



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 2 avril 2013 au  
19 mai 2013

Comments period from April 2<sup>nd</sup>, 2013 to  
May 19<sup>th</sup>, 2013



Août 2013

August 2013





## Introduction

Les commentaires publiés dans le présent document ont été recueillis dans le cadre de la période de commentaires s'étant déroulée du 2 avril 2013 au 19 mai 2013. La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale faisait l'objet de cette période de commentaires.

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.

## Introduction

All comments in this document were collected during the comments period held from April 2<sup>nd</sup>, 2013 to May 19<sup>th</sup>, 2013. The second 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.





Transports  
Canada

Transport  
Canada

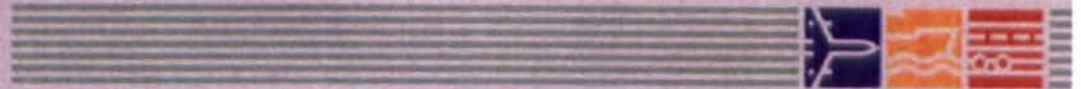
**Commentaires formulés par  
des individus durant les  
portes ouvertes d'avril 2013**

**Comments provided by  
individuals during the April  
2013 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





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

14 Brossard

## Open Houses on Part II of the Environmental Assessment Report April 2013

### Comment Form

The personal information provided on this form is being collected under the authority of subsection 18(3) of the *Canadian Environmental Assessment Act*, S.C. 1992, c. 37. The information is required to obtain input from the public regarding Part II of the Environmental Assessment Report and contact the members of the public who have provided comments if necessary. **Subject to the terms of Parts A and B below, comments made may be posted on the Canadian Environmental Assessment Registry Internet site.** The information may also be shared with other federal institutions for purposes of this public consultation process. The information collected is described in Personal Information Bank TC PSU 938, Outreach Activities. Under the provisions of the *Privacy Act*, R.S.C. 1985, c. P-21, individuals have the right of access to, correction and protection of their personal information. Instructions for obtaining your personal information are provided in Info Source, a copy of which is available in major public and academic libraries or online at <http://www.infosource.gc.ca>.

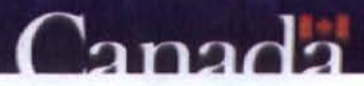
### COMPLETE PART A OR PART B

<b>PART A – CITIZEN</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input checked="" type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site, but acknowledge that my name, address, telephone number and email address will first be removed.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name: [REDACTED]	Address: [REDACTED]
Telephone: [REDACTED]	[REDACTED]
<b>PART B – ORGANIZATION</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site along with all information that could be used to identify me as a representative and identify the organization. I declare that I have the authority to provide such consent on behalf of the organization.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name of organization:	Address of organization:
Name of representative:	Email of representative:
Telephone number of representative:	



New Bridge for the St. Lawrence  
Transport Canada  
800 René-Lévesque Boulevard West  
Office 638, 6th Floor  
Montréal, Québec  
H3B 1X9

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





Transport  
Canada Transports  
Canada



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

### **PART C – Comments on the open houses** (organization, information shared, etc.)

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


Comments:

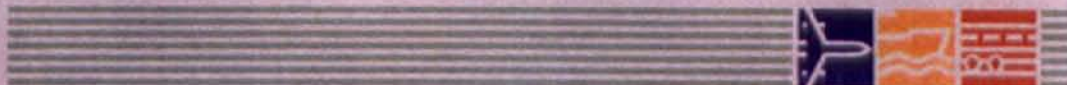
Really informative. Thank you!!  
Booth members great!

### **PART D – Comments on Part II of the Environmental Assessment Report**

New Bridge for the St. Lawrence  
Transport Canada  
800 René-Lévesque Boulevard West  
Office 638, 6th Floor  
Montreal, Quebec  
H3B 1X9

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

Canada 



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

14 Brossard

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé Activités de sensibilisation (TCPOU 938). En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REMPILIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

#### **PARTIE A – CITOYEN(NE)**

**COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :**

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom :

[REDACTED]

Adresse :

[REDACTED]

Téléphone(s) :

[REDACTED]

Courriel :

[REDACTED]

#### **PARTIE B – ORGANISATION**

**COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :**

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :

[REDACTED]

Adresse de l'organisation :

[REDACTED]

Nom du/de la représentant(e) :

[REDACTED]

Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

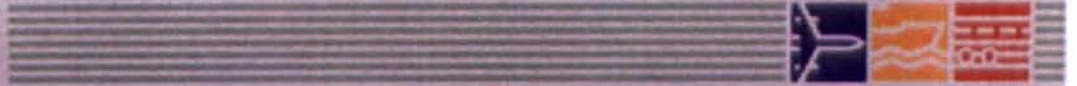
[REDACTED]

Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

[REDACTED]

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



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

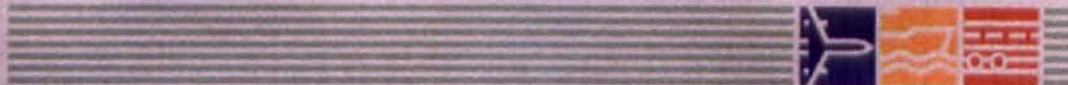
### PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 :

### PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

<sup>notamment</sup>  
 Site Pont est composé de 2 tabliers, A.T. on  
 évalue l'option de construire un tablier en aval  
 + l'autre, en Amont. Afin d'optimiser + simplifier  
 le raccordement aux approches actuelles ?  
 Si cela était possible, Quelle Belle  
 réussite ce serait !  
 - Réduction des coûts  
 - " des délais (économies)  
 - " des impacts Environnementaux  
 La partie centrale pourrait être démolie par la suite  
 + reconstruite pour le transport collectif, par Exemple.



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

*JA Brossard*

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans *Info Source*, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REMPILIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

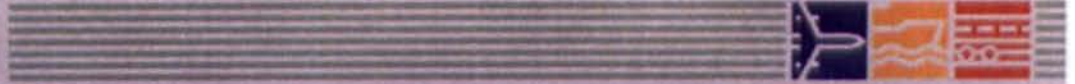
<b>PARTIE A – CITOYEN(NE)</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input checked="" type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
[Redacted]	
Nom :	Adresse :
Téléphone(s) :	Courriel :

<b>PARTIE B – ORGANISATION</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :	

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





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

### **PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes** (organisation, information partagée, etc.)

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 :

### **PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale**

*Nous avons eu des réponses à nos interrogations et nos soucis mais pas à 100%. Il y avait toujours des questions sans réponses. Une des questions était l'effet sonore. Comment se fait-il qu'il y aura protection sonore tout le long de la 10 sur une largeur de 300 m et que la région entre le pont Champlain et le parc des îles n'est pas affecté?*



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

14 Brossard

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REMPILIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

#### **PARTIE A – CITOYEN(NE)**

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom :

[Redacted]

Adresse :

[Redacted]

Téléphone(s) :

[Redacted]

Courriel :

#### **PARTIE B – ORGANISATION**

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :

Adresse de l'organisation :

Nom du/de la représentant(e) :

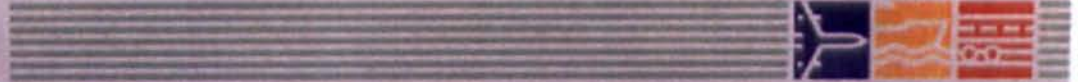
Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

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) 263-8234





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

### **PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes** (organisation, information partagée, etc.)

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 : 9/10

Commentaires :

Très bien, cela nous permet de mieux comprendre les impacts dans nos vies.

### **PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale**

J'espère que nous allons avoir la réalité avant, pendant et après que le pont est construit.

Quand nos vies dépendent de la vraie situation. J'habite tout près du pont et nous seront impactés au niveau de la qualité de l'air, le bruit et les vibrations. Merci de nous tenir au courant!



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

## Open Houses on Part II of the Environmental Assessment Report April 2013

*JA Brossard*

### Comment Form

The personal information provided on this form is being collected under the authority of subsection 18(3) of the *Canadian Environmental Assessment Act*, S.C. 1992, c. 37. The information is required to obtain input from the public regarding Part II of the Environmental Assessment Report and contact the members of the public who have provided comments if necessary. **Subject to the terms of Parts A and B below, comments made may be posted on the Canadian Environmental Assessment Registry Internet site.** The information may also be shared with other federal institutions for purposes of this public consultation process. The information collected is described in Personal Information Bank TC PSU 938, Outreach Activities. Under the provisions of the *Privacy Act*, R.S.C. 1985, c. P-21, individuals have the right of access to, correction and protection of their personal information. Instructions for obtaining your personal information are provided in Info Source, a copy of which is available in major public and academic libraries or online at <http://www.infosource.gc.ca>.

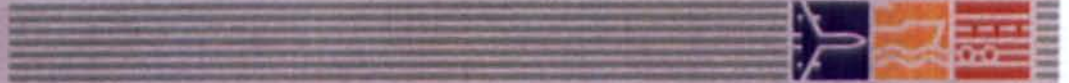
### COMPLETE PART A OR PART B

<b>PART A – CITIZEN</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input checked="" type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site, but acknowledge that my name, address, telephone number and email address will first be removed.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name: [REDACTED]	Address: [REDACTED]
Telephone: [REDACTED]	Email: [REDACTED]
<b>PART B – ORGANIZATION</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site along with all information that could be used to identify me as a representative and identify the organization. I declare that I have the authority to provide such consent on behalf of the organization.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name of organization:	Address of organization:
Name of representative:	Email of representative:
Telephone number of representative:	





Transport  
Canada Transports  
Canada



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

### PART C – Comments on the open houses (organization, information shared, etc.)

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

Comments:

Very well organized. Receptive to questions.  
Good transparency.

### PART D – Comments on Part II of the Environmental Assessment Report

Still concerned with levels of noise and air pollution during the construction phase as the accesses to the sites are still not determined. Trucks, equipment, etc... to such a major site will have to be taken into considerations, as well as where the accesses will be positioned.

New Bridge for the St. Lawrence  
Transport Canada  
800 René-Lévesque Boulevard West  
Office 638, 6th Floor  
Montréal, Québec  
H3B 1X9

Email: [NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca](mailto:NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca)  
Website: [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  
 La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
 Avril 2013

*JA Bossard*

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REMPILIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

**PARTIE A – CITOYEN(NE)**

**COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :**

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom :	[REDACTED]	Adresse :	[REDACTED]
Téléphone(s) :	[REDACTED]	Courriel :	[REDACTED]

**PARTIE B – ORGANISATION**

**COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :**

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :	

Nouveau pont pour le Saint-Laurent  
 Transports Canada  
 800, boulevard René-Lévesque Ouest  
 Bureau 636, 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





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

### PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 :

*Les spécialistes m'ont bien répondu.*

### PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

- *J'espère que le mur anti-bruit dans les zones sensibles soit construit avant le début des travaux de construction et que ces murs soient permanents et conçus pour diminuer les graffitis.*
- *J'espère que l'on n'utilise pas du béton comme surface de roulement, car ce matériau est plus bruyant par rapport à l'asphalte.*



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

15 Brossard

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé Activités de sensibilisation (TCPOU 938). En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

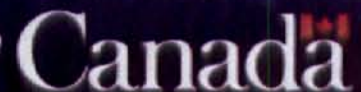
### REEMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

<b>PARTIE A – CITOYEN(NE)</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input checked="" type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom :	Adresse :
Téléphone :	Courriel :

<b>PARTIE B – ORGANISATION</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :	

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





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

### PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 : 6/10

Commentaires :

*(A handwritten diagonal line is drawn across the comment box.)*

### PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

À la re porte ouverte, j'avais suggéré de faire un mur anti-bruit "PERMANENT" jusqu'à la route 139, et la rue Piquancho (ULTRAHAUT). Aujourd'hui, j'ai appris que la décision n'est toujours pas prise.

- Je vous réitère d'en construire un PERMANENT AVEC 3 AVANTAGES IMPORTANTS :
- 1- Éviter d'avoir à faire des murs temporaires à déplacer, démolir, etc.
  - 2- les contracteurs AURONT moins de restrictions pour les travaux.
  - 3- Meilleure acceptabilité des citoyens des secteurs imités "P" & "V".

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

15 Brossard

## Portes ouvertes sur La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale Avril 2013

### Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

<b>PARTIE A – CITOYEN(NE)</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input checked="" type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom :	Adresse :
Téléphone(s) :	Courriel :

<b>PARTIE B – ORGANISATION</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :	

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





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

## PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 la présence d'élus municipaux, provinciaux et fédéraux.

## PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

Je trouve que l'évaluation de la zone sensible secteur V à Brossard ne tient pas compte de l'impact du vent sur la pollution par le bruit et la poussière générée par les ~~travaux~~ travaux. De plus, les recommandations du mur anti-bruit devraient inclure le secteur de la rue VAN DYCK adossé à la 132. La garde-rie n'est pas considérée et le va et vient des camions durant la construction augmentera le niveau de bruit. Je propose l'érection d'un mur permanent et non temporaire pour diminuer les coûts et améliorer la valeur des propriétés du quartier. Merci.



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

*1. Zrossand*

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé Activités de sensibilisation (TCPOU 938). En vertu des dispositions de la Loi sur la protection des renseignements personnels, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REEMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

**PARTIE A – CITOYEN(NE)**

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

[Redacted Name]

Nom :	Adresse :
Téléphone(s) :	Courriel :

**PARTIE B – ORGANISATION**

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

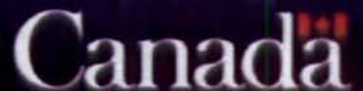
Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :	

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) 263-8234





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

### PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 : 10

Commentaires :

BENCOOT D'INFORMATION

### PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

Je n'aime pas constater que ce pont, que j'ai vu construire à l'âge de 10 ans, à Verdun, soit déjà déshéant, pourri.

Je m'attendais à ce qu'il ait un âge vénérable et que je sois mort depuis long temps avant de commencer à le retoucher. J'ai maintenant 65 ans et j'en ai encore pour des années. Le pont doit être reconstruit soit, mais peut-on y mettre les matériaux qui pourront durer, durer, durer. Prenez exemple sur les Romains, leurs ponts tenent encore après 2000 ans.

N'avons nous pas évolué depuis cette ère. Arrêtons de parler ou à fait et parlons durée.



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

15 Brossard

## Portes ouvertes sur La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale Avril 2013

### Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé Activités de sensibilisation (TCPOU 938). En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

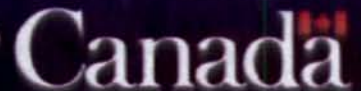
### REEMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

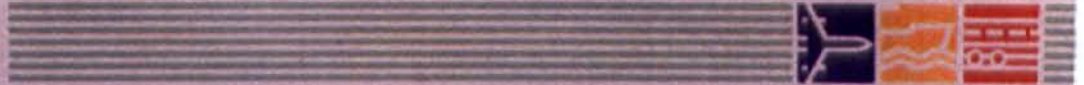
<b>PARTIE A – CITOYEN(NE)</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input checked="" type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom :	Adresse :
Téléphone(s) :	Courriel :

<b>PARTIE B – ORGANISATION</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :	

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





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

### **PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes** (organisation, information partagée, etc.)

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 : /10

Commentaires :

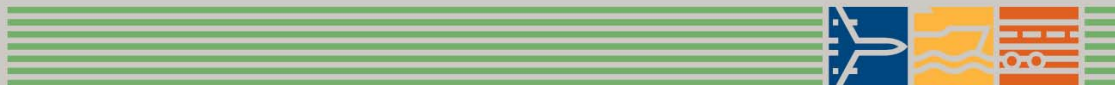
*Très intéressant. Bonne présentation  
Merci*

### **PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale**

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 La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale Avril 2013

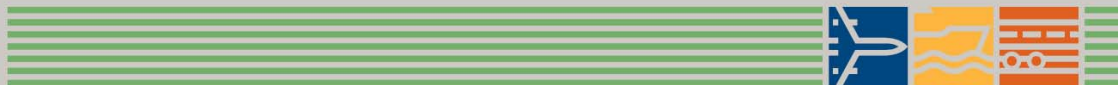
### Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé Activités de sensibilisation (TCPOU 938). En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REEMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

<b>PARTIE A – CITOYEN(NE)</b>	
<b>COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :</b>	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom :	Adresse :
Téléphone(s) :	Courriel :

<b>PARTIE B – ORGANISATION</b>	
<b>COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :</b>	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :	



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

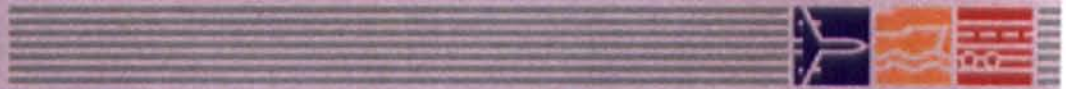
### **PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)**

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 : 9 /10

Commentaires :

Manque seulement (peut-être) un représentant politique? Bonne idée d'impliqué le public et être ouvert aux idées des gens ordinaires

### **PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale**



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

175

## Open Houses on Part II of the Environmental Assessment Report April 2013

### Comment Form

The personal information provided on this form is being collected under the authority of subsection 18(3) of the *Canadian Environmental Assessment Act*, S.C. 1992, c. 37. The information is required to obtain input from the public regarding Part II of the Environmental Assessment Report and contact the members of the public who have provided comments if necessary. **Subject to the terms of Parts A and B below, comments made may be posted on the Canadian Environmental Assessment Registry Internet site.** The information may also be shared with other federal institutions for purposes of this public consultation process. The information collected is described in Personal Information Bank TC PSU 938, Outreach Activities. Under the provisions of the *Privacy Act*, R.S.C. 1985, c. P-21, individuals have the right of access to, correction and protection of their personal information. Instructions for obtaining your personal information are provided in Info Source, a copy of which is available in major public and academic libraries or online at <http://www.infosource.gc.ca>.

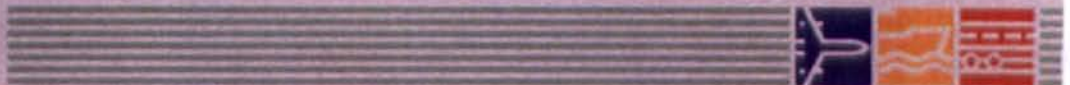
### COMPLETE PART A OR PART B

<b>PART A – CITIZEN</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site, but acknowledge that my name, address, telephone number and email address will first be removed.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name: [REDACTED]	Address:
Telephone: [REDACTED]	Email address: [REDACTED]
<b>PART B – ORGANIZATION</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input checked="" type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site along with all information that could be used to identify me as a representative and identify the organization. I declare that I have the authority to provide such consent on behalf of the organization.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name of organization:	Address of organization:
Name of representative:	Email of representative:
Telephone number of representative:	



Transport  
Canada

Transports  
Canada



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

### **PART C – Comments on the open houses** (organization, information shared, etc.)

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:

- Sachait présence traversier entre Ile-Des-Sables et Verdun.
- Information semble à l'effet que la traversée ne soit pas en opération. Dommage, car ~~ce~~ c'est un lien avec les pistes cyclables de Montréal.

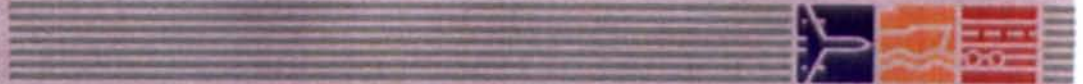
### **PART D – Comments on Part II of the Environmental Assessment Report**

*(This section contains faint, illegible handwritten notes.)*

New Bridge for the St. Lawrence  
 Transport Canada  
 800 René-Lévesque Boulevard West  
 Office 638, 6th Floor  
 Montréal, Quebec  
 H3B 1X9

Email: [NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca](mailto:NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca)  
 Website: [www.tc.gc.ca/nbfs/](http://www.tc.gc.ca/nbfs/)  
 Fax: (514) 263-8234





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

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

105

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans *Info Source*, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REEMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

#### **PARTIE A – CITOYEN(NE)**

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom :

Adresse :

Téléphone(s) :

Courriel :

#### **PARTIE B – ORGANISATION**

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :

Adresse de l'organisation :

Nom du/de la représentant(e) :

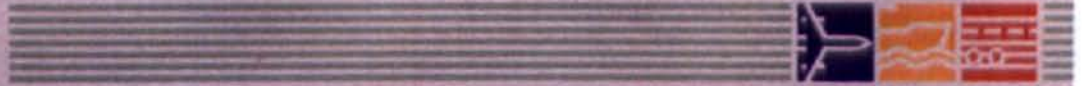
Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

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

## **PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes** (organisation, information partagée, etc.)

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 :

- 1) que Transport Canada nous construise le plus beau pont au Canada - quand une œuvre est belle elle est conséquemment de qualité
- 2) profiter de l'occasion pour construire un nouveau pont entre l'île des Soeurs et Verdun dans la prolongation de la rue de l'Église donnant ainsi accès au métro aux gens de l'île des Soeurs

## **PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale**

- 3) excellente initiative de Transport Canada

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



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

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

105

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans *Info Source*, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

#### PARTIE A – CITOYEN(NE)

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom :

Adresse :

Téléphone(s) :

Courriel :

#### PARTIE B – ORGANISATION

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :

Adresse de l'organisation :

Nom du/de la représentant(e) :

Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

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) 263-9234



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

## PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 : 2/10

Commentaires :

*Je suis très peiné de ce genre de portes ouvertes  
Je m'attendais à une présentation bien structurée et  
si nous avions posé nos questions.*

## PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

*C'est très désolé de constater  
que rien n'a été prévu pour  
rejoindre la terre ferme à la  
Pointe Sud de l'île. par un  
pont Bailey.*

*On planifie des pistes cyclables  
mais on ne pense pas à la sécurité  
première des habitants de l'île.*



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

## Portes ouvertes sur l'évaluation environnementale Avril 2013

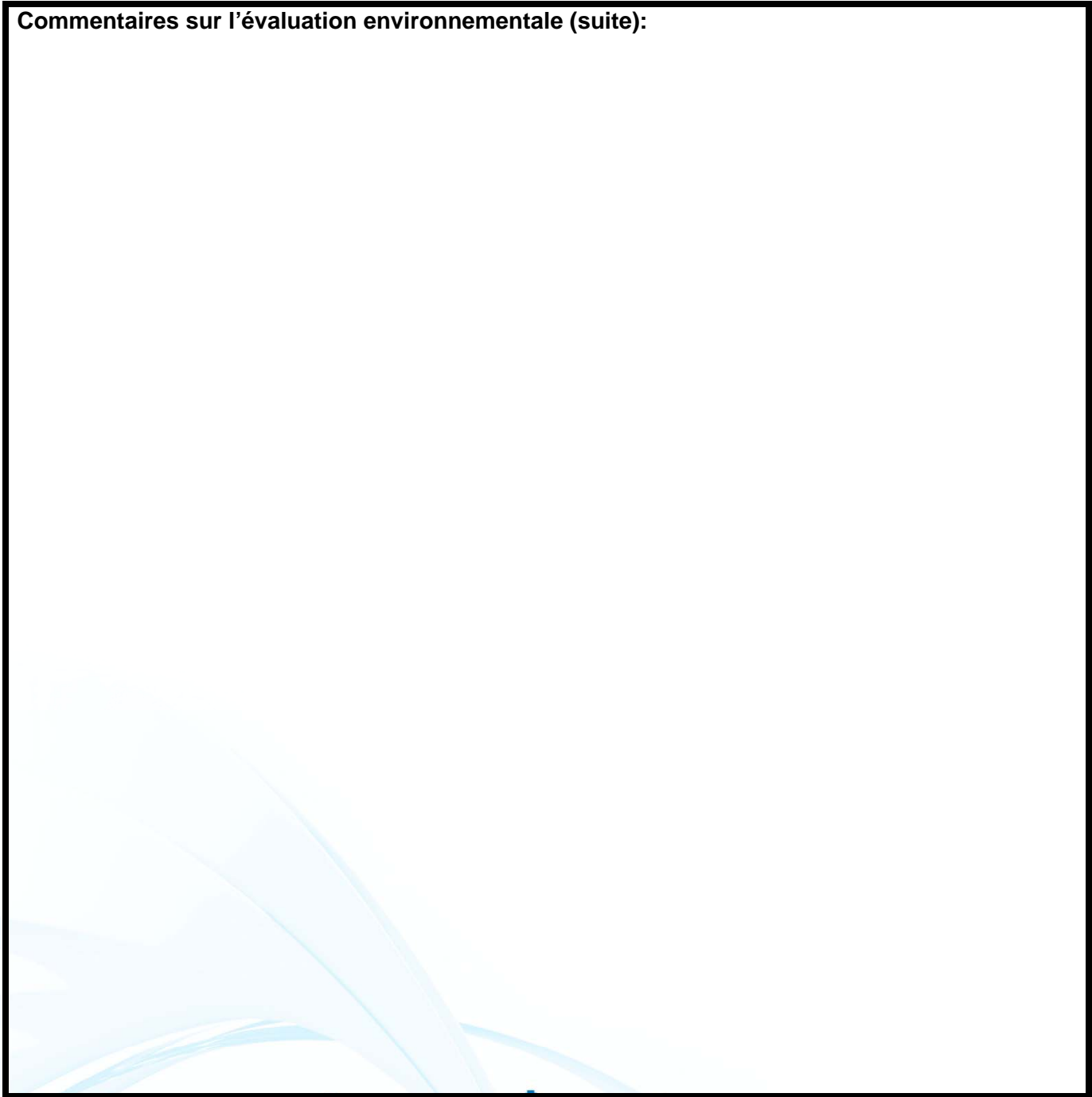
<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	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 : 10/10	
Commentaires :	
Très bonnes explications données par des personnes très connaisseuses sur tout le projet des Ponts Champlain et Ile des Soeurs	
<b>Commentaires sur l'évaluation environnementale :</b>	
Plus d'espace au verso	





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

### Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):





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

## Portes ouvertes sur l'évaluation environnementale Avril 2013

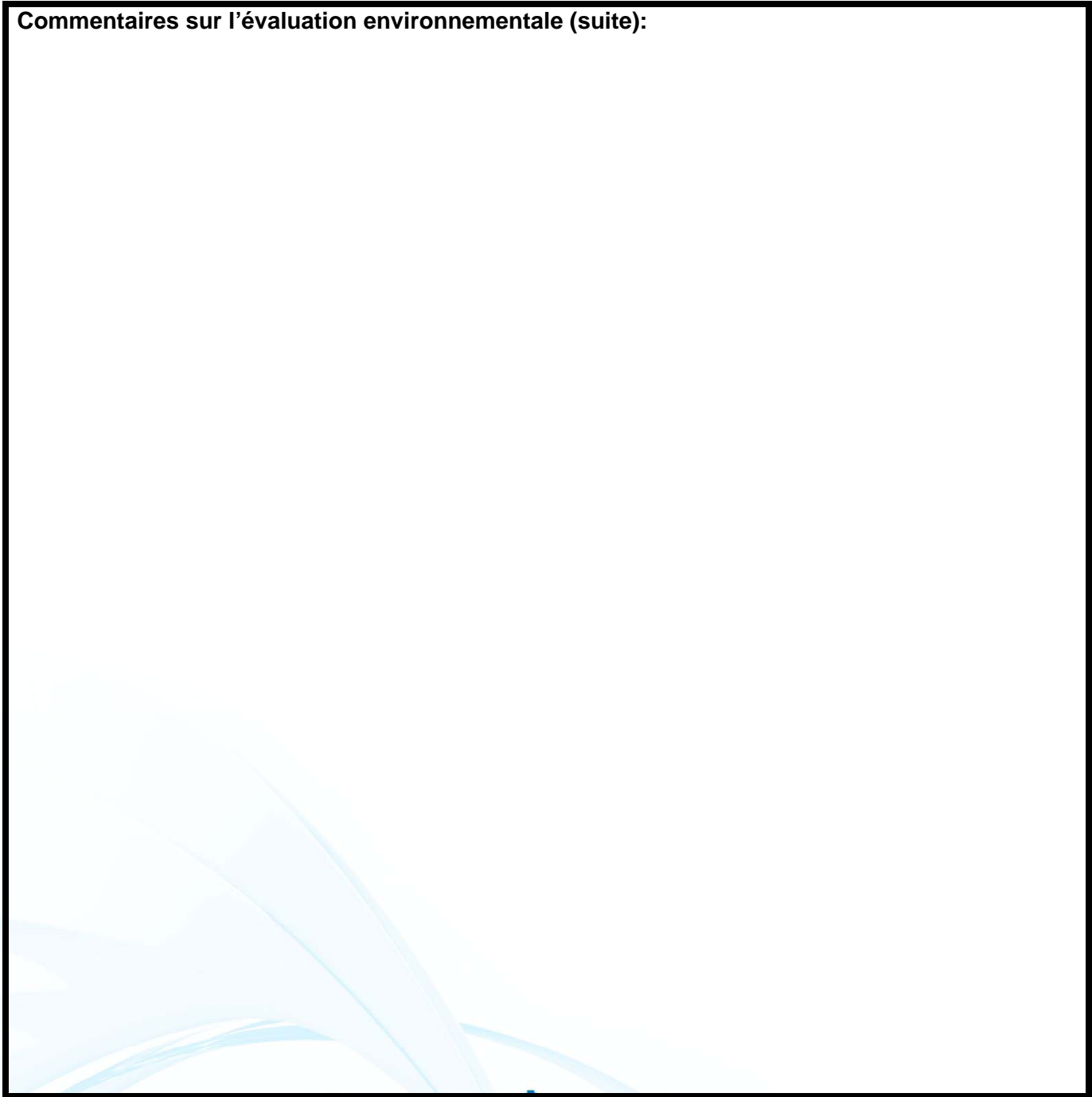
<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	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 :	
Qu'avez-vous prévu pour les scooters? Rien! Pourquoi??? Personne ne peut répondre	
<b>Commentaires sur l'évaluation environnementale :</b>	
Plus d'espace au verso	





