



Étude de pré faisabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain

Rapport sectoriel no 1 L'intégration urbaine

Contrat PJCCI No 61100

Février 2011



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

Canada

Transports
Québec 



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated

Canada



Étude de pré faisabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain

Contrat PJCCI no 61100

Rapport sectoriel no 1

L'intégration urbaine

Date : Février 2011

CONSORTIUM BCDE



DESSAU



CONSORTIUM BCDE



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
Canada

Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée

Ministère des Transports du Québec

Étude de préféabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain

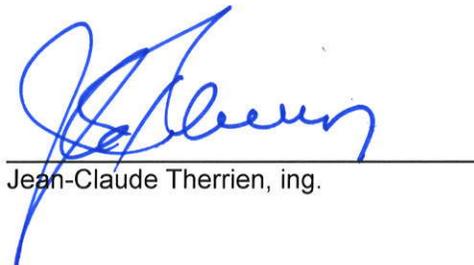
Rapport sectoriel no 1

L'intégration urbaine

Février 2011

Préparé par :


Richard Gauvin, économiste


Jean-Claude Therrien, ing.

Vérifié par :


Paul-André Fournier

Consortium BCDE

1060, rue University, bureau 600
Montréal (Québec) Canada H3B 4V3
Téléphone : 514.281.1010
Télécopieur : 514.281.1060

CONSORTIUM BCDE



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
Canada

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	5
SOMMAIRE EXÉCUTIF	7
EXECUTIVE SUMMARY	9
1 INTRODUCTION	11
1.1 Processus	12
2 ANALYSE DU RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE, DES RISQUES ET DES OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS	12
2.1 L'accroissement de la capacité du nouvel ouvrage de remplacement	13
2.2 La réalisation d'un corridor dédié au transport en commun.....	13
2.3 Autres thèmes pertinents abordés	15
3 RENCONTRES DES PLANIFICATEURS RÉGIONAUX	15
3.1 Le résultat de ces rencontres.....	16
3.2 Les inconvénients pour les populations riveraines	16
3.3 L'accroissement de capacité du nouvel ouvrage	17
3.4 Le transport en commun	18
3.5 L'aspect architectural	20
3.6 Le lien cyclable.....	20
3.7 L'aménagement du territoire	21
3.8 Le transport des marchandises.....	21
4 L'ÉVOLUTION DE LA CONSULTATION DANS LA RÉALISATION DES GRANDS PROJETS	23
5 CONCLUSION	24

Annexes

Annexe 1 – Analyse du résumé de la planification et tableau

Annexe 2 – Comptes-rendus des réunions de consultation

Propriété et confidentialité

« Ce document d'ingénierie est l'œuvre du consortium BCDE et est protégé par la loi. Ce rapport est destiné exclusivement aux fins qui y sont mentionnées. Toute reproduction ou adaptation, partielle ou totale, est strictement prohibée sans avoir préalablement obtenu l'autorisation écrite de Les Ponts Jacques- Cartier et Champlain Incorporée et du ministère des Transports du Québec. »

REGISTRE DES RÉVISIONS ET ÉMISSIONS		
No de révision	Date	Description de la modification et/ou de l'émission
00	2011-02-24	Version finale

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le volet *Intégration urbaine* de l'étude de pré faisabilité portant sur le remplacement de l'actuel pont Champlain poursuivait les objectifs suivants :

- Identifier les principales orientations adoptées par les instances régionales et qui peuvent avoir une influence sur le remplacement du pont Champlain par un nouvel ouvrage (pont ou tunnel).
- À partir de ces orientations, identifier la nature des résistances potentielles au projet.

Afin de remplir ce mandat, BCDE a d'abord identifié et analysé les documents de planification disponibles et les autres études pertinentes, à la lumière du projet de remplacement du pont Champlain.

Par la suite, BCDE a rencontré 12 intervenants majeurs dans la grande région métropolitaine afin de préciser les positions et surtout les préoccupations de ces intervenants. Les principales conclusions de l'analyse et des rencontres sont les suivantes :

- Le pont Champlain constitue un chaînon important dans le réseau routier supérieur de la région métropolitaine, tant pour les navetteurs que pour le grand transit. Il joue un rôle très important pour le camionnage et plus particulièrement pour le transport des matières dangereuses.
- En période de pointe, il transporte autant de personnes en transport en commun qu'en voitures individuelles. Il joue donc un rôle majeur pour ces deux modes.
- La pérennité de la voie réservée constitue une préoccupation très importante pour plusieurs intervenants.
- À ce titre, l'implantation sur le nouvel ouvrage d'un mode de transport en commun à grande capacité (de type SLR) rallie pratiquement tout le monde.
- L'ajout de capacité au nouvel ouvrage constitue pour plusieurs une source d'inquiétude, en ce qui concerne l'atteinte des objectifs de réduction des gaz à effet de serre et de réduction du transfert modal vers le transport en commun.
- Si le nouvel ouvrage est un pont, l'aspect architectural de celui-ci sera important puisque le pont Champlain (ou son remplaçant) est perçu comme une entrée de ville majeure.
- L'exercice de « consultation » mené par BCDE a été très apprécié par les intervenants qui ont tous souhaité qu'il se poursuive tout au long du projet.

Enfin, BCDE, s'inspirant de plusieurs sources, s'est livré à une réflexion sur la gouvernance d'un grand projet comme le remplacement du pont Champlain.

CONSORTIUM BCDE



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
Canada

EXECUTIVE SUMMARY

The *Urban integration* segment of the prefeasibility study concerning the replacement of the existing Champlain Bridge had the following objectives:

- Identify the most significant orientations adopted by regional authorities that could influence the replacement of the Champlain Bridge by a new structure (bridge or tunnel);
- From these orientations, identify potentially controversial issues of the project.

In order to fulfill this mandate, BCDE initially identified and analyzed the available planning documents and the other relevant studies, as they related to the project to replace the Champlain Bridge.

