

Consultation de Transport Canada sur le nouveau pont sur le St-Laurent

Mémoire présenté par la Ville de Brossard dans le cadre
des consultations organisées par le ministère des Transports du
Canada sur les impacts attribuables au projet de nouveau pont sur
le Saint-Laurent

mai 2013

brossard.ca



brossard

Contenu

PRÉSENTATION DE LA VILLE DE BROSSARD	3
INTRODUCTION	4
1 - L'INTÉGRATION DU NPSL DANS LA RÉALITÉ BROSSARDOISE	5
1.1 – LES LIENS ENTRE LE NPSL ET LE RÉSEAU ROUTIER SUR LE TERRITOIRE DE BROSSARD	5
1.2 – ASPECT ARCHITECTURAL ET INTÉGRATION PAYSAGÈRE	5
1.3 – MILIEUX NATURELS ET AMÉNAGEMENTS VÉGÉTALISÉS	6
1.4 - TRANSPORT ACTIF / LIENS AVEC LES RÉSEAUX EXISTANTS ET PRÉVUS	6
1.5 – ÉLÉMENTS PARTICULIERS DE CONCEPTION	7
2 - FINANCEMENT DU NPSL PAR PÉAGE : IMPACTS À PRÉVOIR	8
2.1 – DU PÉAGE QUI DOIT S'INSCRIRE DANS UNE SOLUTION RÉFLÉCHIE AUX PROBLÉMATIQUES GLOBALES QUI NOUS CONFRONTENT	8
2.2 – LES EFFETS À ÉVITER DES RETOURS AU PÉAGE	9
3 - PHASE DE TRAVAUX : MITIGATIONS À PRÉVOIR	10
3.1 - MATIÈRES RÉSIDUELLES À ÉVACUER ET TRAITER	10
3.2 - CONGESTION DURANT LES TRAVAUX	10
3.3 – BRUIT ET VIBRATIONS	11
3.4 - NUISANCES D'AUTRE NATURE	11
3.5 – COMPENSATION POUR PERTE DE MILIEUX NATURELS	12
4 - CONCLUSION	13
5 - RECOMMANDATIONS	13

Présentation de la Ville de Brossard

Comptant aujourd'hui plus de 80,000 habitants fortement scolarisés, la Ville de Brossard est stratégiquement située dans la région métropolitaine de Montréal, étant facilement accessible par les principales voies routières de la Rive-Sud (autoroutes 10, 30, 132 et 15). Brossard est une ville fière de son caractère multiculturel, avec près de 45 % de la population qui est d'origine étrangère.

Longtemps perçue comme une ville de banlieue, Brossard présente désormais une image résolument urbaine, avec des pôles économiques importants qui sont autant de générateurs de déplacements sur son territoire ainsi que vers d'autres destinations, en premier lieu vers le centre-ville de Montréal. L'utilisation du transport en commun y est élevée, ne le cédant qu'à Montréal dans l'ensemble métropolitain.

Au plan du développement urbain, plusieurs quartiers de Brossard sont en voie de restructuration et de densification. La Ville de Brossard cherche à y assurer les conditions propices à une bonne qualité de vie à tous ses citoyens, en proposant diverses mesures pour contrôler le bruit, les odeurs et les diverses nuisances propres à un milieu plus fortement urbanisé.

Introduction

À cause des importants problèmes structuraux décelés sur la structure de l'actuel pont Champlain, le gouvernement fédéral a entrepris de remplacer ce dernier et pilote un projet de construction d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent (NPSL). Ce nouveau pont doit être achevé et ouvert à la circulation au plus tard en 2021, selon l'engagement pris par le ministre fédéral des Transports, M. Denis Lebel¹.

Le gouvernement fédéral a aussi pris l'engagement de tenir compte des besoins qui lui seront identifiés par les autorités du Québec quant à la desserte à privilégier en transport en commun sur ce pont. À ce sujet, l'annonce récente par le gouvernement du Québec de sa décision d'implanter un système léger sur rail (SLR) sur le futur pont sur le St-Laurent est une excellente nouvelle pour Brossard, la Rive-Sud, la Montérégie et tout le Québec. Il va sans dire que cet équipement de transport collectif devra être intégré à la structure du pont dès la conception de l'ouvrage.