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

### Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):





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

## Portes ouvertes sur l'évaluation environnementale Avril 2013

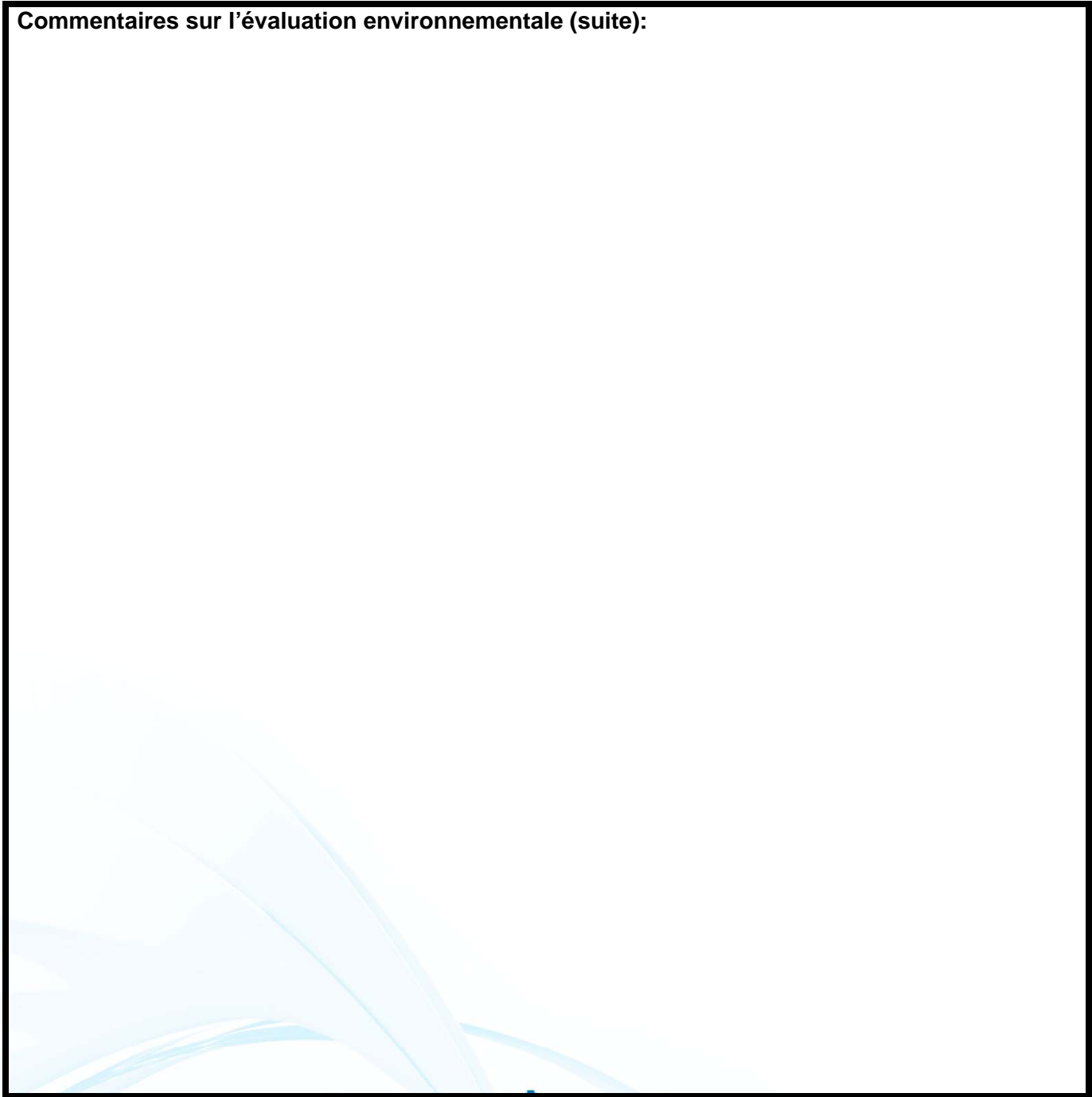
<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	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 – explications claires	
Je crois que le nouveau pont de contournement pourrais logiquement devenir la voie pour le train léger sur rail en direction de Bonaventure. Merci.	
<b>Commentaires sur l'évaluation environnementale :</b>	
Plus d'espace au verso	





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

### Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):





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

## Portes ouvertes sur l'évaluation environnementale Avril 2013

<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 : 10/10	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur l'évaluation environnementale :</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. J'aimerais savoir si les habitants de l'île des Sœurs seront exemptés des frais de payages du pont Champlain.</li> <li>2. Etes vous certains que la circulation (et surtout les véhicules de sécurités) sera adéquate pendant la période de construction.</li> </ol>	

Plus d'espace au verso



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

## Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):





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

## Portes ouvertes sur l'évaluation environnementale Avril 2013

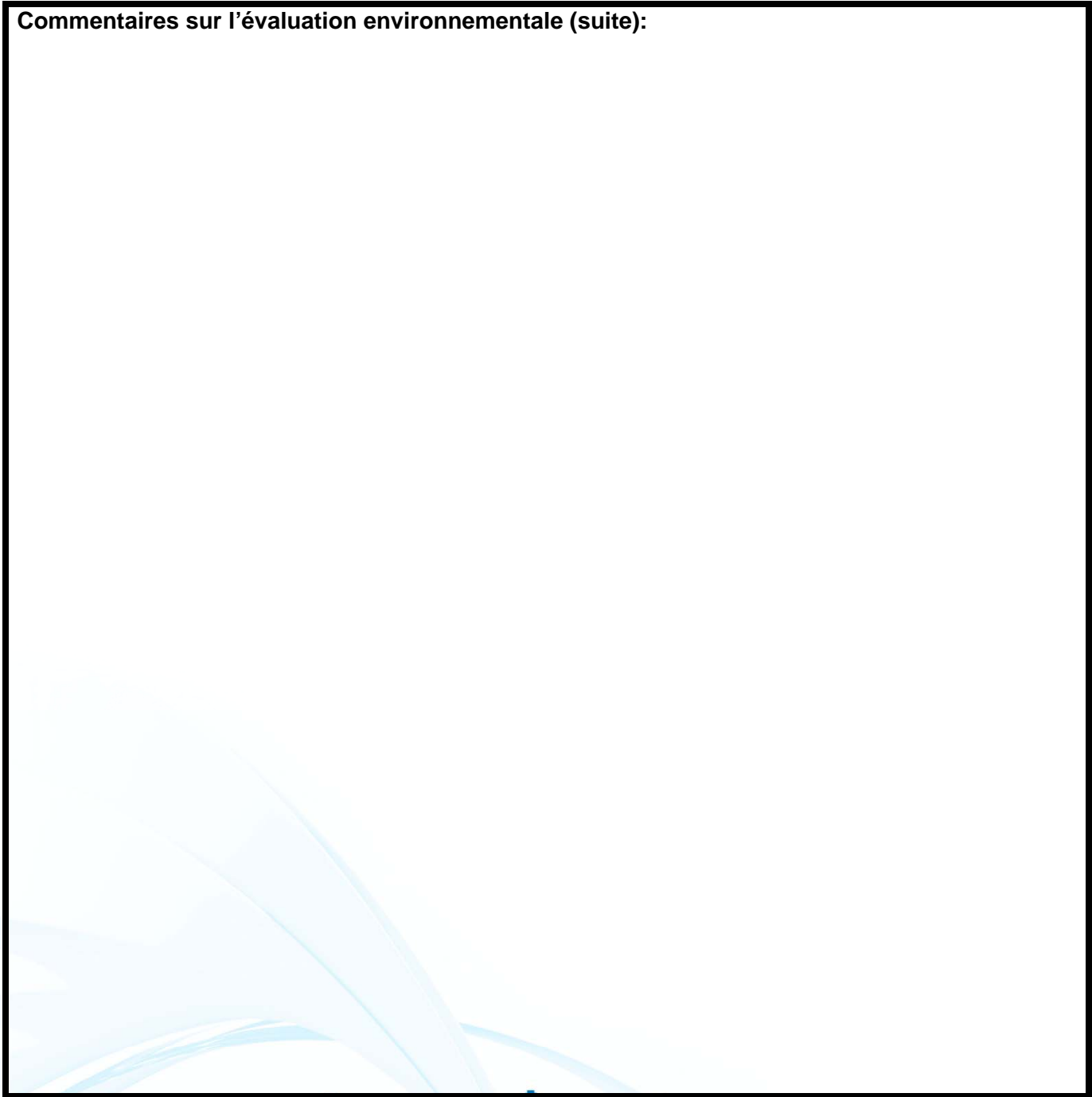
<b>Identification</b>	
Cochez une des cases suivantes :	
Je suis venu aux portes ouvertes à titre de citoyen(e) <input type="checkbox"/> ou Je suis venu aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation <input type="checkbox"/>	
Nom :	Organisation (s'il y a lieu) :
Adresse :	
Téléphone(s) :	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 : 8/10	
Commentaires :	
ok	
<b>Commentaires sur l'évaluation environnementale :</b>	
Prévoir un lien d'urgence pour pompier ambulance sur le nouveau pont de Ile des Sœurs entre Verdun et l'île des Sœurs.	
Une voie facile d'accès pour ambulance qui n'est pas dans le trafic.	
Plus d'espace au verso	





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

### Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):





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

## Portes ouvertes sur l'évaluation environnementale Avril 2013

<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 : 8/10	
Commentaires :	
<b>Commentaires sur l'évaluation environnementale :</b>	
Bonjour.	
Ma préoccupation concerne le bruit généré par les pieux battus « sleve » enfoncé dans le roc. Je vous suggère d'installer une boîte sonore anti-bruit entourant l'appareil verticale qui va être sur une barge. Il pourrait y avoir un rideau acoustique installé en amont du pont Champlain, qui partirait à hauteur d'eau jusqu'au tablier. À ma connaissance l'étape la plus bruyante des travaux concerne les pieux enfoncés. Mes recommandations s'adressent pour les batisses en amont du pont Champlain, mais pourraient s'adapter au autre endroit.	
Plus d'espace au verso	



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

### Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):

Honnêtement, je suis venu aux portes ouvertes que vous avez organisé, mais je ne crois pas que mes recommandations pourrais être prise sérieusement. Je vais mettre mon condo en vente à la [information personnelle] en 2015 et me reloger au [information personnelle] ou au [information personnelle] qui sont à [information personnelle] km du Pont Champlain, soit à l'ouest. Je trouve les kiosques d'information bien informés et préparés, mais étant donné qu'on ne connaît pas quel genre de pont, donc combien de caissons et si on utilisera la méthode des pieux enfoncés, je sors d'ici perplexe.

Il doit y avoir quelque milliers de personnes qui vivent à des endroits névralgiques, dont le bord de l'eau ou le son cour. Ces personnes seront éprouvées pour une dizaine d'années, donc plus vous prendrez au sérieux le respect du niveau sonore et plus la qualité de vie et la santé des personnes concernées seront protégées.

Bien à vous

[information personnelle]



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

Portes ouvertes sur  
l'évaluation environnementale  
Avril 2013

<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 : 5/10	
Commentaires :	
Trop d'intervenants non coordonnés entre eux	
<b>Commentaires sur l'évaluation environnementale :</b>	
Je souhaite une prise en compte de la réduction du bruit généré sur le pont dès l'arrivée sur l'île des soeurs jusqu'au pont de l'île des soeurs (bruit des joints de dilatation entre autres). Une barrière anti bruit en matière transparente pourrait être intégrée [ <i>texte illisible</i> ].	
Plus d'espace au verso	





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

Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):

Empty box for comments on the environmental assessment.



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

Portes ouvertes sur  
l'évaluation environnementale  
Avril 2013

## 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 :

Il manque un peu de détail par rapport aux plans d'ingénieurs. On n'a pas pu répondre à toutes mes questions

## Commentaires sur l'évaluation environnementale :

J'aimerais que l'autoroute soit autant que possible éloignée de la rue May. Si un devait être construit, je préconiserait un mur minimaliste, peut-être végétalisé. J'aimerais être consulté avant que ce soit construit pour m'assurer que le design est adéquat et surtout pour connaître la hauteur de celui-ci.

Idéalement l'autoroute devrait être construite en tranchée ou même enterrée même si j'admets que c'est extrêmement compliqué d'en faire ainsi. Il y avait un canal à cet endroit, lorsque la maison a été construite, en [information personnelle]. J'aimerais conserver la vue que j'ai au dessus de l'autoroute. Je sais qu'une technologie de béton transparent existe : un mur construit de sorte serait très intéressant. Je ne veux juste pas un mur de verre comme celui qui a été construit à Westmount. Si vous avez besoin de rendus 3D, je suis artiste d'environnement chez [information personnelle] soit dit en passant.

Merci.

Plus d'espace au verso



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

### Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):





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

Portes ouvertes sur  
l'évaluation environnementale  
Avril 2013

## 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 : 10/10

Commentaires :

Excellent

Bonnes explications claires [texte illisible] les vidéos

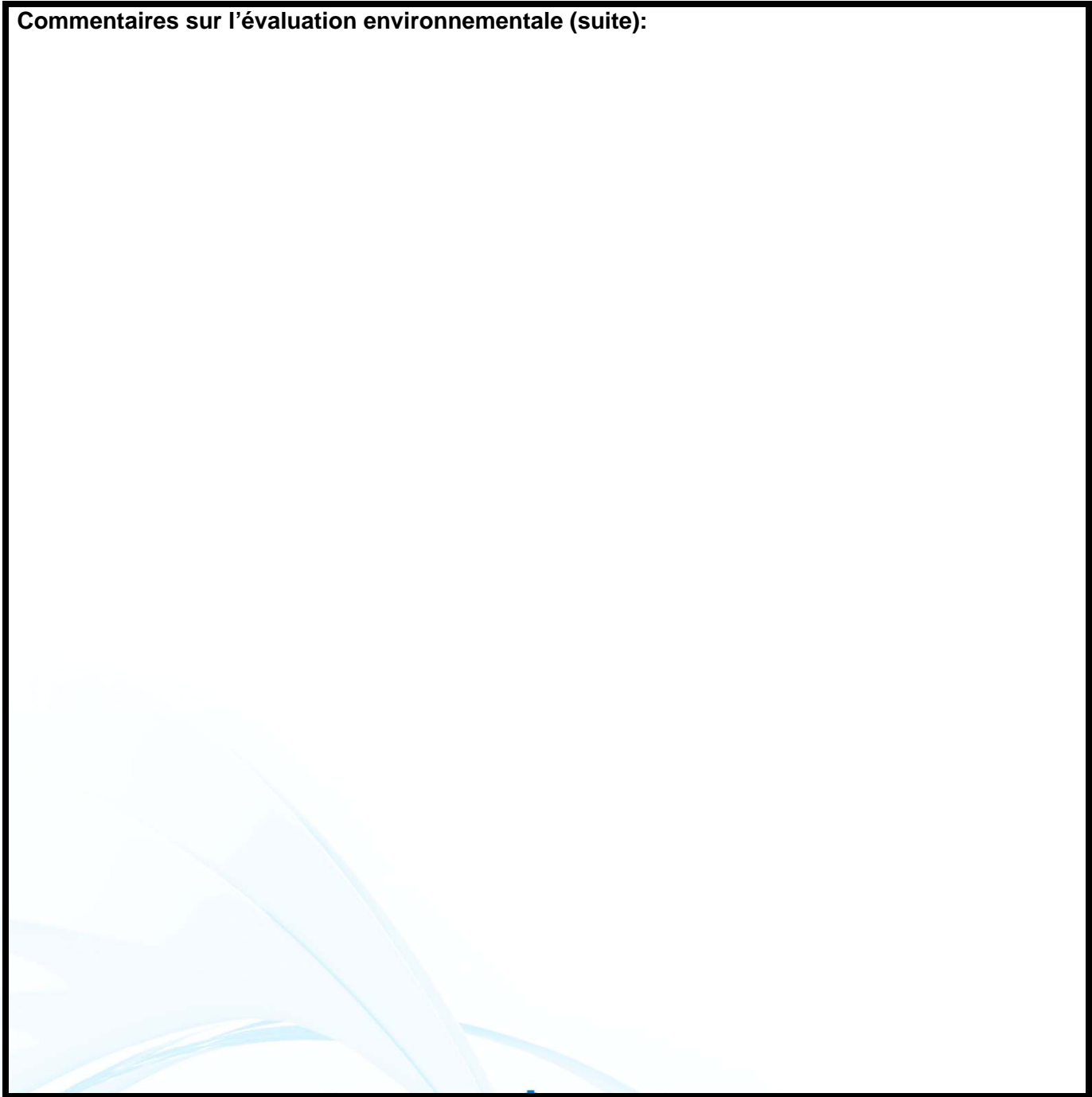
## Commentaires sur l'évaluation environnementale :

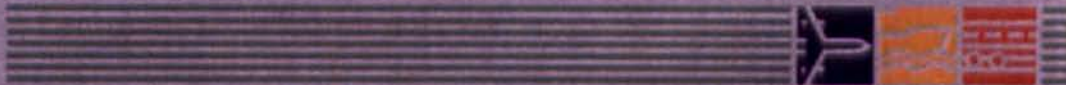
Plus d'espace au verso



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

### Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):





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

S.O 22

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

#### PARTIE A – CITOYEN(NE)

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom :

Adresse :

Téléphone(s) :

Courriel :

#### PARTIE B – ORGANISATION

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :

Adresse de l'organisation :

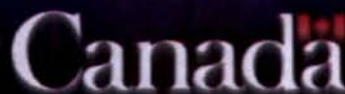
Nom du/de la représentant(e) :

Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

Téléphone(s) du/de la représentant(e) de l'organisation :

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





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

50 21

## PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 : 9/10

Commentaires :

Manque la ville car certaines zones se recoupaient

## PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

- Suis concernée par la zone de l'autoroute 15, côté sud entre les boulevards Lasalle et Wellington (très près de Lasalle)
- les sujets importants à prendre en compte :
  - le bruit → protection paysagère de préférence
  - la pollution générale, pas seulement au moment de la construction
  - la possibilité (enfin !) d'une piste cyclable évitant le Bd. Lasalle fort dangereux en créant le tunnel (actuellement fermé) sur cette partie d'autoroute (photo suivra par courriel)
  - signalisation réduisant la vitesse sur ce tronçon
  - le paysage piste cyclable + piétons doit être différent



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

S-0 22

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans *Info Source*, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REmplir LA PARTIE A OU LA PARTIE B

**PARTIE A – CITOYEN(NE)**  
**COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :**

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom :	Adresse :
Téléphone(s) :	Courriel :

**PARTIE B – ORGANISATION**  
**COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :**

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.

Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) de l'organisation :	

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





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

### **PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)**

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 : Une description du fonctionnement des Ponts ouverts aurait pu être donnée sur le site de T.C.

### **PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale**

Mémoire écrit sans soumission.



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

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REEMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

#### PARTIE A – CITOYEN(NE)

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom :	[REDACTED]	Adresse :	[REDACTED]
Téléphone(s) :	[REDACTED]	Courriel :	[REDACTED]

#### PARTIE B – ORGANISATION

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :	

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  
Site Web : [www.tc.gc.ca/nppsl](http://www.tc.gc.ca/nppsl)  
Fax : (514) 283-8234





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

## PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 : *Excellente organisation. Personnel très courtois et bien informé.  
Merci!*

## PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

*Les murs anti-bruit sont super importants pour nous protéger du bruit déjà important qui régre à cause de la voie ferrée et de l'autoroute. Centre, angle Thomas Kiefer. Nous sommes très inquiets du bruit des travaux de construction et du détournement de la circulation. Surtout, il y avait moins de camions qui passent près de notre immeuble - nous aimerions beaucoup être informés de la mise au plac du comité de surveillance pour pouvoir se tenir au courant et faire des commentaires.*



Transport Canada  
Transports Canada



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

Open Houses on  
Part II of the Environmental Assessment Report  
April 2013

## Comment Form

The personal information provided on this form is being collected under the authority of subsection 18(3) of the *Canadian Environmental Assessment Act*, S.C. 1992, c. 37. The information is required to obtain input from the public regarding Part II of the Environmental Assessment Report and contact the members of the public who have provided comments if necessary. **Subject to the terms of Parts A and B below, comments made may be posted on the Canadian Environmental Assessment Registry Internet site.** The information may also be shared with other federal institutions for purposes of this public consultation process. The information collected is described in Personal Information Bank TC PSU 938, Outreach Activities. Under the provisions of the *Privacy Act*, R.S.C. 1985, c. P-21, individuals have the right of access to, correction and protection of their personal information. Instructions for obtaining your personal information are provided in Info Source, a copy of which is available in major public and academic libraries or online at <http://www.infosource.gc.ca>.

### COMPLETE PART A OR PART B

<b>PART A – CITIZEN</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input checked="" type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site, but acknowledge that my name, address, telephone number and email address will first be removed.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name:	Address:
Telephone:	Email address:
<b>PART B – ORGANIZATION</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site along with all information that could be used to identify me as a representative and identify the organization. I declare that I have the authority to provide such consent on behalf of the organization.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name of organization:	Address of organization:
Name of representative:	Email of representative:
Telephone number of representative:	



New Bridge for the St. Lawrence  
Transport Canada  
800 Rene-Lévesque Boulevard West  
Office 638, 6th Floor  
Montreal, Quebec  
H3R 1X9

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





Transport  
Canada

Transports  
Canada



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

### PART C – Comments on the open houses (organization, information shared, etc.)

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

Comments: excellent knowledge of project, issues, friendly + complete responses. Mostly able to communicate well in English but mostly prefer French.

### PART D – Comments on Part II of the Environmental Assessment Report

- ① Community input - important to provide opportunities for citizens to have input + receive information throughout the process. If I want input, who do I contact? Pointe St Charles arrondissement? or who?
- ② Hours of work (traffic, noise, air etc.) should be clearly restricted - not 24h!
- ③ What happens to traffic flow during construction? Will there be more on Atwater? St Patrick? Centre? etc.
- ④ Very important to have anti-noise barriers in area near Park Argenson? During construction not just after.
- ⑤ Interested in being part of monitoring committee or other cities.
- ⑥ Bike routes during + long term connecting paths at Canalachine to riverfront.

New Bridge for the St. Lawrence  
 Transport Canada  
 800 René-Lévesque Boulevard West  
 Office 638, 6th Floor  
 Montreal, Quebec  
 H3B 1X9

Email: NPPSL-ENV-NBFSL@tc.gc.ca  
 Website: www.tc.gc.ca/nbfsl  
 Fax: (514) 283-8234



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

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

S.O 21

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REEMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

#### **PARTIE A – CITOYEN(NE)**

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom :

[Redacted]

Adresse :

[Redacted]

Téléphone(s) :

[Redacted]

Courriel :

[Redacted]

#### **PARTIE B – ORGANISATION**

COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :

- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.
- Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.

Nom de l'organisation :

Adresse de l'organisation :

Nom du/de la représentant(e) :

Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :

Nouveau pont pour le Saint-Laurent  
Transports Canada  
800, boulevard René-Lévesque Ouest  
Bureau 638, 6e étage  
Montréal (Québec)  
H3B 1X3

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





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

## PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 :

*Très bonne transparence.  
Merci.*

## PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

Grandes inquiétudes quant au niveau de bruit qui sera généré à la sortie du pont Champlain (le long de la rue Butler):

a) Le mur du son va-t-il faire en sorte d'empêcher les bruits au pourcentage du chemin de fer, s'il est construit entre l'autoroute et la voie ferrée ?

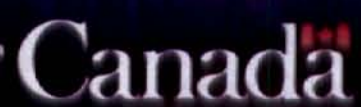
b) Les camionneurs seront-ils invités à NE PAS UTILISER le frein Jacob sur la 15, dans la pente des coudes, le long de Butler (c'est ASSOURDISSEMENT !).

*Merci!*



Nouveau pont pour le Saint-Laurent  
Transports Canada  
800, boulevard René-Lévesque Ouest  
Bureau 638, 9e étage  
Montréal (Québec)  
H3B 1X9

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





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

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

S021

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans Info Source, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REEMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

<b>PARTIE A – CITOYEN(NE)</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input checked="" type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom :	Adresse :
Téléphone(s) :	Courriel :

<b>PARTIE B – ORGANISATION</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) de l'organisation :	

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





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

### PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)

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 : 10/10

Commentaires :

Peut-être seulement faire déboucher la piste cyclable ~~abandonnée~~ abandonnée qui longe l'autoroute en la faisant passer par l'ouverture de l'ancienne voie ferrée qui aboutissait dans la rue de la rue Lasalle et dans l'ancienne usine de Defense Industries Limited.

### PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale

Commentaire pour la rue May à Verdun: il s'agit de la rue avec maisons la plus près des travaux à venir. Les maisons sur cette rue datent des années 1899-1900 je crois. Sans être extraordinaires, elles ont une valeur architecturale importante. Elles ne sont pas très connues car elles sont dans un secteur cul-de-sac, mais elles apparaissent dans un ou des guides portant sur la ville de Verdun, ou tant que maisons anciennes à voir quand on s'intéresse à Verdun.

Donc, important dans les travaux de s'assurer de préserver ces maisons (donc pas d'empiètement sur la rue May, s'il y a ~~une expansion~~ un élargissement à faire, il faudrait que ça se fasse de l'autre côté, et attention aux vibrations afin qu'elles ne craquent pas de partant et qu'elles s'effondrent par la suite.)

Pour ce qui est des mesures d'atténuation de bruit vis-à-vis cette rue, je crois que leurs occupants sont habitués et préfèrent voir l'autoroute ~~plus~~ et le centre-ville, plutôt qu'un gros mur anti-bruit, donc privilégier quelque chose de discret et à la limite, transparent.

Enfin, pour ce qui est de faire un ou des liens supplémentaires entre Verdun et Pointe-St-Charles, ce ne serait pas tellement nécessaire. Les maisons du secteur De la Poudrière sont à l'aise dans leur cul-de-sac, et en ce qui concerne la rue Ruhlbrooke, ça ne serait pas utile, car il ya la rue Wellington à l'coin de rue.



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

S-0 21

## Open Houses on Part II of the Environmental Assessment Report April 2013

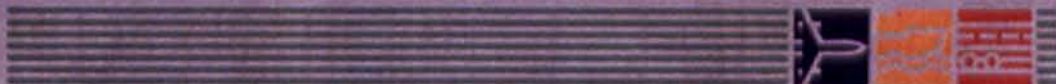
### Comment Form

The personal information provided on this form is being collected under the authority of subsection 18(3) of the *Canadian Environmental Assessment Act*, S.C. 1992, c. 37. The information is required to obtain input from the public regarding Part II of the Environmental Assessment Report and contact the members of the public who have provided comments if necessary. **Subject to the terms of Parts A and B below, comments made may be posted on the Canadian Environmental Assessment Registry Internet site.** The information may also be shared with other federal institutions for purposes of this public consultation process. The information collected is described in Personal Information Bank TC PSU 938, Outreach Activities. Under the provisions of the *Privacy Act*, R.S.C. 1985, c. P-21, individuals have the right of access to, correction and protection of their personal information. Instructions for obtaining your personal information are provided in Info Source, a copy of which is available in major public and academic libraries or online at <http://www.infosource.gc.ca>.

### COMPLETE PART A OR PART B

<b>PART A – CITIZEN</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input checked="" type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site, but acknowledge that my name, address, telephone number and email address will first be removed.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name:	Address:
Tele:	Email address:
<b>PART B – ORGANIZATION</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site along with all information that could be used to identify me as a representative and identify the organization. I declare that I have the authority to provide such consent on behalf of the organization.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name of organization:	Address of organization:
Name of representative:	Email of representative:
Telephone number of representative:	





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

### PART C – Comments on the open houses (organization, information shared, etc.)

On a scale of 1 to 10 (10 being the highest score), how would you describe your level of satisfaction with the open houses: 9/10

Comments:

I would also liked to have an assembly. We learn by sharing. Sharing concerns is beneficial. This is informative. An assembly is empowering - unless of course (like Harper) you don't really want input and will ignore it anyway.