Then, BCDE met with 12 major contributors in the greater metropolitan area to clarify their positions and identify their concerns. The main conclusions of the analysis and the meetings are as follows:

- The Champlain Bridge constitutes an important link in the highway network of the greater Montreal area, both for commuters and for road users and trucks. It plays a very important role in the trucking industry, especially in the transportation of hazardous materials.
- During daytime rush hours, it is used by as many people in public transit as in individual cars. It plays a major role in both these modes.
- On going, reliable reserved lane is a major concern for a number of contributors.
- In this respect, adding to this new structure a high-capacity public transport system (of the LRT type) is supported by virtually everyone.
- Additional capacity to the new structure constitutes a major source of concern as it relates to achieving the objectives for greenhouse gas reduction and increased modal transfer to public transit.
- Should this new structure be a bridge, its architectural aspect would be an important part of the project because the Champlain Bridge (or its replacement) is considered a major gateway to the city.
- This “early consultation” exercise conducted by BCDE was highly appreciated by the contributors, who all wished this process be continued throughout the project.

Finally, BCDE, inspired by various sources, reflected on multiple considerations related to the governance of a major project such as replacement of the Champlain Bridge.

CONSORTIUM BCDE



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
Canada

1 INTRODUCTION

Le pont Champlain, l'un des plus achalandés au Canada, exerce plusieurs fonctions. Il assure notamment un rôle de navettage, tant en automobile qu'en transport en commun, entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. En pointe du matin, les 20 000 usagers de la voie réservée au transport en commun sont aussi nombreux que ceux qui utilisent les trois voies accessibles aux automobiles.

Le pont Champlain assure aussi un rôle de transit entre la Rive-Sud, l'est des États-Unis, l'île de Montréal et l'ouest du continent nord-américain et est primordial pour toute l'économie du Québec. Il est un lien important pour le transport des matières dangereuses par camions et un maillon stratégique du réseau de transport du Port de Montréal dont la zone d'influence terrestre s'étend jusqu'au Midwest américain. Il est important de souligner que les matières qualifiées de dangereuses sont, par ailleurs, souvent des produits de consommation courante qui sont manufacturés ou consommés dans la région.

Les avantages générés par la présence du pont Champlain sont indéniables. Mais comme toute infrastructure de cette ampleur, les inconvénients pour les résidents riverains ne sont pas négligeables. Le passage journalier de dizaines de milliers de véhicules de toute sorte ne peut se faire sans causer des inconvénients à une partie de la population.

La préoccupation de plus en plus grande de la population face au danger du réchauffement climatique et aux inconvénients pour la santé et la qualité de vie causés par la pollution atmosphérique et le bruit de la circulation automobile a amené l'ensemble des gouvernements à orienter leurs politiques pour réduire ces impacts négatifs.

Ces nouvelles politiques s'orientent toutes vers une réduction de l'utilisation de l'automobile pour les mouvements de navettage et un accroissement de l'utilisation du transport en commun.

La région de Montréal est soumise aux politiques et exercices de planification de tous les niveaux de gouvernement tant fédéral, provincial, régional, municipal que local (arrondissements). Le remplacement d'une infrastructure de transport de l'importance du pont Champlain doit donc tenir compte des politiques et des grandes orientations gouvernementales provenant de tous les niveaux.

L'expérience récente de la planification et de la réalisation de grands projets en transport dans la région de Montréal enseigne qu'il est primordial de consulter le plus tôt possible l'ensemble des organismes publics responsables de la planification des transports. Cette consultation hâtive est maintenant incontournable pour rallier les divers niveaux de gouvernement et éliminer ainsi de longs débats sur la forme et les caractéristiques du nouvel ouvrage. Des exemples récents tels, les projets de Notre-Dame, de l'autoroute 25 et de Turcot sont éloquentes à ce chapitre.

De plus, il faut prévoir une interaction avec les groupes d'intérêts et les groupes de pression. L'histoire récente enseigne qu'ils sont intervenus massivement lors des dernières consultations sur les grands projets de la région de Montréal et qu'ils influencent les décisions de façon certaine.

Un nombre important de grands projets en transport sont aussi en cours de planification ou de réalisation dans la zone d'influence du pont Champlain. Les études actuelles et futures concernant son remplacement devront tenir compte, entre autres, de la reconstruction de l'échangeur Turcot, et notamment d'une possible réduction de capacité dans son axe est-ouest, de la transformation de l'Autoroute Bonaventure en boulevard urbain avec, comme résultante, une réduction importante de capacité véhiculaire depuis et vers le centre-ville, sans oublier l'insertion éventuelle d'un système de transport en commun à grande capacité dans l'axe du nouvel ouvrage

1.1 PROCESSUS

Dans un premier temps, une analyse des principaux outils régionaux de planification a été réalisée pour la région de Montréal.

Dans un deuxième temps, une série de rencontres avec les plus hauts dirigeants de chacun des principaux intervenants a été réalisée afin de préciser ou de compléter l'information disponible sur l'état de la planification (concernant le pont Champlain et les infrastructures qui s'y rattachent) et de recueillir leurs préoccupations quant à un éventuel remplacement du pont Champlain, si jugé avantageux par les autorités concernées.

Finalement, une réflexion a été menée sur la gouvernance des grands projets en fonction de notre expérience antérieure, des documents publics sur ce sujet et de rencontres avec des parties intéressées.

2 ANALYSE DU RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE, DES RISQUES ET DES OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

BCDE a passé en revue un grand nombre d'études existantes et des documents de planification qui ont été produits au cours des dernières années et qui concernaient, de près ou de loin, le pont Champlain et de l'Île des Sœurs.

De l'ensemble des études consultées, une vingtaine ont été retenues pour la réalisation du résumé de la planification régionale et des risques et opportunités associés en fonction de leur pertinence avec le projet de remplacement du pont Champlain. L'annexe 2 présente le tableau synthèse de cette revue de littérature ainsi qu'un résumé de leur analyse.

