. Là aussi, le positionnement de Transport Canada manque de vision et de rigueur. Par exemple, bien qu'il soulève les problèmes de congestion existants sur les voies réservées aux abords du centre-ville, pour les 900 autobus qui transitent par le pont en heure de pointe, il n'en tient pas compte, se contentant de mentionner qu'une voie du pont sera réservée dans les deux sens, pour des autobus ou un SLR. Il affirme également ne pas avoir fait d'étude sur une éventuelle voie réservée au covoiturage.

### **Les déplacements dans le quartier Pointe Saint-Charles**

Le quartier Pointe Saint-Charles, enclavé par de grandes infrastructures de transport, est un passage obligé vers le centre-ville, au sud de la route 720. La circulation des automobiles et des camions en provenance de l'ouest ou vers l'ouest, de même que les déplacements vers les ponts Victoria et Champlain, causent déjà de la congestion aux portes du quartier, sur les rues Saint-Patrick et Wellington. Nous craignons qu'une augmentation de la circulation en provenance du pont Champlain conjuguée à une réduction des voies du futur boulevard urbain qui remplacera l'autoroute Bonaventure accentue l'étranglement du quartier aux heures de pointe et complique les déplacements à pied et en vélo à l'intérieur du quartier. Nous craignons également une augmentation du camionnage et du transport de matières dangereuses dans le quartier.

Des études d'impact sur la circulation locale seront nécessaires pour l'ensemble des scénarios envisagés, de même que des évaluations du transfert d'autres ponts vers le nouveau pont Champlain.

La reconfiguration des voies dans le tronçon Île-des-Soeurs/Atwater devra inclure un accès au fleuve pour les résidents de Pointe-Saint-Charles et la réhabilitation des terrains vagues appartenant à la Société des ponts.

### **Le choix des PPP**

Un reportage du journal *Le Devoir* du 3 décembre 2012<sup>5</sup> nous apprenait que la construction du nouveau pont Champlain sera réalisée en partenariat-public privé (PPP) plutôt que selon la formule traditionnelle «en régie». Ce choix nous pose problème.

D'une part, la privatisation des interventions assumées auparavant par les instances publiques, incluant les infrastructures de transport, contribue à un processus de délégitimation du secteur public et entraîne une perte d'expertise technique au service de la population. Nous y voyons une forme de désengagement de l'État. Elle déresponsabilise les éluEs, évacue l'examen exhaustif des projets et le dialogue nécessaire entre nos représentants, les fonctionnaires et les citoyens pour prendre des décisions dans l'intérêt de la population.

D'autre part, le chercheur Pierre J. Hamel de l'INRS<sup>6</sup>, soulève un nombre de questions importantes à propos des bénéfices supposées de l'approche PPP et, à notre avis, ces interrogations méritent des réponses

---

<sup>5</sup> Voir *Séance d'information – Le futur pont Champlain se dévoile* dans *Le Devoir* (3 décembre 2012), au site suivant :

<http://www.ledevoir.com/politique/montreal/365441/le-futur-pont-champlain-se-devoile>

<sup>6</sup> Voir, par exemple, *Les partenaires public-privé (PPP) et les municipalités (2007)* au site suivant :

<http://www2.inrs.ca/sites/default/files/PPPMun.pdf>, et *Les PPP et le principe de précaution* dans *Le Devoir* (27 janvier 2011) au site suivant : <http://www.ledevoir.com/politique/quebec/315483/libre-opinion-les-ppp-et-le-principe-de-precaution>



détaillées avant que des décisions importantes soient prises concernant le projet de reconstruction du pont Champlain.

Hamel est clair : « Le moins qu'on puisse dire c'est que les rares exemples de projets importants impliquant le monde municipal (et pour lesquels un minimum de données critiques sont publiques) **ne permettent certainement pas de conclure** de façon nette et définitive que **les PPP soient particulièrement avantageux**, ni en ce qui concerne le prix, ni en ce qui a trait de la qualité du service (souligné dans l'original). »<sup>7</sup>

### Questions

- Le gouvernement fédéral et le Ministère du Transport du Canada exigeront-ils que le projet soit réalisé en mode PPP ?
- Si oui, la Clinique communautaire demande au gouvernement fédéral et au Ministère des Transport du Canada de justifier son choix en démontrant les bénéfices de la formule PPP en comparaison avec mode traditionnel en régie, selon les critères proposés par Hamel, notamment :
  - les coûts de construction et de l'entretien à long terme
  - la concurrence, la transparence et la flexibilité
  - le respect de l'échéancier
  - l'imputabilité des éluEs.

Nous demandons que les instances fédérales responsables démontrent clairement, qu'à tous ces égards, un projet en PPP serait un choix avantageux pour les citoyens et citoyennes et contribuables, en présentant une analyse des projets déjà réalisés ici et ailleurs.

### Question

La Ville de Montréal a déjà démontré son intérêt à se servir des recettes des péages pour contribuer au financement du transport collectif. Est-ce que le gouvernement fédéral et le Ministère du Transport du Canada sont disposés à conclure une entente en ce sens?

### Le processus de consultation

Transport Canada doit prendre l'engagement de s'associer aux efforts locaux et régionaux pour l'amélioration de l'environnement et de l'aménagement urbain. Le projet du nouveau pont doit être défini avec les acteurs provinciaux et municipaux de même qu'avec les arrondissements et la population limitrophe au nouveau pont.

---

<sup>7</sup> Voir page 103 du texte *Les partenaires public-privé (PPP) et les municipalités (2007)* déjà cité.



Commentaires sur le premier rapport préliminaire :  
Évaluation environnementale du nouveau pont pour le  
Saint-Laurent  
Description du projet et de l'environnement

Le 18 janvier 2013

Préparé par :

- ❖ Jean Bertrand, chef de division, Développement des transports (DDT), Direction des transports - Service des infrastructures, transport et environnement (SITE)
- ❖ Rachid Rekouane, ingénieur, DDT - SITE
- ❖ David Therrien, ingénieur, PMP – chef d'équipe, DDT - SITE

En collaboration avec :

- ❖ Michel Bédard, conseiller en aménagement – chef d'équipe  
Division du transport actif et collectif (DTAC) - SITE
- ❖ Andres Botero, chef de division, Études techniques  
Arrondissement de Ville-Marie
- ❖ Jean Cardin, directeur du développement du territoire et des études  
Arrondissement de Verdun
- ❖ Annie Carrière, ingénieure, Division de l'ingénierie, Direction de l'eau potable  
Service de l'eau
- ❖ Stéphane Conant, chargé de projet – Direction de l'urbanisme  
Service mise en valeur territoire (SMVT)
- ❖ Monique Côté, conseillère en planification, Développement durable - SQV
- ❖ Francine Dubeau, architecte paysagiste, SARA - SITE
- ❖ Caroline Dubuc, commissaire au design, Bureau du design – Ville de Montréal  
(VDM) - SMVT
- ❖ Luc Gagnon, chef de division, Aménagement et projets urbains - SMVT
- ❖ Valérie Gagnon, chef de division Planification intégrée des projets - SITE
- ❖ Daniel Hodder, chef de division, Stratégies, programmes et politiques, Grands parcs  
et verdissement - SQV
- ❖ Marie-Josée Lacroix, directrice Bureau du design, VDM - SMVT
- ❖ Annick Le Floch, Planification et suivi environnemental - SITE
- ❖ Serge Lefebvre, chef de division, DTAC - SITE
- ❖ Sébastien Lévesque, directeur des travaux publics  
Arrondissement du Sud-Ouest
- ❖ Danielle Lussier, chef de division, Développement durable - SQV
- ❖ Robert Millette, chef de projet – Gestion de l'eau - Service de l'eau
- ❖ Guy Pellerin, chef de division, Sécurité et aménagement du réseau artériel (SARA) -  
SITE
- ❖ Nancy Shoiry, directrice principale, SMVT

## Table des matières

Introduction .....	1
1 Division du développement des transports .....	2
2 Division du transport actif et collectif .....	3
3 Division sécurité et aménagement du réseau artériel .....	4
4 Bureau du design, service de la mise en valeur et du territoire. ....	4
5 Division de l'ingénierie, Direction de l'eau potable .....	5
6 Division de la planification et du suivi environnemental .....	6
7 Division de l'aménagement et des projets urbains.....	9
8 Division des stratégies programmes et politiques à la Direction des grands parcs et du verdissement .....	11
9 Division du développement durable .....	15
10 Planification intégrée des projets.....	17
11 Arrondissement de Ville-Marie .....	17
12 Arrondissement du Sud-Ouest .....	18
13 Arrondissement de Verdun.....	18

Annexe

## Introduction

La Ville de Montréal présente dans ce document ses commentaires suite à la publication du premier rapport préliminaire sur l'évaluation environnementale du nouveau pont pour le Saint-Laurent et aux portes ouvertes organisées en décembre 2012.

Les commentaires sont regroupés par chapitre représentant les unités administratives de la Ville responsables des divers volets couverts par l'étude ainsi que les arrondissements concernés par le projet.

## 1 Division du développement des transports – Service des infrastructures, transport et environnement (SITE)

### Zone d'étude

Le pont Champlain fait partie d'un réseau de transport régional complexe et les modifications qui peuvent être apportées à ce lien auront des impacts sur le reste du réseau. Ainsi, si la capacité du pont ou de ses approches est modifiée (par exemple, l'élargissement de l'A-15 ou le fait de redonner à la circulation véhiculaire une troisième voie dans le sens inverse de la pointe aux heures de pointe) ou si l'attractivité du pont est changée (par exemple par l'implantation d'un péage qui influencerait le choix d'itinéraire des usagers), l'équilibre actuel du réseau sera changé et les impacts seront ressentis à l'extérieur de la zone d'étude actuelle (congestion, GES, etc.). C'est pourquoi il est nécessaire d'élargir la zone d'étude pour le volet transport.

Également, à une échelle plus locale, il sera important d'analyser les impacts dans le réseau municipal en lien avec le projet, en particulier le secteur Atwater dont les conditions de circulation pourraient être modifiées advenant l'élargissement de l'A-15, ou le secteur de L'Île-des-Soeurs dont le réseau routier se raccordant au projet pourrait être modifié.

### Élargissement de l'A-15

L'augmentation de la capacité (p.11) devra être analysée en profondeur car elle ne correspond pas aux deux objectifs de la Ville. Également, l'impact de l'empreinte au sol d'une infrastructure plus imposante est préoccupant. Les largeurs de voies et d'accotement devraient être compatibles avec le réaménagement de l'A-15 dans le projet Turcot du MTQ.

### Reconfiguration des échangeurs Atwater et Wellington

Les reconfigurations géométriques de l'échangeur Atwater et de l'échangeur de la rue Wellington (p.11) demanderont une étroite collaboration avec la Ville et les arrondissements concernés et seront l'occasion de régler certaines problématiques locales, notamment en lien avec le camionnage.

### Intégration du transport collectif et actif

Le Bureau des partenaires du gouvernement provincial étudie présentement le mode de transport collectif à retenir pour le futur pont. À la page 15, il est mentionné que les 2 options seraient prêtes à recevoir aussi bien un SLR qu'un SRB. Il faudrait mentionner le

niveau de précision qui a été regardé. Est-ce en terme de largeur d'emprise seulement ou alors toutes les caractéristiques techniques ont-elles été regardées (pentes, capacité de la structure, etc.)?

En ce qui concerne le transport actif, il est à noter que le rapport ne met pas assez en évidence l'implantation d'une voie pour les vélos et pour les piétons.

### Sécurité routière

Il est important de souligner qu'aucune information ou analyse de la sécurité routière n'est présentée dans l'étude. Il serait primordial de dresser le portrait de la situation actuelle de ce volet sur les différents tronçons du projet.

### Travaux et maintien de la circulation

Il est primordial de tenir compte de la planification des autres travaux sur le réseau routier dans le secteur (ex. Bonaventure, Turcot, etc.) afin d'évaluer les impacts. Par exemple, le débit de transit augmenterait sur le réseau local avec les opérations de maintien de la circulation lors de la construction de la composante A. D'autres travaux dans le secteur amplifieraient le problème, d'où la nécessité d'une coordination adéquate.

Les points suivants nécessiteraient certaines précisions :

- Page 7 : À partir de quelle date a commencé le plan d'intervention de 10 ans pour prolonger la durée de vie du pont actuel?
- Page 37 : la durée des travaux de la composante D est indéterminée; est-il possible d'avoir une estimation selon certains types de structure et de méthodes de construction, car à la page 51, il est mentionné que la durée totale de la construction est de 5 années. La durée la plus lente (4 ans) est attribuée à la construction de la composante B (page 19).
- Page 56 : le tableau 6 montre les différentes composantes avec leurs durées de construction, mais pas la séquence de construction qui serait intéressante à connaître.

La liste suivante présente d'autres commentaires ou des questions sur le rapport, sur sa forme ou son contenu, à la page indiquée :

- Afin de faciliter la compréhension de certaines sections du rapport, il serait pertinent d'ajouter des illustrations et des figures, en particulier aux points suivants :
  - Page 15 : illustrer les options 1 et 2 pour la composante A.
  - Page 16 : illustrer les chemins de détours et les options de maintien pour toutes les composantes du nouveau pont.
  - Pages 220-221 : illustrer les pistes cyclables et les options pour leur maintien lors des travaux.
- Page 51 : le maintien du pont actuel n'est pas une option retenue par **Transports Canada** (TC). Mis à part le rapport Delcan sur l'état actuel du pont, y a-t-il eu une étude sur la possibilité de maintenir le pont Champlain?
- Page 55 : Solution Tunnel : préciser si c'est une option retenue par TC.



- Page 61 : Tableau 7, parmi les composantes valorisées concernant le milieu humain, la circulation des personnes et des biens a été omise.