### PART D – Comments on Part II of the Environmental Assessment Report

- ① Please to know: a) there will not be an addition of lanes to accommodate private or commercial vehicles. b) there will be 3 lanes for buses
- ② I do not want a shared space for Cyclists + walkers. The space must be physically separated (posts - something. Even if it is wide each must be physically delimited.
- ③ Shocked to see there is NOTHING to reduce the impact of the traffic via air pollution on citizens. The fact that nothing was put in place in the initial Champlain Project 1962 does not make it acceptable to have no measures to reduce the impact of air pollution. 40 years ago the Canadian Cancer Society had a study proving the impact on the average Montrealer - of air pollution - contributed by cars in large part = smoking 1 pack of cigarettes by day. ~~There~~ there must be trees planted in all the green spaces.
- ④ The by pass bridge once the new bridge is in place - must be dedicated to walkers and cyclists (clear air) - a park, don't to PSC (Pointe St Charles) gives access to the St. Laurent.



Transport Canada Transports Canada



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

S-0 21

Open Houses on  
Part II of the Environmental Assessment Report  
April 2013

## Comment Form

The personal information provided on this form is being collected under the authority of subsection 18(3) of the *Canadian Environmental Assessment Act*, S.C. 1992, c. 37. The information is required to obtain input from the public regarding Part II of the Environmental Assessment Report and contact the members of the public who have provided comments if necessary. **Subject to the terms of Parts A and B below, comments made may be posted on the Canadian Environmental Assessment Registry internet site.** The information may also be shared with other federal institutions for purposes of this public consultation process. The information collected is described in Personal Information Bank TC PSU 938, Outreach Activities. Under the provisions of the *Privacy Act*, R.S.C. 1985, c. P-21, individuals have the right of access to, correction and protection of their personal information. Instructions for obtaining your personal information are provided in Info Source, a copy of which is available in major public and academic libraries or online at <http://www.infosource.gc.ca>.

### COMPLETE PART A OR PART B

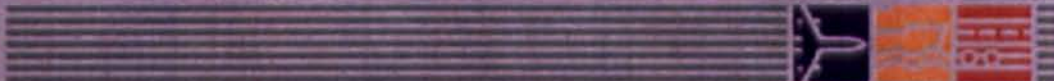
<b>PART A – CITIZEN</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site, but acknowledge that my name, address, telephone number and email address will first be removed.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a citizen. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name:	Address:
Telephone:	Email address:
<b>PART B – ORGANIZATION</b>	
PLEASE SELECT ONE OF THE FOLLOWING CHECKBOXES:	
<input checked="" type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I consent to this form with my comments as provided being posted on the Internet site along with all information that could be used to identify me as a representative and identify the organization. I declare that I have the authority to provide such consent on behalf of the organization.	
<input type="checkbox"/> I came to the open houses as a representative of an organization. I do not consent to this form with my comments being posted on the Internet site.	
Name of organization:	Address of organization:
Name of representative:	Email of representative:
Telephone number of representative:	



New Bridge for the St. Lawrence  
Transport Canada  
800 Rene-Lévesque Boulevard West  
Office 638, 6th Floor  
Montreal, Quebec  
H3B 1X9

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





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

## PART C – Comments on the open houses (organization, information shared, etc.)

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:

## PART D – Comments on Part II of the Environmental Assessment Report

In December 2012, STOP submitted written comments regarding ambient air monitoring. We are pleased that you have acted on our recommendations (P86). The new monitoring station to be located on Nun's Island should be operated by la Direction de l'Environnement de la Ville de Montréal. Transport Canada should assume 100% of the operating costs.

Heavy-duty diesel vehicles manufactured prior to 2007 emit large quantities of fine particles (PM2.5). The construction phase of the new bridge can be expected to lead to large emissions of PM2.5 from the numerous heavy-duty diesel vehicles involved. Why not require the winning contractors to use ONLY diesel engines manufactured since 2007, or require them to retrofit pre-2007 diesel vehicles with Diesel Particulate Filters (DPF)?

21 April 2013



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

Portes ouvertes sur  
La deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale  
Avril 2013

S-0 21

## Formulaire pour commentaires

Les renseignements personnels fournis dans le présent formulaire sont recueillis en vertu du paragraphe 18(3) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, L.C. 1992, ch. 37. Ces renseignements sont requis afin d'obtenir les commentaires du public à l'égard de la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale et de communiquer, au besoin, avec les membres du public qui ont fourni des commentaires. **Sous réserve des modalités des Parties A et B ci-dessous, les commentaires fournis pourraient être publiés sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale.** Il est possible que ces renseignements soient communiqués à d'autres institutions fédérales pour les fins de cette consultation publique. Les renseignements recueillis sont décrits dans le fichier de renseignements personnels intitulé *Activités de sensibilisation (TCPOU 938)*. En vertu des dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, L.R.C. 1985, ch. P-21, les personnes ont le droit d'accéder à leurs renseignements personnels, de les corriger et de les voir protégés. Les directives pour faire une demande d'accès à des renseignements personnels sont fournies dans *Info Source*, dont un exemplaire peut être consulté dans toutes les principales bibliothèques publiques et universitaires ou en ligne à l'adresse suivante : <http://www.infosource.gc.ca>.

### REEMPLIR LA PARTIE A OU LA PARTIE B

<b>PARTIE A – CITOYEN(NE)</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input checked="" type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et j'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet mais je reconnais que mon nom, adresse, téléphone et courriel seront préalablement biffés.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de citoyen(ne) et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
[Redacted]	
Nom :	Adresse :
Téléphone(s) :	Courriel :

<b>PARTIE B – ORGANISATION</b>	
COCHEZ UNE DES CASES SUIVANTES :	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation. J'accepte que ce formulaire avec mes commentaires soit publié tel quel sur le site Internet avec toute information permettant de m'identifier à titre de représentant(e) et d'identifier l'organisation. Je confirme avoir l'autorité de fournir ce consentement au nom de l'organisation.	
<input type="checkbox"/> Je suis venu(e) aux portes ouvertes à titre de représentant(e) d'une organisation et je n'accepte pas que ce formulaire avec mes commentaires soit publié sur le site Internet.	
Nom de l'organisation :	Adresse de l'organisation :
Nom du/de la représentant(e) :	Courriel du/de la représentant(e) ou de l'organisation :
Téléphone(s) du/de la représentant(e) ou de l'organisation :	

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





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

## **PARTIE C – Commentaires sur l'événement des portes ouvertes (organisation, information partagée, etc.)**

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 :

*Très satisfaite du concept des kiosques*

## **PARTIE D – Commentaires sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale**

*Pour les études de qualité de l'air plus précisément au ~~re~~ niveau des fumées les mesures qui seront prises avant les travaux seront-elles prises avec les mêmes appareils + analyses selon les mêmes méthodes? Serait bien.*

*Pour temporaire les "aires" pourraient-elles être conservées comme parc?*

*Ecole Mg Richard: SVP réduire le bruit + les fumées le plus possible. Les enfants ont besoin de paix + tranquillité*



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

## Portes ouvertes sur l'évaluation environnementale Avril 2013

### 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 : 9/10

Commentaires :

Bravo pour cette présentation qui a le mérite de nous permettre de mieux voir les différents aspects liés à la construction puis à l'exploitation du nouveau pont Champlain et celui de l'Île des Sœurs avec les gens concernés.

### Commentaires sur l'évaluation environnementale :

J'aimerais attirer votre attention sur plusieurs points importants pour les résidents de l'Île des Sœurs :

- Assurer un accès au pont Champlain depuis l'Île des Sœurs sans avoir à retourner sur Verdun terre ferme sous la piste cyclable.
- Garantir un revêtement « roulant » type asphalte et pas pavé pour permettre le passage des vélos et des adeptes du patin en ligne sur les pistes cyclables des 2 ponts (Champlain et Île des Sœurs provisoire et définitif).
- Appliquer la même mesure d'atténuation de bruit à l'entrée de l'Île des Sœurs en venant de la rive sud qu'à la sortie zone 1 au sud.
- Vérification du niveau sonore à l'aide de modèle qui a servi aux mesures dans notre région.

Plus d'espace au verso



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

### Commentaires sur l'évaluation environnementale (suite):





Transports  
Canada

Transport  
Canada

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

**Comments provided by  
individuals (email)**

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

Comments provided by the public as part of the  
Environmental Assessment



---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** April 11, 2013 10:02 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** Nouveau Pont Champlain

Bonjour,

J'habite sur la rue May à Verdun et j'aimerais m'assurer que l'élargissement de l'autoroute 15 à cet endroit se fera vers l'autre côté, car ma maison est déjà à [REDACTED] m de l'autoroute et j'aimerais plutôt la voir s'éloigner légèrement. Il y a amplement d'espace de l'autre côté. Je suggère même la possibilité d'enterrer l'autoroute à cet endroit ou de la mettre en tranchée. Il y avait autrefois le canal d'évacuation de l'aqueduc devant la maison et je crois qu'il faudrait s'en inspirer pour réaménager l'espace... Un mur coupe-bruit est non envisageable à cet endroit. Je veux absolument conserver ma vue sur le centre ville, qui est une des raisons pour laquelle j'ai acheté cette maison il y a moins d'un an. Je ne veux surtout pas de mur vitré transparent. Le bruit normal de l'autoroute ne nous dérange pas trop. Il faut absolument profiter de cet occasion pour réparer les erreurs qui ont été commises au début des années 60.

Merci

[REDACTED]

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** April 7, 2013 5:54 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** pont champlain

J'habite à une minute du pont , que je vois de ma tour d'habitation.

On a construit le pont il y a environ 50 ans. La population d'alors était une fraction de celle d'aujourd'hui. Le pont est surutilisé. Les bouchons sont quotidiens et source d'une immense pollution.

Si vous avez à cœur de tenir compte du réchauffement de la planète , vous devez construire un pont qui évitera ces bouchons interminables qui non seulement polluent l'atmosphère mais qui coûtent très cher en énergie gaspillée, en fatigue corporelle, en temps perdu, etc.

Vous devez prévoir que la population

de Montréal dépassera, dans 50 ans, les 8 millions au rythme actuel de croissance.

Les transports en commun devront être améliorés. Pourquoi pas un métro sous le fleuve comme à Longueuil .

Mais cela ne sera pas suffisant pour éviter les bouchons du matin et du soir.

Il faudra élargir les routes d'accès à la ville.

Cela coûtera cher. Très cher.

Il faudra vendre le système routier à l'entreprise privée , l'inciter à faire ces investissements et lui assurer un rendement décent sur leurs investissements en instituant des modes de paiements ( utilisateurs - payeurs).

Le projet que je vois est un ensemble de rapiecage quine me semble pas très beau et pas très orienté vers les besoins futurs.

A moins que l'on décide que Montréal n'acceptera plus d'immigrants au cours des prochaines décennies...

Votre tout dévoué payeur de taxes ,

[REDACTED]

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** April 18, 2013 2:40 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** Le pont Champlain

Bonjour à vous

J'ai le pont Champlain dans mon paysage puisque j'habite le sud-ouest. Ça fait longtemps que j'entends parler de la réfection de pont Champlain et de la construction d'un nouveau pont. Tout est possible. Ce qui me préoccupe c'est qu'on refasse le massacre culturel qu'on a fait au quartier latin quand on a décidé d'installer l'horreur qu'est le métropolitain. Cette gaffe là j'espère qu'on ne la refera pas car ici dans le sud-ouest, la vie de quartier existe comme elle existait dans le quartier latin avant que des gens qui ne vivaient pas dans le quartier décide de tout raser.

Nous sommes des êtres humains et notre ville doit être faite pour la vie humaine; les familles, les enfants et une population vieillissante. Nous avons besoin de parc, de transport en commun sur le pont et une piste pour piéton et vélo. Pourquoi le pont ne pourrait pas être plus large pour accommoder tout ça et on pourrait même y mettre des allées d'arbustes.

Voilà ce que je pense. Merci de l'avoir demandé

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** April 24, 2013 10:21 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** suite portes ouvertes du 21/04/2013 pour le projet de pont sur le St Laurent

Bonjour,

Pour faire suite à la rencontre portes ouvertes du 21 avril 2013 pour la présentation du projet de pont sur le St Laurent voici un complément aux commentaires concernant les travaux de Transport Canada à l'A-15 que j'ai laissé ce jour-là.

Mon adresse est rue Gibbons à Verdun. Je suis donc concernée par différentes questions relatives à la portion de l'autoroute 15 Sud située entre les boulevards Lasalle et Wellington à Verdun.

Toutes les habitations situées entre les boulevards Lasalle et Wellington à Verdun font directement face à cette autoroute. Cela entraîne diverses nuisances qui devraient pouvoir être améliorées dans le cadre d'un réaménagement futur de cette zone. Vous semblez déjà en en avoir repéré certaines dans votre évaluation.

- Tout d'abord **deux types de pollution** ayant des conséquences majeures sur la santé:
  - **Le bruit** vient bien entendu de la circulation automobile intense mais aussi et surtout des camions entre autres lorsqu'ils freinent. La **vitesse excessive** à certaines heures de la journée, et de la nuit, est une autre raison. Tout ce bruit est un facteur de gêne important pour la qualité du sommeil des habitants. Comme vous le savez cela a des impacts assez importants sur la santé en général.
  - La pollution due à des émanations de gaz d'échappement, conséquence de toute cette circulation, est bien entendu une autre préoccupation majeure évidente pour notre santé.
- Les vibrations dues à la circulation intense et au trafic des camions ont pour inconvénients les risques d'une usure prématurée des bâtiments: la futures structure devrait prendre en compte et réduire au maximum cet aspect.
- La **sécurité** est un autre aspect de mes préoccupations:
  - Certaines portions de l'autoroute face à nos habitations ne comporte ni murs ni grillages qui empêcheraient en cas d'accident un véhicule de basculer dans les jardins, voire pire, ou une personne qui pourrait avoir l'idée étrange d'accéder à pied sur l'autoroute...!En espérant un mur antibruit dans le cadre des futurs aménagements, peut-être peut-on quand même déjà améliorer cette question sans attendre 6 ou 8 ans pour les travaux définitifs?
  - Le long de l'ancienne piste cyclable un grillage censé protéger de l'accès à l'autoroute a créé une zone qui est devenue en fait un dépôt à ordures et un lieu de trafics divers... Pas très sécuritaire!

Il existe aussi un ancien tunnel aujourd'hui condamné.

Peut-être serait-il possible de développer une nouvelle piste cyclable qui rejoindrait Verdun à Pointe St Charles (Sud Ouest) et éviterait une partie du Bd Lasalle fort dangereuse pour les vélos.

- Enfin une autre raison, relativement importante pour des raisons économiques, est l'aspect visuel qui nuit à la valorisation du quartier et à la valeur des condos concernés.

Autres suggestions:

- Mur antibruit efficace quel qu'en soit le matériau, végétal si possible ou en tout cas paysagé. - Le verdissement de cette zone pourrait permettre un absorption d'une partie de la pollution.

- Il semble que la partie du futur pont qui sera disponible aux vélos sera partagée par les piétons sans séparation. Cela ne semble pas très performant du fait des risques d'accidents. Ce serait dommage qu'une bonne idée devienne un danger!

Espérons que les futurs aménagements de cette zone prendront en compte toutes ces questions et y apporteront des réponses qui amélioreront le confort et la santé des habitants!

Merci

████████████████████  
████████████████  
██

*Afin de préserver l'environnement,  
Merci de n'imprimer ce courriel qu'en cas de nécessité.*

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** May 13, 2013 10:09 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** commentaires portes ouvertes

Bonjour,

Lors de mon passage aux portes ouvertes d'avril 2013, j'ai manqué de temps pour finaliser le formulaire de commentaires.

J'ai apprécié l'information préliminaire disponible lors de cette événement.

J'aimerais apporté quelques idées complémentaires.

1- Le pont prévoit une piste cyclable reliant les deux rives. Vu le potentiel récréotouristique et la vue imprenable sur le centre-ville, il serait intéressant de considérer une halte d'envergure avec bancs et assez d'espace pour arrêter lors du parcours. Ce pourrait devenir un attrait touristique malgré nous. Les gens vont arrêter qu'il y ait une halte ou non. Aussi bien en proposer un ou même 2. Les piétons risquent de vouloir emprunter la voie cyclable. Il faudrait un espace supplémentaire pour faciliter le déplacement des 2. Il y a plusieurs exemples de villes avec des ponts très achalandés par les touristes.. Même ici la halte sur le pont Jacques-Cartier est très appréciée, malgré qu'elle soit très petite et plus ou moins sécuritaire (manque de vision pour réembarquer sur la piste après arrêt.

2- Dans l'optique de lutte aux îlots de chaleurs et d'objectif de canopée de Montréal et de la région, il serait important de prévoir une épaisseur de sol adéquat pour la plantation d'arbres et arbustes natifs dans les espaces verts à l'intérieur des bretelles (tout en gardant un espace sécuritaire pour le déneigement). Souvent ces espaces servent à enfouir les débris de béton ou autre sol. En sachant qu'une plantation suivrait, il serait facilement réalisable en cours de projet d'assurer une couverture de sol approprié pour des projets de verdissement.

En espérant que le nouveau pont deviendra un symbole pour notre grande ville.

En vous remerciant pour l'intérêt porté à ces commentaires constructifs.

Salutations les meilleures

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** May 16, 2013 4:54 PM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** Champlain bridge

Dear sir:

Besides a light and maybe overhead train, it would be wise to consider also a two lane wide straddling bus as used in China.

We could even build it here in Quebec. Here is the internet link :

<http://www.google.ca/url?sa=t&rct=j&q=overhead%20two%20lane%20wide%20bus&source=web&cd=2&ved=0CDwQFjAB&url=http%3A%2F%2Fforums.nasioc.com%2Fforums%2Fshowthread.php%3Ft%3D2033038&ei=X0SVUdjsOIPi4AOEwIDoCg&usq=AFQjCNELRhxltPiiHemBbh7 YwV-hHMZMg&bvm=bv.46471029,d.dmg>

[REDACTED]

---

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** May 18, 2013 10:06 AM  
**To:** NBFSL Environment - Environnement NPPSL  
**Subject:** Commentaires sur la version préliminaire de la deuxième partie de l'EIE pour le NPSL  
**Attachments:** 2011-004\_Commentaires\_EIE\_partie\_2\_2013-05-18.pdf

Bonjour,

En réponse à votre invitation faite sur votre site web à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/fra/medias/documents-consultations-publiques-nppsl-7103.html>, veuillez trouver en pièce attachée à ce courriel cinq commentaires écrits sur la version préliminaire des sections 5 à 13 du rapport du 2 avril 2013 de NPSL intitulé "Évaluation environnementale, deuxième partie, sections 5 à 13, Évaluation des effets et mesures d'atténuation".

En vous remerciant pour l'opportunité offerte de prendre connaissance de votre étude et pour votre ouverture à recevoir des commentaires,

Salutations,

[REDACTED]

Extrait de l'EIE:

Point 46 : Il est 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.

Réponse : L'information présentée dans la première partie du rapport d'évaluation environnementale portant sur la description du projet et de l'environnement est suffisante pour les fins de l'évaluation environnementale. La réalisation d'études approfondies concernant le régime des glaces sera considéré lors de la phase d'ingénierie préliminaire.

Commentaire :

Les structures actuelles du pont Champlain, son estacade et la digue de la voie maritime révèlent des données importantes en rapport avec le régime des glaces qui n'apparaissent pas dans la description fournie dans le rapport d'EIE.

Pourtant, ces données devraient être non seulement considérées dans la fixation des dégagements horizontaux et verticaux que le nouveau pont devra respecter mais aussi utilisées pour rassurer :

- sur la protection de la voie maritime du côté de Brossard et
- sur la protection des populations contre les inondations du côté de l'Île-des-Sœurs.

L'EIE actuelle oublie que les glaces dictent la configuration de ces trois ouvrages ainsi que l'occupation des rives de l'Île-des-Sœurs.

Dès l'étape de l'EIE, le promoteur du projet doit informer la population et le propriétaire de la voie maritime des conséquences du nouveau pont en rapport avec le régime des glaces.

Extrait de l'EIE :

Point 100 : Propose de retenir la solution Thérien

Réponse : M. Therrien a rencontré Transports Canada le 1er mai 2012 pour présenter et discuter de son concept. Par la suite, Transports Canada a transmis les documents présentés à l'équipe de consultants retenue pour réaliser les études d'ingénierie préliminaire, pour considération en tant qu'une des options possibles. Suite à l'analyse de cette option\*, l'équipe d'experts-conseils recommande de ne pas retenir ce concept.

Commentaire :

Est-ce que l'analyse de l'option a duré tout le temps des 8 mois qui séparent la rencontre avec Transports Canada de la publication du rapport d'Arup ? À quel moment l'équipe d'experts-conseils s'est-elle vue confiée ce mandat et quel était l'échéancier de réalisation de cette analyse ?

Quels sont les critères de recevabilité des options pouvant être considérées dans les études d'ingénierie préliminaire confiées à l'équipe d'experts-conseils ?

D'autres personnes, dont certaines sont ingénieurs, ont pris connaissance de cette analyse et concluent que Transport Canada est mal conseillé de suivre la recommandation du rapport d'Arup, surtout que l'aspect des coûts n'a pas été traité par Arup et que les seules options recevables pour considération par Arup sont celles « d'un pont complètement neuf séparé du pont existant au nord de ce dernier ».

Extrait de l'EIE :

Point 207 : Le tracé du corridor du nouveau pont risque de mener à l'acquisition de terrains privés du côté de Brossard. Le rapport d'EIE devrait présenter cette information.

Réponse : Présentement, aucune acquisition de terrains privés n'est prévue à Brossard

Commentaire :

Considérant que les futures voies s'éloigneront de 10 m à 60 m du côté en aval du pont actuel et que l'espace de terrain actuel sera occupé par les installations de chantier, est-ce que les dérivations des voies actuelles nécessaires pour implanter les futures voies mèneront à l'**acquisition de terrains privés** du côté de Brossard ?

Extrait de l'EIE :

Point 209 : Est-ce que vous procéderez à des expropriations?

Réponse : Présentement, aucune acquisition de terrains privés n'est prévue à Brossard

Commentaire :

Considérant que les futures voies s'éloigneront de 10 m à 60 m du côté en aval du pont actuel et que l'espace de terrain actuel sera occupé par les installations de chantier, est-ce que les dérivations des voies actuelles nécessaires pour implanter les futures voies mèneront à des **expropriations** du côté de Brossard ?

Extrait de l'EIE :

**Au premier paragraphe de la section 2.1.5 Le Nouveau pont pour le Saint-Laurent (Composante D), il est mentionné :**

À l'heure actuelle, aucune solution, aussi bien au niveau de l'implantation (tracé et profil) qu'au niveau des solutions structurales (type de pont) n'a été officiellement retenue. Ainsi, toutes les options présentées sont encore possibles et puisque des études plus approfondies sont ou seront effectuées, il est possible que des nouvelles solutions soient proposées.

Commentaire :

Il faut lire les réponses du fédéral aux points 89, 100, 183, 188, 207 et 209 notamment pour comprendre qu'il est fermé à cette possibilité. Quelles sont les options présentées et quels sont les mécanismes qui permettront au fédéral de recevoir de nouvelles solutions ?





Transports  
Canada

Transport  
Canada

**Commentaires formulés par  
des organismes**

**Comments provided by  
organizations**

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

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



Mémoire déposé auprès de

**Transports Canada**

Relativement à l'évaluation environnementale relative au nouveau pont pour le Saint-Laurent :

**PONT CHAMPLAIN À MONTRÉAL**

MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR L'ASSOCIATION DES ARCHITECTES PAYSAGISTES DU QUÉBEC (AAPQ)

Montréal, le 19 mai 2013



## PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION DES ARCHITECTES PAYSAGISTES DU QUÉBEC

Créée en 1965, l'Association des architectes paysagistes du Québec a pour mission la promotion de l'architecture de paysage et la valorisation du paysage en milieux naturel et construit. L'objectif principal de l'AAPQ est de voir à la protection et à la sécurité du public en réglementant la profession de ses membres, en attestant l'expertise de ses membres et en faisant appliquer son code de déontologie.

L'AAPQ est une corporation professionnelle constituante de l'Association des architectes paysagistes du Canada (AAPC / CSLA) et de la Fédération internationale des architectes paysagistes (FIAP / IFLA). Forte de ses 463 membres, l'AAPQ a développé de solides partenariats interprofessionnels avec la Fédération de l'horticulture ornementale du Québec (FIHOQ), la Conférence interprofessionnelle du design (CIDQ) et Mission Design afin de promouvoir l'architecture de paysage dans l'ensemble des projets de paysage qui se réalisent chaque année au Québec.

Depuis plus de 40 ans, des cohortes de professionnels formés au niveau universitaire (baccalauréat et maîtrise spécialisés en architecture de paysage) contribuent à faire émerger une meilleure compréhension de la question du paysage dans ses diverses sphères d'application et à intégrer une «culture des paysages» aux pratiques d'aménagement et développement du territoire et à augmenter la qualité du design des projets d'aménagement résidentiel, commercial, institutionnel et public (parcs et espaces verts).

Au carrefour de l'aménagement et du design, l'architecture de paysage est une spécialité professionnelle intervenant sur les espaces extérieurs. Du plus petit jardin résidentiel à la planification d'une région entière, l'architecture de paysage fait appel à la sensibilité, la compétence technique et la créativité pour le bien-être de la collectivité. En répondant aux besoins (social, économique et environnemental) de la population l'architecture de paysage est un acteur de premier plan dans le développement durable.

## AVIS SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE RELATIVE AU NOUVEAU PONT POUR LE SAINT-LAURENT : LE PONT CHAMPLAIN

Nous avons pris connaissance de la présentation des grandes lignes de l'évaluation environnementale lors d'une rencontre avec des représentants de Transports Canada le 25 avril 2013. C'est avec intérêt que l'AAPQ désire faire part de son point de vue et contribuer ainsi à la démarche entreprise par Transports Canada pour doter la Ville de Montréal d'un ouvrage d'art d'une qualité de design irréprochable sur le fleuve Saint-Laurent.

Nous nous pencherons sur quelques points qui président à l'orientation donnée au projet et qui nous préoccupent.

## **L'évaluation environnementale**

Nous comprenons l'intérêt de lancer l'évaluation environnementale tôt dans le processus de projet étant donné la complexité des composantes en jeu. Cette évaluation intègre d'ailleurs à la demande du milieu métropolitain, depuis peu, la qualité du design à ses préoccupations.

L'utilité de traiter de qualité de design à cette étape peut effectivement permettre d'avancer des indicateurs de performance du projet en termes de valeur panoramique, d'intégration urbaine, de valeur culturelle et identitaire pour la métropole du Québec, etc. Avant la conception, il peut être sage de baliser les attentes qui s'imposeront aux concepteurs de l'ouvrage d'art.

Cependant, c'est mal comprendre le rôle du design dans le processus d'élaboration du projet quand on le réduit à une mesure d'impact. Les évaluations d'impact servent à mesurer l'incidence ou l'atteinte à la qualité des conditions du milieu existant. Si on aborde la qualité de design sous cet angle, allons-nous comparer l'impact du design d'un nouveau pont avec le pont existant? Qui énoncera les critères d'évaluation de cet type d'impact? Ce sera en tout cas une première, un banc d'essai avec tout ce qu'il offre comme possibilité de dérapage.

Il ne faut jamais oublier que l'impact d'un projet sans caractère ( tout en étant sécuritaire, économique et utilitaire) ne peut en aucun cas être amélioré à coup de mesures d'atténuation au plan du design. La qualité d'un design ne peut résulter ni se réduire à des mesures compensatoires dans aucun projet. C'est une valeur intrinsèque qui doit être partagée et élaborée par le Client, Transports Canada, et l'équipe de projet dès sa mise en route et tout au long de la conception qui, dans le cas d'un ouvrage d'art est d'une grande complexité.

## **Une conception scindée de l'appel d'offres pour la réalisation (PPP)**

La fusion dans un appel d'offres en PPP des phases de conception et de réalisation crée une situation de secret commercial autour de la proposition architecturale du projet. Le projet est occulté et globalement réduit au seul dénominateur de plus bas coût de rapport qualité/prix. La qualité étant subsidiaire du prix, aisément chiffrable, sans que la preuve de la qualité doive être faite et quasi impossible à pondérer dans ce type d'évaluation. Le projet retenu sera donc sans appel : celui du rendement financier. C'est à l'ouverture des soumissions que l'on découvrira le projet dont la métropole du Québec héritera. L'annonce du legs du Canada à la métropole pourrait être d'un symbolisme surprenant au plan médiatique.

Quel est le poids du concepteur dans une démarche délibérément occulte ? Quelle est l'acceptabilité sociale d'un ouvrage d'art dont la « forme » ne sera divulguée qu'au dévoilement de la compagnie qui emporte le contrat ? La stratégie du fait accompli est bien documentée; elle constitue une perte au plan collectif et ne devrait jamais s'appliquer à un projet structurant et significatif pour des millions d'individus et pour l'ensemble d'une société.