Deux grands thèmes se dégagent de l'analyse de ces études et documents de consultations en lien avec le projet de reconstruction du pont Champlain : le premier se rapporte à l'accroissement de la capacité du nouvel ouvrage et le second à la réalisation d'un corridor dédié au transport en commun.

2.1 L'ACCROISSEMENT DE LA CAPACITÉ DU NOUVEL OUVRAGE DE REMPLACEMENT

L'ensemble des études consultées ne favorise pas un éventuel accroissement de la capacité du futur ouvrage si ce n'est les conclusions de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud (Commission Nicolet). Elle préconisait, entre autres, l'ajout de deux voies de circulation à péage vers le centre-ville dans l'axe de l'autoroute Bonaventure.

Les grandes tendances, extraites des études consultées, tendent à démontrer que toutes tentatives d'accroissement de la capacité du lien interrives iront à l'encontre des politiques que les différents niveaux de gouvernement veulent mettre en place au cours des prochaines années.

À titre d'exemple :

Le gouvernement du Québec s'est fixé pour objectif la réduction de 6 % des gaz à effet de serre (GES) sous le niveau de celui de 1990 à l'horizon 2012 et de 20 % à l'horizon 2020. Le secteur des transports représente près de 40 % des émissions québécoises de GES. Les efforts pour la réduction de l'utilisation de l'automobile seront très importants au cours des prochaines années pour atteindre cet objectif.

La plupart des documents de planification préconisent une réduction de l'utilisation de l'auto solo et une meilleure gestion de la demande.

Le plan de transport de la Ville de Montréal s'est fixé comme objectif de réduire de 15 % les déplacements automobiles à destination de Montréal durant la période de pointe par rapport aux déplacements anticipés en 2021.

Le projet de la Société du Havre concernant le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard ne pourra se réaliser dans sa forme actuelle si le scénario retenu du futur ouvrage prévoyait un accroissement de l'achalandage automobile dans cet axe. De l'aveu même de la Société, la nouvelle configuration de Bonaventure va en réduire la capacité et générer des files d'attente importantes.

Les résidents riverains, tant de la ville de Brossard que de l'arrondissement Verdun ou de celui du Sud-Ouest, sont très sensibles à toute augmentation de la circulation dans leur environnement.

2.2 LA RÉALISATION D'UN CORRIDOR DÉDIÉ AU TRANSPORT EN COMMUN

La réalisation d'un corridor dédié au transport en commun sur le futur ouvrage fait l'unanimité dans les documents consultés. Ceux-ci ne prennent généralement pas position sur la réalisation immédiate d'un mode guidé du type « système léger sur rail » (SLR) lors de la construction du nouvel ouvrage versus

l'aménagement d'une voie réservée aux autobus et une réalisation à plus long terme du SLR, mais veulent préserver cette option pour l'avenir.

De tous les documents consultés, trois prennent clairement position quant à la réalisation d'un SLR. Le rapport de la Commission Nicolet, publié en janvier 2003, ne recommande pas la mise en place d'un SLR dans l'axe du pont Champlain. Les principales raisons évoquées tournent autour de la faible attraction de nouvelles clientèles en transport en commun et du très faible impact pour régler les problèmes de congestion dans l'axe du pont Champlain.

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) est par contre très favorable à la réalisation immédiate du SLR sur le nouvel ouvrage ou, comme il était prévu dans les études de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), sur l'estacade. Pour le RTL, seul le SLR peut régler les problèmes de fiabilité et de permanence de la voie réservée sur le pont, de la congestion aux approches du terminus centre-ville et de l'engorgement de ce dernier durant la période de pointe du soir.

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), dans sa vision 2025, propose de renforcer les liens interrives en transport collectif dans l'axe du pont Champlain par la mise en œuvre d'un mode guidé offrant une grande capacité.

Les grandes tendances qui suivent, extraites des documents consultés, démontrent une certaine unanimité quant à l'accroissement de la place à accorder au transport collectif dans le corridor du nouvel ouvrage.

- Dans le corridor Bonaventure, le plan de transport de la Ville de Montréal favorise l'augmentation des déplacements en transport en commun par autobus à court terme sans compromettre l'implantation d'un SLR.
- Le développement du transport en commun dans l'axe du pont Champlain est une priorité dans la plupart des études, principalement celles réalisées par la Société du Havre de Montréal pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure ainsi que celles parrainées par la CMM en 2009.
- L'implantation d'un SLR ne règle pas complètement l'actuel problème de congestion du pont Champlain, mais résout la plupart de ceux qui ont été identifiés pour assurer la fiabilité et la pérennité de cet important axe de transport en commun entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.
- À l'exception des études de la Commission Nicolet, le développement du transport en commun vers l'ouest (Saint-Laurent, Dorval, etc.) de l'île de Montréal n'a pas été analysé ou alors les conclusions sont qu'il présente peu d'intérêt.
- La réalisation du SLR dans l'axe du pont Champlain est préconisée dans la majorité des études sans toutefois faire l'unanimité. Les organismes ne prennent généralement pas position sur le moment de sa réalisation.
- Beaucoup d'organismes sont en attente du résultat de l'étude de PJCCI-MTQ pour se positionner sur l'avenir du SLR.

2.3 AUTRES THÈMES PERTINENTS ABORDÉS

Plusieurs autres thèmes ont été relevés dans les études consultées. Ils traitent, entre autres, du camionnage, de la congestion sur le pont et du financement. Plusieurs études préconisent la réduction de la congestion par la réduction de l'utilisation de l'automobile afin de favoriser le déplacement des marchandises par camions.

L'implantation d'un péage urbain est favorisée dans plusieurs études, mais pas nécessairement pour financer la nouvelle infrastructure.

3 RENCONTRES DES PLANIFICATEURS RÉGIONAUX

Des rencontres ont eu lieu avec douze organismes de la région de Montréal qui ont été identifiés comme pouvant avoir une influence sur le projet de remplacement du pont Champlain. Elles se sont déroulées entre le 17 mai et le 23 juin 2010.