## 2 Division du transport actif et collectif (SITE)

- En premier lieu, le réseau cyclable ne devrait pas se retrouver uniquement dans la section du rapport qui porte sur les activités récréotouristiques. De nos jours, la pratique du vélo n'est plus considérée uniquement comme une activité de loisir, mais également comme un mode de transport à part entière. Cette nuance est importante dans la mesure où elle justifie que des aménagements cyclables permanents, continus et sécuritaires soient offerts aux cyclistes en tout temps, peu importe la saison;
- À la page 220, on indique la liste des voies cyclables qui seront « affectées » par le projet. Or, le rapport est muet sur la façon dont elles le seront. Il y aurait lieu d'expliquer davantage en quoi et comment elles seront affectées par les travaux. S'agit-il de démantèlements, d'interruptions temporaires, permanentes, de relocalisation, etc.?
- Nous comprenons que les voies cyclables qui seront affectées par le projet seront remises dans leur état initial une fois les travaux du nouveau pont complétés;
- À la page 220, on évoque la possibilité que certaines voies cyclables « perdent leur connexion » avec d'autres voies cyclables lors de la réalisation des travaux. Cette option est difficilement envisageable dans la mesure où le vélo est de plus en plus utilisé sur une base annuelle et pour des déplacements utilitaires. Il serait donc mal venu d'interrompre le réseau cyclable sans proposer de parcours alternatifs pour les cyclistes. Ces parcours devront être sécuritaires et le plus direct possible afin d'éviter de longs détours.
- Une piste cyclable devra nécessairement être aménagée à même la structure du nouveau pont. Des discussions seront nécessaires avec des représentants de la Ville de Montréal et de Brossard pour convenir de la façon la plus optimale de faire transiter les cyclistes d'une rive à l'autre, soit en empruntant le côté est ou le côté ouest du nouveau pont;
- Idéalement, la circulation piétonne devrait être séparée de la circulation cycliste. À l'exemple du pont Jacques-Cartier, un trottoir pourrait être aménagé d'un côté et une piste cyclable de l'autre, évitant ainsi les conflits potentiels entre ces deux catégories d'utilisateurs;
- Les normes en vigueur pour la conception et la géométrie de ces ouvrages (trottoirs et pistes cyclables) devraient être suivies de façon rigoureuse;
- S'il est prévu d'aménager plutôt une piste multifonctionnelle où piétons et cyclistes seraient appelés à cohabiter, nous recommandons que celle-ci ait une largeur minimale de 3,5 m afin de permettre des déplacements sécuritaires.

### **3 Division sécurité et aménagement du réseau artériel (SITE)**

L'étude d'impact visuel dans le rapport préliminaire a tenu compte surtout du point de vue de l'observateur externe sur le pont et un peu moins du point de vue des usagers du pont et de ses abords. Pourtant, le pont Champlain représente une des principales portes d'entrée des villes de Brossard et de Montréal et il est aussi le plus achalandé au Canada. Les aménagements devraient refléter ces aspects importants tant au niveau des aménagements paysagers et dans le design architectural du pont.

Dans ce sens, il serait judicieux de conserver les vues sur la Ville de Montréal, mais aussi de préserver, de bonifier et d'augmenter les terrains végétalisés le long des rives et le long de l'autoroute en tenant compte des grandes orientations du Plan de Transport et du Plan de développement durable de la collectivité montréalaise. Pour l'aménagement de ses rives, la Ville a pour objectifs depuis des années de créer un réseau de parcs linéaires au pourtour de l'île afin de redonner accès aux rives à ses citoyens. Dans le cadre de la reconstruction du pont Champlain, il serait très intéressant de donner accès au vaste terrain verdoyant situé en bordure de la rive de l'île de Montréal pour l'aménagement d'un parc riverain. Ce parc aurait une très grande importance, car il permettrait de compléter le lien entre les parcs linéaires de Verdun, LaSalle et Lachine et le centre-ville de Montréal. Dans cette perspective, il faudrait que la structure du futur pont puisse permettre le passage des piétons et des cyclistes sous sa structure et que cette dernière empiète le moins possible sur le terrain du futur parc.

Dans le réaménagement de ses rues, la Ville fait de grands efforts, depuis plusieurs années, pour réaliser des projets intégrés en faisant un meilleur partage de ces voies de circulation entre ses différents usagers (piétons, cyclistes, transport en commun et véhiculaire) et en améliorant la qualité de ses aménagements pour créer un cadre de vie plus agréable pour ses citoyens, de diminuer les îlots de chaleur et d'augmenter sa biodiversité. Les aménagements du futur pont et de ses abords devraient respecter ces approches.

### **4 Bureau du design, service de la mise en valeur et du territoire — Service de la mise en valeur du territoire (SMVT)**

Nous avons examiné la section 3.4.6 du rapport synthèse et plus spécifiquement les aspects esthétiques et visuels (3.4.6.5), où l'on retrouve certains éléments plus prospectifs. On y mentionne notamment l'intérêt de développer un processus de conception, des infrastructures menant à un pont qui soit une contribution positive à la qualité paysagère de Montréal. Nous pensons donc que ce point devrait être étayé davantage et il reste à connaître quels moyens et quels compléments d'information seront mis en place pour y parvenir.

À ce jour, Transports Canada a présenté des analyses quant à la configuration et à la géométrie de ce nouveau pont, mais peu d'information a été dévoilée quant à l'intérêt esthétique, identitaire qu'il souhaite pour ce nouvel ouvrage d'art.

## 5 Division de l'ingénierie —Service de l'eau

Comme l'extrémité du canal de l'Aqueduc, canal d'amenée d'eau pour l'usine de production d'eau potable Atwater, se situe dans la composante A ce stade du projet, certaines précautions devront être prises pour protéger la qualité de l'eau durant les travaux. Les mesures de protection de l'eau du canal de l'Aqueduc demandées par la Direction de l'eau potable sont présentées ci-après. Il s'agit des mêmes demandes qui ont été adressées au ministère des Transports du Québec dans le cadre des travaux de l'échangeur Turcot.

### Mesures de protection du canal de l'aqueduc

Voici les directives à suivre :

- Pas de travaux depuis la surface de la glace en hiver, aucun matériel ou structure ne peut être déposé(e) ou entreposé(e) sur la glace.
- La modification de la géométrie du canal est interdite, sa section et sa profondeur ne doivent pas être modifiées.
- La mise à sec du canal en partie est interdite.
- Aucune structure temporaire ou permanente ne peut être disposée sur le fond du canal.
- L'entrepreneur ne peut ni toucher, ni remarier le fond du canal par exemple le plantage de pieux est interdit.
- Aucun déversement, drainage ou évacuation de toute nature n'est autorisé au canal.
- Effectuer l'entreposage des matériaux, des carburants ou autre produits à plus de 60 m. des rives du canal. Toutes les aires d'entreposage doivent être munies d'une barrière de confinement.
- Les services sanitaires doivent être à plus de 60 m. des rives du canal. Ils sont installés dans une aire définie par une enceinte de confinement.
- Un programme de gestion et de prévention des risques environnementaux pour le canal de l'Aqueduc doit être en vigueur sur le chantier. Des exercices et simulations doivent être réalisés et documentés; sur demande, l'entrepreneur en transmet une copie à la Ville.
- En cas d'accident, aviser la personne responsable à la salle de contrôle à l'usine Atwater au 514 872-4797.
- Les demandes d'autorisation de travail doivent être déposées en s'adressant au chef de Division de l'Usine Atwater au 514 872-9511.

- Suivi de la qualité de l'eau : L'entrepreneur doit mettre en place en amont et en aval de la zone de travail, des stations de prélèvements et d'analyses en continu de la qualité de l'eau : turbidité, pH, température, COT, E. coli, etc. Également, sans s'y limiter, les paramètres suivants sont à mesurer, soit : métaux, HAP, BPC, C10-C50, etc.

Les données de la qualité de l'eau qui sont mesurées, en continu, doivent être disponibles en temps réel à la Ville sur un poste installé par l'entrepreneur dans la salle de contrôle de l'usine Atwater.

## **6 Division de la planification et du suivi environnemental (SITE)**

La Division de la planification et du suivi environnemental réalise le suivi environnemental sur le territoire de Montréal de la qualité de l'eau - réseau de suivi du milieu aquatique (RSMA), de la qualité de l'air – réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA), des sols contaminés, etc., et produit les bilans annuels en la matière. Les commentaires soumis porteront donc essentiellement sur ces volets, mais nous nous permettrons d'aborder le sujet des gaz à effet de serre et le climat sonore.

### **6.1 Qualité de l'air**

L'évaluation environnementale fait état principalement de faits rapportés par le Réseau de surveillance de la qualité de l'air de la Ville de Montréal (RSQA) dans ses bilans annuels.

Bien que le projet soit, en principe, soustrait de l'application des réglementations provinciales et municipales, le règlement sur l'assainissement de l'atmosphère (Q-2, r.4.1) et le règlement 2001-10 de la CMM relatif à l'assainissement de l'air ont tout de même servi de cadre de référence.

Tel que rapporté, aucune des stations de mesure du réseau de surveillance de la qualité de l'air de la Ville de Montréal, présentement en opération, ne permet de mesurer adéquatement les émissions polluantes associées au trafic sur le pont. La démonstration de l'évolution des concentrations de polluants sur une période de dix années a donc été réalisée à l'aide des mesures moyennes de la qualité de l'air enregistrées dans le secteur à proximité, soit la station Verdun, qui, cependant, ne mesure aucunement les particules fines (Pm<sub>2,5</sub>).

Pour ce paramètre particulier, il sera approprié de comparer les résultats obtenus de la modélisation avec les moyennes d'un secteur élargi, idéalement situé sous les vents dominants, constitué de plus d'une station de mesure.

La méthodologie proposée afin d'évaluer les effets potentiels de la nouvelle infrastructure semble appropriée. En effet, la modélisation des émissions totales des principaux contaminants atmosphériques à partir de facteurs d'émission reconnus en fonction du nombre de véhicules et selon les scénarios actuels et modifiés pour tenir compte des paramètres du nouveau pont est fréquemment utilisée pour ce genre de projet.

Par contre, l'impact que les travaux de construction et de démolition pourraient avoir sur la qualité de l'air environnant le site n'est pas considéré par cette étude.

## 6.2 Gaz à effet de serre

La construction d'un nouveau pont peut avoir un impact non négligeable sur les émissions de gaz à effet de serre (GES). Nous suggérons donc d'ajouter des évaluations quant aux émissions de GES dans l'évaluation environnementale du projet et de porter une attention particulière aux projections sur les émissions possibles futures selon différents scénarios d'achalandage.

Aussi, des GES seront émis lors de la réalisation du projet, c'est-à-dire lors de la construction du nouveau pont (choix des matériaux de construction, élimination des matériaux du vieux pont démantelé, etc.). Mais la majorité des GES émis le seront en aval du projet par les véhicules supplémentaires qui circuleront sur le nouveau pont (comparativement au nombre de véhicules qui empruntaient le pont actuel). En effet, il est prévu que le nouveau pont comporte une voie de circulation supplémentaire. L'élargissement des autoroutes urbaines entraîne un phénomène appelé demande induite, c'est-à-dire qu'un grand nombre d'automobilistes, attirés par la perspective d'un trajet rapide et fluide rendu possible par l'élargissement de la route, se mettent à emprunter la nouvelle voie de circulation. Peu de temps après l'inauguration de la nouvelle route, la congestion est de retour, mais elle est désormais causée par un plus grand nombre d'automobiles. La demande induite entraîne donc une augmentation des émissions de GES. De plus, la demande induite causée par l'élargissement du pont viendra aggraver les problèmes de congestion vécus sur l'île de Montréal, ce qui contribuera aussi à augmenter les émissions de GES.

À titre indicatif, une étude du Sightline Institute (2007, Widening Roads Leads to More Greenhouse Gas Emissions, <http://www.sightline.org/research/climate-analysis-gge-new-lanes-10-07/>) a évalué que la construction d'une voie d'autoroute urbaine mesurant 1 mile émettait les quantités suivantes de GES sur une période de 50 ans :

Étapes	GES (t éq. CO <sub>2</sub> )
Construction, matériaux de construction et entretien	3 500
Soulagement de la congestion	7 000
Véhicules additionnels (GES émis sur l'infrastructure)	90 000
Véhicules additionnels (GES émis en dehors de l'infrastructure)	30 000 à 90 000
<b>Total</b>	<b>116 500 à 186 500</b>

Aussi, nous comprenons que le second rapport qui sera rendu public en mars prochain tiendra compte des répercussions néfastes possibles du projet sur l'environnement, et particulièrement celles associées à des séismes ou des conditions météorologiques graves, y compris des embâcles de glace et des hauts niveaux d'eau. L'évaluation environnementale considérera aussi tout effet éventuel des changements climatiques sur le projet, notamment en évaluant si le projet est conçu pour faire face aux changements climatiques au cours de sa durée de vie utile. Cette dernière composante de l'étude s'avère un élément fort important, voire un incontournable, dans la phase de planification d'infrastructures aussi importantes que celles visées par l'étude.

### **6.3 Qualité de l'eau**

Mentionnons d'abord qu'il existe certaines données, notamment celles de l'usine de filtration de l'eau potable de la Ville de Montréal ou encore celles recueillies dans le cadre du programme COURDO réalisé par le Réseau de suivi du milieu aquatique de la Ville de Montréal qui pourraient servir à évaluer la qualité des eaux au site visé.

Ces données montrent en effet que la qualité des eaux dans le fleuve Saint-Laurent est généralement d'excellente qualité, à tout le moins en période estivale. Ainsi, l'analyse de l'impact des travaux sur la qualité des eaux au voisinage des chantiers devra donc être faite en fonction de celles-ci. En plus des préoccupations relatives à la turbidité des eaux, il y aurait lieu également de faire un suivi serré de la teneur des matières en suspension tout au long de la période que dureront les travaux. La façon de démolir l'infrastructure et de construire la nouvelle devra prévoir la récupération des particules avant qu'elle n'atteigne le cours d'eau.

Aussi, nos préoccupations portent sur le surdimensionnement de conduites de drainage, pour permettre une rétention des eaux. Le déplacement des routes étant prévu, on peut s'interroger sur la capacité du promoteur à ne pas augmenter le volume des eaux pluviales. Y aura-t-il augmentation des surfaces imperméables? Y aura-t-il un changement dans le volume des précipitations à évacuer étant donné la proximité du fleuve?