D'où l'intérêt d'inscrire la démarche de concours international dans ce processus et de dissocier la conception de de l'ouvrage d'art de l'appel d'offres pour sa réalisation en PPP. Dans un tel processus, les chances sont égales

pour tous les soumissionnaires et les incitent à rivaliser d'inventivité pour optimiser la technologie de réalisation et des autres paramètres de tout projet.

Dans l'état actuel du positionnement des acteurs, notamment Transports Canada, il est toujours possible de retarder la décision jusqu'au point de non retour. Cependant, miser sur la transparence permettra de faire évoluer la culture canadienne vers un intérêt pour des milieux de vie de qualité dans les projets qu'il implante sur le territoire du Canada.

Séparer la conception de la réalisation. C'est une règle de l'art. Si ceci vaut pour un ouvrage mineur, que penser quand il s'agit d'un ouvrage majeur et pérenne.

### **La signature paysagère de la métropole du Québec**

Chaque ville, chaque région a ses icônes. À la différence des villes du Canada, le gouvernement fédéral n'a que peu de relation territoriale immédiate avec sa population. Pour y suppléer, il se dote généralement d'un plan de mise en valeur de ses symboles (historiques, commémoratives, événementiels, etc.) et les inscrit dans les plans de communication de ses investissements sur le territoire.

Y a-t-il un ouvrage plus symbolique qu'un pont traversant un des plus grands fleuves du continent américain, dans une des villes les plus anciennes depuis la conquête européenne? Il faut aussi ajouter que l'ouvrage marquera le paysage urbain de la métropole québécoise durant plus d'un siècle. C'est à notre avis l'occasion de se pencher sur le legs du Canada sur le territoire qu'il gère en partage avec le Québec et les villes de la métropole.

Outre la valeur symbolique de l'ouvrage d'art, les icônes d'une métropole sont les leviers de son image de marque. Est-ce que la population de la métropole aura souvenir d'avoir payé pour un pont qui lui fait « honneur » ou « horreur »? Le futur pont Champlain, si son nom lui est conservé, est une des 5 cartes postales qui désignent Montréal. Les autres sont le Vieux-Montréal, le mont Royal, la silhouette du centre-ville et le stade olympique. C'est donc un enjeu majeur de réussir ce projet et de le doter d'une valeur iconique que seul un ouvrage d'art de qualité peut exprimer.

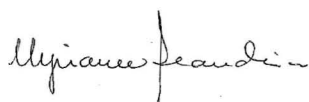
Cette signature aura de multiples retombées : le tourisme, l'attractivité, la notoriété, etc. Les grands projets sont les moteurs de développement d'une région. Dans une région ressource, ce peut être les mines, le pétrole, la forêt. Dans une ville, ce sont ses grands projets, ceux qui dominent et constituent la carte de visite de ses habitants. C'est cette vision qui s'impose dans le cas du futur pont et une conception exemplaire et innovatrice peut justifier le lancement de ce projet d'envergure.

### **CONCLUSION**

Transports Canada doit tenir compte des attentes clairement exprimées par le Québec et sa métropole dans la réalisation d'un ouvrage d'art dont la conception se sera assurée du processus exemplaire et maintes fois employé qu'est la tenue d'un concours international. L'échéancier du projet permet largement cette avenue et l'acceptabilité sociale du projet en dépend largement. Il ne faudrait pas non plus sous-estimer la valeur économique et l'effet de levier d'un tel projet au plan technologique, touristique, et du développement du territoire.

Le pont Champlain est la porte principale de la métropole. Ceci constitue une obligation de résultat au plan de la qualité de design de la conception du pont et de l'ensemble de son intégration aux rives qu'il relie.

Dans la mise en œuvre concrète du développement durable, la protection et la mise en valeur du paysage est de plus en plus une préoccupation centrale dans l'aménagement de nos territoires. Cet enjeu touche non seulement les espaces métropolitains et régionaux mais aussi directement le milieu municipal où vivent tous les citoyens et citoyennes.



Myriame Beaudoin  
Architecte paysagiste

Présidente  
Association des architectes paysagistes du Québec



Marie-Claude Robert  
Architecte paysagiste

Directrice générale  
Association des architectes paysagistes du Québec



**L'association des familles à l'Île-des-Sœurs – L'AFIDS**

**Nouveau pont sur le Saint-Laurent**

**Mémoire déposé à Transport Canada et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée**

**jeudi, 16 mai 2013**

## **Introduction**

L'Association des familles de l'Île-des-Sœurs (AFIDS) suit de près le dossier du nouveau pont sur le fleuve Saint Laurent. En effet, elle a assisté aux différents événements organisés par Transport Canada qui ont permis aux résidents de l'Île-des-Sœurs d'avoir un contact avec les personnes impliquées afin de bien comprendre les tenants et aboutissants dudit projet.

L'AFIDS remercie les représentants de Transports Canada et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée qui ont fait la lumière sur les différents sujets, tels que les impacts environnementaux qui touchent l'Île-des-Sœurs et ses environs.

## **Mémoire de l'AFIDS**

Le but de ce présent mémoire est de participer d'une manière positive au développement du projet de construction du nouveau pont. Ce document décrit l'ensemble des points qui préoccupent les membres de notre association. Les commentaires et les suggestions sont classés par thème.

Avant d'entamer la description de ces points, il convient de présenter brièvement l'AFIDS.

### **L'AFIDS : bref aperçu.**

Créée en avril 2012, l'AFIDS est un organisme à but non lucratif qui contribue au mieux-être des personnes, des familles et de la collectivité de l'Île-des-Sœurs. L'AFIDS place les enfants au cœur de ses actions. Elle sensibilise la population et les diverses instances aux réalités des familles, aux difficultés qu'elles sont susceptibles de rencontrer, ainsi qu'aux conditions nécessaires à leur développement, à leur épanouissement et à leur mieux-être.

L'Association comprend actuellement plus de 500 membres. Elle suit plusieurs dossiers dont notamment les projets de la deuxième école primaire, de la piscine couverte et celui du nouveau pont.

Pour plus d'informations, veuillez consulter notre site Web : <http://afids.ca/>

### **1. Le pont de contournement (pont de l'Île-des-Sœurs)**

L'AFIDS appuie l'idée de conservation et réutilisation du pont de contournement. L'association croit que le pont de contournement pourra continuer à servir après la reconstruction du pont de l'Île-des-Sœurs comme estacade permettant l'accès rapide aux services d'urgence et celui du transport en commun durant les heures de pointes.

Il y a actuellement une problématique d'accès à l'Île-des-Sœurs, notamment pour les véhicules d'urgence. Nous croyons que cet accès supplémentaire pourrait être utilisé pour pallier à cette problématique. De plus, nous croyons que le pont de contournement représente un investissement suffisamment important pour tenter de maximiser l'investissement au bénéfice des contribuables par sa réutilisation.

### **2. Piste cyclable**

Il est à noter que la piste cyclable qui permet aux cyclistes de traverser le fleuve dans les deux directions sera aménagée dans le nouveau pont qui remplacera celui de l'Île-des-Sœurs. La piste cyclable actuelle est beaucoup trop étroite pour permettre un déplacement en sécurité pour tous les utilisateurs (piétons, cyclistes, patineurs et autres), en plus de la proximité avec les véhicules circulant en direction sud.

L'AFIDS favorise l'élargissement de cette piste cyclable pour le pont de contournement et le nouveau pont de l'Île-des-Sœurs. En effet, nous croyons qu'il s'agit d'une solution efficace afin d'accroître l'utilisation de modes de transport et de loisirs sains, tout en réduisant le stress des utilisateurs.

### **3. Accessibilité de la rue Wellington à partir de l'autoroute Bonaventure**

L'AFIDS constate que l'autoroute Bonaventure n'offre pas d'accès aux automobilistes pour se rendre à Verdun par la rue Wellington et qu'il n'y a présentement aucune planification afin de corriger cette carence. Cette situation oblige les véhicules circulant sur l'autoroute Bonaventure à transiter par l'Île-des-Sœurs pour s'y rendre, d'où le risque de congestion, notamment durant les travaux de construction du nouveau pont. Rappelons que l'Île-des-Sœurs ne possède qu'un seul accès situé entre trois ponts : Champlain, Clément et Île-des-Sœurs.

L'AFIDS demande à ce que phénomène soit examiné, quantifié et que des mesures correctives soient mise en place à moyen terme pour régler cette situation.

### **4. Circulation**

Considérée une des principales préoccupations des résidents de l'Île-des-Sœurs, la circulation limitée sera vraisemblablement pénible lors des travaux tant pour la circulation locale que pour les véhicules d'urgence. L'AFIDS tient à souligner que la patience des résidents a déjà été éprouvée lors des récents travaux qui ont eu lieu à la Pointe-Nord. La population en constante augmentation sur l'Île-des-Sœurs met beaucoup de pression sur nos infrastructures routières à l'heure de pointe, notamment pour les familles qui doivent se coordonner avec les horaires des garderies et écoles où vont leurs enfants. Le transport des matériaux et la fermeture des voies vont congestionner davantage la circulation.

L'AFIDS demande à ce que toutes les mesures possibles soient prises afin de réduire l'impact des travaux sur la circulation au maximum et qu'un arrimage des travaux soit effectué avec un plan local de déplacement pour l'Île-des-Sœurs.

### **5. Transport en commun**

L'aménagement d'une voie dédiée aux autobus pendant les heures de pointe à partir de l'Île-des-Sœurs est une des priorités de l'AFIDS. Cette solution permettra de supprimer les feux de circulation utilisés en fin de journée sur l'autoroute 15 et ainsi favoriser une circulation plus fluide. L'AFIDS appuie les mesures qui ont été adoptées avec le pont de contournement pour mettre fin à cette solution « temporaire ».

L'AFIDS appuie l'idée de projet du train léger sur rail proposé par le gouvernement provincial. Elle recommande d'avoir une station sur l'Île-des-Sœurs dans les deux directions afin de permettre aux résidents de bénéficier en partie des travaux qui seront faits et la venue de nouvelles infrastructures.

### **6. Service de péage**

Les résidents de l'Île-des-Sœurs sont en otage au milieu des différents travaux qui seront effectués au cours des prochaines années. En effet, ceux-ci n'ont aucun choix que d'emprunter un des ponts pour leurs activités, que ce soit le travail, les études au-delà de l'école primaire et les loisirs. Les travaux auront certainement un impact très néfaste sur leur qualité de vie, en raison des difficultés inévitables à la circulation qu'ils devront subir.

L'AFIDS requiert que le système de péage envisagé pour financer le pont ne s'applique pas aux déplacements à partir ou à destination de l'Île-des-Sœurs, car ces derniers n'ont pas le choix d'emprunter un pont pour entrer ou sortir et ils auront subi d'importants désagréments pour lesquels ils ne seront aucunement compensés.

### **7. Considérations environnementales**

Au niveau de la qualité de l'air, de la qualité sonore, de la faune et de la flore, l'AFIDS désire que l'étude d'impact se fasse sur une zone plus étendue que celles considérées jusqu'à présent. Une partie importante de l'Île-des-Sœurs ne fait pas partie de la zone évaluée, malgré la proximité et les impacts indéniables du projet.

L'AFIDS veut s'assurer que le climat sonore soit bien contrôlé afin de ne pas affecter la santé humaine des résidents surtout la nuit et les fins de semaine. La gestion de la circulation peut aussi diminuer l'impact sonore sur l'environnement.

L'AFIDS est inquiète quant à la qualité de l'air malgré l'installation d'une station d'échantillonnage de particules fines. Elle demande plus d'information sur les mesures d'atténuation potentielles pour les résidents.

Il est important que les accès ainsi que les rues environnantes soient maintenues propres et dépourvues de tout obstacle qui empêche la fluidité de circulation.

## **8. L'empreinte environnementale**

L'AFIDS supporte l'intention de Transport Canada de faire un projet carboneutre qui permet de compenser les gaz à effet de serre générés pendant la construction du pont avec diverses initiatives de compensation. L'AFIDS veut être partie à ce processus et est prête à s'impliquer, de concert avec l'arrondissement, à l'identification de zones propices à l'IDS pour soumettre des initiatives de compensation, tel que le reboisement, afin que la compensation se fasse le plus localement possible.

## **9. L'aspect esthétique**

Plusieurs résidents de l'Île-des-Sœurs vivent de façon quotidienne actuellement avec le Pont Champlain comme toile de fonds de leur décor. De plus, l'AFIDS souligne l'importance de l'aspect esthétique puisque le pont Champlain présente la porte d'entrée majeure de la métropole. L'association appuie l'idée que le pont fasse l'objet d'un concours international d'architecture et de toute autre mesure qui fera en sorte que le prochain pont sera très bien intégré dans le décor et fera la fierté des résidents avoisinants par son esthétisme.

À cet égard, l'AFIDS appuie notamment les revendications du groupe AudaCité Montréal qui sont exprimées sur leur site Web <http://www.audacitemontreal.com/> .

## **10. La gestion de projet**

Il est important que le méga projet respecte les délais et les budgets prévus. L'AFIDS s'inquiète du nombre d'intervenants impliqués dans ce dossier.

Lors des séances d'information, l'AFIDS a noté que les communications étaient limitées entre deux des partenaires majeurs du projet, soit le Ministère du Transport et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée. En effet, ceux-ci se relançaient fréquemment la balle pour répondre à des questions, ce qui montre qu'ils n'ont pas une vision globale de la situation.

L'AFIDS demande que toutes les responsabilités du projet ne soient confiées qu'à l'une de ces entités au niveau fédéral.

Dans le but d'offrir un service cohérent et efficace qui tient compte des commodités des résidents de l'île, L'AFIDS recommande ensuite une meilleure coordination avec le Ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, la Ville de Montréal et l'arrondissement de Verdun.

### **Conclusion**

L'AFIDS fait confiance aux compétences des responsables du dossier de construction du nouveau pont. Elle demeurera toutefois vigilante afin de faire parvenir toute proposition constructive pour le bien-être de ses membres et désire s'inscrire comme partenaire du projet pour en assurer sa réalisation dans les meilleures conditions possibles.

### **Renseignements**

Antoine Aylwin, vice-président de l'AFIDS

Téléphone : 514-999-3437 / Courriel : [antoine.aylwin@gmail.com](mailto:antoine.aylwin@gmail.com)

Mourad Bendjennet, administrateur de l'AFIDS

Téléphone : 514-992-8447 / Courriel : [mourad.bendjennet@gmail.com](mailto:mourad.bendjennet@gmail.com)



## MÉMOIRE DE L'APRIDS

**Dans le cadre de la deuxième session des « journées portes ouvertes » tenues à L'Île-des-Sœurs les 19 et 20 avril 2013 concernant l'étude environnementale du nouveau pont pour le Saint-Laurent.**

**Présenté à Transports Canada et à la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.**

Les représentants du comité pont Champlain de l'Association des propriétaires et résidents de L'Île-des-Sœurs (APRIDS) ont assisté à la deuxième session des journées portes ouvertes relativement à l'évaluation environnementale du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent.

L'APRIDS remercie très sincèrement les spécialistes présents aux tables de présentation et particulièrement les représentants de Transports Canada, messieurs Marc Brazeau, Directeur général, Grands projets de ponts et Vincent Jarry Ph.D., Directeur principal, pour leur ouverture d'esprit exprimée auprès de ses membres et du public en général.

L'APRIDS se réjouit de la présence très appréciée, si l'on en juge par le grand nombre de résidents qui ont occupé le kiosque, des représentants de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), et les remercie pour la qualité de l'information et les moyens mis en œuvre pour expliquer le projet du pont de contournement, un investissement de 125 millions qui sera la première pièce mise en place dans ce mégaprojet.

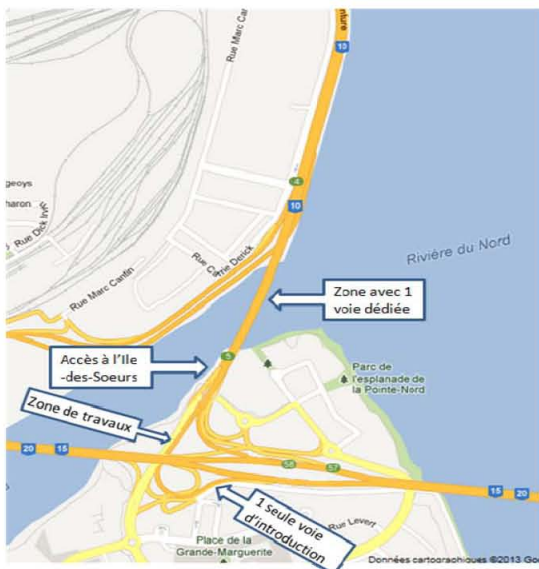
La majorité des résidents s'est dite très satisfaite de la transparence des informations, et les représentants de l'APRIDS ont eu le sentiment que ces échanges ont été bénéfiques pour tous, les uns découvrant les visages des personnes qui sont derrière ces projets, les autres appréciant le fait de pouvoir exposer leur travail aux futurs usagers.

## Mémoire de l'APRIDS

Ce second mémoire conserve le même objectif, soit de contribuer à la réussite de la mise en œuvre du projet du nouveau pont pour le Saint-Laurent, incluant le pont de L'Île-des-Sœurs et le pont de contournement, dont la construction commence dès août 2013.

### Le pont de contournement

Les informations exposées au niveau du pont de contournement sont très rassurantes et l'on peut mesurer tout le chemin parcouru en 4 mois. Cependant, il est apparu une nouvelle contrainte : la construction du viaduc qui va enjamber l'autoroute Bonaventure fera en sorte qu'une des 2 voies menant au pont Champlain sera entravée à cet endroit. Si l'impact est faible pour les automobilistes qui empruntent le pont Champlain, puisqu'il n'y a qu'une seule voie par la suite qui se raccorde au pont Champlain, on peut craindre que cette réduction du nombre de voies n'entraîne une congestion de la circulation beaucoup plus importante, au-delà du pont Clément, aux heures de pointe. L'impact pourrait être considérable pour les résidents de L'Île-des-Sœurs, puisque ce "bouchon" de circulation empêcherait l'accès à la bretelle d'entrée à L'Île-des-Sœurs, à moins qu'il ne soit instauré, sur l'autoroute existante, une voie dédiée à L'Île-des-Sœurs. Cette solution très peu onéreuse (de la signalisation uniquement), améliorerait grandement la desserte de l'île, sans entraver d'aucune manière, l'accès au pont Champlain. Les véhicules d'urgence pourraient, également, accéder plus rapidement pour intervenir le cas échéant auprès des quelque 30 000 habitants qui peupleront L'Île-des-Sœurs à la fin des travaux.



## **Qualité de vie, climat sonore, qualité de l'air**

Nous avons également noté que certaines réserves, que nous avons formulées dans notre mémoire du 10 janvier 2013, semblent avoir été prises en considération, et nous en sommes très sensibles, tout comme la population qui semble beaucoup s'intéresser à ces aspects du quotidien.

- **Qualité de vie**

Le problème d'entrave à la circulation pendant la période de travaux représente une inquiétude majeure chez tous les habitants de l'île. La proposition de voie dédiée serait, à coup sûr, une amélioration sensible et largement appréciée. Le phasage des travaux et d'autres mesures, notamment la livraison de matériel la nuit ou l'utilisation du fleuve comme facilité de transport, sont des options qui n'ont pas échappé aux concepteurs et auxquelles nous souscrivons en principe, quitte à valider ultérieurement si celles-ci ne créent pas d'autres problèmes.

- **Le climat sonore**

Un équipement provisoire pour effectuer des mesures de bruit a été mis en place près du pont de L'Île-des-Sœurs. C'est un premier pas, mais qui risque d'être insuffisant pour modéliser tout le niveau sonore le long de l'axe principal. Une campagne de mesures à proximité du pont Champlain permettrait d'améliorer le calcul. Transports Canada assure à la population que si des murs antibruit s'avéraient nécessaires, ils seraient construits au début de la mise en route du chantier, afin d'être efficaces immédiatement. Cette mesure est très positive, mais partielle, puisque les murs ont une hauteur limitée. Il s'ensuit que le choix du revêtement des chaussées et la nature des joints entre les différentes sections du pont seront des éléments déterminants. De plus, et en fonction de la technique retenue, plusieurs milliers de pieux seront probablement battus au début de la période de la construction du nouveau pont; ces bruits d'impact risquent de se faire entendre de très loin, pendant 1 an, peut-être plus, et avoir également des répercussions sur la faune aquatique. Nous souhaitons que cette problématique soit prise en compte.

- **La qualité de l'air**

L'APRIDS apprécie la décision de mettre en place une station d'analyse à proximité des nouvelles installations. Cette station sera

interconnectée au réseau existant et sera fort utile pour la mesure des particules fines et des gaz polluants, sous toutes leurs formes.

### **L’empreinte carbone et la compensation pour les gaz à effet de serre (GES)**

L'APRIDS accueille avec grand intérêt l'initiative de Transports Canada concernant son engagement ferme de comptabiliser et de compenser annuellement les résidents pour les GES émis pendant la décennie de travaux de construction qui s’amorce pour la réalisation du mégaprojet du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Ce faisant, Transports Canada sensibilise la population de l'impact des GES affectant l'environnement, dont notamment, les changements climatiques. Il serait tout à fait équitable que ces retombées positives profitent en grande partie aux résidents de L’Île-des-Sœurs.

L'APRIDS souhaite que la société PJCCI octroie elle aussi cette mesure de compensation environnementale lors de la construction du pont de contournement et du nouveau pont de L’Île-des-Sœurs.

Cette approche innovante doit servir de modèle pour tous les paliers publics et privés lors la mise en oeuvre de chantiers de construction.

L'APRIDS souhaite profiter du projet de compensation environnementale (GES) mis de l'avant par Transports Canada. L'association propose donc de consulter ses citoyens afin de définir et de réaliser un projet indépendant de verdissage du quartier de L’Île-des-Sœurs, dans le but d’améliorer son caractère champêtre, conformément à l'objectif du plan d'urbanisme.

L'appréciation de Transports Canada sur la meilleure façon de procéder quant à la forme dont pourrait prendre cette requête est attendue dans l'expectative d'une belle collaboration.

### **Déconstruction du pont de contournement**

Puisque la construction de ce pont va commencer à brève échéance, l'APRIDS souhaiterait que certains critères de construction (durée de vie de 10 à 15 ans) ne soient pas irréversibles, sachant que la réutilisation d'un tel ouvrage pourrait certainement être très utile et coûter moins cher que sa déconstruction. À ce jour, et sans présumer de l'avenir, nous pensons qu'il pourrait être utilisé en partie comme voie de secours pour les véhicules d'urgence, de piste piétonne et cyclable, et pourquoi pas, comme illustration de la bonne utilisation des fonds liés au dédommagement de l’empreinte carbone, en

transformant une partie en parc linéaire, comme cela s'est déjà fait dans d'autres grandes villes. Cet ouvrage étant soumis à de très faibles charges, après ses dix premières années de vie, pourrait avoir une durée de vie de plusieurs décennies à un coût raisonnable.

### **Le projet de système léger sur rails (SLR)**

L'APRIDS a reçu, avec beaucoup de satisfaction, l'annonce faite par Québec de favoriser la mise en œuvre d'un train léger, desservant la rive sud. L'APRIDS souhaiterait s'impliquer au niveau de la mise en place d'une gare à L'Île-des-Sœurs et surtout, de ses moyens d'accès et de la création de certains incitatifs, telle la mise en circulation d'une navette desservant toute L'Île-des-Sœurs, à partir de la future gare.

**En conclusion** – L'APRIDS souhaite maintenir les solides relations déjà amorcées avec les intervenants afin de faire valoir les préoccupations de tous les résidents de l'île de façon constructive et efficace.

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 26 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 : [dvillatora@videotron.ca](mailto:dvillatora@videotron.ca)

Bernard Tessier Téléphone : (514) 762-1260

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

# 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](http://brossard.ca)



## Contenu

<b>PRÉSENTATION DE LA VILLE DE BROSSARD</b> .....	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>1 - L'INTÉGRATION DU NPSL DANS LA RÉALITÉ BROSSARDOISE</b> .....	<b>5</b>
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
<b>2 - FINANCEMENT DU NPSL PAR PÉAGE : IMPACTS À PRÉVOIR</b> .....	<b>8</b>
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
<b>3 - PHASE DE TRAVAUX : MITIGATIONS À PRÉVOIR</b> .....	<b>10</b>
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
<b>4 - CONCLUSION</b> .....	<b>13</b>
<b>5 - RECOMMANDATIONS</b> .....	<b>13</b>

### 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 Lebel<sup>1</sup>.

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.

<sup>1</sup> 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<sup>e</sup> 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.



## Clinique Communautaire de Pointe Saint-Charles

500 avenue Ash, Montréal (Québec) H3K 2R4, 1955 rue Centre Montréal (Québec) H3K 1J1, Téléphone:(514) 937-9251,Télécopieur:(514) 937-3492

Montréal, le 15 Mai 2013

**Transports Canada**  
**« Nouveau pont pour le Saint-Laurent »**  
800 boulevard René-Lévesque Ouest  
Bureau 638, 6<sup>e</sup> étage  
Montréal(Québec) H3B 1X9

**Objet : Nouveau pont pour le Saint-Laurent - Projet de reconstruction du pont Champlain –  
Position de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles**

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint les commentaires de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles concernant le projet de reconstruction du pont Champlain suite à la seconde « Porte ouverte » d'Avril 2013.

Pour toutes questions, je reste à votre entière disposition et vous prie d'agréer mes sincères salutations.

Luc Leblanc  
Coordonnateur général  
Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles  
Tel : 514-937-9250 Poste 7235  
Courriel : luc.leblanc@ssss.gouv.qc.ca





Le 15 mai 2013

Un représentant de la Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles a assisté aux deux sessions « Portes ouvertes » tenue en décembre et avril dernier et a pris connaissance des documents<sup>1</sup> rendus disponibles par Transports Canada.

Sans reprendre les critiques et questionnements soulevés dans le mémoire que nous avons soumis en janvier 2013, nous voulons signaler que, plus ce projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent avance, plus nous sommes déçus des processus qui l'entourent et de la vision qui en émane.

### **Le processus de consultation**

Transports Canada semble avoir écarté le recours à une consultation publique au cours de laquelle tous les intervenants concernés pourraient déposer des mémoires, interpellier les élus et questionner les responsables de la planification, de la construction et de l'exploitation du nouveau pont.

Tel que structuré en ce moment, les citoyens et citoyennes, ainsi que les représentant-e-s des groupes communautaires peuvent « jaser » individuellement et informellement avec des représentants du Transports Canada et leurs consultants. De plus, on peut consulter le site Web du Ministère et soumettre des commentaires.

Ce qui manque dans ce processus est la tenue d'un vrai forum public où les individus et les organisations peuvent présenter, verbalement et publiquement, leurs préoccupations, entreprendre une discussion avec les élus et les fonctionnaires et entendre les différents points de vue.

Au lieu d'un réel dialogue et d'un débat public et ouvert, nous nous trouvons devant un exercice qui individualise, voire privatise, la démarche de consultation.

**Nous insistons donc sur la mise en place d'un processus de consultation qui inclue des audiences publiques, le dépôt et la présentation de mémoires.**

### **Le trafic routier et les gaz à effet de serre (GES)**

Lors d'une conversation avec M. Vincent Jarry, Directeur principal du projet, il a été confirmé, une fois de plus, que ce projet d'infrastructure majeure ne considère aucunement les impacts négatifs de l'augmentation du nombre de véhicules en circulation et des émissions de gaz à effet de serre (GES) qui vont en résulter.

Les représentants de Transports Canada et leurs consultants ne peuvent pas être plus clairs — ce qui importe est la fluidité du trafic.

---

<sup>1</sup> Plus spécifiquement, ce texte fera référence aux trois documents rendus public en mars et avril 2013 :  
**1. Un nouveau pont pour le Saint-Laurent - Évaluation environnementale - Rapport synthèse-Évaluation des effets et mesures d'atténuation (Avril 2013) 2. Un nouveau pont pour le Saint-Laurent - Évaluation environnementale - Rapport synthèse - Description du projet et de l'environnement (mars 2013) 3. Un nouveau pont pour le Saint-Laurent - Évaluation environnementale - Description du projet et de l'environnement - Version finale (mars 2013)**

Ils affirment ne pas avoir le mandat de diminuer le débit de la circulation ni de diminuer les émissions de GES. Leur mandat se limite à la démolition et la reconstruction d'un pont, c'est tout.