De l'avis de plusieurs intervenants tant locaux que métropolitains, seul le projet de « SLR » peut répondre à la croissance attendue de la demande en transport en commun sur ce corridor (le plus important de la Rive-Sud vers le centre-ville de Montréal), déjà à 24,000 usagers en pointe AM et qui atteindrait 32,000 usagers en pointe AM vers 2021 et croîtrait encore sur l'horizon de planification de cette infrastructure.

Au-delà de l'enjeu spécifique du « transport en commun » sur le nouveau pont, il va sans dire que pour la Ville de Brossard, ce nouveau pont (NPSL) représente un enjeu de développement majeur pour l'avenir de tout son territoire. En effet, le NPSL peut engendrer un potentiel de développement urbain intéressant, mais uniquement dans la mesure où les externalités seront comprises et contrôlées, et que les nuisances soient minimisées.

Le présent mémoire entend donc présenter les préoccupations de la Ville de Brossard à l'égard de la construction du NPSL, et ce tant pendant la construction que pour les années qui suivront sa mise en service.

¹ Voir l'article « Pont Champlain : la sécurité et le prix avant l'esthétisme », par J.-D. Bellavance, publié dans La Presse, 7 février 2013.

1 - L'intégration du NPSL dans la réalité brossardoise

À première vue, remplacer une structure de pont par une autre ne devrait pas poser d'enjeux relatifs à l'intégration d'une zone urbanisée. Cependant, la Ville de Brossard estime nécessaire de faire connaître ses attentes envers le partenaire fédéral, responsable de la construction de la nouvelle structure, afin de minimiser les contraintes et, si possible, d'améliorer les choses en matière d'intégration. Les paragraphes suivants font état de la réflexion des autorités de la Ville de Brossard à cet égard.

1.1 – Les liens entre le NPSL et le réseau routier sur le territoire de Brossard

Construit à peine 10 mètres au nord de l'actuelle structure du pont Champlain, le NPSL devrait logiquement s'intégrer au système routier du MTQ (les bretelles menant au pont à partir de l'A-10 et de l'A-132) sans provoquer d'importants changements de configuration à ce réseau, de même qu'au réseau routier local.

La Ville de Brossard est extrêmement sensible à la question de la fluidité du trafic qui empruntera le corridor de l'A-10 vers Montréal et dans le sens inverse. La Ville souhaite **une conception du projet de NPSL qui favorise au maximum la fluidité et qui minimise les effets de transit** ou les débordements sur le réseau local de la part d'usagers qui tenteraient de déjouer une certaine configuration par des tracés alternatifs qui ne sont pas conçus pour ce type de parcours, et dont ce n'est pas la finalité.

1.2 – Aspect architectural et intégration paysagère

Plusieurs intervenants ont déjà fait valoir leur intérêt à ce que le futur pont soit indéniablement **esthétique, autant que sécuritaire, fonctionnel et durable**. Ce pont constituera la voie d'entrée vers Montréal la plus utilisée. Il va de soi que la Ville de Brossard participe elle aussi à cette recherche d'esthétisme, même si elle ne demande pas formellement de passer par un concours architectural de niveau international. Il ne faut jamais oublier que le pont, sur son côté sud, constitue une entrée monumentale sur le territoire de Brossard, et ce de façon beaucoup plus accentuée que du côté nord, étant donné la proximité de la Voie maritime et l'obligation de surélever les voies.

La Ville de Brossard souhaite donc que les abords du pont soient conçus pour privilégier quelques **percées visuelles vers cette structure, de même que vers le centre-ville de Montréal**. Cela inclut le fait de maintenir au sol les bretelles d'accès au pont, pour éviter de recréer, au XXI^e siècle, des dédales de bretelles en hauteur.

La Ville souhaite également que, dans les matériaux qui seront privilégiés pour les piliers, murs antibruit, clôtures, murs de soutènement, etc., on choisisse ceux qui **résistent le mieux aux graffitis**, afin de conserver une excellente qualité visuelle à l'ensemble.