Le but de ces rencontres était, dans un premier temps, de présenter le scénario de base de remplacement du pont Champlain à l'étude et, dans un deuxième temps, de recueillir leurs préoccupations concernant la reconstruction de cette porte d'entrée très importante pour la région de Montréal et de faire le lien avec leur vision à long terme.

Il est très important de préciser que ces rencontres n'ont pas été réalisées dans le cadre d'une consultation formelle, mais plutôt pour recueillir les préoccupations de ces organismes face à un scénario de base et à l'élaboration future du projet.

Les organismes suivants ont été rencontrés :

- L'arrondissement de Verdun
- Le Port de Montréal
- L'arrondissement du Sud-Ouest
- La Ville de Brossard
- La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
- L'Association des CIT
- La Ville de Longueuil et le Réseau de transport de Longueuil (RTL)
- La Société du Havre de Montréal
- Le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM)
- L'Agence métropolitaine de transport (AMT)
- La Ville de Montréal
- Les Ponts Jacques Cartier et Champlain inc. (PJCCI)

3.1 LE RÉSULTAT DE CES RENCONTRES

- Tous les organismes rencontrés ont identifié le pont Champlain comme étant un des axes de transport des plus importants pour la région de Montréal. Il est primordial tant au niveau de la circulation automobile et du transport en commun que du transport des marchandises par camions. Sa fonction est tout aussi remarquable au niveau du transport local que de celui de transit.
- Les avantages générés par la présence du pont sont indéniables tant pour les villes et les arrondissements riverains, les agglomérations, les organismes régionaux de planification que pour les utilisateurs comme le Port de Montréal.
- Comme toutes les infrastructures de son calibre, le pont Champlain amène son lot d'inconvénients découlant du flot très important de circulation qu'il supporte. La pollution, tant sonore qu'atmosphérique, préoccupe une bonne partie de la population riveraine de l'ouvrage.
- La Ville de Montréal, entre autres, demande que les études en cours adoptent une approche plus globale et qu'elles mesurent les impacts de ce projet sur l'ensemble des déplacements entre Montréal et la Rive-Sud.
- Tous les organismes rencontrés ont apprécié que leurs préoccupations concernant un éventuel remplacement du pont Champlain aient été prises en considération si tôt dans l'élaboration du projet. Ils désirent que ce type de rencontres se poursuive tout au long de son élaboration et de façon plus formelle plus le projet se précisera. La Ville de Montréal a rappelé l'obligation de prendre en compte l'acceptabilité sociale du projet. Elle suggère de développer un « avant-projet concept » et d'associer rapidement les intervenants à une démarche de consultation. La Ville a cité la consultation réalisée par la Société immobilière du Canada (SIC) sur la revitalisation du centre de tri postal comme un exemple à répéter.

Les sections suivantes regroupent par thème les principales préoccupations des organisations rencontrées.

3.2 LES INCONVÉNIENTS POUR LES POPULATIONS RIVERAINES

Les arrondissements de Verdun et du Sud-Ouest de même que la Ville de Brossard ont été rencontrés séparément. Ils se situent de part et d'autre de l'ouvrage, tant sur la Rive-Sud, sur l'Île des Sœurs que sur l'île de Montréal. Leurs préoccupations se situent principalement au niveau des inconvénients que subissent présentement leurs concitoyens par la présence du pont Champlain tout en ne déniaient pas les avantages qu'a eus cet ouvrage d'art dans leur développement.

Pour ces arrondissements et cette ville, il ne faut pas que le projet entraîne une augmentation de la circulation sur le réseau local avec tous les inconvénients que cela cause au niveau du bruit, de la pollution atmosphérique et de la qualité de vie en général de leurs concitoyens. L'achalandage du réseau routier local à proximité des stationnements incitatifs constitue une préoccupation importante pour

certaines municipalités. Il existe une préoccupation semblable relativement au nombre d'autobus qui entrent chaque jour à Montréal et qui encombrer le réseau local ainsi que les abords du terminus centre-ville (TCV).

3.3 L'ACCROISSEMENT DE CAPACITÉ DU NOUVEL OUVRAGE

Le scénario de base qui a été présenté aux organismes consultés ne comportait pas un réel accroissement de capacité et était semblable à la situation actuelle, soit trois voies banales par direction et une voie dédiée au transport en commun par direction.

Il existe une très forte réticence de la part de la très grande majorité des organismes consultés face à l'augmentation de la capacité du nouvel ouvrage. La présentation du gabarit proposé, soit trois voies banales et une voie réservée au transport en commun, les a rassurés. Par contre, ils sont tous conscients que l'élimination de l'actuelle voie réservée à contresens accroîtra la capacité de l'ouvrage dans le sens inverse de la pointe.

La Ville de Montréal est d'accord pour garder la capacité du nouvel ouvrage identique à ce que l'on retrouve actuellement sur le pont Champlain. Elle demande que des mesures soient prises pour favoriser le transport en commun et le covoiturage. Il est important d'améliorer la fluidité de cet axe de transport pour favoriser le camionnage. Par ailleurs, la Ville souhaite que le nouvel ouvrage soit fluide en direction sud, particulièrement le soir, de façon à permettre de « vider » rapidement le réseau montréalais et d'éviter ainsi la congestion sur son territoire en soirée.

Il n'y a pas eu de demande pour que l'une des trois voies banales soit dédiée aux automobiles avec un taux d'occupation élevé. Par contre, l'arrondissement du Sud-Ouest a demandé que l'on étudie la possibilité d'en aménager une pour réduire le nombre de déplacements en autosolo et ainsi faciliter l'atteinte de l'objectif du chantier 6 du plan de transport de Montréal qui est de favoriser le covoiturage.

L'élargissement éventuel de l'A-15 de deux à trois voies entre le pont Champlain et le futur échangeur Turcot inquiète les deux arrondissements montréalais riverains de l'ouvrage.