On peut même lire dans le rapport cet énoncé stupéfiant : « les conditions actuelles autant pour les émissions des principaux contaminants atmosphériques que les gaz à effet de serre permettent de dire que bien que la qualité de l'air soit un enjeu important dans le cadre de ce projet, on n'anticipe pas d'effet significatif sur cette composante de l'environnement.»<sup>2</sup> (nous soulignons)

Lors de ces mêmes « Portes ouvertes » un représentant de Santé Canada a souligné le malaise de son Ministre devant l'absence de mesures prévues pour contrer les problèmes de pollution et des GES. Selon ce fonctionnaire, Santé Canada a l'intention de soumettre une série de recommandations à Transports Canada concernant ces enjeux.

**Dans un souci de santé publique, nous insistons afin que ces recommandations soient rendues publiques.**

Si on veut faire face aux défis du XXI<sup>ème</sup> siècle tel que l'étalement urbain ainsi que la sécurité et la santé en milieu urbain, il faut un changement radical de notre système d'infrastructure, notamment en ce qui concerne le transport des biens et des personnes. Force est de reconnaître que la proposition mise en avant par Transports Canada pour le futur Pont Champlain ne prend aucun de ces défis en considération.

L'augmentation du nombre de voies de la partie de l'autoroute 15 (sous la juridiction fédérale) et les six voies dédiées au trafic routier (autos, camions, poids lourds) en tout temps sur le nouveau pont feront assurément augmenter les GES.

La suggestion d'une des consultantes de Dessau pour contrer le flot énorme de trafic anticipé est de convaincre les automobilistes de modifier leurs habitudes. Un tel projet d'infrastructure majeure exige une réponse moins simpliste aux problèmes critiques auxquelles notre société fait face. Ce qui s'impose, c'est d'augmenter, d'une façon importante l'offre du transport en commun et, en même temps, diminuer radicalement l'offre au trafic routier.

Il est incroyable et très inquiétant que le gouvernement fédéral puisse prévoir de déboursier jusqu'à 5 milliards de dollars pour ce projet sans avoir mis en place un cadre pour réduire l'émission des GES.

## **Le mode de construction et d'exploitation**

Le Ministre des Transports a annoncé récemment que ce projet sera construit et géré en mode partenariat Public Privé (PPP). Néanmoins, M. Marc Brazeau de Transports Canada, lors de la journée « Portes ouvertes » a indiqué que son équipe est en train d'examiner plusieurs approches, incluant celle plus traditionnelle, dite « en régie » où Transports Canada agirait comme maître d'œuvre.

---

<sup>2</sup> Voir note 1, document 2, p. 38

M. Brazeau a aussi confirmé que les questionnements importants, concernant la mode PPP, soulevés par plusieurs chercheurs, notamment Pierre Hamel<sup>3</sup> de l'INRS, seraient considérés par son bureau.

**Nous attendons avec grand intérêt le résultat de ces études et demandons que ce travail de réflexion soit rendu public.**

### **Le transport en commun, une réponse trop timide**

Bien que plusieurs accueillent positivement l'annonce d'un système de transport léger sur rail (SLR) comme moyen de transport en commun rapide, confortable, fréquent et abordable, nous croyons qu'il ne doit pas exclure une voie réservée pour les autobus et le covoiturage.

D'ailleurs, le SLR devra aussi faire l'objet de consultations quant aux tracés, aux arrêts et à son impact sur les quartiers.

### **Conclusion**

Les commentaires des groupes et des citoyens et citoyennes, suite à la première session «Portes ouvertes» sont notées en quelques lignes dans le rapport d'avril 2013<sup>4</sup>. Cette brève mention nous laisse croire que nos préoccupations et celles des autres intervenant-e-s ont peu d'importance et que le projet va de l'avant sans le vrai débat public qu'il mérite.

En somme, nos préoccupations restent les mêmes qu'en janvier 2013 et notre déception augmente étant donné l'absence de réponses claires et détaillées à nos interrogations.

---

<sup>3</sup> Voir le mémoire de la Clinique, 13 janvier 2013, page 3

<sup>4</sup> Voir note 1, document 1, page 4



Verdun, le 17 mai 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 : [NBFSL-ENV-NPPSL@tc.gc.ca](mailto:NBFSL-ENV-NPPSL@tc.gc.ca)

**Objet : Commentaires de la Concertation en développement social de Verdun (CDSV) sur la deuxième partie du rapport d'évaluation environnementale du nouveau pont pour le Saint-Laurent.**

---

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de cette seconde phase de consultation entourant l'évaluation environnementale du projet « *un nouveau pont pour le Saint-Laurent* », la Concertation en développement social de Verdun souhaite vous partager certaines de ses préoccupations et interrogations.

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.

**Questionnements et suggestions :**

- **Sur la démarche globale du projet**

**Un processus de consultation intéressant mais qui devra être poursuivi**

En préambule, nous tenions à vous préciser que nous avons apprécié d'être consultés en amont du projet.

La deuxième phase de l'évaluation environnementale dans laquelle nous nous trouvons actuellement semble cependant marquer la fin du processus consultatif. Bien que l'évaluation environnementale apporte des informations assez précises sur certains effets du projet sur l'environnement et propose des mesures pour les atténuer, beaucoup d'incertitudes subsistent. Diverses études doivent en effet encore être réalisées, études qui vont apporter des précisions et vont permettre de traduire les orientations et objectifs avancés en matière d'atténuation en solutions concrètes<sup>1</sup>. Ce sont ces actions concrètes qui vont amoindrir les effets du projet sur l'environnement.

---

<sup>1</sup> Voir ci-dessous la partie concernant les critères de conception.

Nous pensons donc qu'il est important que les acteurs locaux et les citoyens soient de nouveau consultés dans les étapes plus opérationnelles, afin de pouvoir apporter leurs commentaires sur des éléments plus concrets. Par exemple, la mesure CC-12 entend « *considérer la possibilité d'un lien transversal entre les arrondissements du Sud-Ouest et de Verdun* ». Il est difficile de ne pas approuver cette volonté de désenclaver les deux quartiers. C'est la manière de le faire qui pourrait être sujette à commentaires et suggestions de la part des citoyens. Or, aucun retour auprès des citoyens n'est apparemment prévu.

Nous vous rappelons par ailleurs que la prise en compte des commentaires des citoyens et autres acteurs aux différentes étapes du projet, est, dans de nombreux cas, une condition favorable à la réussite des projets.

Suggestion :

**Qu'une autre phase de consultation soit organisée après l'étape de conception préliminaire et d'analyse de rentabilité, afin que les différents acteurs concernés, et notamment les citoyens, puissent se prononcer sur des éléments concrets.**

**Le manque de clarté quant au promoteur des projets du pont-jetée de l'Île-des-Sœurs et de déconstruction / construction du nouveau pont de l'Île-des-Sœurs.**

La construction du nouveau pont de l'Île-des-Sœurs et la destruction de l'ancien incombent à Transports Canada, dans le cadre du projet global « *un nouveau pont pour le Saint-Laurent* ». Par contre, un mandat a été confié à la Société Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée pour la construction du pont-jetée temporaire qui servira à relier l'Île-des-Sœurs et la terre ferme durant la durée des travaux de destruction / construction du nouveau pont de l'Île-des-Sœurs. Ce mandat comprend également la reconstruction de trois viaducs sur la terre ferme.

Si cette distinction est effectivement indiquée à la page 11 du rapport synthèse « *description du projet et de l'environnement* », nous ne sommes pas persuadés que la majorité des citoyens et acteurs locaux l'aie perçue et aie compris que le pont de contournement n'était pas réalisé par Transports Canada mais par la Société Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée (en d'autres termes que la construction du pont-jetée soit un projet distinct du projet « *un nouveau pont pour le Saint-Laurent* »).

Cette nuance a pourtant un certain nombre de conséquences.

L'évaluation environnementale sur laquelle nous avons été consultés et donc les mesures d'atténuation qui en découlent ne s'appliquent pas au projet de pont-jetée. Bien entendu, nous pouvons supposer que certaines études réalisées ont servi à nourrir les deux projets. De plus, nous savons que des mesures d'atténuation sont également prévues pour le projet de pont-jetée.

Cependant, la démarche d'évaluation environnementale, notamment ce qui concerne le processus consultatif, n'est pas la même. Vu que cette distinction n'a pas été très explicite, cela risque d'entraîner de la confusion. Certaines personnes vont par exemple s'attendre à ce que des mesures d'atténuation soient prises dès la construction du pont-jetée alors que celles-ci ne sont prévues que pour le projet « *un nouveau pont pour le Saint-Laurent* ».

Suggestions :

**Qu'une clarification soit apportée sur la distinction des deux projets et sur les « conséquences » que cela entraîne.**

**Que Transports Canada s'assure auprès de la Société Les ponts Jacques Cartier et Champlain incorporée qu'elle communique davantage sur les mesures d'atténuation qui seront mises en place pour le projet de construction du pont-jetée, qui devrait commencer dès cet automne.**

- **Sur les mesures d'atténuation proposées**

**Des incertitudes quant à l'interprétation de certaines mesures d'atténuation, notamment celles dites « critères de conception ».**

La partie 2 de l'évaluation environnementale contient près de 190 mesures d'atténuation. Un questionnaire nous est apparu quant à l'interprétation de certaines de ces mesures et leurs applications concrètes.

Les mesures d'atténuation ont en effet été formulées en 3 catégories. L'une d'entre elles concerne les critères de conception, critères qui seront intégrés en amont du processus de conception du projet, ce qui permettra « *d'optimiser et de sélectionner la meilleure solution* »<sup>2</sup>. Ainsi, ils seront intégrés à l'étape de conception préliminaire et d'analyse de rentabilité (étape confiée à Price Waterhouse Coopers (PWC)), voire à l'étape suivante (ingénierie préliminaire et préparation des devis).

Tels que présentés actuellement, ces critères apparaissent la plupart du temps :

- Soit comme de grandes orientations ou de grands objectifs qualitatifs vers lesquels on souhaite tendre (CC-10 : *le projet devra valoriser et consolider le réseau cyclable existant de même que les vues qu'il offre sur le paysage*).
- Soit comme des mesures dont on doit étudier la faisabilité (CC-23 : *la conception des ouvrages devra considérer la pertinence d'utiliser un système intelligent de contrôle du trafic relié à des capteurs analysant la qualité de l'air à l'échelle locale*).

Nous ne remettons pas en cause la pertinence de ces critères et nous comprenons qu'à ce stade du projet, ils ne puissent pas être très précis. Cependant, nous nous questionnons sur leur interprétation et leur traduction en actions concrètes. Par exemple, à partir de quand considère-t-on qu'un réseau cyclable a été consolidé ? S'agit-il d'augmenter la capacité du réseau ou simplement d'améliorer sa signalisation ?

Les solutions qui vont être mises de l'avant dans les étapes suivantes nous préoccupent car ce sont elles qui vont permettre une « atténuation » des effets sur l'environnement ou même une éventuelle bonification par rapport à la situation actuelle.

Questionnement :

*Comment avoir la garantie que l'ensemble des critères de conception se traduisent en solutions et actions satisfaisantes ?*

- **Sur le suivi du projet et des travaux**

**Le manque de clarté concernant le processus de suivi des travaux et la création d'un « comité de vigilance »**

Lors des portes-ouvertes du 22 avril 2013, il nous a été mentionné qu'un « comité de vigilance » sera créé afin de s'assurer du bon déroulement des différents chantiers. Très peu d'informations sont présentes dans le *Rapport synthèse « évaluation des effets et mesures d'atténuation »*. Nous aimerions donc en savoir plus sur la composition envisagée de ce comité, son rôle, son mode de fonctionnement.

À titre d'exemple, lorsqu'un certain type de travaux générera davantage de bruit, des mesures anti-bruit temporaires seront mises en place. Il a été mentionné qu'il appartiendra à l'entrepreneur d'avertir et de prendre les mesures nécessaires.

---

<sup>2</sup> Nouveau Pont pour le Saint Laurent – évaluation environnementale – page 49.

Sans remettre en cause la bonne foi de l'entrepreneur, nous souhaiterions savoir quels mécanismes garantissant le bon respect des « règles » ont été prévus.

Suggestion :

**Que le processus de suivi des travaux soit clarifié, notamment en ce qui concerne la création du « comité de vigilance ».**

### **L'importance de rendre accessible l'information au public**

Il a été mentionné qu'une « *continuité à informer le public* » serait assurée durant les étapes qui suivent l'évaluation environnementale, et notamment durant la phase réalisation. Étant donné l'importance de ce projet, l'information du public est en effet essentielle.

Nous vous suggérons cependant de varier les moyens de communication (séances publiques d'information, presse, site internet...) afin de rejoindre le maximum de personnes. À titre d'exemple, et comme nous vous le rappelons lors de la première phase de consultation, la formule « portes-ouvertes » a certains intérêts mais n'est pas forcément adaptée aux personnes n'ayant pas une fine connaissance du dossier.

Suggestion :

**Que les moyens que Transports Canada va utiliser pour informer la population dans les phases suivant l'évaluation environnementale soient précisés.**

- **Sur le projet en lui-même**

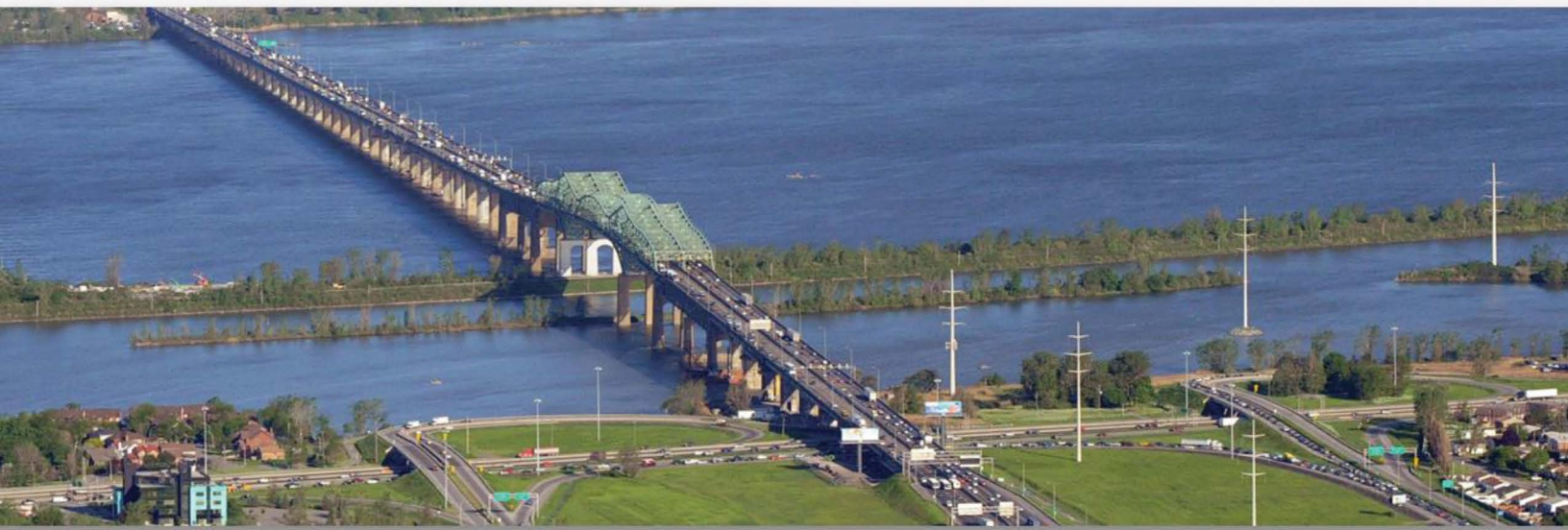
À ce stade du projet, beaucoup d'éléments de conception restent à définir, nous ne sommes donc pas encore en mesure d'apporter une contribution particulière à la réflexion.

Nous souhaitons cependant vous rappeler que le projet de nouveau pont et de son prolongement doit répondre aux préoccupations actuelles en matière d'environnement, de qualité de vie. Il doit notamment permettre d'amoinrir les effets néfastes d'une telle infrastructure en milieu urbain. Le choix probable par Transports Québec du SLR comme mode de transport collectif est un premier pas dans ce sens puisqu'il favorisa, nous l'espérons, le transfert d'un mode de transport individuel à un mode collectif. Nous souhaitons fortement que Transports Canada aille dans le même sens en adaptant la configuration des voies de circulation dans une optique de réduction du trafic automobile.

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)



## Commentaires et recommandations sur la deuxième partie du 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

19 mai 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)

## Table des matières

Introduction.....	5
1. Intégration des gains environnementaux .....	6
1.1 Prendre la mesure de l'amélioration possible.....	6
1.2 Transformer les tableaux en budgets.....	7
1.3 Une case pour les gains .....	7
1.4 Des quantités.....	8
1.5 Des valeurs .....	9
1.6 Des comptabilisations différentes.....	10
1.7 Fixer la limite de l'acceptable .....	11
1.8 Inclure la gestion durable dans l'appel d'offre .....	12
2. Commentaires spécifiques .....	13
2.1. Évaluation des mesures d'atténuation particulières.....	13
2.2.1 Évaluation de la protection des usages.....	13
2.2.2 Évaluation de la protection des cours d'eau et bandes riveraines .....	13
2.2.3 Qualité de l'air et gaz à effet de serre (GES) .....	14
2.2 Évaluation du plan de gestion environnementale proposé .....	15
2.2.1. Exigences légales .....	15
2.2.2 Ressources, rôles, responsabilités et autorité.....	15
2.2.3 Surveillance environnementale.....	15
2.2.4 Surveillance de la qualité de l'eau de surface durant la phase de construction.....	15
2.2.5 Surveillance des déblais et des matériaux d'emprunt .....	16
2.2.6 Audit interne.....	16
2.3 Évaluation de la synthèse des effets .....	16
2.3.1 Poisson et habitats .....	16
2.3.2 Navigation commerciale.....	17
2.3.3 Activité récréotouristique et navigation de plaisance. ....	17
2.3.4 Insertion du projet dans le milieu .....	18
Conclusion .....	19

## 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.

L'ampleur du projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent 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.

Nous tenons à souligner la qualité et l'exhaustivité du Rapport d'évaluation environnementale préliminaire élaborée par Transport Canada pour un nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent. Dans ce second rapport, on y perçoit un effort notable de la part de Transport Canada afin d'intégrer les commentaires recueillis lors des premières consultations publiques.

Le présent document s'inscrit dans la continuité du premier avis déposé par le CRE Montérégie et Accès Fleuve / ZIP Ville-Marie traitant des points suivants : Réaliser des gains environnementaux, accroître la part modale des transports collectif et actif, améliorer l'accessibilité au fleuve, communiquer en continu avec les acteurs, garantir le contrôle et le suivi des objectifs et finalement, la conception et les précautions durant les travaux

Les points complémentaires traités dans cet avis sont :

1. Intégration des gains environnementaux
2. Commentaires spécifiques

# 1. Intégration des gains environnementaux

La première partie de l'étude environnementale a fait un tour d'horizon des principales valeurs à préserver. La seconde partie propose des moyens pour préserver en totalité ou en partie les principales valeurs. Dans la troisième partie, il faudra faire le tour des valeurs à améliorer, celles pour lesquelles des gains seront possibles, et proposer des moyens pour atteindre cet objectif de gains.

Les deux premières parties s'appuyaient sur un compte de dépenses. La troisième devra s'appuyer sur un compte de revenus.

Éviter des pertes c'est bien. Réaliser des gains c'est mieux. Notre premier mémoire énonçait les principes à appliquer pour passer de la protection de l'environnement au gain en environnement, notre deuxième mémoire va compléter le premier par des exemples supplémentaires et des résumés de procédure pouvant être utilisés.

Le rapport doute trop souvent que la protection de l'environnement soit possible. Les expressions « lorsque possible », « dans la mesure du possible », etc. font même douter des objectifs <sup>1)</sup>. Le devis d'appel d'offre ne doit pas en douter. Il ne doit pas douter non plus que des gains en environnement doivent être faits.

## 1.1 Prendre la mesure de l'amélioration possible

Le premier rapport faisait la liste des composantes valorisées de l'environnement. Elles sont listées, mais pas évaluées autrement qu'en leur donnant une importance plus grande que celles qui ne sont pas citées. Elles sont décrites dans leur état actuel.

Le deuxième rapport permet de bien évaluer les impacts environnementaux par trois mesures : l'intensité de l'impact, sa durée et son étendue. Des valeurs d'impacts prévisibles et admissibles sont mentionnées.

Nous recommandons qu'il y ait un troisième rapport pour fixer l'optimum d'écosystème équilibré zone par zone et pour déterminer les valeurs des situations actuelles et les gains potentiels environnementaux, sociaux et économiques.

Ce troisième rapport est indispensable et peut simplement utiliser les deux premiers et des groupes de suivi en s'appuyant sur un processus en trois étapes:

1. Transformer les tableaux en budgets
2. Fixer la limite de l'acceptable
3. Inclure la gestion durable dans l'appel d'offre

## 1.2 Transformer les tableaux en budgets

L'étude regorge de tableaux qui sont autant de bons points de départ pour prévoir des gains en environnement. L'étude d'impact focalise sur les pertes directes et les risques de dommages collatéraux, mais contient la plupart des éléments nécessaires pour passer à la prévision de gains et de bénéfices. Il faut **une case de plus pour les gains et une autre pour les pertes**.

Pour déterminer les montants des gains et les pertes, il faut **des quantités et des valeurs**. Des quantités d'environnement et des valeurs d'environnement. Des quantités sociales et des valeurs sociales, des quantités économiques et des valeurs économiques. Ces trois aspects ont **des règles de comptabilisation différentes**. Dans ce mémoire, nous nous concentrons plus sur les aspects environnementaux faute de temps, mais les autres aspects sont aussi importants pour nous.

Nous vous recommandons d'inclure dans l'appel d'offre l'obligation d'établir des budgets environnementaux à chaque étape du projet. Lors des appels d'offres, des soumissions pour contrats ou sous-contrats, d'inclure un bordereau de soumission environnementale.

La séparation des bordereaux environnementaux, sociaux et économiques est indispensable pour éviter les confusions de calcul. Elle permet de constater les gains environnementaux sans interférence avec les gains économiques. Le devis devra préciser les modalités de compensation entre les trois domaines.

## 1.3 Une case pour les gains

Le tableau 68 met des croix lorsqu'il y a une interrelation prévisible entre les composantes environnementales et le projet. La qualité des sols et des sédiments est ainsi pointée lors de la mobilisation du chantier et la construction des installations temporaire. Si à la place d'une case, nous avons **deux cases, l'une pour le gain, l'autre pour la perte**, le gain deviendrait aussi possible que la perte. Le sol pourrait être meilleur après la mobilisation du chantier qu'avant. Le risque de pollution pourrait être diminué après cette étape.

Le tableau 70 détaille les risques liés aux activités. Ce sont des **lignes pour les pertes prévisibles**. Il est facile de mesurer les valeurs correspondantes et d'inscrire au budget une provision pour perte éventuelle au cas où les mesures de précautions, inscrites aux comptes de dépense, n'auront pas suffi à les éviter. Cependant, il manque **des lignes pour les gains à réaliser**. Soit des gains directs et immédiats sur la surface concernée, soit des gains à plus long terme par les mesures de protection ou l'investissement dans le potentiel de l'écosystème. On en retrouve d'ailleurs un bon exemple avec la planification des murs anti-bruit en début des travaux pour en profiter après. Les heures

de qualité de vie sont à inscrire au budget social avec une évaluation passant de médiocre à bonne. On le retrouve également dans la planification des pentes pour les coulevres dont les mètres carrés sont à inscrire dans le budget environnemental avec une évaluation de médiocre ou nulle à excellente.<sup>2)</sup>

Les effets résiduels négatifs devraient être négligeables. **Les effets résiduels positifs devraient être non négligeables.** Le bénéfice (positif moins négatif) devrait être positif et **en croissance dans le temps pour se stabiliser vers l'optimum souhaitable.** Un optimum que le troisième rapport devra fixer pour inclure dans l'appel d'offre de service comme sont fixés le nombre de voies sur le pont et bien d'autres éléments.

## 1.4 Des quantités

**L'environnement se quantifie en surface.** Les éléments et caractéristiques de chaque écosystème sont importants : fréquence, diversité, fragilité, espèce rare, surface ou passage critique, etc. Ils sont déjà bien cernés dans les deux premiers rapports.

En plus des deux premiers rapports qui en fixent les détails, il faut une synthèse opérationnelle qui puisse être intégrée dans l'appel d'offre afin de garantir des gains environnementaux. Pour unifier les comptes environnementaux, l'unité la plus pratique est le mètre carré.

Il est facile de **déterminer la surface** concernée par un sujet d'intérêt environnemental sur lequel on veut réaliser un gain ou éviter une perte. Cette quantité sera associée à une valeur pour déterminer les montants gagnés ou perdus. Le projet devra viser l'amélioration de cette surface pour obtenir une meilleure valeur de qualité de l'écosystème concerné. Cet objectif d'amélioration sera inscrit dans l'appel d'offre.

Il ne faut pas confondre l'évaluation de la qualité du lieu avec l'évaluation de l'effet potentiel d'un impact sur la qualité de ce lieu dans le deuxième rapport. Les deux sont indispensables.

Prenons un exemple. La surface sur laquelle s'installent les roulottes de chantier et ses chemins d'accès est facilement mesurable et sa dimension souhaitable peut être déterminée dès le début du projet par la planification de clôtures. Le devis devra exiger que cette surface soit dimensionnée au mieux des gains environnementaux, sociaux et économiques à faire. Il devra fixer les pénalités en cas de déficit.

La surface qui risque de faire l'objet d'un déversement lors de l'installation des roulottes peut aussi être déterminée. Le document 2 le fait de façon rapide par la catégorisation en ponctuel, locale et régionale. Il est utile d'être plus précis. Les coûts de réparation en dépendent. Les mesures de confinement sont abondamment décrites dans l'étude d'impact. Il ne s'agit pas ici d'un gain, mais d'une réduction des coûts éventuels. Le devis

doit préciser la nécessité de mettre en place ces mesures, mais aussi d'une provision pour remise en état et des pénalités applicables.

On peut tout ramener à un équivalent de surface. Ce passage par des équivalents est déjà appliqué pour les gaz à effet de serre qui sont habituellement ramenés en équivalence de CO<sub>2</sub> quel que soit le gaz et qui finalement peuvent être ramenés en hectares de forêt pour les compenser. Cette façon de faire permet de fixer des garanties et des compensations en surface dont la gestion et l'entretien seront confiés à des organismes locaux en leur fournissant les moyens nécessaires à la réalisation de ce travail.

Nous vous recommandons de fixer les garanties et les compensations environnementales en surfaces dans la région. Les moyens nécessaires à la mise en œuvre de ces garanties devront être attribués à des associations locales de protection de l'environnement.

Les moyens nécessaires à la mise en œuvre des garanties sociales devront être attribués à des associations de protection sociale locales.

## 1.5 Des valeurs

L'environnement s'évalue par rapport à l'écosystème riche et équilibré potentiel.

Les dimensions sont localisées dans le territoire. Il est donc aisé de savoir la nature initiale de la surface. L'étude environnementale y fait d'ailleurs référence sans toutefois en faire une évaluation systématique.

La difficulté qui est habituellement crainte par ceux qui font l'évaluation est le manque de rigueur. Nous suggérons de se fixer la même rigueur que l'on peut avoir dans l'évaluation économique. Rigueur économique que personne ne songe à remettre en cause pour l'acceptabilité du projet.

**L'évaluation se fait par un accord entre les parties concernées.** Cette évaluation est déjà très largement établie dans l'étude d'impact pour les surfaces qui ont un risque d'être dégradées.

Les éléments qui ont le moins de valeur n'ont pas été mentionnés dans l'étude, ni cités dans les consultations. Les éléments qui ont le plus de valeur ont été abondamment cités à la fois par les scientifiques, la population et les groupes consultés.

Le rapport limite cependant cette valeur à la valeur de la conséquence d'un impact selon trois facteurs intensité, durée et étendue.

Nous vous recommandons de généraliser le mode d'évaluation déjà utilisé à l'ensemble des surfaces du projet.

Cet élargissement de la zone traité permettra d'augmenter les gains.

Il faut **indiquer la qualité initiale** sur une échelle de valeur. L'échelle la plus simple note la valeur de excellent à épouvantable. C'est une évaluation, pas une mesure. La méthode déjà utilisée par consultations et comités est appropriée.

Les écosystèmes de même nature, même s'ils ne sont pas soumis à un risque, ont une valeur équivalente. Il manque dans l'étude d'impact quelques valeurs relatives à la proportion de l'écosystème dans la région. La plupart de ces mises en contexte se retrouvent dans les diverses études citées en référence. Il faudra les mettre en valeur.

## 1.6 Des comptabilisations différentes

En comptabilité économique, les montants représentent la valeur des échanges entre les comptes. Ce qui est pris dans un compte est mis dans un autre. Il n'y a pas de limite au transfert, sauf l'acceptation de le faire. Il n'y a donc pas de limite aux additions et aux soustractions. Les débits et les débits sont toujours équilibrés.