1.3 – Milieux naturels et aménagements végétalisés

La Ville souhaite d'abord que le projet de NPSL prévoie, dans les principaux accès au pont, des **aménagements paysagers** afin de rendre plus discrets certains de ses éléments moins intéressants au plan architectural (bases des piliers, par exemple). Ces améliorations visuelles permettraient notamment d'y intégrer un peu mieux les actuels panneaux publicitaires situés en zone fédérale et dénués de toute végétation à leur base. De plus, l'ajout d'arbres et d'arbustes est susceptible de réduire les effets de la poudrière hivernale sur la chaussée.

Ensuite, il va sans dire que la Ville de Brossard souhaite particulièrement **conserver l'ensemble des habitats fauniques, floristiques, aviaires et aquatiques** que l'on retrouve déjà sur le territoire qui fera l'objet d'une intervention, ou à proximité immédiate. Cela nécessiterait une gestion de chantier appropriée à ce défi.

Enfin, la Ville invite le gouvernement fédéral à évaluer la faisabilité d'intégrer des aménagements végétalisés à la structure même du nouveau pont, et ce, dès la phase de conception de ce dernier. Cette approche novatrice permettrait de capter *in situ* une certaine quantité de GES émis sur ce parcours, et diminuerait la dispersion des particules fines et des principaux contaminants atmosphériques émis, afin de mieux protéger le fleuve contre ce type de pollution.

1.4 - Transport actif / liens avec les réseaux existants et prévus

La Ville de Brossard souhaite que le NPSL fasse une place particulière à une **voie destinée au transport actif (vélo, marche) tout le long de son parcours**. Cette voie devrait être agréable et sécuritaire pour tous et donner lieu à des aménagements qui offrent des points de vue sur les deux rives du fleuve. De plus, les 2 extrémités du pont devraient être raccordées et avoir une connectivité attrayante et sécuritaire au réseau cyclable et pédestre existante.

De même, pour la Ville de Brossard, la proximité de la **digue de la Voie maritime** est une richesse qui ne demande qu'à être mieux exploitée, au bénéfice des résidents et des amateurs de vélo, de course et de marche. Cette infrastructure de transport actif devrait, de l'avis de la Ville, être **accessible à partir du pont lui-même, par une bretelle d'accès**.

Ce nouveau lien viendrait appuyer les efforts de la Ville pour déployer un réseau de transport actif sur son territoire et en liaison avec les territoires adjacents, car il convient de rappeler qu'actuellement, les accès à la piste cyclable longeant la voie maritime et celle empruntant l'estacade ne sont possibles qu'à partir de municipalités voisines (Sainte-Catherine ou Saint-Lambert). Quant à l'estacade actuelle, la Ville de Brossard souhaite que le gouvernement fédéral assure sa pérennité, afin de maintenir dans le temps ce lien de transport actif entre Montréal et la Rive-Sud.

1.5 – Éléments particuliers de conception

Quelques éléments particuliers, liés à la conception du NPSL, devront être étudiés avec soin si on veut éviter des désagréments à la population environnante. Ainsi, la Ville de Brossard a identifié quelques **éléments critiques susceptibles d'influencer l'intensité du bruit routier** :

- le type de pavage utilisé;
- la vitesse moyenne de circulation;
- la qualité des matériaux utilisés dans les joints de dilatation;
- la hauteur des voies de circulation et celle des murets.

Plusieurs de ces éléments généreront d'abord des vibrations, qui se transposeront inévitablement en bruit. Un projet qui s'inspire des principes du développement durable, situé en zone urbaine déjà densément peuplée, devrait tenter de **minimiser ces inconvénients**.

Par ailleurs, la Ville de Brossard attire l'attention des autorités fédérales sur l'importance à accorder à l'éclairage de la structure du NPSL, et ce sur deux aspects. Le premier aspect consiste à donner à ce projet, à peu de frais, un caractère distinctif. En effet, puisque la noirceur couvre, sur une base annuelle, la moitié des heures d'une journée, il apparaît que l'éclairage décoratif de la structure puisse constituer un attrait, comme c'est le cas de quelques autres structures ailleurs dans le monde. Le second aspect vise quant à lui à diminuer les effets de la pollution lumineuse qui serait créée par le projet pris globalement.