### **6.4 Qualité des sols**

Dans la section « qualité des sédiments » de la page 135, 2<sup>e</sup> paragraphe, le rapport stipule que l'échantillon (IS19) situé dans le tronçon de l'île des Sœurs (voir figure 65) présente une contamination de classe 2... des métaux lourds (..) ainsi que des HAP et BPC. Ces contaminations proviennent du secteur du parc industriel (Technoparc) qui a été aménagé, au début des années 1990 sur des remblais contaminés (Bibeault et al, 1997) et les fuites d'huile usées.

Le fait d'associer les contaminants dans les sédiments du fleuve à la hauteur de l'entrée du pont Champlain sur l'île des Sœurs aux remblais présents dans le secteur du Technoparc n'apparaît pas justifié.

Tel que mentionné dans ce rapport, les sols du Technoparc à proximité de l'approche du pont Champlain ne sont pas contaminés par des BPC et de plus, il n'y a pas d'hydrocarbures en phases flottantes (associés aux fuites d'huile) dans l'eau souterraine dans cette portion du Technoparc.

La provenance de cet unique échantillon recueilli de sédiments est incertaine. En comparaison, les niveaux de contamination et les types de contaminants ne sont pas si différents entre les sédiments du Grand et du Petit bassin de la Prairie. Il apparaît difficile de faire un lien entre la qualité chimique des sédiments de l'échantillon (IS19) et celle des remblais contaminés du Technoparc et ce, malgré son historique de remblayage.

## 6.5 Climat sonore

L'étude d'impact sur l'environnement abordera non seulement les impacts sonores prévus lors de l'exploitation, mais aussi pendant la phase de démolition et de construction. Vu l'importance du projet, des travaux seront nécessairement effectués la nuit. À cet effet, aucune norme n'est présente dans la politique sur le bruit routier du MTQ de façon à tenir compte des bruits nocturnes. L'Organisation mondiale de la santé, quant à elle, recommande un seuil de 45 dB(A) (Leq 8h)<sup>1</sup> pour la nuit. De plus, le bruit de pointe ou tapageur ne devrait pas excéder 60dB(A) durant la nuit afin de ne pas perturber le sommeil<sup>2</sup>.

Aussi, les zones sensibles au bruit retenues sont associées aux usages existants à vocation majoritairement résidentielle. Ces zones ont été limitées à une largeur maximale d'environ 300 m. À partir des infrastructures routières à l'étude, nous croyons qu'il aurait été pertinent d'évaluer l'impact du bruit sur une largeur supérieure à 300 m. afin que toutes les zones potentiellement sensibles soient couvertes.

La Politique sur le bruit (MTQ 1998) fait mention que les mesures d'atténuation peuvent inclure différents moyens visant à réduire le bruit routier : écrans antibruit (buttes, murs), végétation, nouveau revêtement de la chaussée, modification de la géométrie de l'infrastructure routière, autre mode de gestion de la circulation, etc. Nous souhaitons donc que les mesures d'atténuation qui seront proposées répondent à la fois aux aspects de réduction du bruit et d'intégration esthétique.

## 7 Division de l'aménagement et des projets urbains (SMVT)

Le chapitre traitant du milieu humain présente une description du cadre administratif de la Ville de Montréal et des arrondissements touchés par le projet, de même qu'un portrait socioéconomique de ces arrondissements. L'affectation du sol, les infrastructures commerciales et industrielles, les réseaux de circulation et les zones résidentielles y sont également décrits, de même que les aspects liés à la navigation dans la Voie maritime, aux activités récréotouristiques et à certains projets de développement.

- Le rapport omet de préciser que l'aire d'étude et la zone d'étude du projet traversent le secteur de planification détaillée du Havre de Montréal. Ce secteur, identifié par le Plan d'urbanisme de Montréal, compte parmi 26 secteurs dont les enjeux de planification et de mise en valeur présentent un intérêt pan-montréalais. Les orientations et balises d'aménagement relatives à ce secteur sont présentées dans le document (voir **Annexe**).
- Les éléments soulevés par la planification détaillée et les enjeux pertinents au projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent doivent être pris en compte dans la description du milieu humain et dans le cadre de la préparation du second rapport.

---

<sup>1</sup> Leq t : niveau moyen d'énergie de bruit pendant la période t

<sup>2</sup> Site de l'Organisation mondiale de la santé, consulté en décembre 2012  
<http://www.who.int/docstore/peh/noise/bruit.htm#4.%20Valeurs>



- La description générale du milieu humain présente un constat de l'occupation de la zone d'étude sous l'angle de l'affectation du sol et dresse un portrait du parc immobilier résidentiel. Ce portrait ne fait toutefois pas état de l'important potentiel de développement économique et immobilier associé au secteur du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles et aux autres vastes terrains vacants situés entre le parc d'entreprises et le corridor du pont Champlain et de l'autoroute 15. Ce secteur est identifié par le Plan d'urbanisme de Montréal comme secteur à transformer et à consolider pour lequel un enjeu majeur de réaménagement et de développement aux fins d'emplois diversifiés est identifié.
- Un portrait plus détaillé des espaces à vocation industrielle et de leur potentiel de développement économique et immobilier, de même que les enjeux associés à leur accessibilité, à leur désenclavement et à leur visibilité en lien avec la conception du nouveau pont pour le Saint-Laurent et de ses approches sur le territoire montréalais doivent être inclus dans le présent rapport et dans la préparation du second rapport.
- La description générale du milieu humain présente un portrait des activités et des infrastructures récréotouristiques en présence, notamment les voies cyclables existantes et les activités nautiques. La portion de la berge du fleuve, comprise entre l'arrondissement de Verdun et le pont Victoria, présente un important potentiel de mise en valeur à des fins récréatives et récréotouristiques fondé sur l'établissement d'accès physiques et visuels au fleuve. Les abords du pont Champlain marquent une brisure importante dans la continuité du réseau cyclable riverain entre l'arrondissement de Verdun, la Cité du Havre et le Vieux-Montréal. La seconde phase du projet Bonaventure préconise également un réaménagement de l'ensemble du front de fleuve compris entre le pont Champlain et le pont Victoria.
- Au-delà du maintien des infrastructures cyclables existantes, les ouvrages reliés au nouveau pont pour le Saint-Laurent, notamment ceux du pont de L'Île-des-Sœurs, devront favoriser une mise en valeur de la berge du fleuve et le prolongement du réseau cyclable existant dans l'arrondissement de Verdun en direction du Vieux-Montréal. Le présent et le second rapports devront faire état du potentiel de prolongement du réseau cyclable existant et de mise en valeur de la berge du fleuve, de même que des enjeux qui y sont associés dans la conception du nouveau pont.
- Le rapport présente une analyse des aspects esthétiques et visuels du milieu humain et confirme que le pont Champlain représente un élément marquant du paysage insulaire de Montréal. Le rapport retient également deux objectifs fondamentaux qui sont partagés par la Ville de Montréal : le maintien des vues sur Montréal depuis le pont et l'intérêt de développer un processus de conception des infrastructures de sorte que celles-ci soient une composante contribuant positivement à la qualité de la composition paysagère de Montréal et de sa région.

Considérant que l'actuel pont Champlain constitue une composante identitaire majeure pour la Ville de Montréal, qu'il contribue de manière unique à révéler et à marquer le paysage du fleuve et de la métropole sur un parcours d'entrée de ville internationale et qu'il constitue un ouvrage majeur au niveau national (pont

le plus achalandé au Canada), ces enjeux devront être clairement énoncés dans le présent et le second rapports pour bien mettre en contexte les objectifs de qualité du design du nouveau pont pour le Saint-Laurent et le processus de conception qui sera retenu pour assurer la qualité exceptionnelle de ce design. L'enjeu spécifique du design de l'ouvrage et de ses aménagements limitrophes, notamment l'importance de son excellence et de son exemplarité, devra faire l'objet d'une attention particulière, quelles que soient les modalités de réalisation et de maîtrise d'ouvrage du projet.

## **8 Division des stratégies programmes et politiques – Service de la qualité de vie (SQV)**

### **8.1 Commentaires généraux**

La zone d'étude du projet d'un nouveau pont se situe en partie dans l'écoterritoire des Rapides de Lachine identifié dans le cadre de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels de la Ville de Montréal. Les objectifs de conservation et d'aménagement pour ce territoire sont la conservation de l'intégrité des écosystèmes, la préservation du patrimoine culturel et la mise en valeur du potentiel récréotouristique. Dans un souci de préserver l'intégrité des écosystèmes, une attention particulière doit être apportée aux espèces à statut précaire (susceptibles d'être désignées et celles désignées) terrestres et aquatiques et à leurs habitats dans la planification de ce projet en prenant les mesures de protection adéquates et en adoptant des méthodes de travail appropriées.

Il serait pertinent d'identifier sur une carte la délimitation du Grand bassin de La Prairie et le Petit bassin de La Prairie puisque ces deux entités sont souvent mentionnées dans le rapport.

Il serait pertinent de faire une carte synthèse de diverses couches de connaissances du milieu biologique (intégration des résultats sur la flore et la faune).

### **8.2 Milieu biologique**

#### Commentaires sur le rapport complet

- **Flore**

Il y aurait lieu d'ajouter dans la description des communautés végétales des aspects non traités comme le niveau de perturbations (remblais, sentiers, présence de plantes envahissantes, etc.), la superficie, la classe d'âge des peuplements, la physionomie (exemple : arborée ouverte ou fermée) et la forme (linéaire, ligne d'arbres, etc.). Ce type d'information permettra de mieux apprécier la valeur de ces communautés et orienter leur restauration s'il y a lieu.

Il faudrait revoir la désignation de certains milieux humides, notamment les marais émergents. Selon notre compréhension des milieux humides (selon les photos et les fiches descriptives), nous pensons qu'il s'agit plutôt dans certains cas de prairies humides riveraines qui s'assèchent après la crue printanière. Dans d'autres cas, la dominance d'arbustes ou d'arbres nous laisse croire qu'il ne s'agit pas de marais.

- **Poissons**

Il y aurait lieu d'améliorer la carte des poissons décrivant la localisation des frayères potentielles et les types d'habitats associés pour une meilleure compréhension.

Il serait pertinent de réaliser des relevés sur le terrain afin de vérifier la présence de frayères d'espèces à statut précaire dans l'aire d'intervention.

- **Herpétofaune**

Les inventaires des Anoures prévus au printemps 2013 devront couvrir une période assez longue afin d'être en mesure de répertorier toutes les espèces présentes et de connaître leurs habitats associés.

L'effort d'inventaire des reptiles avec la méthode de suivi de bardeaux d'asphalte n'a pas été assez important avec seulement deux relevés (5 juin et 10 octobre 2012) pour être en mesure de répertorier toutes les espèces présentes et d'évaluer la densité des populations. Aussi, des relevés complémentaires seraient requis au printemps 2013 et devraient s'étendre sur au moins 10 jours avec de bonnes conditions d'observation. Des études récentes réalisées sur le territoire de l'agglomération de Montréal visant la relocalisation de la couleuvre brune (une espèce à statut précaire) ont permis de constater que les populations de cette espèce étaient beaucoup plus importantes que prévues dans les sites inventoriés (caractérisés par des habitats variés) et que les effectifs observés étaient dépendants de l'effort d'inventaire. Comme la couleuvre brune a été répertoriée dans des aires d'intervention projetées (travaux sur les rives et dans des milieux ouverts), un effort d'inventaire significatif sera nécessaire pour la capture des individus de cette espèce qui seront éventuellement déplacés dans des habitats propices à proximité. Les hibernacles (refuges hivernaux) sont des habitats critiques pour la survie de cette espèce. C'est pourquoi un effort particulier devrait être accordé pour connaître leur emplacement au printemps 2013 avant le déplacement des couleuvres vers les habitats d'été et d'automne. Des clôtures d'exclusion pourraient être requises afin d'empêcher les spécimens déplacés de retourner dans leur habitat d'origine. Des abris saisonniers et des hibernacles pourraient être aménagés au besoin. Un programme de suivi des spécimens déplacés (comprenant le marquage des individus) devrait être mis en place pour une période d'au moins deux ans pour connaître le succès de relocalisation.

Il y aurait de se questionner sur les zones d'installation de chantier du fait que certaines correspondent à l'habitat de la couleuvre brune, d'où l'importance de bien connaître la densité de la population. Il faudrait aussi mieux documenter les habitats de relocalisation.

La recherche active d'amphibiens et de reptiles a été trop courte pour la superficie de territoire à couvrir (8 heures d'inventaire) et devrait s'étendre sur plusieurs jours.

Par ailleurs, la présentation des résultats demande une certaine clarification. Il serait pertinent de présenter les données sous forme d'un tableau distinguant les données de l'atlas et celles provenant de l'inventaire sur le terrain de 2012.

- **Avifaune**

Il nous semble que l'effort d'inventaire des espèces nicheuses aurait pu être plus important. De plus, un inventaire estival permettrait de répertorier les espèces de rivage. Les différentes espèces de goélands sont présentes principalement en période hivernale. Par conséquent, il y aurait lieu de documenter cet aspect.

En plus du faucon pèlerin, deux autres espèces d'oiseaux sont dignes de mention et doivent faire l'objet d'une meilleure connaissance. Il s'agit du Martinet ramoneur une espèce à statut précaire et la Sterne pierregarin en situation précaire dans les Rapides de Lachine. Il serait pertinent d'effectuer un inventaire pour répertorier la présence d'arbres avec une cavité de type cheminée permettant la nidification du Martinet ramoneur. Dans le secteur des Rapides de Lachine, la Sterne pierregarin utilise notamment les petits îlots rocheux du fleuve pour nicher. Sa reproduction y est précaire du fait qu'elle est en compétition pour ces sites avec le goéland à bec cerclé qui est beaucoup plus nombreux et qui niche plus tôt. Ces milieux rocheux sont présents à l'est de l'île des Sœurs à proximité de l'aire des travaux prévue pour l'emplacement du nouveau pont. Aussi, une attention particulière devrait être accordée à cette espèce pour la protection de ces sites de reproduction.