En comptabilité sociale, les montants représentent la valeur de qualité de vie. Ces montants ne sont pas échangeables d'un individu à l'autre. Le montant maximal total pour un individuel est 24 heures de qualité de vie par jour. Le minimum est 0 heure de qualité de vie par jour. Le montant n'est pas à cumulable d'un jour sur l'autre, mais le montant des jours précédents peut affecter le potentiel des jours suivants. Les transferts se font pour un individu entre son compte personnel, son compte de relations proches, son compte de relations de travail et son compte de relations sociales étendu au reste du monde. Les transferts se font sans équivalence de montant. On peut prendre une heure de bonne qualité de vie dans un compte et l'utiliser pour une mauvaise qualité de vie dans un autre.

En comptabilité environnementale, les montants représentent des améliorations ou des détériorations d'écosystème équilibré. Le total des quantités de territoire est constant et correspond à la surface concernée par le projet. La valeur est un pourcentage d'écart entre l'optimum et la perte totale. Les comptes se font par type d'écosystème. Les écosystèmes différents ne sont ni cumulables ni échangeables. La moyenne pondérée des surfaces donne l'écart au potentiel du lieu.

Pour chaque écosystème, un mécanisme de compensation automatique doit être mis en place dès le début de la conception du projet afin de le faire tendre l'écosystème vers son optimum et de le conserver dans ses limites acceptables. Le mécanisme de compensation peut être fait de trois façons :

- Un transfert entre le budget économique et le budget environnemental par un financement d'action sur le terrain. La réserve financière doit être budgétée comme une assurance.
- Un renforcement de la protection de la surface existante par acte notarié et son budget de conservation. La réserve financière doit être budgétée comme un fond dédié.
- La création d'un système économique local avec sa monnaie locale<sup>3)</sup> dédiée afin d'éviter les fuites de capitaux.

Les quantités de chaque composante de l'écosystème sur lesquelles le travail est fait sont comptabilisés dans des comptes séparés qui ne sont ni cumulables ni transférables. On n'additionne pas des couleuvres et des renards et on n'échange pas l'un contre l'autre.

Nous recommandons de mettre en place tous les systèmes de compensations environnementales à votre disposition - Dépense économique - Renforcement de protection - Économie environnementale locale – etc.

Nous vous recommandons d'éviter toute confusion de calcul budgétaire contraint par un point de vue économique exclusif.

Le devis ne doit exclure aucun moyen. Un comité permanent pourra avoir comme rôle d'évaluer au fur et à mesure les nouvelles solutions.

## 1.7 Fixer la limite de l'acceptable

Pour la comptabilité environnementale, l'objectif est de conserver l'écosystème riche et équilibré. Cela nécessite de déterminer des seuils pour engager les processus de compensation. Les valeurs de compensation sont prises sur un abaque ou calculées en fonction du seuil minimal critique, du seuil minimal d'intervention nécessaire, de la plage de valeur optimale, du seuil maximal d'intervention nécessaire et du seuil maximal critique. Les montants correspondant dans les autres budgets environnementaux et sociaux sont déterminés dans chacun de ces budgets en fonction du financement et du temps nécessaire à cette compensation.

Les 5 seuils déterminent le type ou le sens de l'action à faire. Les seuils minimal et maximal critiques sont ceux que le déroulement normal du projet, de son fonctionnement et de sa remise en état ne devront jamais atteindre. Ceux pour lesquels des mécanismes de précautions et de plans d'urgence sont établis. La plage de valeurs optimale est celle dans laquelle les mécanismes de régulation normale par les pratiques usuelles et l'entretien sont établis. Les seuils d'intervention nécessaires sont ceux à partir desquels des mesures spéciales sont mises en œuvre.

Ces seuils sont partiellement fixés dans les deux premières études. Ils devront être précisés dans la troisième.

## 1.8 Inclure la gestion durable dans l'appel d'offre

La gestion durable résulte de la volonté de l'inclure dès le début du processus de projet.

Nous vous recommandons d'inclure dans l'appel d'offre l'exigence de gains économiques, sociaux et environnementaux.

Une fois cette exigence établie, la gestion pour y arriver s'impose naturellement. La reddition de comptes en découle sans trop d'efforts.

Pour réduire l'administration de cette exigence, nous conseillons d'établir une comptabilité séparée pour les domaines environnemental, social et économique ainsi que l'établissement des mécanismes de compensation entre ces comptabilités. L'utilisation de données ouvertes et l'inscription au journal des activités d'une quantification systématique en \$, en m<sup>2</sup> et en h sont le moyen le plus simple pour établir ces comptabilités.

Pour diminuer la pression de financement d'un domaine sur l'autre, nous recommandons d'inclure la priorité stratégique de financement de l'environnement par l'environnement<sup>4)</sup> dans les critères d'attribution du contrat. De la même manière, le financement social par le social et le financement économique par l'économie devraient être affirmés comme priorités stratégiques.

Il faut inclure dans l'appel d'offre un mécanisme de contrôle des gains. Le mécanisme usuel est la reddition de comptes annuels. L'utilisation de données ouvertes permettrait d'alléger cette reddition de compte.

---

<sup>1)</sup> Recherchez les expressions avec le mot possible dans le texte pour affirmer les objectifs.

<sup>2)</sup> Chaque ligne peut potentiellement se retrouver dans les trois budgets environnemental, social et économique, mais les quantités et les valeurs sont différentes. Lorsque plusieurs actions s'appliquent au même lieu ou au même groupe social une évaluation d'ensemble est nécessaire. Cette évaluation globale ne résulte pas d'un calcul, car ce n'est pas une mesure.

<sup>3)</sup> Une monnaie locale a l'avantage de conserver la dynamique localement. Il faut toutefois qu'elle soit calibrée pour développer l'environnement et la qualité de vie locale. Le minimum est que son utilisation soit dédiée. Elle ne doit en aucun cas être copiée sur la monnaie centrale.

<sup>4)</sup> La création d'habitats pour la couleuvre lors de travaux de terrassement pour l'installation du pont est un exemple de financement immédiat de l'environnement par l'environnement. Le design de pentes de berges pour favoriser la biodiversité est un exemple de financement par capital naturel produisant des bénéfices durables. Le capital naturel peut générer sa monnaie locale dédiée pour son maintien par du temps de travail lui-même produisant son bénéfice social.

## 2. Commentaires spécifiques

### 2.1. Évaluation des mesures d'atténuation particulières

#### 2.2.1 Évaluation de la protection des usages

Le milieu visé par le projet soutient de multiples usages; que ce soit pour le transport autoroutier, les liens cyclistes et pédestres ou encore la navigation de plaisance, il est hautement fréquenté tant sur les îles que sur l'eau.

Des mesures d'atténuation particulières ont été mises en place pour assurer un certain maintien des activités récréatives pendant les travaux. Ainsi, la mesure P-2 présente la nécessité d'aviser les cyclistes des détours et fermetures lorsque cela est applicable. Parallèlement, il est prévu de baliser un ou des chenaux afin de permettre le passage sécuritaire des embarcations et de faire émettre des avis destinés au trafic maritime.

Nous saluons ces initiatives, mais nous soulignons que des mesures particulières devraient être destinées aux usagers d'embarcations légères à propulsion humaine (canot, kayak, etc.) et aux pêcheurs qui n'ont pas toujours des radios VHF dans un cas comme dans l'autre.

Bien que nous ne sommes pas en communication constante avec l'ensemble des canoteurs et kayakistes, Accès Fleuve / Comité ZIP Ville-Marie se propose d'acheminer les avis nécessaires vers une partie des usagers. En effet, l'organisme est le gestionnaire de la Route Bleue du Grand Montréal qui est destinée à cette clientèle et nous sommes en communication avec celle-ci.

#### 2.2.2 Évaluation de la protection des cours d'eau et bandes riveraines

Au Québec, une bande riveraine de 10 m (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, Accès Fleuve / ZIP Ville-Marie, lors de l'émission de ses commentaires sur l'évaluation environnementale préliminaire, a recommandé d'instaurer des bandes riveraines étendue 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.

Nous estimons qu'il est nécessaire de souligner les efforts accrus du Bureau du nouveau pont pour le Saint-Laurent allant en ce sens. En effet, les mesures d'atténuation particulières P-58 et P-59 établissant des bandes riveraines à 20 m, 30 m et 60 m, selon

les diverses conditions, iront loin pour assurer la protection des eaux du fleuve Saint-Laurent.

Parallèlement, nous estimons que lors de l'implantation des aires clôturées, des toiles géotextiles devraient être installées au bas des clôtures afin d'agir comme barrières à sédiments. Cette mesure simple et peu coûteuse aura pour avantage d'une importante augmentation de la protection des eaux du fleuve Saint-Laurent contre l'apport en sédiments dû aux eaux de ruissellement.

Ces stratégies combinées auront l'avantage de limiter de manière quasi définitive 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 la barrière à sédiments préviendra les effets du site sur les bandes riveraines.

Elles permettront 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.

### **2.2.3 Qualité de l'air et gaz à effet de serre (GES)**

La mesure d'atténuation P-66 indique :

*« Les GES émis pendant les travaux seront compensés afin de rendre le chantier «carboneutre». Un bilan annuel d'émissions sera calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus par la machinerie, le transport des matériaux et des déblais. La compensation pourra avoir la forme d'achat de crédit de carbone ou la réalisation de projets indépendants »*

Nous soulignons le souhait de Transport Canada de compenser les émissions de GES émises durant la phase de chantier.

Toutefois, il y a une divergence entre le terme « carboneutre » et les éléments pris en compte dans le bilan selon l'énoncé actuel. Il sera donc nécessaire de :

- soit de parler de compensation de certaines émissions de carbone basée sur un inventaire des émissions de GES générées par la machinerie et le transport des matériaux et des déblais en se basant sur les volumes de carburant plutôt que sur les kilomètres parcourus (cette méthode ne tenant pas compte de la consommation de carburant de la machinerie légère et du fonctionnement « statique » de la machinerie)

- soit de parler de chantier « carboneutre » et d'élargir les éléments prises en compte dans le bilan des émissions de GES en incluant les diverses consommations de carburant, le traitement des déchets générés durant le chantier, le traitement des eaux, etc.

Il existe des méthodes de calcul applicables à ces différents éléments ainsi qu'une expertise locale de quantification des émissions de GES.

De plus, ces émissions de GES pourront être compensées par la réalisation de projets locaux ou l'achat de crédits de carbone locaux (privés ou publics). Le CRE Montérégie pourrait, le temps venu, accompagner Transport Canada dans sa recherche de crédit carbone ou de projets.

Nous vous invitons à prendre en compte les émissions de GES de l'ensemble du chantier et non uniquement celles générées par le déplacement de la machinerie et des camions qui pourront être compensées localement.

## **2.2 Évaluation du plan de gestion environnementale proposé**

### **2.2.1. Exigences légales**

Plusieurs lois ont été modifiées par le gouvernement fédéral au cours de l'année 2012. Une révision des lois telles que modifiées devrait être effectuée par un juriste pour évaluer leur application dans le contexte du projet. Notamment la nouvelle *Loi sur la protection de la navigation*.

### **2.2.2 Ressources, rôles, responsabilités et autorité**

Afin de s'assurer de la mise en œuvre du Plan de gestion environnementale, nous estimons qu'il serait dans l'intérêt de Transport Canada de conserver l'autorité sur les audits ou de s'assurer d'établir des partenariats distincts pour l'auditeur environnemental et pour le partenaire des travaux.

### **2.2.3 Surveillance environnementale**

Afin de s'assurer d'une surveillance environnementale impartiale, nous estimons qu'il serait dans l'intérêt de Transport Canada de la réaliser à l'interne ou d'établir des partenariats distincts pour le surveillant environnemental et pour le partenaire des travaux.

### **2.2.4 Surveillance de la qualité de l'eau de surface durant la phase de construction**

Nous suggérons à Transport Canada de modifier le libellé de la section 9.12.3 de la Partie 2 (page 114) de l'élément :

*« En phase de construction, la surveillance débutera au printemps et s'arrête à la fin de l'automne »*

par l'élément suivant :

*« En phase de construction, la surveillance débutera le 1<sup>er</sup> avril et s'arrête le 30 novembre »*

Il est à noter que les dates mentionnées le sont à titre de suggestion et pourraient être revues selon les réalités du chantier, des conditions climatiques ou de tout autre élément pertinent.

### **2.2.5 Surveillance des déblais et des matériaux d'emprunt**

Nous désirons souligner l'effort de maintien accru par Transport Canada pour le maintien d'une bande riveraine étendue à 20 m dans ce cas particulier.

### **2.2.6 Audit interne**

Afin d'assurer des audits de qualité supérieurs, effectués en toute transparence, nous suggérons fortement à Transport Canada d'effectuer l'audit du partenaire privé ou d'en confier le mandat à un auditeur tiers.

Parallèlement, l'application de principes inspirés du GRI<sup>1</sup> (*Global Reporting Initiative*) pourrait aider Transport Canada dans la réalisation des audits. Dans l'éventualité où Transport Canada laisserait la réalisation des audits au partenaire privé, ces principes pourraient lui être imposés et faire partie intégrante du devis et/ou du système de gestion environnementale.

## **2.3 Évaluation de la synthèse des effets**

### **2.3.1 Poisson et habitats**

Les berges du Saint-Laurent sont fortement artificialisées. Ainsi, afin de prendre l'opportunité que les travaux de construction du nouveau pont apportent, nous proposons que plutôt que de restaurer les rives et le lit des cours d'eau touchés par les travaux à leur état d'origine, ces éléments soient restaurés à un état naturel. Une végétation indigène pourrait être implantée et des berges montrant des pentes entre 1:3 et 1:5 devraient être préférées.

---

<sup>1</sup> <https://www.globalreporting.org/languages/French/Pages/default.aspx>

### **2.3.2 Navigation commerciale**

Le 14 mai 2013, l'Administration portuaire de Montréal a communiqué l'information suivante :

*«L'Administration portuaire de Montréal (APM) se réjouit de la décision prise par la Garde côtière canadienne d'autoriser la venue de navires d'une largeur maximum de 44,0 m dans le tronçon Québec - Montréal de la voie navigable du Saint-Laurent. La largeur précédemment autorisée était de 32,1 m sans restrictions. [...], les nouvelles dispositions donnent la possibilité à tous les navires post-Panamax, dont les porte-conteneurs de 6 000 EVP (équivalent vingt pieds), de rallier le Port de Montréal.»*

Il nous apparaît nécessaire de prendre en compte cette nouvelle dans l'Évaluation environnementale dont il est question ici et plusieurs questions se posent parmi lesquelles : est-il prévu que le nouveau pont sur le Saint-Laurent soit suffisamment haut pour permettre le passage de tels navires ? Et le cas échéant, sera-t-il question d'un élargissement de la voie maritime ? Quel impact cela aura sur les berges actuelles et nouvellement aménagées (érosion, impact sur la faune, etc.)? Est-ce que les travaux seront menés au même moment que le nouveau pont pour le Saint-Laurent ?

### **2.3.3 Activité récréotouristique et navigation de plaisance.**

L'ensemble du milieu fluvial est utilisé par divers types d'embarcations. Ainsi, une navigation commerciale côtoie une navigation de plaisance qui elle se décline en divers types. La voie maritime du Saint-Laurent a sa propre corporation avec laquelle Transport Canada est déjà en contact. Toutefois, il est plus difficile de rejoindre les plaisanciers.

Les effets décrits et les mesures de mitigations actuellement prévues s'appliquent aux embarcations de plaisance à moteur de bon format. En effet, ces bateaux ont des radios et peuvent donc avoir accès aux avis émis par VHF. Ces embarcations ont accès à divers secteurs du fleuve autres que la voie maritime et les chenaux prévus leur seront fort utiles.

Les embarcations de moins de 900 kg sont interdites dans la voie maritime du Saint-Laurent et ont accès à plus de secteurs du fleuve que les embarcations à moteurs décrites au paragraphe précédent. Les petites chaloupes de pêche et les embarcations légères à propulsion humaine (canot, kayak, etc.) n'ont pas toujours de radios et les avis peuvent leur rester inconnus.

De plus, la cohabitation entre les embarcations de plaisance plus grosse et les petites embarcations légères est parfois difficile et les mêmes chenaux ne se verraient être utilisés par ces deux groupes d'embarcations.

Ainsi, une attention particulière devrait être apportée à la communication avec les canoteurs, kayakistes et pêcheurs. La présence des travaux et l'accessibilité aux sites de ceux-ci par les canots et kayaks pourraient mener à une augmentation de la navigation de ce type par des curieux désirant voir le chantier de plus près.

Accès Fleuve / ZIP Ville-Marie, en tant que gestionnaire de la Route Bleue du Grand Montréal, est en communication avec une portion de ces usagers et pourrait relayer les avis émis. Bien qu'il ne s'agit pas actuellement d'un moyen assuré de rejoindre tous les usagers potentiels, avec un peu de promotions allant dans ce sens, une meilleure part des canoteurs et kayakistes pourrait être rejointe.

### **2.3.4 Insertion du projet dans le milieu**

Afin d'augmenter l'acceptabilité sociale du projet, nous suggérons à Transport Canada que lorsqu'une restauration à un état naturel est impossible, les berges soient aménagées sous forme de promenade riveraine.

Cette approche apporte deux avantages. Premièrement, des usagers pourront, suite aux travaux, s'approprier le milieu et une promotion de Transport Canada mettant cet aspect de l'avant incitera les résidents locaux à soutenir le projet. Deuxièmement, le milieu reste accessible à de la machinerie pour des travaux subséquents, notamment pour les portions de berges situées directement sous les structures.

## 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.

Montréal, le 17 mai 2013

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

- Centre administratif  
6161, rue Laurendeau  
Montréal (Québec) H4E 3X6  
Tél. : 514 762-2777
- Hôpital de Verdun  
4000, boulevard LaSalle  
Verdun (Québec) H4G 2A3  
Tél. : 514 362-1000
- CLSC de Saint-Henri  
3833, rue Notre-Dame Ouest  
Montréal (Québec) H4C 1P8  
Tél. : 514 933-7541
- CLSC de Verdun  
400, rue de l'Église  
Verdun (Québec) H4G 2M4  
Tél. : 514 766-0546
- CLSC de Ville-Émard–  
Côte-Saint-Paul  
6161, rue Laurendeau  
Montréal (Québec) H4E 3X6  
Tél. : 514 766-0546
- Centre d'hébergement  
Champlain  
1325, rue Crawford  
Verdun (Québec) H4H 2N6  
Tél. : 514 766-8513
- Centre d'hébergement  
de Saint-Henri  
5205, rue Notre-Dame Ouest  
Montréal (Québec) H4C 3L2  
Tél. : 514 931-0851
- Centre d'hébergement  
des Seigneurs  
1800, rue Saint-Jacques Ouest  
Montréal (Québec) H3J 2R5  
Tél. : 514 935-4681
- Centre d'hébergement  
du Manoir-de-Verdun  
5500, boulevard LaSalle  
Verdun (Québec) H4H 1N9  
Tél. : 514 769-8801
- Centre d'hébergement  
Louis-Riel  
2120, rue Augustin-Cantin  
Montréal (Québec) H3K 3G3  
Tél. : 514 931-2263
- Centre d'hébergement  
Réal-Morel  
3500, rue Wellington  
Verdun (Québec) H4G 1T3  
Tél. : 514 761-5874
- Centre d'hébergement  
Yvon-Brunet  
6250, avenue Newman  
Montréal (Québec) H4E 4K4  
Tél. : 514 765-8000

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

Madame, monsieur,

L'environnement bâti, notamment les infrastructures de transport, a une influence directe et significative sur plusieurs aspects de la santé de la population. La reconstruction du pont Champlain, à l'instar de plusieurs autres projets urbains d'envergure sur notre territoire, intéresse donc de près le Centre santé et de services sociaux du Sud-Ouest–Verdun.

Après avoir pris connaissance de la version préliminaire de la deuxième partie de l'évaluation environnementale et visité les kiosques lors de la soirée « portes ouvertes », nous avons également eu des échanges avec la Direction de santé publique de Montréal (DSP-Mtl) et d'autres partenaires du milieu autour des enjeux soulevés par le projet de nouveau pont.

Ayant pris connaissance des points de vue que vous soumet la Direction de santé publique de Montréal (DSP-Mtl), nous souscrivons entièrement à la même perspective. Cette dernière soulève des préoccupations qui portent notamment sur la nécessité d'études supplémentaires, le bruit, la qualité de l'air et la nécessité d'élargir le cadre d'analyse des impacts du projet. Nous partageons entièrement ces préoccupations et souhaitons que les responsables du projet y répondent de la manière la plus rigoureuse possible. Nous souscrivons donc entièrement aux différents questionnements et aux recommandations exprimés par la DSP-Mtl.

De plus, nous proposons les éléments supplémentaires suivants :

1) En ce qui concerne le suivi des mesures d'atténuation en période de chantier, nous suggérons aux responsables du projet de s'informer des mécanismes de rétroaction avec des membres de la communauté qui pourraient être mis en place pour gérer de manière étroite les nuisances liées au chantier, au-delà des mécanismes typiques tels un bureau de projet et une ligne téléphonique. À titre d'exemple, le chantier du Centre universitaire de santé McGill sur le site Glen tient des rencontres régulières avec des représentants de la communauté immédiatement à proximité du site pour les informer des étapes à venir dans les travaux, et recevoir toute information à propos de normes ou mesures qui ne seraient pas respectées adéquatement par les entrepreneurs.

... 2

2) En deuxième lieu, étant donné le nombre important d'éléments qui sont indéterminés à l'heure actuelle, mais qui ont une incidence déterminante sur la conception du pont, il serait opportun de prévoir une étape supplémentaire de consultation du public, lorsqu'une version préliminaire de la conception du pont sera produite. Ceci permettrait, notamment, de comprendre comment les mesures de conception identifiées lors de l'évaluation environnementale auront été intégrées dans la conception et de soumettre ainsi des recommandations visant à les bonifier, s'il y a lieu.

3) Concernant la diffusion du contenu de l'évaluation environnementale, lorsque le rapport complet sera disponible, étant donné le grand volume d'informations que contiendront les deux parties du rapport (574 pages pour l'étape 1, et 244 pages pour l'étape 2, incluant les annexes) et malgré les synthèses (fort appréciées) qui ont été produites pour chacune des étapes, il serait souhaitable de mettre en place des mécanismes d'information supplémentaires (ex. diaporama synthèse, présentation publique, etc.) permettant de communiquer les éléments essentiels de l'évaluation environnementale et les mesures d'atténuation prévues pour les différentes phases.

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 et de 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

Rédigé 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 #58442



**Commentaires sur le deuxième  
Rapport préliminaire**

*Évaluation environnementale du  
Nouveau pont pour le Saint-Laurent  
Évaluation des effets et mesures d'atténuation*

*Version révisée le 31 mai 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 :

- ❖ Serge Lefebvre, chef de division, Transports actifs et collectifs – TAC
- ❖ Michel Bédard, chef d'équipe –TAC
- ❖ Andres Botero, chef de division, Études techniques, Arrondissement de Ville-Marie
- ❖ Robert Bédard, ingénieur, Études techniques, Arrondissement de Ville-Marie
- ❖ Jean Cardin, Directeur du développement du territoire et études techniques, Arrondissement de Verdun.
- ❖ Annie Carrière, ingénieure, Division de l'ingénierie, Direction de l'eau potable
- ❖ Richard Côté, chef de section, Coordination des travaux et communications Direction de la gestion durable de l'eau– DGDE
- ❖ Guy Pellerin, chef de division, Sécurité et aménagement du réseau artériel – SARA
- ❖ Francine Dubeau, architecte paysagiste –SARA
- ❖ Daniel Hodder, chef de division, Stratégies, programmes et politiques, Direction des grands parcs et du verdissement – DGPV
- ❖ Pierre Jutras, chef de section, Stratégies, programmes et politiques, Direction des grands parcs et du verdissement – DGPV
- ❖ Danielle Lussier, chef de division, Développement durable, Service de la qualité de vie – SQV
- ❖ Monique Côté, conseillère en planification, Développement durable – SQV
- ❖ Isabelle Dumas, chef de division du patrimoine – SQV
- ❖ Marie-Geneviève Lavergne, conseillère en aménagement, Division du patrimoine
- ❖ Caroline Dubuc, commissaire au design, Bureau du design de la ville de Montréal
- ❖ Marie-Josée Lacroix, directrice, Bureau du design de la Ville de Montréal
- ❖ Valérie Gagnon, chef de division, Planification intégrée et gestion des impacts – DDT
- ❖ Michel Legault, chef de division, Service de sécurité incendie de Montréal – SIM
- ❖ Annick Le Floch, chef de division, Planification et suivi environnemental – DDE
- ❖ Nancy Giguère, conseillère en planification, Planification et suivi environnemental.
- ❖ Benoit Champagne, chef de division, gestion des actifs de voirie – DDI
- ❖ Marthe Lawrence, conseillère en communications corporatives, Division des communications corporatives
- ❖ Benoit Gendron, Directeur de la planification – Société de transport de Montréal

## Table des matières

### Introduction

1.	Approche et méthodologie .....	1
2.	Synthèse des effets et mesures d'atténuation .....	2
2.1.	Sols, sédiments et eau souterraine .....	2
2.2.	Qualité de l'eau de surface et hydrologie .....	2
2.3.	Qualité de l'air (échelle locale) .....	3
2.4.	Qualité de l'air et gaz à effet de serre (GES) .....	4
2.5.	Végétation et milieux humides .....	6
2.6.	Poisson et habitats .....	7
2.7.	Faune terrestre .....	7
2.8.	Avifaune .....	8
2.9.	Infrastructures et bâtiments .....	8
2.10.	Navigation commerciale .....	9
2.11.	Activités récréotouristiques et navigation de plaisance .....	9
2.12.	Climat sonore .....	10
2.13.	Patrimoine et archéologie .....	10
2.14.	Insertion du projet dans le milieu .....	11
2.15.	Effets cumulatifs .....	12
2.16.	Défaillances et déversement accidentels .....	12
3.	Autres commentaires .....	12
3.1.	Mesures d'urgence .....	12
3.2.	Transport routier et gestion de la circulation .....	13
3.3.	Pollution lumineuse .....	13
3.4.	Pérennité et cycle de vie de l'ouvrage .....	13
3.5.	Critères environnementaux de conception .....	14
4.	Commentaires additionnels sur le rapport préliminaire n°1 .....	14

### Annexe

## Introduction

La Ville de Montréal présente dans ce document ses commentaires suite à la publication du deuxième rapport préliminaire sur l'évaluation environnementale du nouveau pont pour le Saint-Laurent et aux portes ouvertes organisées en avril 2013.

Les commentaires sont regroupés selon la nature de l'effet sur l'environnement et représentent la position des différentes unités administratives de la Ville responsables des divers volets couverts par l'étude, ainsi que les arrondissements concernés par le projet.

## 1. Approche et méthodologie

- ❖ L'analyse des impacts a été réalisée sur une zone d'étude relativement réduite, par rapport à l'envergure du projet.
- ❖ Les impacts du projet sur la circulation automobile et autres effets sur l'être humain n'ont pas été suffisamment abordés.
- ❖ Il est souhaitable de vérifier la possibilité d'harmoniser les évaluations d'impact entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, notamment en raison de l'annonce récente du choix du SLR comme mode de transport en commun, qui devrait être assujéti à la Loi québécoise sur la qualité de l'environnement. À cet effet, l'arrimage du processus environnemental fédéral au processus provincial doit être considéré.
- ❖ Quelle méthodologie préside au choix des enjeux significatifs? Les enjeux identifiés comme non significatifs dans l'évaluation environnementale (ex. qualité de l'air et GES) signifient-ils 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?
- ❖ Le projet de conception préliminaire fera-t-il 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?
- ❖ L'ensemble du projet qui inclut des précisions sur les activités et travaux prévus, les segments du territoire où ils seront effectués, les polluants émis, les systèmes de contrôle de la pollution et de suivi environnemental, les points de rejet (eau) et d'émission (air), doit être présenté à la Division du contrôle des rejets industriels (CRI) de la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal pour obtenir les permis et les approbations préalables requis.
- ❖ Il sera également essentiel de considérer les aspects « opération à long terme » de cette nouvelle infrastructure, au-delà de la période des travaux afin de sélectionner, entre autres, les points de rejet les plus appropriés et les systèmes de prétraitement des eaux de ruissellement, l'utilisation de sels de voirie et autres abrasifs, car le respect des normes de rejet au pluvial/cours d'eau n'est pas assurée sans traitement (colonne C du tableau de l'Annexe 1 du Règlement 2008-47 de la CMM).

- ❖ Les compensations proposées nous paraissent insuffisantes. Nous estimons que ces compensations devraient être négociées avec l'autorité municipale visée avant que les pertes ne soient engendrées.