PJCCI ne croit pas qu'il soit souhaitable de proposer un gabarit moindre que six voies plus deux autres pour le transport en commun. Elle veut un ouvrage qui sera plus facile à exploiter et à entretenir. Il faut que la capacité de l'ouvrage soit suffisante pour qu'il soit possible de fermer une voie de circulation pour y faire des travaux d'entretien sans avoir à tenir compte de toutes les activités qui se tiennent tout au long de l'année à Montréal (festivals, feux d'artifice, etc.), la situation actuelle s'avérant très contraignante en ce qui est des fenêtres disponibles pour procéder aux travaux d'entretien du pont.

La construction du nouvel ouvrage devra prendre en considération des aménagements dédiés aux mesures d'urgence telles que la circulation des véhicules d'urgence. La possibilité d'utiliser la voie réservée au transport en commun à cet effet devrait être envisagée par les concepteurs.

3.4 LE TRANSPORT EN COMMUN

Le transport en commun dans l'axe du pont Champlain est une préoccupation pour l'ensemble des organismes consultés, même par ceux qui ne sont pas directement concernés par ce type de déplacements. Ils font tous un lien entre le développement du transport en commun et l'amélioration de la fluidité sur le nouvel ouvrage.

Un grand nombre d'organismes consultés sont d'avis que le remplacement du pont est une bonne occasion pour aménager un équipement de transport en commun à grande capacité sans utiliser l'estacade du pont Champlain.

Pour la CMM, la réalisation du SLR est une priorité. Elle est favorable à son aménagement directement sur le nouvel ouvrage et dès sa construction.

Ils sont par contre conscients que le projet d'implantation d'un tel mode (de type SLR) dans l'axe du pont Champlain exige une décision de la part des gouvernements supérieurs et que le résultat des présentes études devrait leur permettre d'orienter leurs réflexions.

Pour certains organismes, la permanence de l'actuelle voie réservée est une source de préoccupation importante. Tous les jours de la semaine, et cela, quatre fois par jour, plusieurs centaines de cônes sont installés et enlevés manuellement sur la voie de gauche en sens contraire du trafic pour permettre la circulation exclusive des autobus. Un tel aménagement est sujet à de fréquentes fermetures consécutives suite à de mauvaises conditions climatiques (vent, neige, verglas, etc.).

Lors de tempête hivernale par exemple, la voie réservée est souvent inopérante. Les autobus doivent alors utiliser les voies banales, dans les bouchons, pour franchir le pont. Les usagers subissent alors d'importants retards dans un certain niveau d'inconfort. C'est surtout dans ces circonstances qu'il est très important que la ponctualité des déplacements dans cet axe primordial de transport en commun soit assurée.

Il devient donc difficile, lorsque la voie réservée n'est pas en service, pour les automobilistes d'effectuer alors un transfert modal vers l'autobus qui réduirait ainsi le nombre d'autos sur le pont et au centre-ville de Montréal, par exemple.

L'axe de la voie réservée actuelle apporte quotidiennement plus de 1 900 mouvements d'autobus au terminus centre-ville, ce qui est une source d'inconvénients relativement importante pour les populations riveraines. À titre d'exemple, l'aménagement de la voie réservée sur la rue Dalhousie dans le cadre du réaménagement de l'Autoroute Bonaventure avec plus de 1300 autobus par jour causerait des

inconvenients non négligeables aux résidents du quartier Griffintown. Pour les organismes touchés par ce projet, l'implantation du SLR réglerait ce problème de cohabitation entre la circulation automobile et le transport en commun en réduisant considérablement le nombre d'autobus accédant au centre-ville.

La Ville de Montréal est d'avis que l'on doit résoudre en priorité la problématique du terminus centre-ville qui est utilisé à sa pleine capacité. En outre, les mouvements d'autobus à proximité du terminus causent d'importants problèmes de circulation.

Pour beaucoup d'organismes consultés, l'entrée à Montréal devrait se faire par les modes lourds ou guidés tels que les lignes de trains de banlieue et le futur SLR et non par autobus. On devrait également accroître la capacité du train de Saint-Hilaire.

Pour la desserte de l'ouest de l'Île de Montréal en transport en commun pour les usagers de la Rive-Sud, le RTL a réalisé une analyse sommaire du potentiel d'une desserte directe en transport en commun entre la Rive-Sud et ce secteur. Avec l'aide de l'enquête O-D 2008, ils n'ont identifié qu'une faible demande potentielle, soit 150 usagers en pointe du matin. Une telle desserte demanderait un très grand nombre de mesures préférentielles pour permettre un temps de parcours acceptable. Le rapport bénéfices/coûts d'une telle desserte semble donc, à priori, très faible, sans compter l'impact sur la circulation automobile de telles mesures.

La Ville de Montréal ne croit pas qu'il y ait un grand potentiel pour ce type de desserte parce que les destinations sont trop éclatées. Elle préférerait que l'on rabatte les autobus vers les modes lourds et limiter ainsi les mouvements d'autobus sur l'île de Montréal. Ces destinations de l'ouest de l'île seraient mieux desservies par le développement du covoiturage. Pour la Ville, il est important de rentabiliser les modes lourds et de ne pas mettre en place trop de voies réservées qui, à terme, peuvent encourager l'étalement urbain.

Pour desservir une partie de cette clientèle, l'AMT préconise à plus long terme le prolongement du train de Saint-Hilaire qui emprunterait le tunnel sous le Mont-Royal afin de desservir directement des pôles majeurs comme l'Université de Montréal et l'hôpital Ste-Justine. Elle a des projets à l'étude pour des dessertes directes par autobus des principaux sites universitaires et des grands hôpitaux du centre-ville.

Le projet du SLR, avec seulement deux gares sur la Rive-Sud et un bris de charge pour 15000 usagers, implique des contraintes d'opérations importantes et il ne pourra répondre à l'ensemble des besoins en transport en commun dans cet axe.

Selon l'AMT, il est raisonnable de croire qu'il pourrait y avoir des circuits d'autobus qui continueraient d'utiliser le pont Champlain après la réalisation du SLR. Il est trop tôt pour déterminer si le nombre d'autobus, opérant en parallèle avec le SLR, serait suffisant pour justifier une voie réservée aux autobus.