Puisque la paruline bleue a été répertoriée lors de l'inventaire de 2012 et qu'il s'agit d'une espèce sensible au morcellement, il y aurait lieu d'indiquer dans le rapport l'unité ou les unités de végétation où elle est présente afin de préserver son habitat.

#### Commentaires sur le rapport synthèse

Il serait pertinent d'ajouter dans le texte de la section 3.3.1.1 la présence de deux espèces de poissons susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, soit la tête de boule et l'anguille d'Amérique. De plus, il serait préférable d'insérer le tableau 27 de la version longue plutôt que le tableau 5 de la version courte afin de permettre de mieux comprendre les enjeux et les données d'observation.

La section 3.3.2 du rapport synthèse portant sur les amphibiens, reptiles et leurs habitats mériterait d'être révisée. Comme des inventaires complémentaires sont prévus au printemps 2013, on devrait expliquer que les résultats sont fragmentaires. Par ailleurs, la présentation des résultats demande une certaine clarification. Il serait pertinent de présenter les données sous forme d'un tableau distinguant les données de l'atlas et celles provenant de l'inventaire sur le terrain de 2012.

Dans la section 3.3.3 portant sur l'avifaune, il serait pertinent d'ajouter le tableau 29 de la version longue décrivant la richesse par secteur.

Dans la sous-section 3.3.5.4 de la section 3.3.5 portant sur les enjeux, il faudrait ajouter, en plus du faucon pèlerin, deux autres espèces d'oiseaux qui ont dignes de mention et qui doivent faire l'objet d'une meilleure connaissance. Il s'agit du Martinet ramoneur, une espèce à statut précaire, et la Sterne perregarin en situation précaire dans les Rapides de Lachine. Il serait pertinent d'effectuer un inventaire pour répertorier la présence d'arbres avec une cavité de type cheminée permettant la nidification du Martinet ramoneur. Dans le secteur des Rapides de Lachine, la Sterne perregarin utilise notamment les petits îlots rocheux du fleuve pour nicher. Sa reproduction y est précaire du fait qu'elle est en compétition pour ces sites avec le goéland à bec cerclé qui est beaucoup plus nombreux et qui niche plus tôt. Ces milieux rocheux sont présents à l'est

de l'île des Sœurs, à proximité de l'aire des travaux prévue pour l'emplacement du nouveau pont. Aussi, une attention particulière devrait être accordée à cette espèce pour la protection de ces sites de reproduction.

Puisque la paruline bleue a été répertoriée lors de l'inventaire de 2012 et qu'il s'agit d'une espèce sensible au morcellement, il y aurait lieu d'indiquer dans le rapport l'unité ou les unités de végétation où elle est présente afin de préserver son habitat.

Dans la section 3.3.4, le tableau flore (tableau 8) mérite une clarification pour les espèces qui ont été trouvées sur le terrain en 2012.

### **8.3 Aspect esthétique et visuel**

Les unités de paysage en fonction du contexte traversé par l'axe autoroutier sont des éléments importants dont il faut tenir compte dans la programmation conceptuelle du futur projet de pont. La notion d'unité de paysage serait à clarifier selon le point de vue d'analyse présenté dans ce rapport. En effet, les unités paysagères dont il est question dans votre rapport font davantage référence à l'occupation du sol et au contexte périphérique qu'aux unités de paysage vécues par l'utilisateur qui emprunte le corridor autoroutier. Les photos dans le rapport nous montrent des vues à l'intérieur des quartiers voisinant l'autoroute démontrant ainsi leur contexte, mais elles ne sont pas mises en relation avec l'axe du nouveau pont. Une étude des vues du corridor autoroutier vers les milieux externes serait, d'un point de vue paysager, une analyse incontournable afin de bonifier le chapitre des unités de paysage. Ces données sont-elles disponibles dans le rapport d'étude commandée par le ministère des Transports du Québec, intitulée : « Le cadrage paysager des entrées routières de Montréal » novembre 2006? Du point de vue esthétique et visuel, il serait important d'élargir la notion des unités de paysage au sens visuel pour établir une relation entre le pont et son contexte. À notre avis, bref résumé du rapport d'étude de 2006 devrait être annexé ou même ajouté à ce rapport pour étoffer le discours paysager. De plus, la carte qui positionne les unités de paysage est un outil pertinent à la compréhension et elle devrait être ajoutée à la version résumée du rapport.

### **8.4 Principaux enjeux du milieu humain**

Aux deux objectifs fondamentaux à considérer, un troisième point devrait faire référence à la porte d'entrée de la Ville de Montréal. L'utilisateur qui empruntera le pont vit une progression vers la Ville qui est soulignée par la vue du centre-ville qui l'accompagne. L'arrivée sur l'île doit ressortir par un traitement paysager signifiant qui souligne la porte d'entrée de la Ville de Montréal. La porte d'entrée en Ville participerait ainsi l'ensemble de l'infrastructure du pont et à l'expérience de l'utilisateur.

## **9 Division du développement durable (SQV)**

### **9.1 Commentaires généraux – Développement Harmonisation des processus d'évaluation environnementale**

Le remplacement du pont Champlain constitue une opportunité particulièrement unique d'intégrer les éléments les plus pertinents des approches fédérales et provinciales en la matière, en vue de justifier et de bonifier le projet aux plans environnemental, social et économique.

À la lecture du rapport d'évaluation environnementale, on constate que le transport collectif risque d'être assujéti à la Loi québécoise sur la qualité de l'environnement. À cet effet, est-ce qu'une demande formelle a été transmise au ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec afin d'évaluer l'arrimage des évaluations ainsi que l'échéancier? Si oui, quelle a été la réponse du Ministère?

#### **Méthodologie de l'évaluation des impacts et projet préliminaire**

Puisque « TC [Transports Canada] a décidé d'opter pour une approche par objectif pour l'évaluation environnementale [...], car elle s'adapte adéquatement aux projets dont certains détails ne sont pas encore définis ou qui seront connus à une date ultérieure » (Dessau, 2012 : 9) et comme parmi ces détails, figure notamment le choix du type d'infrastructure :

- Quelle méthodologie préside au choix des enjeux significatifs et est-ce que les enjeux identifiés comme non significatifs dans l'évaluation environnementale (ex. qualité de l'air et GES) signifient qu'ils ne seront pas pris en compte lors de la conception de l'ouvrage?
- Quel sera le mécanisme d'intégration et de suivi des enjeux significatifs exprimés lors de l'évaluation environnementale au moment de la conception préliminaire du projet et l'établissement des coûts pour lesquels le Consortium dirigé par PricewaterhouseCoopers a été mandaté?
- Est-ce que ce projet de conception préliminaire fera l'objet de commentaires de la part des intervenants consultés à l'étape de l'évaluation environnementale afin de s'assurer que les enjeux, transformés en objectifs, ont bien été intégrés?

#### **Pérennité de l'ouvrage et cycle de vie**

« Puisqu'aucun choix n'a encore été arrêté quant à une solution pour le futur pont » (Dessau, 2012 : 11), la pérennité de l'ouvrage à léguer aux générations futures devrait être une préoccupation intrinsèque à la formulation de la commande. Une analyse du cycle de vie et/ou une analyse du coût global incluant l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure devraient supporter l'étude de l'option à privilégier.

#### **Arrimage avec les autres projets d'infrastructures (échangeur Turcot, autoroute Bonaventure)**

Concernant « les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement; », une attention particulière devrait être apportée à l'arrimage du projet avec ceux de l'échangeur Turcot et de l'autoroute Bonaventure.

## **9.2 Enjeux de développement durable à intégrer au rapport d'évaluation environnementale.**

### **Qualité de l'air, GES, transport collectif et climat sonore**

L'évaluation environnementale indique que « la qualité de l'air [et les GES] n'est pas un enjeu significatif [sic] dans le cadre de ce projet » (Dessau, 2012 : 261). Or, le choix de l'infrastructure de transport collectif aura un impact à la fois sur la qualité de l'air, sur les GES et sur le climat sonore.

- Il sera opportun de s'assurer que l'ouvrage reflète les préoccupations de la Ville de Montréal contenues dans le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 quant aux atteintes de ses objectifs en matière de développement durable, particulièrement ceux concernant la réduction des GES et le transport collectif.

### **Aspects sociaux**

Selon l'étude de préféabilité, deux sites archéologiques avaient été répertoriés sur l'île des Sœurs, à proximité du tracé du pont. L'un d'eux revêtait une importance spirituelle pour la communauté mohawk de Kahnawake et toujours selon l'étude, « toute construction prévue au-dessus de ces sites devra possiblement faire l'objet d'une entente avec le MACCCF, la Ville de Montréal et la communauté mohawk. » (BCDE, 2011 : 1).

Des vestiges sont mentionnés à la page 246 de l'évaluation environnementale, mais aucune référence à la communauté mohawk n'est mentionnée en relation avec ces vestiges. (Dessau, 2012:246). Ce point aurait été mentionné au cours des séances de portes ouvertes en 2012. Comme cela peut-il constituer un enjeu social, il est opportun de le rappeler et si c'est le cas, de confirmer que cela ne constitue plus un enjeu?

### **Contenu recyclé dans l'infrastructure**

Sans compromettre la qualité de l'ouvrage, il est opportun d'évaluer la faisabilité d'incorporer un contenu recyclé dans l'infrastructure (acier, etc.).

### **Énergie renouvelable pour alimenter l'infrastructure**

Il est opportun d'encourager l'utilisation de sources d'énergie renouvelables (notamment pour l'éclairage).

### **Pollution lumineuse**

Une attention particulière devrait être apportée à la pollution lumineuse émise par l'infrastructure.

### **Bruit et poussière, contrôle de l'érosion et des sédiments pendant la construction**

Une attention particulière à la mitigation des nuisances (bruits, érosion éolienne, vibration, contrôle de l'érosion et des sédiments) devrait être apportée pendant et après les travaux de construction, au bénéfice des riverains et afin de protéger les infrastructures urbaines existantes.



## **Infrastructures vertes et biodiversité**

Des infrastructures vertes pourraient contribuer à traiter les eaux de ruissellement, à réduire et retarder l'écoulement des eaux de pluie à l'égout et avantageusement s'intégrer aux extrémités urbanisées et renaturalisées de l'infrastructure, afin de contribuer à la qualité l'aménagement paysager et à la biodiversité.

## **10 Planification intégrée des projets (SITE)**

Les deux enjeux majeurs à soulever relativement à ces futurs travaux sont dans un premier temps la planification intégrée des travaux, mais également la gestion des impacts des travaux.

Compte tenu des investissements importants que la Ville de Montréal compte faire en termes de maintien de ces infrastructures et de développement au cours des prochaines années, il est assuré que nous devons profiter d'opportunités et gérer les contraintes pour ajuster ensemble la planification des travaux à faire dans le secteur voire même au-delà du secteur. En effet l'intégration devra tenir compte également des axes du réseau sensibles qui seront sollicités, des travaux dans les accès aux autres ponts et au pourtour.

L'autre enjeu majeur pour lequel nous aurons à nous prononcer est la gestion des impacts.

Les futurs travaux reliés au pont devront tenir compte des impacts relativement aux chantiers intrinsèques au projet, mais également relativement aux chantiers environnants. Des mesures de mitigation (circulation routière, cycliste et piétonnière assurant en tout tant la sécurité des gens) importantes devront être mises en place et budgétisées par le projet lui-même.

Par ailleurs dans tous les cas de scénarios de gestion des impacts on doit s'assurer que les plans de circulation permettent aux services d'urgence de circuler.

## **11 Arrondissement de Ville-Marie**

- Ce projet devrait incorporer des éléments afin de motiver les usagers à migrer à un autre mode de transport que l'automobile.
- Le ralentissement et la réorientation de la circulation automobile, lors des années de construction, ont certainement un impact important sur la qualité de l'air et les bruits ambiants pour la région métropolitaine, mais le rapport n'en fait pas mention.
- La circulation des véhicules lourds assignés au transport des matériaux de construction et des débris de démolition du projet pendant une période de plus de 7 ans pourrait avoir un impact important sur les infrastructures routières de l'Arrondissement de Ville-Marie.
- Dans l'optique du commentaire précédent, la stratégie de mise en œuvre relative à la progression des travaux à partir des deux rives à la fois (versus le fait de prioriser une rive par rapport à l'autre) a certainement une différence importante sur les citoyens et les infrastructures municipales.

- Le fleuve en aval du nouveau pont est utilisé pour de la navigation de plaisance et d'autres activités sportives (ex. surf dans les rapides en face de la Cité du Havre). Lors des travaux, des débris découlant des travaux pourraient avoir des conséquences graves pour les personnes pratiquant ces activités.

## **12 Arrondissement du Sud-Ouest**

Le rapport préliminaire porte largement sur la portion environnementale du projet. Il est bien clair pour nous que la pollution par le bruit et les poussières en suspension créée par la construction de ces infrastructures nous interpelle et nous voulons nous assurer que des mesures optimales seront mises en place pour les contenir, car tel que spécifié dans le document, nous avons un environnement résidentiel à proximité de ces infrastructures.

De plus, les chemins de détours passeront certainement au travers de nos quartiers résidentiels, nous devons être consultés pour être en mesure de mettre en place les mesures de mitigations appropriées. Concernant les trois chutes à l'égout en place entre l'autoroute 10 et la rue Butler, elles sont reliées à un égout collecteur de grande dimension qui est situé à +/- 30 pieds sous la surface du terrain. Ces trois chutes à l'égout sont un lieu essentiel pour l'élimination de la neige en période de chargement, plus de la moitié de la neige chargée sur le territoire de l'arrondissement y est éliminée.

Lors de la conception de la portion de l'autoroute séparant l'arrondissement de Verdun du nôtre, il serait souhaitable d'en profiter pour augmenter le nombre de rues qui transiteraient entre les deux arrondissements. Ceci diminuerait l'enclavement des deux secteurs causé par l'autoroute actuelle.