## **2. Synthèse des effets et mesures d'atténuation**

### **2.1. Sols, sédiments et eau souterraine**

- ❖ Dans les zones sensibles pour les sols, sédiments et eau souterraine, on réfère au Parc d'entreprises du Sud-Ouest. Cette appellation est erronée, car elle désigne la propriété de la Ville de Montréal située à l'est de l'autoroute Bonaventure jusqu'au pont Victoria (voir la portion hachurée en rouge de la figure jointe en annexe). Le juste nom de ce secteur appartenant à la Ville est le Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (anciennement Technoparc). Les endroits sensibles à proximité du pont Champlain qui feront l'objet de travaux sont des terrains fédéraux et provinciaux et ne font pas partie du Parc d'entreprises de la Pointe-Saint-Charles (PEPSC). Il faut corriger le rapport en conséquence.
- ❖ Lors de l'entreposage des sédiments excavés, il faudra prévoir un endroit où l'excès d'eau contenue pourra se décanter, ainsi que le traitement de l'eau si requis avant son rejet. Également, les camions qui quitteront le chantier avec des sols contaminés au-delà du critère B de la Politique de Protection et de réhabilitation des terrains du MDDEFP devront être lavés. Il faut aussi prévoir que l'eau de lavage soit entreposée et testée avant d'être rejetée. Dans l'éventualité où cette eau de lavage est contaminée, il faudra la traiter.
- ❖ Concernant la gestion des matières résiduelles, il est mentionné que la mise au rebut de matériaux naturels excédentaires doit être conforme aux règlements municipaux. Il faudrait préciser quels sont les règlements que Transports Canada compte respecter.
- ❖ Il est suggéré de prévoir des structures de rétention pour éviter le lessivage des sols (organiques et/ou contaminés) dans le milieu.
- ❖ Pour le contrôle de l'érosion et des sédiments pendant les différentes phases des travaux, nous nous inquiétons sur la suffisance des mesures, ou si un plan (ou plusieurs plans) de contrôle de l'érosion et des sédiments devait être mis en place et suivi en l'absence de normes plus contraignantes (par exemple, consulter : [http://www.epa.gov/npdcs/pubs/cgp2012\\_finalpermit.pdf](http://www.epa.gov/npdcs/pubs/cgp2012_finalpermit.pdf)).

### **2.2. Qualité de l'eau de surface et hydrologie**

Il sera intéressant d'identifier l'entité qui réalisera le suivi de la performance et ce qui sera requis pour le plan de compensation des milieux humides. Le suivi servira à valider les fonctions du ou des milieux améliorés, bonifiés ou créés.

Bien que ce soit « intéressant » de mesurer les matières en suspension dans l'eau, on peut se demander quelle en sera l'utilité une fois la mesure enregistrée. Il serait plus important de mettre en place des façons de faire pour éviter que les matières en suspension et autres ne se retrouvent dans le fleuve.

Aussi, les mesures préconisées sont nettement insuffisantes en termes de mitigation. Il faudrait surtout développer des façons de faire qui vont réduire à la source l'émission de contaminants plutôt que de mesurer la performance par les concentrations ajoutées au fleuve.

Tel que mentionné dans nos commentaires pour le premier rapport environnemental, des infrastructures vertes pourraient contribuer à traiter les eaux de ruissellement, 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.

### **2.3. Qualité de l'air (échelle locale)**

L'évaluation environnementale met en évidence la problématique de la qualité de l'air à l'échelle locale, en tenant compte principalement des effets causés par les travaux, ainsi qu'en phase d'exploitation (ce qui avait été complètement occulté dans le premier rapport commenté en janvier 2013). De plus, certaines zones, qualifiées de sensibles, ont été identifiées en tenant compte de la direction des vents, ce qui est l'usage conforme pour ce type de suivi.

À la section intitulée « Description de l'effet et contexte », il est stipulé « *qu'une station d'échantillonnage sera installée sur l'île des Sœurs au moins 12 mois avant le début des travaux afin de déterminer le niveau de base des contaminants atmosphériques dans le secteur. Les données des stations localisées à proximité serviront également pour établir le niveau de base* ».

Cet énoncé soulève plusieurs questions qui demeurent sans réponse à la lecture dudit rapport synthèse.

À titre d'exemple, voici quelques-unes de ces questions :

- Quelle est la date prévue du début des travaux?
- Quelle est la date prévue de la mise en service de la station?
- Combien de temps sera-t-elle en fonction?
- Où sera située la station d'échantillonnage?
- Est-ce que les polluants seront mesurés en continu?
- Quels seront les polluants mesurés?
- Qui fera l'installation de la station?
- Qui sera responsable d'opérer cette station?
- Quels équipements et méthodes seront utilisés pour faire les mesures?
- Quelles sont les stations localisées à proximité? Et à proximité de quoi?

Considérant les questions précédemment soulevées, il convient de faire les mises en garde suivantes :

- L'installation d'une station doit se faire en respectant les lignes directrices sur l'assurance et le contrôle de la qualité du Réseau national de surveillance de la pollution atmosphérique émises par Environnement Canada.
- La mesure des particules fines et des particules totales est évoquée, mais il n'est question d'aucun autre polluant tel que les NOx et les COV émis par les véhicules routiers.
- La Ville de Montréal est responsable de l'administration du Réseau de la qualité de l'air sur le territoire de l'agglomération montréalaise et L'Île-des-Soeurs en fait partie.
- Aucune des stations existantes du réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA), de la Ville de Montréal, n'est située à proximité de ce chantier.

En ce qui concerne le paragraphe sur les mesures d'atténuation, les exemples mentionnés sont adéquats, mais ne concerne que l'entraînement des poussières dans l'air ambiant.

Les objectifs de performance sont adéquats, mais la mention « à 50 m de l'emprise », ainsi que la façon dont le calcul sera effectué pour déterminer les concentrations à partir de mesures qui seront exécutées par une station fixe située à une certaine distance des travaux, est à définir.

Au point traitant de la surveillance de la performance, l'énoncé « *l'objectif de performance sera surveillé et mesuré par l'entremise de stations d'échantillonnage de part et d'autre des chantiers afin de discriminer la contribution du chantier sur la dispersion des poussières* » soulève le questionnement suivant :

- Quels seront les appareils utilisés pour faire ces mesures?
- À quelle fréquence les échantillons seront-ils prélevés?
- Quel sera le type d'échantillons prélevés 8 h, 24 h?
- Qui sera responsable des analyses de ces échantillons?
- Est-ce que ces stations seront mobiles?

Finalement, la phrase « *les données seront rendues publiques sur un site web de même que les mesures correctrices mises en place* » laisse place à l'interrogation sur la nature des données qui seront mises en ligne.

- Est-ce que ce seront les mesures de la station de L'Île-des-Sœurs?
- Est-ce que ce seront des mesures en continu? Des mesures validées?
- Qui sera responsable du site Internet?
- Quelle sera la fréquence des mises à jour des informations?

## **2.4. Qualité de l'air et gaz à effet de serre (GES)**

- ❖ Les données présentées ne considèrent pas les GES émis aux approches et aux sorties du pont – zones qui seront certainement sources de congestion puisqu'il sera difficile d'augmenter les capacités des routes environnantes – et encore moins ceux qui seront ajoutés, à l'échelle de la CMM, en favorisant l'automobile

comme principal moyen de transport. Un projet aussi important impose une stratégie de transport régionale, voire provinciale et ne peut se limiter à la seule structure qu'est le pont.

- ❖ Nous suggérons d'ajouter des évaluations des émissions de GES à une échelle régionale, dans l'évaluation environnementale, du projet et de porter une attention particulière aux projections sur les émissions futures et possibles, selon différents scénarios d'achalandage et aux comportements anticipés des citoyens et des travailleurs en matière de choix de moyen de transport.
- ❖ 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). Il est prévu que le nouveau pont comporte une voie de circulation supplémentaire (en sens inverse de la pointe, en redonnant la voie actuellement réservée aux bus à la circulation des autres véhicules). Également, le tronçon de l'autoroute 15 au sud de l'échangeur Atwater sera élargi à 6 voies. En plus de la croissance des déplacements automobiles observés dans la grande région métropolitaine résultant de l'augmentation démographique et de la croissance économique, l'élargissement des autoroutes urbaines peut entraîner un phénomène appelé demande induite. Ainsi, un grand nombre d'automobilistes, attirés par la perspective d'un trajet rapide et fluide rendu possible par l'élargissement de la route, peuvent emprunter les nouvelles voies de circulation. Cette demande induite peut donc entraîner une augmentation des émissions de GES. De plus, la demande induite causée par cette augmentation de l'offre routière pourrait aggraver les problèmes de congestion vécus sur l'île de Montréal, ce qui contribuerait aussi à augmenter les émissions de GES.
- ❖ Transports Canada s'engage à compenser les gaz à effet de serre émis pendant les travaux afin de rendre le chantier « carboneutre ». La compensation pourra avoir la forme d'achat de crédits de carbone ou la réalisation de projets indépendants (telle la plantation d'arbres). L'approche que la Ville de Montréal préconise, lorsque des aménagements ont des effets négatifs dans un secteur donné, est d'implanter les mesures compensatoires dans ce même secteur. Nous suggérons donc grandement de privilégier la réalisation de projets indépendants, particulièrement dans la région du nouveau pont, plutôt que l'achat de crédits de carbone. De cette façon, les projets réalisés contribueront à rendre le chantier « carboneutre ». Mais aussi dans une approche de développement durable, ces projets contribueront à diminuer les GES à plus long terme dans ce secteur, compensant ainsi les émissions de gaz provenant de l'utilisation du nouveau pont.
- ❖ L'évaluation environnementale indique que « la qualité de l'air (et des GES) n'est pas un enjeu significatif dans le cadre de ce projet ». 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. Devrait-on faire un addenda à l'évaluation environnementale, compte tenu du choix de mode de transport collectif préconisé?
- ❖ 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.

- ❖ Dans le tableau 70 à la page 45 (n° 139), tout comme aux pages 85 et 133, on mentionne que l'amélioration des infrastructures pourrait entraîner une diminution des GES. Cette affirmation est quelque peu optimiste puisqu'à la page 87, on estime pour l'instant que les GES pourraient augmenter de 20 % à l'horizon 2026.
- ❖ Toujours au même tableau (n° 139) on mentionne que « la conception des ouvrages devra considérer l'utilisation d'un système intelligent de contrôle du trafic relié à des capteurs analysant la qualité de l'air à l'échelle locale ». Il faudrait analyser ce système, son rôle, son fonctionnement et les effets recherchés.

## **2.5. Végétation et milieux humides**

Il est fait mention d'une perte de végétation principalement de friche arbustive et herbacée (9 100 m<sup>2</sup>), de peupleraies (3 425 m<sup>2</sup>), de milieux humides (4 300 m<sup>2</sup>) et de marais riverains émergents (2 000 m<sup>2</sup>). Un plan de compensation est prévu pour remplacer les fonctions écologiques de 4 300 m<sup>2</sup> en milieux humides. D'autres mesures sont prévues pour les berges et les marais à l'article 4.6. Il est seulement mention d'ensemencement pour les aires de travail, mais aucune plantation d'arbres n'est prévue pour remplacer la perte d'environ 4 425 m<sup>2</sup>. Nous suggérons de profiter de l'occasion de ces travaux pour recréer des zones boisées de meilleure qualité en plantant des arbres de divers calibres, avec une bonne biodiversité composée d'espèces indigènes de qualité pour compenser la perte des peupleraies et recréer plus rapidement une couverture arboricole. Si ce n'est déjà prévu, les mélanges d'ensemencement pourraient être composés de graminées, de vivaces et d'arbustes, ce qui n'empêche pas la plantation d'arbustes.

Concernant les mesures de compensation en cas de perte de milieux humides, la valeur des services écologiques générés par un milieu humide se calcule \$/ha/an. Beaucoup d'études produites dernièrement en font mention pour élaborer des mesures de compensation.

Pour la surveillance et le suivi, une bande de protection supplémentaire aux 10 mètres réglementaire devrait être envisagée.

Les éléments concernant le déboisement et la protection des arbres et arbustes devraient contenir une mesure compensatoire pour les végétaux situés dans l'emprise du pont Champlain. Une compensation en plantation sur un autre site devrait être prévue. Cela s'inscrit dans la volonté de conserver les espaces verts et d'augmenter leur superficie dans L'Île-des-Soeurs. Les mesures compensatoires prévues à la section 7.6 du rapport nous apparaissent donc insuffisantes.

## **2.6. Poisson et habitats**

Les impacts sur la faune aquatique sont ceux qui seront les plus importants. On doit s'assurer que les méthodes de travail seront ajustées pour diminuer les impacts et que les mesures d'atténuation qui seront prises permettront d'assurer l'intégrité du milieu aquatique (habitats et espèces). Il y a encore beaucoup d'éléments à préciser pour ce projet.

Il manque des informations sur certaines espèces ou certains groupes d'espèces. Aussi, des inventaires complémentaires devaient être réalisés au printemps 2013, notamment sur les amphibiens. À la lumière des nouvelles connaissances, des mesures de protection pourraient être prises. Nous suggérons les approches suivantes :

- ❖ L'apport d'eau pour assurer un habitat suffisant des poissons doit être exprimé en m<sup>3</sup>/sec.
- ❖ Faire des vérifications régulières à l'intérieur du batardeau et transférer les poissons captifs de toute taille, incluant les poissons de petite taille comme le mené à tête rose.
- ❖ Une pêche électrique en bateau peut être effectuée, avant le dynamitage dans l'eau, pour diminuer la mortalité de poissons.
- ❖ Les mesures de compensations devront être effectuées le plus proche possible du secteur des travaux.

Concernant les mesures d'atténuation courantes, celles identifiées devraient être suivies (Pêches et Océans Canada pour les travaux réalisés dans l'habitat du poisson, ainsi que celles du cahier de charge du MTQ, 2012).

Compte tenu de l'importance des pertes permanentes d'habitat (et de la détérioration d'une partie d'habitats) (Tableau 79, p. 82), il nous apparaît indispensable qu'une mesure compensatoire soit prévue, telle que la création d'habitats ailleurs, mais près du site dans la mesure du possible.

## **2.7. Faune terrestre**

Il faudrait s'assurer que l'effort de capture pour la relocalisation des couleuvres brunes est suffisant pour déplacer une partie significative de la population qui risque d'être touchée par les travaux. Ce type d'inventaire, pour être efficace, doit se faire sur plusieurs jours. Dans l'étude précédente portant sur la caractérisation du milieu récepteur, l'effort d'inventaire s'est étendu sur seulement deux jours, ce qui est très peu.

Concernant les mesures d'atténuation, il faut prendre en considération les points suivants :

- ❖ Il est préférable d'effectuer les travaux de capture et de déplacement de couleuvres au mois d'avril, dès que la température au sol se situe entre 10 et 15°C. L'effort de capture devra être proportionnel à la superficie d'habitat potentiel.

- ❖ Il faut donner plus de détails sur le type de barrière, la hauteur, la largeur des mailles et intégrer une barrière plus appropriée pour la petite faune. La clôture d'exclusion doit être étanche.
- ❖ L'aménagement d'abris et d'hibernacles artificiels pour la couleuvre devrait être envisagé en mesure compensatoire.
- ❖ Pour les objectifs de performance, le nombre de couleuvres déplacées ainsi que la superficie d'habitat aménagée (abris et hibernacles construits), peuvent être considérés.
- ❖ Il faut instaurer un processus de suivi de l'efficacité des aménagements sur trois ans.

## **2.8. Avifaune**

Dans le secteur des Rapides de Lachine, la sterne Pierregarin, une espèce en situation précaire, 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 dont la population est beaucoup plus nombreuse et qui niche plus tôt. Ces milieux rocheux sont présents à l'est de L'Île-des-Soeurs 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.

Concernant le faucon pèlerin, plutôt que de le déplacer, il est souhaitable de l'inciter à nicher à des endroits qui n'entrent pas en conflit avec les travaux.

Dans les mesures d'atténuation d'avant travaux, pour des raisons de sécurité, nous proposons d'utiliser un éclairage à DEL pour la chaussée du nouveau pont et de préférence une lumière blanche chaude d'environ 3 000 à 4 000 degrés K. L'éclairage blanc donne une meilleure définition des détails, des couleurs et fournit une meilleure vision nocturne. De plus, les luminaires à DEL ne font aucune pollution lumineuse. Donc si les luminaires sont utilisés à la bonne hauteur, la faune aviaire sera moins dérangée. L'éclairage à DEL pourrait aussi être utilisé pour la mise en valeur de la structure du nouveau pont afin de nuire le moins possible à la faune aviaire. Un autre avantage de choisir l'éclairage à DEL, son utilisation est beaucoup moins chère qu'un éclairage traditionnel.

## **2.9. Infrastructures et bâtiments**

Concernant les travaux, les points suivants semblent ne pas avoir été analysés :

- ❖ La circulation des véhicules lourds assignés au transport des matériaux de construction et des débris de démolition pendant une période de plus de 7 ans pourrait avoir un impact important sur les résidants et les infrastructures routières.

- ❖ L'évaluation de 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) devrait être envisagée.

Concernant les réseaux d'égout, nous soulevons les questions suivantes :

- ❖ Les réseaux d'égout ont-ils la capacité suffisante en contexte de changements climatiques?
- ❖ Y a-t-il lieu de réaliser des aménagements naturalisés plutôt que de drainer à l'égout, etc.?

#### Canal de l'Aqueduc

Il est mentionné dans le rapport que tous les travaux sur ou près du canal de l'Aqueduc devront être approuvés par la Ville de Montréal. Le rapport ne spécifie pas les moyens par lesquels les approbations se feront (approbation écrite suivant le protocole de communications établi). Il faudrait voir à établir un tel protocole. À cette étape, des mesures additionnelles pourront être identifiées.

#### Accès à L'Île-des-Sœurs

Dans le rapport, seuls les accès à L'Île-des-Sœurs sont cités comme zone sensible, alors que la zone d'influence à étudier est beaucoup plus large. L'Île-des-Sœurs est un secteur sensible par son caractère enclavé, mais il est minimaliste de se limiter à ce seul secteur montréalais pour l'évaluation des impacts du projet.

L'extrait suivant : « Considérant le caractère insulaire du quartier de L'Île-des-Sœurs, l'accès à celui-ci en période de travaux pourrait être limité tant pour la circulation locale que pour les véhicules d'urgence. Ce problème d'accès n'est pas retrouvé à Montréal ni à Brossard puisqu'il existe plusieurs accès pour atteindre ces secteurs » porte un jugement hâtif, nous estimons qu'une analyse est requise avant de pouvoir statuer de telle façon.

Les accès à L'Île-des-Sœurs sont considérés comme zones sensibles. Comme mesure d'atténuation, il est suggéré « au moins un accès à L'Île-des-Sœurs, préférablement deux, devra être maintenu en tout temps sur le réseau local et autoroutier ». Nous préconisons la solution à deux accès, pour assurer la sécurité des insulaires, surtout que le boulevard René-Lévesque devra être partiellement déplacé.

## **2.10. Navigation commerciale**

Aucun commentaire à ce jour.

## **2.11. Activités récréotouristiques et navigation de plaisance**

En premier lieu, et tel que mentionné dans nos commentaires pour le premier rapport environnemental, 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.

Il est mentionné que des entraves sont à prévoir sur les pistes cyclables avoisinant le projet du côté de Montréal, de Brossard et sur l'estacade du pont Champlain. Les recommandations sont beaucoup trop souples quant au maintien de certaines pistes. La Route Verte 1 (sur l'estacade) ne peut être fermée pendant ses périodes d'opération, car le seul autre itinéraire cycliste traversant le fleuve est situé sur le pont Jacques-Cartier et représente un détour inacceptable. Il est également possible de prévoir des mesures de mitigation (ex. navettes dédiées aux cyclistes empruntant la voie réservée dans le cas de fermetures ponctuelles de la Route Verte 1).

Le fleuve en aval du nouveau pont est utilisé pour de la navigation de plaisance et d'autres activités sportives (l'impact sur les adeptes du surf dans les rapides en face de la Cité du Havre ne semble pas avoir été analysé). Lors des travaux, des débris découlant des travaux pourraient avoir des conséquences graves pour les personnes pratiquant ces activités.

## **2.12. Climat sonore**

Vu l'importance du projet, des travaux seront nécessairement effectués la nuit. À cet effet, il est mentionné dans le rapport que les travaux devront respecter les seuils suivants : le niveau sonore dépassé pendant 10 % du temps (L 10 %) ne devra pas être plus élevé que 75 dbA le jour, ni supérieur au bruit ambiant sans travaux +5 dbA le soir et la nuit. Or, l'Organisation mondiale de la santé recommande un seuil de 45 dB(A) (Leq 8 h)<sup>1</sup> pour la nuit, quant au bruit de pointe ou tapageur, il ne devrait pas excéder 60dB(A) durant la nuit afin de ne pas perturber le sommeil<sup>2</sup>.

Les mesures d'atténuation pour le climat sonore doivent également tenir compte du facteur esthétique, si applicable. Si des écrans antibruit devaient être érigés, ils doivent tenir compte du milieu physique et du milieu bâti existant. Les écrans formés de végétaux seraient à préconiser.

Nous approuvons l'idée que le secteur d'évaluation d'impact du bruit soit plus large que le rayon de 300 m initialement prévu, afin que les secteurs sensibles soient inclus.

## **2.13. Patrimoine et archéologie**

Il faudra considérer l'impact des travaux pour les éléments suivants :

Patrimoine bâti

S'assurer d'une intégration optimale des nouvelles infrastructures dans l'environnement en tenant compte de la valeur et de la qualité du patrimoine bâti et du milieu de vie.

<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>

## Patrimoine archéologique

Effectuer un examen attentif du potentiel archéologique et réaliser les interventions archéologiques pertinentes dans les secteurs d'intérêt archéologique à fort potentiel et pour le site archéologique BiFj-49. Envisager la nécessité de mettre en place des mesures de protection appropriées dans les secteurs d'intérêt archéologique.

## Patrimoine paysager

Identifier les caractéristiques paysagères à conserver et/ou à mettre en valeur dans le cadre du projet d'infrastructure afin d'orienter les choix de conception.

Dans son plan d'urbanisme adopté en 2004, la Ville reconnaît l'importance d'assurer la conservation et la mise en valeur du patrimoine. Les éléments identifiés ci-dessus sont présentés dans les documents complémentaires au plan d'urbanisme ainsi que dans la Politique du patrimoine de la Ville.

Nous réitérons l'importance des sites visés comme zones sensibles. La présence d'un archéologue sur ces sites lors des différentes étapes des travaux nous semble indispensable. Aussi, un plan d'action devrait être déterminé à l'avance concernant ces sites

## **2.14. Insertion du projet dans le milieu**

Nous constatons que rien, dans la seconde partie de l'évaluation, ne parle de quelle peut être la valeur ajoutée de ce nouveau pont au paysage de la métropole? Seule la section 11.14 « Insertion du projet dans le milieu » propose un petit indice prospectif : le pont doit témoigner du rôle prédominant dans le paysage montréalais en ayant une esthétique appropriée.

Nous réitérons l'importance que la Ville de Montréal accorde aux mesures d'atténuation recommandées dans cet article et espérons grandement que ces objectifs seront atteints. Afin d'assurer la meilleure intégration possible du nouveau pont sur le Saint-Laurent et une qualité de vie pour ses citoyens, la Ville aimerait être consultée aux différentes étapes de conception de ce projet (élaboration des critères de design, concept, esquisse préliminaire, plans de réalisation, etc.).

## Besoins en transport/circulation/aménagement

Il est mentionné au tableau 70, p. 44, ligne no 131 que « les liens transversaux de Montréal pourraient être améliorés... ». Les axes Atwater, LaSalle et Wellington sont mentionnés, mais il ne faut pas omettre l'axe du boulevard Gaétan-Laberge qui devra également faire l'objet d'une analyse plus approfondie. Tout ce secteur aux alentours de l'échangeur Atwater et plus au sud, comprenant L'Île-des-Soeurs et à l'est, l'autoroute Bonaventure doit faire l'objet d'analyse des besoins en transport, circulation et aménagement afin de définir la configuration des infrastructures du projet et de leurs impacts réels sur le milieu et sur le réseau municipal. Notons que ces études n'ont pas été réalisées à ce jour et que la Ville souhaite travailler avec Transports Canada dans l'élaboration du projet.

## **2.15. Effets cumulatifs**

Il est mentionné ce qui suit dans le rapport « L'ouverture des autoroutes 30 et 50 diminuera la pression sur le réseau montréalais notamment pour le transport interrégional. Le maintien de la capacité de transport en commun permettra d'atténuer également une portion de la congestion. La coordination des différents chantiers et des divers intervenants assurera d'une part que la fluidité soit maintenue et que les travaux soient étalés dans le temps. Par conséquent, les effets cumulatifs appréhendés sur les volets infrastructures, climat sonore et qualité de l'air sont jugés non importants en tenant compte des mesures d'atténuation ».

Il est prématuré de juger les impacts sur les infrastructures comme non importants. Aussi, l'impact de l'ouverture des autoroutes 30 et 50 sur le nouveau pont n'a pas été adéquatement analysé, on ne peut donc pas conclure à une diminution de la pression de la circulation véhiculaire sur le nouveau pont pour le Saint-Laurent.

Le problème de congestion pendant les travaux est abordé dans le tableau 83 de la page 95. Les effets cumulatifs appréhendés sur la congestion routière sont jugés non importants puisqu'une coordination des différents chantiers sera assurée. Pour la Ville, ces effets cumulatifs sont importants. Bien que des comités soient en place pour coordonner les travaux de la région, la tâche est complexe et les résultats escomptés ne sont pas toujours à la hauteur des attentes. Il est probable que d'autres liens entre la Rive-Sud et Montréal nécessiteront des travaux d'ici l'ouverture du nouveau pont et les effets cumulatifs ne seront pas négligeables.

## **2.16. Défaillances et déversement accidentels**

En cas de fermeture complète du pont, pour des raisons de déversement ou de défaillance, un plan d'urgence de gestion de circulation doit être établi, en concertation avec les gestionnaires des réseaux routiers et des réseaux de transport en commun.

## **3. Autres commentaires**

### **3.1. Mesures d'urgence**

Considérant le caractère insulaire du quartier de L'Île-des-Sœurs et du patrimoine bâti, il faut s'assurer de permettre l'accessibilité à l'île en provenance de Montréal aux véhicules d'urgence en tout temps. Lorsqu'il y a des interventions majeures, les unités qui viennent en renfort doivent pouvoir accéder à l'île et en sortir aussi une fois les interventions terminées. De plus, les types de véhicules utilisés nécessitent une largeur minimale de 6 mètres de dégagement pour une circulation fluide, il faut aussi tenir compte du poids de ces véhicules.

Considérant les accès nautiques et le passage d'embarcations de plaisance, il faut aussi permettre l'accessibilité aux équipes d'urgence avec une possibilité de passage de l'ouest vers l'est ou vice versa, afin de pouvoir intervenir de façon rapide et efficace.

Lors de la construction du nouveau pont, il faudrait indiquer la limite territoriale de Montréal de façon visuelle sur le pont, afin de permettre aux pompiers d'identifier rapidement leur position et d'informer les autorités compétentes par rapport à l'intervention en cours.

### **3.2. Transport routier et gestion de la circulation**

Aucune section du rapport n'est dédiée au transport et à la gestion de la circulation. Une étude complète portant sur l'évaluation des scénarios de maintien de la circulation et de la gestion des impacts pendant les travaux doit être réalisée. Cette étude devra être accompagnée des mesures de mitigation proposées afin de réduire les impacts ainsi identifiés.

Sans s'y limiter, les éléments suivants doivent figurer dans l'étude :

- ❖ Identification de chemins de détours y compris pour les camionneurs et les autobus;
- ❖ Analyse des activités du milieu (présence d'hôpitaux, d'écoles, de grandes institutions, de parcs, de centres de loisirs, etc.);
- ❖ Scénarios de maintien de circulation envisagés;
- ❖ Modifications des cycles de feux de circulation aux intersections, en prévision des chemins de détours, si requis;
- ❖ Modifications de la signalisation routière (indication, prescription, stationnement) sur le réseau municipal, si requis;
- ❖ La sécurisation des accès et de la circulation des piétons et cyclistes par des aménagements si requis;
- ❖ Identification des mesures d'atténuation pour les transports collectifs, ces mesures doivent inciter l'utilisation du transport en commun et en faciliter la fluidité.

Compte tenu des autres projets planifiés par la Ville de Montréal sur le réseau artériel, il apparaît primordial que la planification des travaux et de leurs impacts soit connue et coordonnée le plus en amont possible de la date de réalisation. Les partenaires municipaux et le gouvernement provincial doivent être impliqués dans la démarche de planification.

### **3.3. Pollution lumineuse**

Les éléments mentionnés dans le rapport (à la page 44) devraient faire partie des critères de conception et les mécanismes intégrés en vue de l'exploitation.

### **3.4. Pérennité et cycle de vie de l'ouvrage**

Concernant le choix de la solution pour le futur pont, 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. Cette analyse devra aussi servir à comparer les options entre elles.