2 - Financement du NPSL par péage : impacts à prévoir

Le gouvernement fédéral a été très clair dès le début de son entreprise de reconstruction d'un pont sur le Saint-Laurent pour remplacer l'actuel pont Champlain : il s'agirait d'un pont à péage. **La Ville de Brossard prend acte de cette volonté** et soumet que la situation qui en résultera engendrera des enjeux qui devront être réglés par les autorités pertinentes.

2.1 – Du péage qui doit s'inscrire dans une solution réfléchie aux problématiques globales qui nous confrontent

Outre le fait que cette intention fédérale vient concurrencer certains projets de la région métropolitaine à l'égard d'éventuels péages pour contribuer au financement du transport en commun, elle crée surtout une situation de fait accompli. En comptant uniquement le NPSL, il y aurait désormais 3 ponts majeurs à péage, avec des systèmes qui sont non coordonnés entre eux (pont de l'A-25; pont de l'A-30; NPSL) dont le péage servira à financer l'infrastructure elle-même et non pas le transport en commun. Cela commence à faire beaucoup! Et rien n'indique à l'heure présente que le gouvernement fédéral n'a pas dans ses cartons le projet d'étendre aux deux autres ponts sous sa responsabilité (pont Jacques-Cartier et pont Honoré-Mercier) le péage pour financer leur réfection.

La Ville de Brossard reprendra ici quelques-uns des arguments qu'elle faisait déjà valoir il y a quelques mois, lors d'une consultation tenue par la Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), à l'égard d'une nouvelle source de financement (laquelle reste à définir pour le moment) pour le développement du transport en commun. En gros, le point de vue de la Ville se résume de manière suivante :

- Toute source de financement nouvelle pour le transport en commun (incluant les péages) devrait découler de l'initiative du gouvernement du Québec et s'appliquer à l'ensemble du territoire québécois, plutôt que seulement au niveau de la région métropolitaine de Montréal; en effet, dans une grande région métropolitaine, le transport en commun est davantage présent qu'ailleurs, mais ce faisant, il remplace d'innombrables infrastructures routières qui seraient nécessaires advenant l'abandon du transport en commun.
- En particulier, si péage il doit y avoir, ne serait-ce pas normal qu'il soit imposé partout, de façon équitable ? Par exemple, il pourrait très bien être imposé sur le réseau routier supérieur, et non pas seulement sur des ponts. Quant à l'utilisation des fonds recueillis, il convient de se demander quel est l'acteur le mieux à même d'arbitrer parmi les différents besoins.
- Avant d'imposer un péage, il faut toutefois s'assurer qu'une offre accrue en transport en commun devienne disponible, afin de préserver le principe d'un libre choix entre l'utilisation de l'automobile et le transport en commun.

En conclusion sur la question du péage, la Ville de Brossard souhaite **que des discussions sérieuses soient tenues entre les deux paliers de gouvernement afin d'en arriver à une entente réfléchie quant à l'imposition de péages sur les ponts et quant à l'utilisation du produit de ces péages**. Tant que les solutions retenues s'appliqueront à toute la population et non pas seulement aux usagers du NPSL, la Ville de Brossard appuiera ces dernières.

2.2 – Les effets à éviter des retours au péage

La Ville de Brossard estime que la mise en service d'un NPSL doit permettre de **diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES)** globalement sur ce parcours. On atteindra cet objectif de deux façons : d'abord, en remplaçant les centaines d'autobus sur une voie réservée à contresens par un « SLR » électrique; ensuite, en s'assurant d'une fluidité irréprochable sur le pont et aux abords de ce dernier. C'est dans la conception des approches au NPSL que la solution tient pour une bonne part. Une bonne conception de ces composantes du projet permettra non seulement de réduire les émissions de GES et de particules fines dans l'atmosphère, mais de **limiter les odeurs et le bruit** produits par le trafic empruntant le NPSL. Les modalités d'un système de péage doivent donc participer à cette fluidité recherchée pour l'ensemble du projet. Le pire scénario voudrait qu'une partie du trafic soit refoulé sur le réseau local, en contrecoup de la congestion « artificielle » qui créerait un système de péage inefficace.