## **13 Arrondissement de Verdun**

### **Installation du chantier**

Les zones souhaitées pour l'installation du chantier près des deux rives du pont de L'Île-des-Sœurs montrées à la page 14 du document impliquent la relocalisation temporaire des pistes cyclables de part et d'autre. Nous sommes d'avis que ces pistes doivent être maintenues fonctionnelles en tout temps.

### **Le site archéologique Le Ber**

L'arrondissement souhaite faire un rappel de ce site par l'aménagement d'un parc ayant une portion commémorative. La construction du nouveau pont pourrait compromettre la réalisation de ce parc.

### **Ouvrages d'art**

Nous souhaitons que le concepteur tienne compte de la réalisation récente d'ouvrages d'art (viaduc et voies) dans ce secteur. Ceux-ci devraient être conservés autant que possible.

## **Les arbres et l'environnement naturel**

Les rives de l'île au nord du pont Champlain sont à usage public et constituent les seules zones encore boisées dans ce secteur. Elles sont donc d'une importance capitale et doivent être préservées. Les secteurs choisis pour l'installation du chantier sont autant de milieux naturels qui risquent d'être altérés durant la phase de construction. Comme elles constituent elles aussi les quelques rares espaces verts à proximité de l'arrondissement de Verdun, leurs pertes, même temporaire, sont des irritants majeurs pour la population qui habite ou transige dans ce secteur.

# Annexe

## 4.15

### Havre de Montréal

La Société du Havre de Montréal, créée à l'issue du Sommet de 2002 à l'initiative de la Ville de Montréal et des gouvernements du Canada et du Québec, a pour mandat de proposer les grandes lignes d'un plan de développement et d'aménagement intégré pour le Havre de Montréal ainsi que de prévoir une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement. Face à la complexité des enjeux et à la multitude des intervenants, seul un tel organisme peut parvenir à réunir les principaux acteurs économiques et institutionnels concernés en vue de réaliser une vision commune. De fait, la planification détaillée du secteur du Havre de Montréal est très largement amorcée.

#### Orientations générales

- Faire du Havre de Montréal un modèle d'aménagement urbain et de développement durable favorisant la mise en valeur de ses vocations récréotouristique, résidentielle, industrielle et portuaire
- Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires et lui conférer un caractère prestigieux
- Redonner le fleuve Saint-Laurent et ses berges aux Montréalais par une amélioration marquée de l'accessibilité au secteur
- Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et archéologique
- Atténuer les contraintes environnementales



## Problématique

Le Havre de Montréal a été le témoin de diverses périodes de mise en valeur du territoire. Les milieux portuaire, ferroviaire et industriel connaissent présentement de profondes transformations se traduisant par la consolidation ou le retrait de certaines activités économiques. L'avenir du triage du Canadien National à Pointe-Saint-Charles illustre ce propos.

La renaissance du Havre, au cours des 40 dernières années, est liée à la tenue de grands événements internationaux récréotouristiques, culturels et sportifs, dont l'aménagement du parc Jean-Drapeau et l'ouverture du Casino, au réaménagement du Vieux-Port et, plus récemment, au retour de l'habitat dans le Vieux-Montréal, à la réouverture du canal de Lachine et à l'émergence de la Cité Multimédia et du Quartier international. Cette évolution fait en sorte que de nombreux usages cohabitent, parfois difficilement, et que plusieurs terrains sont disponibles à des fins de développement.

Le secteur possède toutefois des avantages indéniables. Parmi ceux-ci, les vues exceptionnelles et la présence du fleuve Saint-Laurent lui confèrent un prestige inégalé. Le Vieux-Port a ouvert une première fenêtre sur le fleuve, mais l'aménagement des berges et des quais dans l'ensemble du secteur demande à être complété et leur accessibilité à être revue, afin d'améliorer les points de contact avec l'eau de manière à profiter de la plus-value créée par la présence du Saint-Laurent.

D'ailleurs, l'emplacement de l'autoroute Bonaventure empêche présentement tout accès au fleuve et à ses berges. Le profil de sa partie surélevée génère un impact visuel majeur. Bien qu'elle facilite l'accès au Centre des affaires depuis la Rive-Sud, l'autoroute dessert inadéquatement le secteur d'emplois qui la borde.

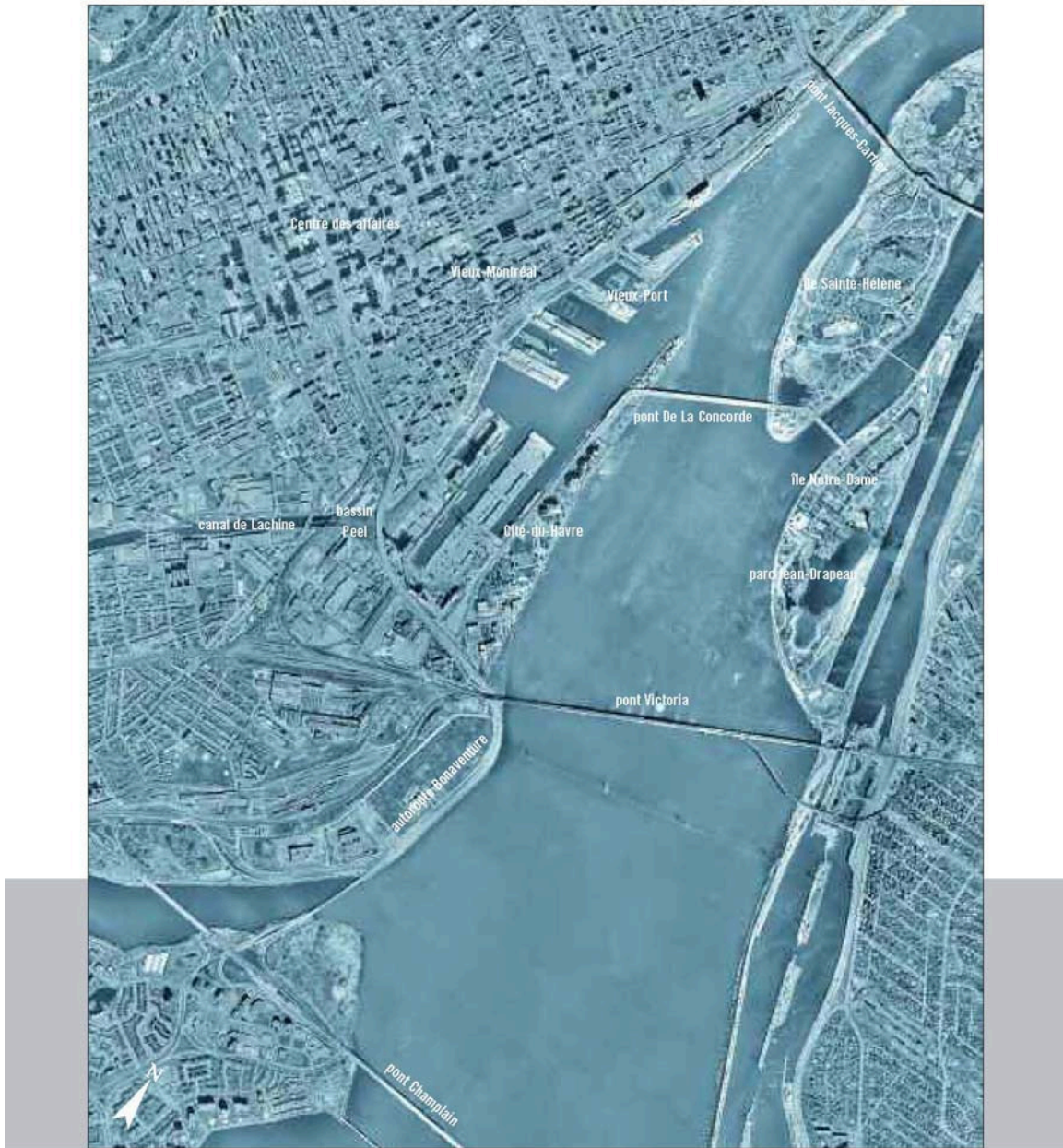
L'autoroute est également empruntée par un grand nombre d'autobus provenant de la Rive-Sud par la voie réservée du pont Champlain. Celle-ci, fonctionnant en sens inverse de la circulation, pose des problèmes de sécurité nuisant à sa pérennité.

La faible desserte en transport collectif du Havre est une contrainte majeure au développement harmonieux de ses fonctions et un obstacle à l'exploitation optimale des équipements récréotouristiques. C'est pourquoi plusieurs visiteurs accèdent au Vieux-Port, au parc Jean-Drapeau et au Casino en automobile. Or, les débits de circulation sont tels qu'ils causent des désagréments importants pour les résidents du Vieux-Montréal et de la Cité-du-Havre. La circulation automobile et la présence de grands stationnements dans les Îles sont en contradiction avec la vocation de parc de ces lieux.

Une partie importante du secteur revêt un caractère patrimonial significatif. La conservation des éléments patrimoniaux doit toutefois être analysée. Par exemple, bien que l'ampleur et la nature de la structure du silo à grains numéro 5 complexifient la tâche, la mise en valeur de ce bâtiment doit s'intégrer à la recomposition des espaces industriels et portuaires qui le voient. Les Îles Sainte-Hélène et Notre-Dame comprennent des éléments du patrimoine militaire (fort, tour, cimetière) et des témoins importants du patrimoine architectural moderne, hérités de l'Expo 67. Le pont Jacques-Cartier et le bois de l'Île Sainte-Hélène présentent aussi une valeur patrimoniale significative.









## 4.15

### Havre de Montréal

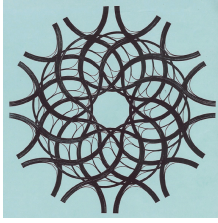
(suite)

En contrepartie, d'autres portions du territoire sont marquées par la présence d'importants problèmes environnementaux. Le secteur adjacent à l'autoroute Bonaventure est un ancien site d'enfouissement dont les sols souffrent d'instabilité et sont contaminés par des déchets industriels toxiques. Ailleurs, les terrains utilisés à des fins industrielles, ferroviaires et portuaires sont aussi potentiellement contaminés.

En somme, plusieurs acteurs ayant des intérêts différents transforment le secteur. Or, afin d'assurer une mise en valeur harmonieuse de celui-ci, il importe que le choix des nouveaux usages et leur séquence d'implantation soient des plus stratégiques.

#### Balises d'aménagement

- 1 Favoriser le développement d'une diversité d'activités urbaines tout en assurant leur cohabitation harmonieuse.
- 2 Améliorer l'image de la principale porte d'entrée au Centre des affaires par une architecture et un aménagement de très grande qualité en complémentarité avec d'éventuels projets de mise en lumière des ponts.
- 3 Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges et à accroître l'accessibilité au secteur adjacent.
- 4 Desservir la clientèle de la Rive-Sud par l'implantation de modes de transport collectif tels qu'un système léger sur rail à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport, un train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation.
- 5 Favoriser la mise en place d'un corridor de transport collectif, tel un tramway moderne ou une navette, reliant le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.
- 6 Compléter le parcours riverain reliant l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal par l'aménagement d'un corridor public en rive.
- 7 Étudier la traversée du bassin Peel du canal de Lachine (tunnel ou nouveau pont).
- 8 Assurer la préservation et la mise en valeur du patrimoine industriel (silo à grains numéro 5, bassin Wellington, canal de Lachine), militaire (fort, tour, cimetière), moderne (témoins de l'Expo 67) et naturel (bois de l'île Sainte-Hélène) en encourageant les partenariats entre les intervenants publics ou privés.
- 9 Réhabiliter les terrains contaminés pour susciter le développement.



*Pierre Brisset, architecte*  
*Groupe en Recherche Urbaine -*  
*Hochelaga/Maisonnette (GRUHM)*  
4344 rue Bourbonnière, Montréal, Qc, H1X 2M4  
Tél.: (514) 899-5314, Courriel: [gruhm@sympatico.ca](mailto:gruhm@sympatico.ca)  
Site Web: <http://www.zovile.com/>

**Object: Analyse de l'instabilité du pont Champlain.**

**11er janvier 2013**

## **Conception et Exécution du pont.**

### **1.0 Contexte :**

Ouvert en novembre 1962, le pont Champlain était devenu le navire amiral dans le milieu de la nouvelle technologie de construction pour ce type d'infrastructure en béton qui rivalisait avec le pont au-dessus du lac Maracaibo au Venezuela ouvert en même temps.

Les trois nuances structureaux qui y ont ressorties depuis sont (Voir diapositives 2. 3 et 4):

- .1 Drainage inadéquate à la source;** Les poutres de rives ont subi des détériorations substantielles à cause des écoulements des eaux usées qui se sont écoulés massivement sur ces poutres en question et qui ont accéléré leur détérioration avec leur haute concentration de salinité. Selon M. Pratley, concepteur et réalisateur du pont, l'usage des sels de déglacage était sensé être interdit sur le pont. Par contre, une dizaine d'années suivant l'ouverture du pont, ce produit chimique, très toxique pour les structures en béton non protégées fut utilisé abondamment.
- .2 Instabilité des têtes de piliers;** Les piliers au-dessus du fleuve ont été assemblés de façon qui laisse la possibilité de déformation accrue lors de charges excentriques. En effet, les la parier chevêtre de ce pilier est connecté et retenu par deux gougeons seulement sans armature adéquate qui le raccorderait à la colonne centrale.
- .3 Conception orthotropique limitative:** À cause de la conception de post-tension universelle ou toutes les composantes sont rattachées ensemble sans possibilité de remplacement de composantes défectueuses, soit le tablier de roulement après certaines années d'usure ni les poutres de rives qui furent endommagées à cause du sel de déglacage cité ci haut.