Aucun des organismes responsable de services de transport en commun n'a identifié un besoin pour une voie réservée pour autobus en plus de la voie réservée prévue pour le SLR ou pour autobus.

Certaines alternatives à l'implantation d'un SLR sur l'estacade ou sur le pont Champlain ont été proposées par certains organismes. À ce sujet, l'agglomération de Longueuil et le RTL rejettent l'option du développement du train de banlieue Saint-Hilaire parce qu'il serait beaucoup moins efficace que le SLR dans l'axe du pont Champlain. La route 116 ainsi que la voie du CN coupent la Rive-Sud en deux et deviennent un obstacle qui limite les déplacements de part et d'autre, ce qui devient une contrainte pour l'accès aux gares. Même en augmentant de façon considérable le nombre de départs sur la ligne de trains de banlieue, très peu de résidents de la partie ouest de l'agglomération auraient un avantage à utiliser le train, principalement parce que la trame de rues de ces quartiers favorise plutôt une desserte vers le pont Champlain tout comme le réseau de transport en commun.

Il en est de même pour le projet de tramways entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal via le pont Victoria. L'agglomération de Longueuil et le RTL rappellent qu'un tramway du type de celui proposé dans ce projet a une capacité entre 3 000 et 5 000 usagers par heure. Les études du SLR, qui ont été réalisées au début de l'an 2000, avaient identifié une demande de 12 000 usagers durant l'heure de pointe. De plus, l'utilisation du corridor ferroviaire existant pour ce tramway impose des contraintes de temps et d'exploitation défavorables à l'attractivité de ce service en fonction de la longueur du trajet et du partage éventuel des voies ferrées du pont Victoria.

3.5 L'ASPECT ARCHITECTURAL

Un certain nombre d'organismes consultés, surtout riverains, ont insisté sur l'aspect remarquable de l'entrée sur l'île de Montréal par l'actuel pont Champlain. Ils ont signifié que le nouvel ouvrage d'art devait se démarquer par son esthétisme et son aspect visuel. Le nouveau pont, si cette option était retenue par rapport à celle d'un tunnel, se devrait de devenir une image de marque comme porte d'entrée pour toute la région de Montréal.

La Ville de Montréal fait remarquer que Montréal a été nommée par l'UNESCO comme ville de design. Il ne faudrait pas manquer une telle occasion pour réaliser un projet qui laissera sa marque et qui pourra devenir l'image de marque de Montréal.

Certains organismes ont même suggéré qu'une voie cyclable avec belvédère sur le pont soit aménagée pour rehausser l'aspect visuel de cette entrée de ville.

3.6 LE LIEN CYCLABLE

Un lien cyclable directement sur le nouvel ouvrage est préconisé par bon nombre d'organismes. La piste cyclable actuelle sur l'estacade du pont Champlain ne dessert pas directement les résidents de Brossard. Elle sert principalement pour la balade et non pour le transport actif. Les usagers doivent utiliser les écluses de Saint-Lambert ou de la Côte-Sainte-Catherine pour atteindre la Rive-Sud. Quant à la piste reliant l'Île des Sœurs et l'île de Montréal, elle n'est pas assez large pour permettre le passage en même temps de vélos dans les deux sens et doit être aussi partagée avec les piétons.

Ce lien cyclable avec la Rive-Sud devrait permettre de favoriser les modes de déplacement actifs, entre autres pour le motif travail. Il faudrait que l'espace soit assez large pour permettre la circulation des bicyclettes dans les deux sens et qu'un trottoir pour piéton y soit aussi aménagé. Par contre, tous sont sensibilisés à la difficulté d'aménager un lien cyclable sur un pont autoroutier comportant des pentes aussi prononcées.

3.7 L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Un bon nombre d'organismes ont fait remarquer que le pont Champlain est un court lien dans l'ensemble du réseau supérieur de la grande région de Montréal et que la fluidité doit être assurée par un ensemble d'interventions sur tout le territoire.

La CMM préconise une densification de l'utilisation du sol le long des axes lourds de transport en commun. Elle veut développer des règles d'aménagement qui favoriseront l'utilisation des grands axes de transport en commun. Elle souhaite lier le projet de remplacement du pont avec un programme de développement de T.O.D. (Transit Oriented Development) qui devra se faire en collaboration avec les villes et les arrondissements. Elle est d'avis que le réaménagement des zones situées aux extrémités du projet soit planifié de façon professionnelle en collaboration avec les villes et les arrondissements.

3.8 LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Les groupes consultés ont rappelé l'importance du transport des marchandises pour l'essor de l'économie de toute la région de Montréal. Ils sont convaincus que le transport des marchandises par camions connaîtra une croissance importante au cours des prochaines années. À titre d'exemple, le Port de Montréal mentionne qu'au cours des dernières années, la part modale du camionnage pour la desserte du port tend à s'accroître.

Le modèle de développement du transport des marchandises par camions dans la région de Montréal évoluera grandement au cours des prochaines années. Par exemple, l'influence qu'aura l'élargissement du canal de Panama sur l'activité du Port de Montréal ou le déplacement des centres de transbordement des compagnies de chemin de fer à l'extérieur de l'île de Montréal.

Il est important pour l'industrie du camionnage d'assurer une certaine fluidité sur le réseau routier supérieur de la région de Montréal. Celle-ci peut difficilement passer par un accroissement de capacité du réseau routier. Elle passe assurément par une réduction de la circulation automobile, le navettage ainsi que par le développement du transport en commun.

Le pont Champlain occupe une place très importante dans le transport des marchandises par camions, tant pour les déplacements locaux que ceux de transit. Il est aussi très important pour les déplacements

de matières dangereuses qui ne peuvent utiliser le tunnel Louis-H.-La Fontaine ni le pont Victoria et qui devraient s'abstenir d'utiliser le pont Jacques-Cartier puisqu'il se situe dans un tissu urbain dense.