3 - Phase de travaux : mitigations à prévoir

Dans le cadre de la réalisation d'un aussi important chantier, et notamment lorsqu'il se déroule en pleine zone déjà urbanisée, parsemée de contraintes techniques, sociales, environnementales et économiques, il est normal de retrouver un certain nombre d'éléments qui doivent faire l'objet de mesures de mitigation. C'est d'autant plus vrai que ce chantier consistera à construire le NPSL dans un premier temps, puis à détruire l'actuel pont Champlain dans un second temps. Il est donc probable qu'il durera une bonne dizaine d'années.

La Ville de Brossard a identifié les principaux éléments et suggère dans les paragraphes qui suivent des modalités de prise en compte, au bénéfice des citoyens qui résident dans les zones limitrophes du chantier.

3.1 - Matières résiduelles à évacuer et traiter

En cours de construction du NPSL, le chantier nécessitera d'importants mouvements de matériaux, dont certains engendreront des matières résiduelles à évacuer (bois, métal, plastique, etc.). Il est essentiel **que la conception du chantier tienne compte de ces considérations** qui peuvent devenir rapidement infernales si elles n'ont pas été considérées au départ. Par exemple, des conteneurs ouverts peuvent laisser filtrer des odeurs ou encore laisser s'envoler des matières plus légères (plastiques).

Tout chantier de cette ampleur est susceptible de provoquer des déplacements de **sols contaminés**; la Ville de Brossard souhaite donc tout particulièrement que de **telles matières soient convenablement entreposées et transportées**, pour éviter tout désagrément, accident, écoulement de lixiviat, etc.

3.2 - Congestion durant les travaux

Pour les autorités de la Ville de Brossard, **il est vital que la circulation soit maintenue sur cet axe** qui constitue la principale voie économique entre le Québec et les États-Unis, et ce, malgré l'importance relative du chantier qui s'y déroulera pendant une décennie.

De façon particulière, **la fluidité doit être maintenue en tout temps durant les travaux**, car des véhicules d'urgence doivent pouvoir circuler si requis à la fois sur le pont Champlain et sur les approches au pont, ce qui inclut les bretelles, les voies d'accès aux quartiers limitrophes, etc. À cet égard, le secteur Saint-Laurent (rues Turenne à Tessier), situé près de la rive du fleuve, à l'ouest de la A-132 et au sud du pont, présente une difficulté particulière dont il faudra tenir compte. De la même façon, le secteur sillonné par la rue Simard, adjacent au boulevard Marie-Victorin devra faire l'objet d'une attention particulière.

Par ailleurs, tout au long des travaux, **l'accès au réseau par un contingent de plus de 450 autobus en pointe matinale et de fin de journée devra être maintenu**. Cela signifie que certaines limitations d'accès (réduction de voies) devront être pensées en fonction de cette contrainte.

La Ville de Brossard est également particulièrement soucieuse d'éviter un phénomène de « percolation » du transit vers le réseau local situé sur son territoire, ce qui survient habituellement à proximité de chantiers dont la signalisation d'approche ou d'acheminement est mal conçue ou qui n'offrent pas suffisamment de voies de transit au trafic habituel.

3.3 – Bruit et vibrations

Le bruit et les vibrations seront intenses lors de différentes phases des travaux de construction. La proximité de milieux sensibles devrait donc être prise en considération dès l'étape de la planification du chantier, de manière à **éviter que les activités les plus nuisibles** (concassage de béton, zones de camionnage intensives, etc.) **ne soient localisées à proximité de ces zones sensibles**.

De plus, la Ville de Brossard suggère à ce sujet deux mesures particulières.

Dans un premier temps, il serait souhaitable de **construire préalablement aux autres travaux un ouvrage antibruit efficace et permanent le long du corridor**, afin d'isoler le mieux possible la zone de travaux et de circulation du trafic de transit soumis à des interruptions parfois brusques de vitesse (utilisation des freins « Jacob » par les camions). Ce besoin est particulièrement vrai dans le secteur V (situé au nord des voies d'accès actuelles au pont Champlain), qui sera sujet à la dispersion du bruit et des odeurs à cause des vents dominants.

Dans un second temps, la mise en terre des pieux de soutènement du nouvel ouvrage d'art, de même que la déconstruction de l'actuel pont Champlain engendreront d'inévitables désagréments aux résidents situés à proximité de la zone de travaux. Afin de limiter ces désagréments, il est possible de **déterminer à l'avance un horaire de travaux adapté** à cette situation (par exemple : éviter les bruits de ce type entre 19h00 et 7h00).