### **2.0 État des structures :**

- .1 Poutres de rives :** doivent être toutes remplacées tandis que les 5 poutres internes à chaque travée sont encore en état d'origine ayant toujours la cambrure de confirmant de la stabilité structurale. (Les poutres doivent être contreventées avec des croix St-André en plaques d'acier tel que montré aux diapositives 5 6 et 7). En effet, lors de leur fabrication, ces poutres ont toutes été équipées de points d'ancrage armés.
- .2 Stabilité des colonnes :** Les colonnes doivent être stabilisées en supportant les extrémités des chevêtres.
- .3 Tablier de roulement :** doit être remplacé comme on retrouve sur toutes structures semblables, là où les tabliers sont placés sur les poutres maîtresses et non entre ces dernières (Détails diapositives 6 et 7)

**2.0 Proposition de rectification** (Proposition avancée par M. René Therrien Ing. Tel que présenté devant le CREM, le 10 janvier 2013)  
( Site WEB : <http://solutionpontchamplain.com/>)

- .1 Étape 1 :** Élargissement des piliers de pleine largeur afin de stabiliser les chevêtres et construction de nouveaux tabliers de 12 mètres de largeur chacune (3 voies) de par et d'autre de l'ouvrage existant qui elle à 24 mètres (79 pieds) de large. Cela s'applique de l'île des sœurs jusqu'à la travée principale en acier au-dessus ainsi que la partie en béton de la descente du côté de Brossard) de la voie maritime.
- .2 Étape 2 :** Transfert de la circulation sur les nouvelles travées de rive et réfection de la travée centrale constituant du remplacement des poutres de rives et remplacement du tablier entre les poutres avec un tablier orthotropique léger en acier passant par dessus. Nous croyons cette approche de recyclage de composantes en bon état valable dans le contexte de considérer les ressources limitées que nous disposons aujourd'hui.
- .3 Étape 3 :** Mise en services de la partie centrale de la structure afin d'accommoder le SLR ainsi que des voies réservés aux camionnage. Précisons que le gros des camions en provenance de l'ouest de l'île de Montréal passant par l'échangeur Turcot doit continuer en voies dédiés au centre de l'autoroute (A-10) jusqu'à la voie de ceinture que constitue l'autoroute (A-30) pour aller en tout azimuts et non tenter de prendre des raccourcie via la route 132 au bord du fleuve qui passe plus dans les régions hautement densifiées de zones résidentielles.
- .3a Étape 3a :** à long terme, le remplacement de la travée centrale si jamais la situation se présente qu'on doute fort bien si la structure est bien entretenue comme tous les autres grands ponts qu'on retrouve sur la planète.

**4.0 Sommaire exécutif de la proposition :** Le GRUHM appuie inconditionnellement l'approche de M. Therrien de vouloir tenter de réhabiliter ce qu'on a déjà plutôt que de démolir le tout et reconstruire à neuf qui est vraiment contre la politique de développement durable en ce qui traite de la consommation incontrôlée de nos ressources devenant de plus en plus rares. Cette approche permet aussi de débiter certains travaux beaucoup plus rapidement et d'étendre l'échéancier de façon à permettre un meilleur contrôle des coûts sur une plus longue durée et pour éviter la tentation d'emprunter continuellement afin de financer la reconstruction sauvage de nos infrastructures comme nos gouvernements tentent de nous passer.

En autant que le gouvernement a le privilège d'emprunter pour la construction de nouvelles infrastructures tandis que des projets de réfection doivent être financé à partir des budgets d'exploitation, on ne doit pas se laisser tenter d'abuser de la situation afin d'endetter les futures générations indûment.

Pierre Brisset Architecte et directeur du Groupe en Recherches Urbaines (GRUHM)

## La reconstruction du Pont Champlain: Questions et commentaires

### Nos préoccupations

---

La Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles est un organisme de santé contrôlé par les citoyens et citoyennes et détient un mandat de CLSC pour le quartier. L'objectif de la Clinique est d'organiser des services préventifs et curatifs, de même que de regrouper les citoyens autour des questions de santé afin d'améliorer leurs conditions de santé à court et à long terme. Ce sont les citoyens et citoyennes qui décident des orientations et des services de la Clinique et s'assurent que la Clinique réponde aux besoins en santé et en services sociaux du quartier.

Au cœur de ses orientations se trouve une conviction fondamentale: la santé est un droit essentiel et collectif non négociable. L'environnement bâti étant un déterminant important de la santé et du bien-être de la population, la Clinique communautaire s'implique depuis 2002, avec la table de concertation Action Gardien, au sein de l'Opération populaire d'aménagement, un vaste processus de mobilisation citoyenne.

La Clinique trouve important d'intervenir sur la construction de nouveau pont Champlain à cause de la nature de cette infrastructure, de l'envergure de l'investissement public qui y est consacré, de son impact sur l'environnement et sur la santé des résidents de Pointe-Saint-Charles. Evidemment, nous voulons nous assurer que les impacts de ce projet sont positifs pour le quartier et pour la population en générale. Le scénario retenu doit contribuer à réduire, voir à corriger des problèmes existants, et il doit s'inscrire dans une perspective d'amélioration de l'écologie urbaine.

La Clinique communautaire soumet donc quelques commentaires mais pose également à Transport Canada des questions qui font suite à la lecture des rapports synthèse sur l'étude environnementale de novembre 2012, l'étude de préfaisabilité de mars 2011 et les informations divulguées aux portes ouvertes en décembre 2012.

Nous déplorons la nature partielle et fragmentaire de ces informations, et espérons que les étapes suivantes de consultation seront accompagnées des perspectives, données et études complètes et rigoureuses.

Malgré ces contraintes, nous voulons vous faire part de certaines de nos préoccupations majeures et plus spécifiquement :

- la priorisation de l'automobile et les gaz à effets de serre qu'elle engendre,
- l'impact du projet sur les déplacements dans le quartier Pointe-Saint-Charles
- la formule de partenariat public-privé pour la réalisation et la gestion du projet
- le processus de consultation

## Les voies vers le réchauffement climatique

---

On constate une tendance mondiale, à laquelle Montréal n'échappe pas, soit l'augmentation constante et alarmante des véhicules en circulation et des kilomètres encourus. Outre des questions importantes comme le nombre grandissant d'accidents de la route et les émissions polluantes, ce trafic routier constitue presque 50 % des gaz à effet de serre (GES) émis dans la région métropolitaine.<sup>1</sup>

Les scientifiques s'accordent sur le fait que, sans réductions de 25% à 40% des GES d'ici 2020, le réchauffement climatique mettra en péril plusieurs écosystèmes et aura des conséquences inestimables et catastrophiques pour l'espèce humaine.

La Ville de Montréal s'est engagée à une réduction pour 2020, de 30 % des GES par rapport aux émissions de 1990<sup>2</sup>. Le gouvernement du Québec, nouvellement élu, prône une réduction de 25%<sup>3</sup> pour la même période. Sans une intervention importante, rapide et musclée pour dissuader l'utilisation de l'automobile, et un investissement massif dans des services de transport en commun abordables, fréquents et confortables, la région montréalaise continuera à contribuer au réchauffement planétaire.

Il semble que le gouvernement fédéral se préoccupe peu de cette réalité alors qu'il en aurait l'occasion d'agir. La réduction des GES devrait être au cœur des préoccupations de Transport Canada et la reconstruction d'une des plus importantes infrastructures de transport au Canada est certainement un élément clé de la résolution du problème des GES dans la région. Pourtant, l'hypothèse de travail à l'étude prévoit la construction de six voies de circulation pour le trafic routier et deux voies réservées au transport en commun sur deux tabliers distincts. Donc aucune diminution de la capacité routière ! Il est également question d'élargir l'A-15 à trois (3) voies.

On peut même lire à la page 36 du document *Un nouveau pont pour le Saint-Laurent : Évaluation environnementale - Rapport synthèse (Novembre 2011)* que «...les conditions actuelles autant pour les principaux contaminants atmosphériques que les gaz à l'effet de serre permettent de dire que la qualité de l'air n'est pas un enjeu significatif dans le cadre de ce projet. »

### Question

Étant donné la crise écologique reconnue par le milieu scientifique et la nécessité d'intervenir rapidement pour, entre autres, réduire d'une façon draconienne les GES<sup>4</sup>, comment le projet du Pont Champlain s'insère-t-il dans ce défi sans précédent ?

---

<sup>1</sup> Voir page 5 du mémoire *Le Projet Bonaventure : perspectives de santé publique* soumis par l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal dans le cadre des consultations publiques en 2010, disponible au site suivant : <http://www.ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P42/8a20.pdf>

<sup>2</sup> Voir [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7017.70907605&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7017.70907605&_dad=portal&_schema=PORTAL)

<sup>3</sup> Voir le point 5.2 du programme du Parti Québécois au site suivant : <http://pq.org/parti/programme>

<sup>4</sup> Les bénéfices d'une plus grande efficacité des carburants sont neutralisés par l'augmentation constante du nombre de véhicules, leur lourdeur ainsi que l'hausse des kilomètres encourus.

### **Le choix du transport en commun :**

Un tel investissement financier du gouvernement fédéral devrait contribuer à améliorer et à innover en matière de transports en commun et de transports alternatifs. Là aussi, le positionnement de Transport Canada manque de vision et de rigueur. Par exemple, bien qu'il soulève les problèmes de congestion existants sur les voies réservées aux abords du centre-ville, pour les 900 autobus qui transitent par le pont en heure de pointe, il n'en tient pas compte, se contentant de mentionner qu'une voie du pont sera réservée dans les deux sens, pour des autobus ou un SLR. Il affirme également ne pas avoir fait d'étude sur une éventuelle voie réservée au covoiturage.

---

## **Les déplacements dans le quartier Pointe Saint-Charles**

Le quartier Pointe Saint-Charles, enclavé par de grandes infrastructures de transport, est un passage obligé vers le centre-ville, au sud de la route 720. La circulation des automobiles et des camions en provenance de l'ouest ou vers l'ouest, de même que les déplacements vers les ponts Victoria et Champlain, causent déjà de la congestion aux portes du quartier, sur les rues Saint-Patrick et Wellington. Nous craignons qu'une augmentation de la circulation en provenance du pont Champlain conjuguée à une réduction des voies du futur boulevard urbain qui remplacera l'autoroute Bonaventure accentue l'étranglement du quartier aux heures de pointe et complique les déplacements à pied et en vélo à l'intérieur du quartier. Nous craignons également une augmentation du camionnage et du transport de matières dangereuses dans le quartier.

Des études d'impact sur la circulation locale seront nécessaires pour l'ensemble des scénarios envisagés, de même que des évaluations du transfert d'autres ponts vers le nouveau pont Champlain.

La reconfiguration des voies dans le tronçon Île-des-Sœurs/Atwater devra inclure un accès au fleuve pour les résidents de Pointe-Saint-Charles et la réhabilitation des terrains vagues appartenant à la Société des ponts.

---

## **Le choix des PPP**

Un reportage du journal *Le Devoir* du 3 décembre 2012<sup>5</sup> nous apprenait que la construction du nouveau pont Champlain sera réalisée en partenariat-public privé (PPP) plutôt que selon la formule traditionnelle «en régie». Ce choix nous pose problème.

D'une part, la privatisation des interventions assumées auparavant par les instances publiques, incluant les infrastructures de transport, contribue à un processus de délégitimation du secteur public et entraîne une perte d'expertise technique au service de la population. Nous y voyons une forme de désengagement de l'État. Elle désresponsabilise les éluEs, évacue l'examen exhaustif des projets et le dialogue nécessaire entre nos représentants, les fonctionnaires et les citoyens pour prendre des décisions dans l'intérêt de la population.

D'autre part, le chercheur Pierre J. Hamel de l'INRS<sup>6</sup>, soulève un nombre de questions importantes à propos des bénéfices supposées de l'approche PPP et, à notre avis, ces interrogations méritent des réponses

---

<sup>5</sup> Voir *Séance d'information – Le futur pont Champlain se dévoile* dans *Le Devoir* (3 décembre 2012), au site suivant : <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/365441/le-futur-pont-champlain-se-devoile>

<sup>6</sup> Voir, par exemple, *Les partenaires public-privé (PPP) et les municipalités (2007)* au site suivant : <http://www2.inrs.ca/sites/default/files/PPPMun.pdf>, et *Les PPP et le principe de précaution* dans *Le Devoir* (27 janvier 2011) au site suivant : <http://www.ledevoir.com/politique/quebec/315483/libre-opinion-les-ppp-et-le-principe-de-precaution>

détaillées avant que des décisions importantes soient prises concernant le projet de reconstruction du pont Champlain.

Hamel est clair : « Le moins qu'on puisse dire c'est que les rares exemples de projets importants impliquant le monde municipal (et pour lesquels un minimum de données critiques sont publiques) **ne permettent certainement pas de conclure** de façon nette et définitive que **les PPP soient particulièrement avantageux**, ni en ce qui concerne le prix, ni en ce qui a trait de la qualité du service (souligné dans l'original). »<sup>7</sup>

### Questions

- Le gouvernement fédéral et le Ministère du Transport du Canada exigent-ils que le projet soit réalisé en mode PPP ?
- Si oui, la Clinique communautaire demande au gouvernement fédéral et au Ministère des Transport du Canada de justifier son choix en démontrant les bénéfices de la formule PPP en comparaison avec mode traditionnel en régie, selon les critères proposés par Hamel, notamment :
  - les coûts de construction et de l'entretien à long terme
  - la concurrence, la transparence et la flexibilité
  - le respect de l'échéancier
  - l'imputabilité des éluEs.

Nous demandons que les instances fédérales responsables démontrent clairement, qu'à tous ces égards, un projet en PPP serait un choix avantageux pour les citoyens et citoyennes et contribuables, en présentant une analyse des projets déjà réalisés ici et ailleurs.

### Question

La Ville de Montréal a déjà démontré son intérêt à se servir des recettes des péages pour contribuer au financement du transport collectif. Est-ce que le gouvernement fédéral et le Ministère du Transport du Canada sont disposés à conclure une entente en ce sens?

---

## Le processus de consultation

Transport Canada doit prendre l'engagement de s'associer aux efforts locaux et régionaux pour l'amélioration de l'environnement et de l'aménagement urbain. Le projet du nouveau pont doit être défini avec les acteurs provinciaux et municipaux de même qu'avec les arrondissements et la population limitrophe au nouveau pont.