Le transport par conteneurs des matières dangereuses est de plus en plus important pour le Port de Montréal. Il y est manutentionné plus de 150 000 conteneurs de matières dangereuses, soit 20 % du total des conteneurs manutentionnés.* La Ville rappelle l'importance de mettre en place un plan d'urgence conjoint durant les travaux.

Les camions provenant du port et transportant des matières dangereuses ne peuvent utiliser le Pont-tunnel Louis-H.-La Fontaine pour atteindre la Rive-Sud. Ils doivent remonter l'A-25, prendre l'A-40 et utiliser l'A-15 puis le pont Champlain. Ils peuvent aussi emprunter, dans une moindre mesure, la rue Notre-Dame puis le pont Jacques-Cartier ou le pont Champlain.

Si le futur ouvrage qui remplacerait le pont Champlain n'était pas accessible aux camions transportant des matières dangereuses, il faudrait qu'un grand nombre d'entre eux fasse un détour de plus de 90 km en empruntant l'A-40 puis la future A-30 pour atteindre la Rive-Sud.

La Ville de Montréal est réticente à la réalisation d'un ouvrage en tunnel qui limiterait son utilisation pour ces camions transportant des matières dangereuses. Elle rappelle que le pont Jacques-Cartier ne peut être utilisé comme panacée étant donné la nature urbaine de ses approches.

L'implantation d'une voie réservée pour le camionnage doit être vue en termes de réseau et ne doit pas être aménagée que sur une courte distance, ce qui en réduirait les avantages et pourrait créer des problèmes majeurs d'entrecroisement à ses extrémités. Il n'existe pas au Québec de tel axe de transport.

Les interventions pour favoriser le transport des marchandises par camions doivent être pensées en termes de réseau pour l'ensemble de la région métropolitaine. Les impacts de telles mesures qui ne seraient implantées que sur le nouvel ouvrage n'auraient que des effets mitigés sur l'ensemble d'un parcours complet par camions.

La réalisation de l'A-30 permettra un déplacement de certains mouvements de camionnage de transit, mais il est impossible d'en mesurer l'ampleur tant que l'autoroute ne sera pas ouverte. On estime cependant qu'un nombre important de camions aura toujours besoin d'entrer sur l'île de Montréal.

* Exprimé en conteneurs physiques et non en Équivalent Vingt Pieds (EVP/TEU)

4 L'ÉVOLUTION DE LA CONSULTATION DANS LA RÉALISATION DES GRANDS PROJETS

D'entrée de jeu, tous les organismes qui ont été consultés ont été grandement reconnaissants de la démarche de consultation que PJCCI et le MTQ ont entreprise auprès d'eux afin de recueillir leurs préoccupations face à un projet d'une importance aussi majeure que le remplacement du pont Champlain.

Tous ces organismes sont persuadés que leur implication, aussi tôt dans le processus d'élaboration d'un projet de l'envergure du remplacement du pont Champlain, est un gage de succès s'il est poursuivi tout au long de sa conception. Il ne faut surtout pas se présenter devant la population avec un projet très avancé dans lequel des sommes considérables auraient été investies et qui serait coûteux et long à modifier. Cette façon de faire est souvent perçue comme une consultation bidon qui ne fait que mobiliser davantage les opposants.

Les organismes qui ont été rencontrés participent tous, à leur façon, à la planification des transports dans la grande région de Montréal et ils seront tous touchés, de près ou de loin, par le remplacement du pont Champlain.

Les prémisses à une consultation

Avant de se présenter en consultation publique, certaines prémisses doivent être respectées :

Il est important que, lorsque l'on se présente avec un projet public, il faille d'abord que celui-ci soit justifié par rapport aux choix politiques d'une planification approuvée.

Lors d'une consultation, les décideurs publics et privés doivent accepter de se laisser influencer, de partager une partie de leur pouvoir.

La formation, dès le début du projet, d'une équipe multidisciplinaire comprenant notamment des urbanistes, des ingénieurs et des architectes permet d'inclure dès le départ certaines préoccupations comme le développement durable, la qualité du design, etc. de façon à limiter les critiques qui ne manquent jamais de fuser contre les projets à trop grande saveur d'ingénierie.

Les projets s'inscrivent maintenant dans une approche plus globale répondant à des critères sociaux, économiques et environnementaux, en harmonie avec un plan directeur privilégiant le bien commun. Le défi est de maintenir un équilibre dynamique entre le bien commun et les intérêts particuliers.

Lors de consultations publiques, il est important de se présenter avec un avant-projet préliminaire de référence et une série de balises traitant des éléments suivants :

Les problèmes à résoudre

Les objectifs à atteindre

Le cadre financier et sa marge nécessaire

- La place du transport en commun (sans entrer dans le détail du mode ou des dessertes)
- La décongestion anticipée
- La réduction du nombre d'automobiles
- Les politiques favorisant le camionnage
- Les limites du projet
- Le calendrier de réalisation
- L'évolution de ces balises dans le temps

Il faut débiter les consultations sans idées préconçues, présenter l'avant-projet de référence comme un point de départ réalisable et accepter de se laisser influencer tout en respectant les balises de départ.

Il faut accepter d'évaluer toutes les options qui respectent le cadre défini plus haut et guider les gens consultés vers ce qui est réalisable. Il est important de se présenter avec une ou deux options à l'avant-projet de référence et il ne faut pas mettre sur la table des scénarios qui ne sont pas réalisables ou que l'on ne souhaite pas réaliser parce que non conformes au cadre prédéfini.

Les résultats attendus

Les résultats attendus sont :

- Identifier les contraintes des partenaires
- Cerner les attentes des partenaires (les résultats souhaités)
- Identifier les contradictions dans les objectifs de certains partenaires
- Identifier les leaders
- Identifier les partisans et les opposants
- Bien séparer les résultats à atteindre des moyens d'y parvenir
- Et finalement, développer un projet avec une meilleure acceptabilité sociale

5 CONCLUSION

Le remplacement du pont Champlain ne pourra être accepté par la population s'il se réalise en vase clos. Il devra s'inscrire notamment dans le cadre du réaménagement de l'échangeur Turcot, de l'aménagement du boulevard Bonaventure et du développement du quartier Griffintown et faire l'objet d'une consultation formelle des autorités régionales et locales; il devra également prendre en considération les grandes orientations gouvernementales.