3.4 - Nuisances d'autre nature

La poussière et les odeurs engendrées par la circulation de camions lourds, par la fabrication sur place de ciment/béton ou encore par divers travaux de polissage de structure **devront être contrôlées** dans la mesure du possible, encore une fois en gardant à l'esprit la capacité de dispersion des vents dominants, soufflants du sud au nord dans ce corridor.

L'éclairage sur un chantier aussi imposant devra également **reposer sur des dispositifs qui ont été planifiés et conçus pour minimiser les nuisances** par rapport aux milieux sensibles. **Au besoin, l'éclairage devrait faire l'objet d'un tamisage en soirée et pour la nuit**, dans les secteurs les plus rapprochés des habitations, et ce, sans nuire à la sécurité des lieux, puisqu'il est probable qu'il y aura certains travaux en cours durant ces périodes.

La Ville de Brossard est également inquiète que d'éventuelles fouilles archéologiques ne viennent retarder la mise en service du NPSL et, conséquemment, influencent la durée du chantier, déjà extrêmement préoccupante pour la population riveraine et pour les utilisateurs de ce corridor routier. **Il faudrait encadrer étroitement la durée et l'ampleur de telles fouilles**, si elles devaient se concrétiser.

Enfin, la Ville de Brossard souhaite que, pendant la durée des travaux, **aucune barrière ne soit érigée pour limiter l'écoulement des glaces**, au risque de créer des inondations dans certains secteurs riverains.

3.5 – Compensation pour perte de milieux naturels

L'évaluation environnementale mentionne que certains milieux humides seront détruits lors des travaux de construction du NPSL et que Transport Canada propose de réaliser des projets de compensation pour pallier la perte des processus écologiques qui leur sont associés. Il est également mentionné que l'approche retenue serait de réaliser un grand projet de compensation plutôt que plusieurs petits projets indépendants. La Ville de Brossard élabore présentement un *plan directeur de gestion des milieux naturels* visant à développer une planification d'ensemble pour les milieux naturels présents sur son territoire et leur inter connectivité. Nous serions donc intéressés à participer aux rencontres préliminaires qui mèneront à l'identification du projet de compensation qui sera retenu, afin de s'assurer que ce dernier cadre dans l'approche globale définie par la Ville.

4 - Conclusion

Il ne fait aucun doute dans l'esprit de la population et des dirigeants de la Ville de Brossard que le projet de mise en service en 2021 d'un nouveau pont sur le Saint-Laurent, doté idéalement d'un système léger sur rail (SLR) pour assurer une desserte efficace, sécuritaire et fiable en transport en commun, constitue l'élément le plus conséquent de l'aménagement de cette ville pour un avenir prévisible.

Conséquemment, la Ville de Brossard a énoncé dans ce mémoire divers sujets de préoccupations, qu'elle souhaite voir intégrés au processus de planification du projet NPSL. Ces sujets touchent autant le projet lui-même (pont et abords) que la période de construction.

À cette fin, la Ville se montre ouverte à toute forme de collaboration envers les responsables de ce projet, afin de mettre à disposition sa connaissance du territoire et ses propres compétences urbanistiques et de mitigation des nuisances urbaines qui peuvent découler d'un aussi important chantier.

Comme en toutes choses qui concernent le milieu de vie des citoyens, c'est à eux qu'il faut penser lorsqu'on entreprend un tel chantier. Puisqu'il est probable que ce chantier se déroule sur plusieurs années, rien ne doit être laissé au hasard. La Ville de Brossard souhaite que ses commentaires soient accueillis avec ouverture et respect de la part des autorités gouvernementales.

5 - Recommandations

La Ville de Brossard recommande au ministère des Transports du Canada d'intégrer dans les devis d'appel d'offres pour la construction du pont les éléments de mitigation identifiés (en gras) dans ce mémoire.

La Ville de Brossard offre aux autorités du Ministère sa collaboration pleine et entière afin de faciliter la réalisation de cet important projet, et notamment son intégration dans le paysage urbain de Brossard.