### Question et commentaire :

Quelles opportunités les arrondissements et la population locale auront-ils d'influencer le projet et de proposer des modifications?

Avec ses partenaires d'Action-Gardien, la table de concertation locale, la Clinique insiste sur la mise en place d'un processus complet de consultation avec des séances publiques d'information et de dépôts de mémoires.

Montréal  
15 janvier 2012

---

<sup>7</sup> Voir page 103 du texte *Les partenaires public-privé (PPP) et les municipalités (2007)* déjà cité.





**Action-Gardien**  
Table de concertation  
communautaire  
de Pointe-Saint-Charles

[info@actiongardien.org](mailto:info@actiongardien.org), [www.actiongardien.org](http://www.actiongardien.org)

2390 rue de Ryde, suite 203, Montréal, Québec, H3K 1R6, Tél: 514-509-0795,

# MÉMOIRE PRÉLIMINAIRE

présenté par la

## Action-Gardien

Table de concertation communautaire  
de Pointe-Saint-Charles

sur le

## Nouveau pont pour le Saint-Laurent

au

## Transports Canada

suite au rapport d'évaluation environnemental  
et aux informations présentées  
aux portes ouvertes du vendredi 7 décembre 2012

*Montréal, 15 janvier 2013*



Créée en 1981, la table de concertation Action-Gardien regroupe près de 25 d'organismes communautaires de Pointe-Saint-Charles. Action-Gardien favorise l'appropriation citoyenne du développement du quartier et maintient un réseau de communication et de solidarité nécessaire à l'amélioration des conditions de vie de la population. Les organismes communautaires du quartier représentés par la Table sont très diversifiés et interviennent, entre autres, dans les domaines de la santé, du logement, de l'éducation, de la défense des droits et de la justice, de l'alimentation et sur les enjeux de la sécurité alimentaire, du patrimoine historique, de la culture, des conditions de vie des jeunes, des familles, des femmes, des aînés, des nouveaux arrivants, etc. Les organismes communautaires membres d'Action-Gardien permettent aux citoyens d'exercer un pouvoir et une action sur des enjeux déterminants pour eux.

Depuis quelques années, la Table Action-Gardien a mis au premier rang de ses préoccupations les enjeux d'aménagement puisqu'ils influencent les conditions et la qualité de vie de l'ensemble de la population. Conséquemment, la Table défend le principe que la communauté locale doit être incluse dans tout processus d'intervention urbaine.

Pour en savoir plus, consultez notre site web : [www.actiongardien.org](http://www.actiongardien.org)

#### **LISTE DES MEMBRES DE LA TABLE DE CONCERTATION ACTION-GARDIEN :**

Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles  
Centre Africain de Développement et d'Entraide (CADE)  
Centre Social Autogéré  
Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles  
Club populaire des consommateurs  
Comité des sans-emploi de Pointe-Saint-Charles  
Comité Jeunesse  
Conseil des aîné(e)s de Pointe-Saint-Charles  
CPE de Pointe-Saint-Charles  
CPE Les enfants de l'avenir  
Éco-quartier Pointe-Saint-Charles  
Familles en action

Groupe Paradoxe  
Madame prend congé, centre de femmes de Pointe-Saint-Charles  
Maison des jeunes de Pointe St-Charles l'Ado Zone  
Maison Saint Columba  
PasserElle  
Prévention Sud-Ouest  
Regroupement économique et social du Sud-Ouest RESO  
Regroupement information logement  
Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne  
Société d'histoire de Pointe-Saint-Charles  
Welfare Rights Committee

Considérant notre rôle dans la communauté de Pointe-Saint-Charles, nous sommes interpellés par plusieurs aspects du projet du nouveau pont Champlain. Nous avons pris connaissance du rapport préliminaire d'évaluation environnementale, nous avons assisté aux portes ouvertes tenues en décembre dernier et nous exprimons ci-après nos commentaires.

### **Des informations fragmentaires**

Le rapport d'évaluation environnemental ainsi que l'information présentée aux portes ouvertes portaient sur trois axes : le milieu physique, le milieu biologique et le milieu humain. Nous sommes particulièrement préoccupés par ce dernier thème. Les caractéristiques du milieu humain ont été abordées à partir de la navigation, du tourisme, du patrimoine et de certains aspects esthétiques. Ces aspects sont importants mais insuffisants considérant l'ampleur du projet. De plus, la formule choisie – les journées portes ouvertes – n'a pas privilégiée la mise en commun d'une information de base.

Même dans le cadre des étapes préliminaires actuelles, il aurait été important d'envisager le projet sous l'angle de la santé de la population avoisinante. Par ailleurs, nous aurions grandement apprécié avoir plus d'information, par exemple sur l'intégration aux autres projets d'infrastructures, sur la place du transport en commun, sur le mode de transport collectif envisagé, sur la gestion et le partage de responsabilités, etc.

Avec le peu d'informations dont nous disposons, nous ne sommes pas en mesure de présenter des positions éclairées sur les différents aspects du projet. Nous tenons par contre à souligner un ensemble de principes défendus depuis plusieurs années par les groupes communautaires du quartier et par la population locale.

### **1) Planification et vision d'ensemble**

- Le nouveau plan Champlain doit être conçu selon une **vision d'ensemble et intégrée** avec les autres infrastructures de transport existantes ou projetées, notamment avec l'échangeur Turcot, le pont Victoria, le projet de réfection de l'autoroute Bonaventure qui prévoit, entre autres, le déplacement de la bretelle d'accès au centre-ville qui longe

le fleuve Saint-Laurent et sa transformation en boulevard urbain, ainsi qu'une priorisation pour le transport collectif.

- La priorité doit résolument être donnée à l'amélioration du **transport collectif** entre la rive sud et le centre-ville, ainsi qu'à la diminution du transport de transit. Le nouveau pont et les autres grands projets d'infrastructure qui entourent le quartier devraient s'inscrire dans une politique métropolitaine et pancanadienne de mobilité et de transport durable qui priorise le déplacement des personnes et non des automobiles, et qui inclue une volonté politique ferme de diminuer le ratio d'auto solo au profit du transport collectif.
- Lors des journées portes ouvertes, les représentants de Transport Canada ont affirmé que la capacité anticipée du nouveau pont dédié au déplacement des voitures serait équivalente à la capacité actuelle. Vous ne nous avez pas fourni d'informations ni d'analyses cruciales pour faire de tels choix. Nous voulons donc avoir accès :
  - Au portrait des besoins actuels de déplacement des personnes et des marchandises par exemple à partir d'une analyse origine-destination à l'échelle métropolitaine et régionale.
  - Aux projections des besoins futurs.
  - A l'analyse de l'impact du parachèvement de l'autoroute 30 sur l'utilisation du pont Champlain, notamment pour le camionnage et le transport de marchandises (diminution probable de la circulation de transit est-ouest).

## **2) Contributions locales et retour à la population :**

Un projet autoroutier entraîne nécessairement des nuisances pour la population environnante : bruit, pollution de l'air, fractures urbaines, etc. Transport Canada, en lien avec ses homologues régionaux et municipaux, doit concevoir le nouveau pont Champlain de manière à ne pas aggraver les conditions de vie d'une population qui subit déjà de multiples préjudices. L'infrastructure devrait, au contraire, contribuer à améliorer la qualité de vie et la santé des populations avoisinantes. En ce sens, le projet doit prévoir :

- **l'implantation de mesures pour minimiser les impacts négatifs dus au trafic.** Il faut noter que, selon l'information disponible, on prévoit un élargissement de l'accès au pont du côté du chemin fer Butler, ce qui va accroître la fracture urbaine et rapprocher les véhicules des habitations.
- **une contribution à la décontamination des berges.** Les travaux de décontamination prévus sont circonscrits autour de la construction de nouveaux piliers, et l'eau de ruissellement est récupérée avant qu'elle ne contamine le fleuve. Or, cette seconde pratique est en vigueur depuis les années 1990 déjà pour cette zone et bien qu'elle réduise les risques de contamination des eaux, il s'agit d'une procédure insuffisante qui

n'améliore aucunement la qualité absolue des sols à long terme. La construction d'un nouveau pont doit permettre des retombées positives pour la communauté locale puisqu'il génère son lot de nuisances. Une opportunité que la communauté de Pointe-Saint-Charles envisage est la requalification du parc des entreprises de Pointe-Saint-Charles (qui implique la ville de Montréal, le ministère de l'Environnement et la société des ponts fédéraux). Cette appropriation des berges nécessite une décontamination plus large du site, et le projet du nouveau pont arrive à point nommé pour mener une réflexion d'ensemble sur les perspectives de décontamination. Le gouvernement fédéral et paliers municipaux doivent démontrer leur leadership pour l'amélioration de la qualité de vie des résidents.

- une réflexion qui impliquerait la population locale sur les impacts du choix du tracé du nouveau pont. Les groupes communautaires et citoyens du quartier portent depuis des années un projet de **réappropriation des berges**. Plus précisément, le petit boisé adjacent au pont.
- **un accès au fleuve pour les résidents de PSC** et la création d'un parc urbain sur la berge du Saint-Laurent. Cela permettra aussi d'augmenter le ratio espaces verts / habitants.

### 3) Gouvernance, gestion, financement :

- Nous encourageons fortement la mise en place d'une gestion intergouvernementale (gouvernance) efficace impliquant différents paliers fédéral, provincial, métropolitain et municipal. L'absence d'une vision d'ensemble nuit à la cohérence du projet. A titre d'exemple, lors de notre participation aux portes ouvertes, nos questions portant sur le transport en commun sont restées sans réponses puisqu'elles relevaient de la responsabilité d'organismes provinciaux ou métropolitains absents de l'évènement.
- Nous savons que plusieurs options de financement ont été analysées. Nous demandons la divulgation de ces études afin que la population soit plus éclairée sur les avantages et les risques associées aux possibilités présentées actuellement, notamment le PPP et le péage. Plus précisément, le choix de la formule PPP en ce qui concerne les coûts, l'amortissement des risques et la qualité des travaux ne fait absolument pas consensus en termes de transparence et de gestion efficace des finances publiques. C'est pourquoi nous voulons avoir accès aux analyses qui justifient à une telle décision. Par ailleurs, nous gagnerions collectivement à analyser le péage dans une perspective de réduction du trafic et de financement du transport en commun, et c'est pourquoi l'apriori de la gestion du pont par un partenaire privé soulève de sérieux questionnements.
- Plusieurs scénarios ont été analysés quant aux choix du tracé ainsi que du type de pont à construire. Si le choix final ne semble pas décidé, certaines options ont été écartées sans que nous sachions pourquoi. Quelles ont été les options analysées ? Quelles sont

les raisons qui justifient le choix actuel ? Pourquoi l'option de réfection versus la démolition et reconstruction a-t-elle été écartée ? Ce scénario est pourtant soutenu par des experts et organismes environnementaux (comme M. Terrien et le Conseil régional de l'environnement) et pourrait s'avérer considérablement moins onéreux.

- Inclure une piste de réflexion en lien avec la qualité des matériaux utilisés si le projet se fait en PPP. En fait après environ 30 ans, la gestion des ponts construits en PPP est entièrement transférée au gouvernement, soit au moment où il faudra les réparer de manière fréquente. Alors, si l'entreprise privée délaisse la gestion des ponts en PPP après 30 ans, est-ce qu'il y a des normes sur la qualité des matériaux utilisés pour leur fabrication et sur l'entretien du pont ?

#### **4) Consultation et participation citoyenne**

Les populations locales concernées par un projet d'infrastructure doivent participer aux processus qui déterminent les choix qui seront faits, et doivent être partie-prenante des différentes étapes. Nous savons que les portes ouvertes ne constituaient qu'une première étape. Mais nous sommes grandement préoccupés par les mécanismes prévus de participation des citoyens et des organismes locaux et régionaux, aux étapes de planification, de conception et de suivis.

Nous demandons donc la mise en place de réels mécanismes de consultation et de participation citoyenne. Cela devrait inclure, entre autres, de véritables séances plénières de présentation de l'information disponible, et non pas seulement des portes ouvertes. Nous croyons également nécessaire d'organiser des séances publiques de dépôts de mémoires, avec les délais et l'information suffisante pour outiller les citoyens.

Contact :

Viviana Riwilis, chargée de projet aménagement.

Pour le comité aménagement d'Action-Gardien



Le 15 janvier 2013

Nouveau pont sur le Saint-Laurent  
Transports Canada  
800, boulevard René-Lévesque Ouest, 6<sup>e</sup> étage, bureau 638  
Montréal (Québec) H3B 1X9

**Objet : Commentaires écrits sur les sujets abordés dans le premier rapport préliminaire d'évaluation environnementale**

---

La Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (DSP de l'ASSS de Montréal) a pour mandat de suivre l'état de santé de la population et d'en étudier les déterminants, parmi lesquels l'environnement bâti est de première importance. Or, la construction d'un ouvrage aussi considérable qu'un nouveau pont de plusieurs kilomètres sur le Saint-Laurent, suivie de la démolition du pont Champlain, soulève justement plusieurs enjeux qui doivent être examinés d'un point de vue de santé publique.

**L'environnement physique**

À un premier niveau, les travaux de construction affectent le milieu physique de plusieurs façons : opération et circulation d'une multitude de véhicules lourds et des interventions sur des sols fortement contaminés. En ce qui concerne ce dernier point, le rapport synthèse de l'évaluation environnementale rédigé par Dessau/Cima<sup>1</sup> en novembre 2012 a soulevé la qualité des sols (présence de sols contaminés, de déchets et de méthane) comme étant un enjeu du milieu physique. Comme c'est le cas pour tous les projets proposés par des promoteurs privés ou gouvernementaux, la DSP de l'ASSS de Montréal s'attend à ce que les normes et politiques en vigueur concernant les sols contaminés soient respectées lors des travaux de construction du nouveau pont.