### **3.5. Critères environnementaux de conception**

Il est mentionné à la page 49 que, dans un souci de développement durable, les ouvrages d'art existants comme les viaducs devront être conservés autant que possible. Il est à noter que les études de besoins en circulation/aménagement pour les secteurs de l'A-15 à Montréal n'ont pas été réalisées.

La Ville a été informée que Transports Canada a mandaté la SPJCC pour construire un pont temporaire pour le remplacement du pont de L'Île-des-Sœurs et que certains viaducs du secteur seront reconstruits pendant cette phase de travaux (dont ceux dans l'axe de l'A-15). Tel que mentionné dans les commentaires précédents, les discussions sur l'aménagement de ce secteur et des géométries souhaitées n'ont pas eu lieu. La Ville souhaite travailler avec Transports Canada sur les analyses en transport à réaliser dans ce corridor. Il est risqué que des investissements soient prévus sur des viaducs qui pourraient ne pas correspondre au projet final. Ces investissements ne devront pas limiter la capacité des partenaires à réaliser un projet à la hauteur des besoins qui seront identifiés. Rappelons qu'il est mentionné à la page 44 qu'il serait possible d'améliorer la connectivité des arrondissements.

## **4. Commentaires additionnels sur le rapport préliminaire numéro 1**

Relocalisation partielle du boulevard René-Lévesque (p. 19)

Cette relocalisation devra être minutieusement étudiée, surtout dans l'optique où il s'avère impossible de conserver deux accès à L'Île-des-Sœurs durant les travaux. Le chemin de détour pour la fermeture complète du boulevard, de nuit, devra également être étudié, considérant la fonction résidentielle du secteur.

Déconstruction du pont de L'Île-des-Sœurs

Nous nous questionnons sur la possibilité d'opter pour le transport par barges, et à quelle étape du processus de déconstruction, et l'impact de cette solution sur le transport terrestre.

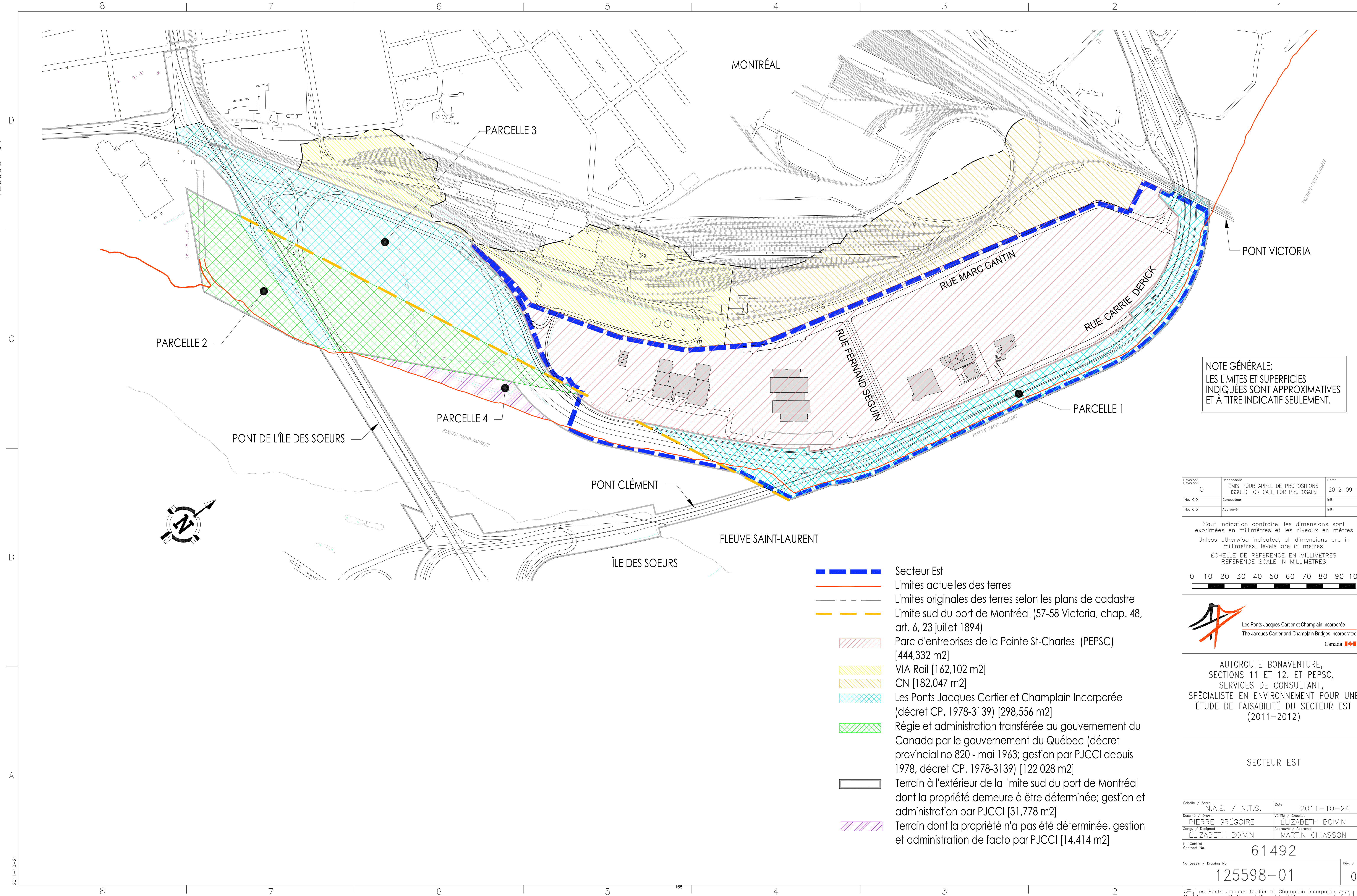
Installation des zones de chantier

Nous préconisons l'installation du chantier de construction du nouveau pont de L'Île-des-Sœurs, sur la portion montréalaise (sur les terrains contaminés fédéraux) plutôt que sur L'Île-des-Sœurs où la piste cyclable devrait être fermée.

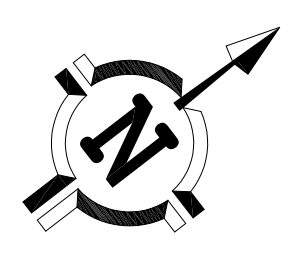
# Annexe



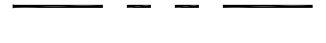

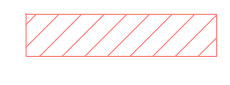
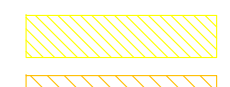
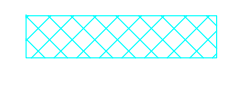
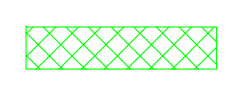





125598-01



**NOTE GÉNÉRALE:**  
 LES LIMITES ET SUPERFICIES  
 INDICUÉES SONT APPROXIMATIVES  
 ET À TITRE INDICATIF SEULEMENT.

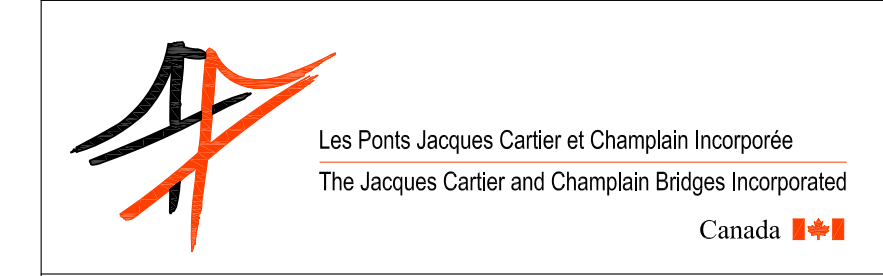
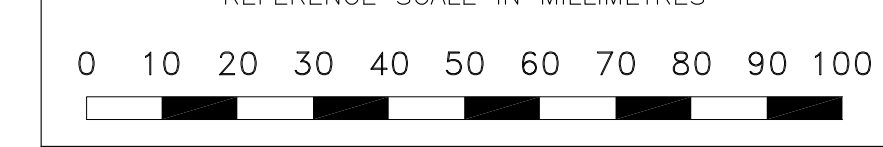


-  Secteur Est
-  Limites actuelles des terres
-  Limites originales des terres selon les plans de cadastre
-  Limite sud du port de Montréal (57-58 Victoria, chap. 48, art. 6, 23 juillet 1894)
-  Parc d'entreprises de la Pointe St-Charles (PEPSC) [444,332 m<sup>2</sup>]
-  VIA Rail [162,102 m<sup>2</sup>]
-  CN [182,047 m<sup>2</sup>]
-  Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (décret CP. 1978-3139) [298,556 m<sup>2</sup>]
-  Régie et administration transférée au gouvernement du Canada par le gouvernement du Québec (décret provincial no 820 - mai 1963; gestion par PJCCI depuis 1978, décret CP. 1978-3139) [122 028 m<sup>2</sup>]
-  Terrain à l'extérieur de la limite sud du port de Montréal dont la propriété demeure à être déterminée; gestion et administration par PJCCI [31,778 m<sup>2</sup>]
-  Terrain dont la propriété n'a pas été déterminée, gestion et administration de facto par PJCCI [14,414 m<sup>2</sup>]

Révision: 0	Description: ÉMIS POUR APPEL DE PROPOSITIONS ISSUED FOR CALL FOR PROPOSALS	Date: 2012-09-13
No. OIQ Concepteur:	Approuvé:	int.

Sauf indication contraire, les dimensions sont exprimées en millimètres et les niveaux en mètres  
 Unless otherwise indicated, all dimensions are in millimetres, levels are in metres.

ÉCHELLE DE RÉFÉRENCE EN MILLIMÈTRES  
 REFERENCE SCALE IN MILLIMETRES



AUTOROUTE BONAVENTURE,  
 SECTIONS 11 ET 12, ET PEPSC,  
 SERVICES DE CONSULTANT,  
 SPÉCIALISTE EN ENVIRONNEMENT POUR UNE  
 ÉTUDE DE FAISABILITÉ DU SECTEUR EST  
 (2011-2012)

SECTEUR EST

Echelle / Scale N.À.É. / N.T.S.	Date 2011-10-24
Dessiné / Drawn PIERRE GRÉGOIRE	Vérifié / Checked ÉLIZABETH BOIVIN
Conçu / Designed ÉLIZABETH BOIVIN	Approuvé / Approved MARTIN CHIASSON

No. Contrat / Contract No. 61492  
 No. Dessin / Drawing No. 125598-01  
 Rév. / Rev. 0

File I. D. No. 125598-01-r007

## **Commentaires du ministère des Transports sur la deuxième partie de l'évaluation environnementale du projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent**

Nos commentaires portent sur les éléments du deuxième rapport d'évaluation environnementale en lien avec la mission et les infrastructures du ministère des Transports du Québec

### ***Climat sonore***

Une évaluation du climat sonore a été effectuée en prenant en considération la position des infrastructures actuelles et les débits projetés en 2012 et 2016. Cette modélisation a permis d'identifier les zones sensibles au bruit et celles où des mesures d'atténuation pourraient être requises, mais une modélisation additionnelle est suggérée à une étape ultérieure pour prendre en considération la configuration du projet (section 10 du rapport). Puisque le pont accueillera un mode de transport en commun avec une signature acoustique différente (système léger sur rail par rapport aux autobus actuellement), nous sommes d'avis que la modélisation devra en tenir compte puisque les impacts sonores de ce système s'ajouteront à ceux de la circulation routière. Par ailleurs cette modélisation devrait aussi tenir compte des débits de circulation anticipés dans le scénario futur avec l'introduction d'un mode de transport en commun en site propre plus performant sur le pont (cette remarque vaut aussi pour la modélisation des émissions de GES).

Les zones sensibles au bruit situées à Brossard étant localisées à proximité des infrastructures appartenant au MTQ, nous voulons nous assurer de la justesse de l'évaluation qui sera réalisée et nous souhaitons aussi valider les mesures d'atténuation proposées si la réalisation du projet du Nouveau pont, incluant la mise en place d'un système de transport en commun, entraîne des impacts sonores significatifs pour les résidents de ces zones. Bien que le projet du Nouveau pont n'ait pas pour objectif d'augmenter la capacité routière, il s'agit d'un projet de reconstruction qui pourrait engendrer des impacts significatifs étant donné le rapprochement de la source de bruit des résidences.

### ***Maintien de la circulation et intégration aux infrastructures du Ministère***

Bien que le maintien de la circulation pendant les travaux ne soit pas inclus dans la portée de l'évaluation environnementale et qu'il soit trop tôt dans le processus de planification pour connaître en détail l'impact des travaux sur la circulation puisque les impacts dépendront notamment du phasage des travaux, nous ne saurions trop insister sur la nécessité de prévoir comme mesure d'atténuation la coordination des travaux de construction du futur pont avec l'ensemble des travaux prévus par les différents partenaires (MTQ, municipalités, AMT, etc.) dans cet axe et sur les axes adjacents. De plus, selon la nature et l'ampleur des impacts appréhendés sur la circulation des personnes (routier, transport en commun et transport actif) et des marchandises, des mesures d'atténuation devront être proposées pour limiter les impacts sur la circulation compte tenu de l'importance économique de ce lien routier et de transport en commun. Il faudra en outre assurer le maintien du lien pour le transport en commun durant toute la durée des travaux, ainsi que les réseaux de transport actifs.

Rappelons que le ministre des Transports a mis en place en juin 2011 le comité sur la mobilité des personnes et des biens (Mobilité Montréal), dont le mandat consiste à planifier et à coordonner les travaux et les diverses mesures d'atténuation qui s'imposent relativement aux différents chantiers (fédéraux, provinciaux et municipaux).

Par ailleurs, l'évaluation environnementale devrait présenter de manière plus précise les impacts du raccordement du futur pont sur les infrastructures en place appartenant au MTQ (par exemple, si requis les impacts sur le réseau de drainage de l'autoroute 10 et de ses bretelles d'accès au pont, les raccordements géométriques, etc.).

### ***Aspects esthétiques et visuels***

Tel que mentionné dans le rapport d'évaluation environnementale, l'axe du Nouveau pont sur le Saint-Laurent est considéré à juste titre comme un parcours d'entrée de ville important pour Montréal. Dans ce contexte, nous désirons préciser que le MTQ a poursuivi ses réflexions sur la question des entrées de ville, notamment sur le parcours d'entrée entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville dans le cadre de la planification du projet Turcot. D'ailleurs, le MTQ a inclut le tronçon de l'autoroute 10/15 entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Atwater dans ce parcours d'entrée. Avec la réalisation du Nouveau pont, nous voyons une opportunité de créer un véritable parcours d'entrée entre la Rive-Sud et Montréal, tant dans l'axe de l'autoroute Bonaventure que dans l'axe de l'autoroute 10/15. Nous souhaitons donc que l'intégration des nouvelles infrastructures se fasse en lien avec les efforts consentis à ce chapitre par le MTQ tant sur l'île de Montréal (projet Turcot) que sur la Rive-Sud (réaménagement de l'échangeur 10/Taschereau).

Précisons que le MTQ a réalisé en 2011 un concours international d'idées sur le parcours de l'autoroute 20 entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville. Le bilan de cette démarche qui se traduira notamment par l'énoncé de principes d'intervention et de critères de design sera publié en 2013.

### ***Autres***

Dans le tableau 82 sur l'identification des projets présents, passés et futurs (p. 91), l'horizon temporel pour la reconstruction du projet Turcot devrait être de 2011-2020. Les travaux en mode traditionnel ont débuté en 2011 et les travaux majeurs d'infrastructure commenceront en 2015 et se poursuivront jusqu'en 2020, tel qu'annoncé récemment par le ministre des Transports.

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

## **Consultations publiques sur l'évaluation environnementale relative au nouveau pont sur le Saint-Laurent**

Mémoire de Vélo Québec  
présenté à Transports Canada



Mai 2013

## Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>Quelques mots sur Vélo Québec</b> .....	<b>4</b>
<b>Le concept général</b> .....	<b>5</b>
<b>Analyse</b> .....	<b>7</b>
<b>Nouveau pont sur le Saint-Laurent</b> .....	<b>7</b>
<b>Maintien du lien cyclable sur l'estacade</b> .....	<b>7</b>
<b>Pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Soeurs</b> .....	<b>8</b>
<b>Accès cyclable depuis/vers Verdun et Brossard</b> .....	<b>8</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>9</b>
<b>Résumé des recommandations</b> .....	<b>10</b>
<b>Nouveau pont</b> .....	<b>10</b>
<b>Accès du nouveau pont</b> .....	<b>10</b>
<b>Pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Soeurs</b> .....	<b>10</b>
<b>Accès cyclable depuis/vers Verdun et Brossard</b> .....	<b>10</b>

## Introduction

Les problèmes récurrents du pont Champlain et la somme importante de travaux qu'il a fallu y faire durant les 20 dernières années nous incitent, comme association de citoyens, à tirer deux conclusions à l'annonce de la construction d'un nouveau pont pour le Saint-Laurent.

D'abord, construire une infrastructure de l'ampleur de celle annoncée ne peut se réaliser en faisant des compromis sur la qualité de sa conception et de sa construction. La triste histoire du pont Champlain où d'importants fonds publics ont été investis depuis longtemps pour prolonger son utilisation sans vraiment en améliorer la structure (au point où on doit le détruire) doit nous guider sur le sérieux que représente la construction d'une nouvelle infrastructure majeure de transport pour Montréal et sa région. Il n'y a manifestement aucun compromis à faire pour que le nouveau pont offre plus de possibilités à la population sur une très longue période de temps.

Ensuite, des travaux de l'envergure prévue tant sur le plan du génie que du financement ne sont pas monnaie courante dans un environnement aussi urbanisé que la région montréalaise. Ce nouveau pont attirera la curiosité et l'intérêt de la population montréalaise d'abord, mais aussi de celle des gens demeurant ailleurs au pays, sans oublier ceux qui vivent à l'extérieur du pays et qui y viennent comme touristes. En ce sens, nous ne saurons trop recommander au gouvernement fédéral de faire en sorte que le nouveau pont soit aussi bien conçu qu'inspirant sur le plan de l'architecture. Nous avons la chance de bâtir une icône montréalaise qui sera vue partout dans le monde. Donnons-nous les moyens de faire un pont qui sorte de l'ordinaire et qui nous en donne pour notre argent.

Ce mémoire présente notre analyse du projet du point de vue des cyclistes. Nos recommandations se retrouvent dans le texte, mais aussi également en résumé à la fin du document.

## Quelques mots sur Vélo Québec

Implanté à Montréal depuis 46 ans (1967), Vélo Québec emploie plus d'une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur/observateur important de la vie urbaine. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec et tout particulièrement dans la grande région de Montréal.

Que ce soit par le biais des événements et voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Féria du vélo de Montréal, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable pour plusieurs municipalités et organismes publics du Grand Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire du Grand Montréal.

Le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes d'élaboration d'un plan vélo. Dans la grande région de Montréal, nous travaillons avec la Communauté métropolitaine (CMM) et l'ensemble des municipalités du territoire à un vaste projet de planification et de concertation qui donnera naissance au Réseau vélo métropolitain.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de «transport actif» et, par le fait même, toute la question des déplacements à pied dans la ville. C'est dans ce contexte que nous avons créé *À pied, à vélo, ville active*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation de la communauté scolaire et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux différentes administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche Ville active, ce qui est le cas de plusieurs villes et arrondissements sur tout le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Vélo Québec travaille aussi avec plus de 1800 employeurs sur l'île de Montréal et les Centres de gestion des déplacements du Grand Montréal dans le cadre des activités vélo-boulot, afin d'inciter les entreprises à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif.

## Le concept général

Depuis 1995, Vélo Québec réalise tous les cinq ans une étude sur l'état du vélo au Québec. Cette vaste enquête nous permet de voir l'évolution de la pratique du vélo depuis près de 20 ans. La dernière édition de *L'État du vélo au Québec*<sup>1</sup> démontre clairement que la pratique du vélo n'a cessé de progresser au Québec et en particulier à Montréal durant cette période.

- En 2010, on comptait 4 millions de cyclistes au Québec, dont 3,1 millions d'adultes.
- Entre 2005 et 2010, le nombre de cyclistes a augmenté de 500 000.
- À Montréal, la part des cyclistes qui utilisent le vélo comme mode de transport a doublé entre 2000 et 2010, passant de 25 à 53 %. Ce qui signifie que plus d'un Montréalais sur 4 utilise le vélo au moins à l'occasion pour ses déplacements vers le travail, les études, le magasinage, etc.
- Toujours à Montréal, les données des compteurs automatiques installés sur plusieurs voies cyclables indiquent un accroissement d'achalandage de 72 % entre 2008 et 2012!
- À Montréal en 2012, certaines pistes cyclables ont connu une augmentation spectaculaire de leur achalandage :
  - La piste Berri a cru de 29 % et accueilli un total de 920 000 cyclistes.
  - La piste Rachel a cru de 23 % et accueilli 884 000 cyclistes.

La conclusion est évidente et saute aux yeux quand on se promène à Montréal: lorsque les cyclistes ont accès à des aménagements bien conçus, sécuritaires et reliant des zones de service, ils les utilisent à plein. Le même phénomène se produira assurément sur le nouveau pont.

Dans ce contexte, Vélo Québec se réjouit de voir qu'on a prévu une piste cyclable sur le nouveau pont, ainsi que ses accès et sa connexion avec le réseau cyclable de Verdun et Brossard. Un tel aménagement constituera un ajout majeur pour le réseau cyclable montréalais en plus de faire un lien cyclable privilégié et sécuritaire avec la Montérégie. Cet aménagement aura un fort pouvoir d'attraction pour les cyclistes au quotidien, mais aussi pour les cyclistes du dimanche et les cyclotouristes (notamment plusieurs Américains qui seront heureux d'entrer à Montréal à vélo par la grande porte).

La vue sur Montréal à partir de l'actuel pont Champlain est l'une des plus spectaculaires sur la ville et rares sont les personnes qui n'ont pas rêvé un jour de pouvoir s'offrir ce panorama à vélo en toute sécurité. Le nouveau pont pour le Saint-Laurent, dans ce contexte, constituera un apport significatif à cette ville déjà considérée internationalement dans le palmarès Copenhagenize<sup>2</sup> comme la plus « bike-friendly » en Amérique du Nord.

---

<sup>1</sup> Vélo Québec. *L'État du vélo au Québec 2010*, Montréal, 2011.

<sup>2</sup> Le palmarès Copenhagenize compare et évalue la place faite aux vélos dans 60 pays du monde. Dans son édition 2013, la ville de Montréal se classe au 11<sup>e</sup> rang et est la seule ville nord-américaine parmi les 20 meilleures au monde.

De plus, nous nous réjouissons de voir que la piste cyclable sur l'estacade continuera d'être opérationnelle pendant et après les travaux, ce qui signifie qu'il y aura à terme deux liens cyclables originaux et intéressants reliant Montréal à la Montérégie.

Il nous apparaît important de souligner la démarche de transparence de Transports Canada dans ce projet. L'accès aux documents, les sessions de portes ouvertes et l'intérêt à recueillir les commentaires de la communauté sont les signes d'une ouverture qui laisse place à une bonification du projet, ce qui est d'excellent augure.

## Analyse

### Nouveau pont sur le Saint-Laurent

Dans une infrastructure de transport du XXI<sup>e</sup> siècle, il va de soit qu'un espace sécuritaire doit être prévu pour le transport actif. À ce titre, le projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent répond aux attentes de la population qui souhaite des liens pour franchir à vélo les obstacles que sont le fleuve, les rivières, les autoroutes et voies ferrées.

Nous avons toutefois quelques commentaires à formuler concernant la piste cyclable qui sera construite sur la partie du nouveau pont reliant Brossard à l'Île-des-Sœurs. Selon les informations qui nous ont été données lors de la session de portes ouvertes du 22 avril à Montréal, le pont sera doté d'une piste cyclable et d'un espace pour les piétons.

Dans la mesure où la pente pour traverser la voie maritime est longue et très haute, il est à prévoir que les cyclistes pourront atteindre une vitesse très rapide en descente, ce qui a deux conséquences :

- Sur la largeur de la piste cyclable
  - La piste cyclable risque d'être très fréquentée et doit par conséquent être d'une largeur minimale de 3,5 m, voire de 4 m. L'achalandage important qu'on retrouve sur la piste du canal Lachine (plus de 12 000 cyclistes par jour durant les weekends) démontre l'importance d'une planification à long terme pour que l'équipement demeure fonctionnel et sécuritaire toute la durée de de vie utile.
  - Les largeurs suggérées doivent être libres, c'est-à-dire sans obstruction de lampadaire, boîte électrique ou autre équipement.

À la sortie du pont du côté de Verdun, il faudra prévoir un lien sous le pont ou au-dessus de l'autoroute vers les berges qui seront libérées lorsque l'autoroute Bonaventure sera démantelée.

### Maintien du lien cyclable sur l'estacade

En maintenant la piste cyclable sur l'estacade pendant et après les travaux pour le nouveau pont, Transports Canada reconnaît que plusieurs personnes traversent celle-ci à vélo pour aller et revenir de leur travail. Le maintien du lien cyclable est une excellente nouvelle pour la région de Montréal qui se retrouvera à terme avec deux liens parallèles, mais fort différents pour joindre les deux rives. Il faut dire que l'estacade mène à la piste de la voie maritime et non directement à Brossard. Il s'agit d'une décision judicieuse et pertinente qui permet de bâtir sur les acquis et que nous approuvons fortement.

Par ailleurs, lorsque les travaux construction du nouveau pont ou ceux de démolition du pont Champlain exigeront que la piste cyclable de l'estacade soit fermée, nous recommandons que la population soit informée dans des délais raisonnables et que des

solutions alternatives soient proposées comme dans le cas du pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Sœurs.

### **Pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Sœurs**

Le trottoir situé sur le côté ouest de l'actuel pont reliant Verdun et l'Île-des-Sœurs est partagé par les cyclistes et les piétons, ce qui est à proscrire lorsque le volume d'utilisateurs est grand. Toutefois, comme la piste cyclable prévue sur le nouveau pont de contournement servira également pour les piétons et les cyclistes, nous recommandons qu'elle soit d'une largeur minimale de 3,5 m, idéalement de 4 m.

Le parcours de la piste cyclable aménagée sur le nouveau pont doit être le plus direct possible. Nous rappelons l'importance d'éviter les détours longs et complexes et les endroits isolés ou mal éclairés.

### **Accès cyclable depuis/vers Verdun et Brossard**

Lors de la journée portes ouvertes à laquelle nous avons assisté, tant les représentants de *Transports Canada* que ceux de la société *Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporés* nous ont confirmé que les accès de la piste cyclable du nouveau pont seront reliés au réseau cyclable existant des deux côtés du fleuve. Comme nous l'avons présenté dans la section sur le nouveau pont, les liens à vélo du côté de Montréal doivent tenir compte des transformations à venir sur l'actuelle autoroute Bonaventure.

## **Conclusion**

Vélo Québec reçoit avec beaucoup d'enthousiasme la place réservée aux aménagements cyclables dans le projet de nouveau pont. Nos recommandations sont en fait des ajustements au projet pour tenir compte des changements prévisibles à la hausse de la pratique cycliste dans la région de Montréal. En effet, nous prévoyons que cet aménagement cyclable connaîtra beaucoup de succès.

En terminant, nous désirons attirer l'attention de Transports Canada sur le fait que la piste cyclable du nouveau pont pour le Saint-Laurent aura aussi un impact significatif sur le réseau cyclable du côté de Montréal et en Montérégie, car elle offrira des possibilités de liaison à vélo qui n'existent pas actuellement. Cet aménagement doit être conçu avec vision et prévoyance, car en intégrant le transport actif au transport collectif et au transport individuel en auto, on créera ainsi des balises pour toute nouvelle infrastructure de transport à construire dans le XXI<sup>e</sup> siècle.

## Résumé des recommandations

### Nouveau pont

- La piste cyclable doit être d'une largeur minimale de 3,5 m, idéalement de 4 m.
- Les largeurs suggérées sur la piste cyclable doivent être libres et sans obstruction.

### Accès du nouveau pont

- À la sortie du pont du côté de Verdun, prévoir un lien sous le pont ou au-dessus de l'autoroute vers les berges qui seront libérées lorsque l'autoroute Bonaventure sera démantelée.

### Pont de contournement entre Verdun et l'Île-des-Soeurs

- La piste cyclable doit être d'une largeur minimale de 3,5 m, idéalement de 4 m.
- Le parcours de la piste doit être le plus direct possible et éviter les détours inutiles et les endroits isolés ou mal éclairés.

### Accès cyclable depuis/vers Verdun et Brossard

- Les liens de la sortie de la piste cyclable du côté de Montréal doivent tenir compte des transformations à venir sur l'actuelle autoroute Bonaventure.