**Transport et santé**

À un second niveau, les impacts santé du projet découlent de la nature même du futur pont, à savoir le rôle capital qu'il jouera dans le système de transport de la région métropolitaine de Montréal.

---

<sup>1</sup> Dessau/Cima+, 2012. *Un nouveau pont pour le Saint-Laurent – Évaluation environnementale – Rapport synthèse – Description du projet et de l'environnement*. Rédigé pour Transports Canada en novembre 2012. Disponible à [www.ceaa.acee.gc.ca/050/documents/p65574/83678F.pdf](http://www.ceaa.acee.gc.ca/050/documents/p65574/83678F.pdf)



Le transport, comme l'avait démontré le rapport annuel (2006) du directeur de santé publique de Montréal, est effectivement une question de santé. Le volume de circulation automobile est la source d'émissions de polluants atmosphériques (les oxydes d'azote et les composés organiques volatils, eux-mêmes précurseurs du smog photochimique, et les particules fines et ultrafines) qui sont associés, entre autres, aux problèmes cardiorespiratoires. Des recherches récentes ont aussi mis en lumière des effets négatifs sur les issues de grossesse et sur certains cancers. De plus, les combustibles fossiles utilisés pour le transport constituent une source majeure de gaz à effet de serre (environ la moitié des émissions de ces gaz à Montréal) – ils sont donc un élément non négligeable de notre part de responsabilité dans le réchauffement climatique global.

Le transport est aussi source de traumatismes, vingt fois plus d'ailleurs (par passager-kilomètre) dans le cas du transport automobile que dans le transport en commun.

Enfin, l'augmentation du parc automobile et des distances parcourues est associée à un faible niveau d'activité physique de transport, lequel contribue au problème de surpoids et au développement de maladies chroniques comme le diabète.

Sur la base de ces constats, étayés de recherches menées autant à Montréal qu'à l'échelle internationale, la DSP de l'ASSS de Montréal ajoute sa voix, depuis plusieurs années et sur diverses tribunes, au plaidoyer en faveur d'un nouveau paradigme pour guider l'organisation générale de notre système de mobilité et l'occupation du territoire qui lui est associée. Ce changement de paradigme, qu'on peut aussi appeler virage vers le transport durable, doit se traduire par la poursuite d'objectifs concrets. À ce propos, la DSP de l'ASSS de Montréal s'est ralliée pour l'horizon 2020 à des objectifs tels que : réduction de 20 % du volume de circulation automobile (par rapport à 2008), augmentation de la part modale du transport en commun (pour la population de Montréal, 40 % en période de pointe du matin ou ppm), augmentation de la part modale du transport actif (pour les Montréalais, 14,6 % en ppm), 100 % d'augmentation du réseau cyclable montréalais, halte à l'étalement urbain et aménagement urbain favorisant le transport collectif et actif.

### **Une occasion de progresser vers le transport durable**

La réfection ou construction d'infrastructures de transport est assurément une occasion privilégiée pour progresser dans le sens d'un système de transport qui soit véritablement durable, c'est-à-dire assurant la mobilité des personnes et marchandises en minimisant l'émission de polluants atmosphériques, en priorisant le transport collectif des personnes, moins polluant et plus sécuritaire, et en faisant de la place au transport actif. Cela est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit d'une infrastructure aussi stratégique dans le corridor du pont Champlain, lequel accueille actuellement près de 60 millions de véhicules par année, dont 6,2 millions de camions, 200 000 autobus et 11 millions de navetteurs (selon le site de Transports Canada, [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca), accédé le 9 janvier 2013).

Une infrastructure de transport, par son design et sa capacité, ne se réduit pas à répondre à des besoins exprimés de mobilité : elle oriente aussi le processus d'urbanisation (et donc les besoins

de déplacement) ainsi que les choix faits par les citoyens d'un mode de transport. À cet égard, il faut souligner la volonté déjà exprimée au stade actuel de planification de réserver deux voies permanentes au transport collectif. Ces voies s'ajoutent cependant aux six voies prévues pour autos et camions : ce qui signifie donc, au total, une certaine augmentation de la capacité routière par rapport à la situation actuelle dont on peut s'attendre à ce qu'elle génère du trafic induit. Ce serait là un effet, indésirable d'un point de vue de santé publique, qui ne saurait être ignoré par les concepteurs du projet.

L'impact à long terme du nouveau pont sur les volumes de circulation et les modes de déplacement à Montréal n'a pas été abordé dans le premier rapport d'évaluation environnemental. Il serait opportun que la question soit examinée de façon approfondie lors de la phase deux afin que Transports Canada ne se limite pas à accommoder, sans doute adéquatement, un développement qui suivrait le cours normal des affaires : fort des sommes colossales déjà réservées (5 milliards). En effet, un tel investissement devrait également fournir une opportunité à Transports Canada de jouer un rôle de leader dans le virage vers le transport durable dans la région montréalaise.

#### **Concertation complexe, nécessaire concertation**

Le virage vers le transport durable ne saurait relever d'un seul acteur, aussi important soit-il. Par sa nature même, un pont met en relation des entités diverses. Dans le cas présent, la réalité est particulièrement complexe puisque le territoire couvert par le projet est en fait le maillage de réseaux gérés par différents ordres de gouvernement : le gouvernement du Canada propriétaire du segment de quelques kilomètres enjambant le fleuve ainsi que le gouvernement du Québec gestionnaire du réseau supérieur et responsable avec les municipalités des deux rives du transport collectif. Cette complexité ne doit pas être un frein à la concertation, mais plutôt sa raison d'être afin que les différents acteurs participent de façon cohérente et intégrée à l'édification d'un système de mobilité efficace qui soit également porteur de santé et de bien-être pour la population de la région métropolitaine. À cet effet, il apparaîtrait hautement souhaitable qu'Ottawa et Québec collaborent le plus étroitement possible *dès les premières phases de planification* du projet afin d'en bien définir les objectifs stratégiques, de connecter efficacement leurs réseaux routiers respectifs, de mettre en place un système de transport collectif de haute performance qui tient compte des impératifs de santé publique et de faire une place significative au transport actif. La constitution d'un comité technique intergouvernemental pour assurer la maîtrise d'œuvre du projet serait un mécanisme à envisager pour concrétiser cette nécessaire concertation.

De plus, compte tenu de l'ampleur du projet et de ses dimensions économique, environnementale et sociosanitaire, Transports Canada pourrait trouver utile la mise sur pied d'un comité aviseur comprenant des représentants de toutes les parties prenantes intéressées par le projet : outre celles évoquées plus haut (Ottawa, Québec, municipalités) pensons, entre autres, à la Communauté métropolitaine de Montréal, à l'Agence métropolitaine de transport, à la Société de transport de Montréal et aux organisations non gouvernementales régionales qui interviennent en matière d'environnement afin de s'assurer que l'ensemble des considérations

discutées précédemment soient prises en compte. La DSP de l'ASSS de Montréal serait très intéressée à apporter sa contribution au comité technique et au comité avisier.

**Conclusion**

En conclusion, il faut souligner la rigueur et l'envergure de la première phase d'évaluation environnementale pour la construction du nouveau pont sur le Saint-Laurent. Des enjeux plus larges devraient cependant être examinés dans une phase subséquente pour tenir compte de l'importance du pont Champlain dans le système de transport de la région métropolitaine de Montréal et l'influence du transport sur la santé publique.



Louis Drouin, M.D., M.P.H.  
Responsable  
Secteur Environnement urbain et santé

---

**From:** Causse, Vincent [Vincent.Causse@ville.brossard.qc.ca]  
**Sent:** December 14, 2012 2:29 PM  
**To:** NBFSL Environnement - Environnement NPPSL  
**Cc:**  
**Subject:** Commentaires de la Ville de Brossard sur le premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent

Bonjour,

Le présent courriel vise à exprimer les commentaires et recommandations de la Ville de Brossard en lien avec le premier rapport préliminaire de l'évaluation environnementale au sujet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

### **Commentaires généraux**

- Document complet qui touche la très grande majorité des aspects environnementaux du projet;
- Dans les pages 40 à 50 (approximativement) on fait référence à la ville de Longueuil alors que le pont est à Brossard, et ce à quelques endroits. Les corrections nécessaires devraient être apportées;

### **Aspects méritant d'être ajustés dans le premier rapport préliminaire d'évaluation environnementale (description du projet et de l'environnement)**

#### Aspects météorologiques

- Les données de températures et de pluie sont illustrées en moyenne, des écarts types seraient plus intéressants et permettraient de mieux suivre ou anticiper l'intensité de ces perturbations (particulièrement associées aux pluies). Ces données ont été répertoriées pour les vents de pointe, mais pas pour les fortes pluies;
- L'étude devrait anticiper les effets des changements climatiques à venir plutôt que de se baser seulement sur les données météorologiques du passé (cela a toutefois été fait pour le niveau des eaux).

#### Transport actif

- Le pont actuel ne comporte aucune infrastructure pour le transport actif. C'est l'estacade qui remplit ce rôle. L'évaluation environnementale n'aborde aucunement le volet du transport actif. Devrait-on prévoir une infrastructure pour le transport actif sur le nouveau pont dans sa totalité ou sur une portion pour améliorer l'accès à estacade?

### **Aspects qui devraient être intégrés au deuxième rapport d'évaluation environnementale (description des effets du projet sur l'environnement et les mesures d'atténuation proposées)**

#### Intégration des infrastructures pour le transport collectif

- L'étude fait mention des deux alternatives qui sont possibles pour le TC sur le nouveau pont. À notre avis, il serait souhaitable que le bénéfice relatif à la réduction des émissions de GES pour l'option « métro de surface » soit évalué et mis en évidence dans le cadre de cette étude, et ce, malgré le fait que le choix du mode de transport relève de la compétence du gouvernement provincial.

#### Gestion des matières résiduelles du pont Champlain

- L'étude prévoit que les résidus de démolition du pont Champlain entre l'île des sœurs et la Rive-Sud seront envoyés pour valorisation vers la Rive-Sud. Il faudrait déjà identifier l'usine, évaluer si celle-ci est en mesure de traiter toutes ces matières résiduelles et prévoir des mesures de compensation pour la circulation et la pollution associées au transport de ces matières résiduelles.

#### Congestion durant les travaux (GES + nuisances transit)

- Bien que l'étude fasse mention de la nécessité de maintenir la circulation durant les travaux et que le pont actuel demeurera en service durant la construction du nouveau pont, il est inévitable que les travaux de maintien des actifs sur le pont actuel et ceux projetés pour le nouveau pont aient un effet sur la congestion routière, sans compter les effets probables de l'ouverture complète de l'autoroute 30 sur les débits de circulation. Cet aspect mériterait une attention particulière pour que des mesures de mitigation soient mises en place afin de réduire les émissions de GES et les nuisances générées par la circulation de transit.

#### Péage

- L'étude ne fait aucune mention des impacts environnementaux liés à l'implantation éventuelle d'un péage. Advenant que le choix d'un mode de péage traditionnel soit mis en place (l'expérience du pont de l'A-25 sera sûrement prise en considération), la fluidité de la circulation serait grandement affectée et l'impact environnemental pourrait être significatif.

#### Nuisances durant les travaux

- La construction du nouveau pont et la démolition de l'ancien vont générer des nuisances (bruit, camionnage, poussière, vibrations, etc.). Règle générale, le chantier sera situé à des distances significatives par rapport aux zones sensibles. Par contre, la figure 25 de la page 48 identifie le site compris entre la bretelle de l'autoroute 10 adjacente à la rue Voltaire et l'autoroute 10 comme étant une zone essentielle pour des installations de chantier si un certain mode de construction est envisagé pour le pont. Les impacts pour les résidents du secteur risquent d'être significatifs. La faiblesse de nos routes de camionnage nous rend également vulnérables (particulièrement sur de Rome) au camionnage pour les besoins du chantier.

#### Bruit routier

- L'étude identifie adéquatement les secteurs sensibles au bruit routier et une analyse sera faite pour mesurer les impacts du projet. Le secteur de la rue Voltaire et Van Dyck est celui qui est le plus susceptible de subir une augmentation des impacts du bruit routier en raison du rapprochement de l'infrastructure. Ce volet devra faire l'objet d'une attention particulière, dans les prochaines étapes du projet, pour garantir aux citoyens concernés des mesures de mitigation adéquates (efficacité, acceptabilité sociale, esthétique, protection contre les graffitis, choix du revêtement de chaussée, etc.).

#### Impacts dans le paysage

- Le document prend en compte l'importance du nouveau pont dans le paysage. Outre l'aspect esthétique du pont lui-même, il y a les trois panneaux-réclames existants dans les emprises du fédéral, les aménagements paysagers (esthétique, entretien, biodiversité) et les mesures pour prévenir le vandalisme (graffitis) qui mériteraient d'être considérés dans ce volet.

#### Intégration d'aménagements végétalisés au nouveau pont

- La Ville invite le gouvernement fédéral à évaluer, dans le cadre de la deuxième phase de l'évaluation environnementale, la faisabilité de construire un pont végétalisé (en tout ou en partie ou simplement augmenter la végétalisation des approches) qui permettrait de favoriser le captage *in situ* des GES. Cela permettrait entre autres de répondre aux préoccupations suivantes :
  - Le transport routier est une des sources principales de GES au Québec (avec le pont le plus achalandé au Canada);
  - La dispersion des émissions des principaux contaminants atmosphériques (plus particulièrement la contamination du fleuve);
  - Aspects esthétiques et visuels;

Finalement nous apprécierions beaucoup obtenir un compte rendu des préoccupations soulevées par les citoyens lors des consultations publiques.

Bonne journée,

Cordialement

**Vincent Causse, biol., M.Sc**

Chef division environnement

Direction de l'urbanisme

Tél. : 450 923-6304, poste 6517



**brossard**

2001, boulevard de Rome

Brossard (Québec) J4W 3K5

 *Est-ce nécessaire d'imprimer ce message?*

Faites-nous part de vos commentaires et suggestions pour l'environnement :

[info.environnement@ville.brossard.qc.ca](mailto:info.environnement@ville.brossard.qc.ca)