Pour l'ensemble des groupes qui ont été rencontrés, le pont Champlain s'inscrit comme un chaînon important dans l'ensemble du réseau routier supérieur de la région de Montréal. Il joue un rôle

stratégique dans le transport des marchandises par camions, tant pour ce qui se destine sur la région de Montréal que celui de transit.

Son rôle primordial en transport en commun interrives a été reconnu par la majorité des intervenants. La voie réservée actuelle du pont Champlain est, par contre, une source d'inquiétudes majeure pour bon nombre d'organismes qui ont été rencontrés. Il sera important que sa pérennité soit assurée par la mise en place d'une voie réservée en site propre ou d'un mode de transport en commun à grande capacité, également en site propre.

L'implantation d'un mode guidé du type SLR sur le nouveau pont fait presque l'unanimité pour que sa réalisation se fasse en même temps que le nouvel ouvrage. De tous les documents de planification consultés, seul le rapport de la Commission Nicolet doutait de l'efficacité d'un tel mode parce qu'il ne réglait pas le problème de congestion sur le pont Champlain.

La consultation des documents de planification régionale et les rencontres auprès des organismes n'ont pas permis de cerner une demande qui justifierait, outre le SLR en site propre, l'implantation d'une voie réservée aux autobus, au camionnage ou aux véhicules au taux d'occupation élevé sur l'une des trois voies banales du nouvel ouvrage.

L'entrée sur l'île de Montréal en passant par le pont Champlain a été décrite par un grand nombre d'organismes comme étant remarquable et le maintien de cet aspect devra être privilégié tout au long de l'élaboration du projet de remplacement. Une attention particulière devra être apportée à l'aspect architectural du nouvel ouvrage qui devrait devenir avec le temps une image de marque pour toute la région.

CONSORTIUM BCDE



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
Canada

ANNEXE 1

ANALYSE DU RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION ET TABLEAU

**ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS**

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
<p>RA 1771 et 1772 : Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain et dans l'axe du boulevard Taschereau.</p> <p>Collaborateurs : Cardinal-Hardy, Octane Stratégie, Pierre Bélanger, Pierre Laflamme, Dessau</p> <p>Communauté métropolitaine de Montréal 18 mars 2009</p>	<p>Cette étude tient compte de l'ensemble des études précédentes touchant de près ou de loin le pont Champlain.</p> <p>Toutefois, cette étude ne touche aucunement les prévisions d'achalandage de part et d'autre du futur pont Champlain, ce qui limite l'utilisation de cette étude dans le projet actuel.</p> <p>L'étude peut être utilisée comme guide pour les rencontres à planifier avec les partenaires, tels CMM, Ville de Longueuil, Ville de Montréal, etc.</p>	<p>La Vision 2025 mise de l'avant contient les éléments suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Accroître la prospérité par la mise en service d'une infrastructure de transport collectif à grande capacité de façon à contribuer efficacement à la stimulation du transport actif et collectif. 2. Renforcement des liens interrives par transport collectif guidé dans l'axe du pont Champlain et accroissement de l'achalandage (transfert modal). 3. Contribuer à la réduction des circulations véhiculaires en assurant l'intermodalité des réseaux, en développant le rabattement par autobus aux pôles de destination et en localisant les surfaces supplémentaires de stationnement incitatif en bout de réseau. 4. La recommandation no 2 prévoit une participation de PJCCI aux études de faisabilité du projet de transport collectif et demande une participation active de la CMM, de Montréal et de Longueuil aux études de faisabilité sur l'avenir du pont Champlain. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cette orientation est cohérente avec les exigences du devis de PJCCI. 2. Cette orientation peut paraître difficilement conciliable avec l'ajout de capacité auto sur le nouveau pont Champlain. 3. Cette orientation, bien qu'elle s'adresse à l'organisation du transport en commun, illustre la vision de la CMM, soit la réduction des déplacements en véhicules privés vers le centre-ville. Elle pourrait se traduire par une demande de voies réservées pour autobus et pour un SLR. 4. La CMM souhaite clairement une participation significative à l'analyse en cours de réalisation. De plus, elle pourrait demander une participation (nature à déterminer) à PJCCI pour l'étude du SLR. <p>On peut déjà prédire que d'autres intervenants voudront participer à l'élaboration du projet.</p>	<p>L'étude précise la vision d'aménagement à l'horizon 2025 de part et d'autre du pont Champlain et tient compte de son remplacement.</p> <p>L'étude ne précise pas le meilleur mode de transport collectif à adopter dans l'axe du pont Champlain.</p> <p>L'étude ne permet pas l'évaluation du trafic projeté sur un futur pont Champlain.</p> <p>Le document intègre le boulevard Taschereau dans la zone d'étude.</p>
<p>Rapport 1718-1719 : Étude de préfaissabilité de réfection routière de l'autoroute 15 incluant le pont de l'Île des Sœurs</p> <p>Émis par le consortium SNC-Lavalin/Cima</p> <p>PJCCI 28 mai 2008</p>	<p>L'étude est très pertinente afin d'évaluer le trafic actuel et futur sur le pont Champlain et l'autoroute 15 ainsi que les coûts des travaux d'élargissement et de réhabilitation de l'autoroute 15.</p>	<p>Le pont de l'Île des Sœurs est prévu pour être réhabilité et non pas remplacé au coût de 72 M\$. Toutes les structures sont citées et leur avenir précisé (à réhabiliter, à démolir, à élargir, etc.).</p> <p>Si le scénario retenu pour l'axe de l'autoroute 15 est à 2 voies ou à 3 voies par direction, les coûts de réhabilitation du pont de l'Île des Sœurs sont pratiquement les mêmes puisque le pont a déjà 3 voies par direction et la réfection requise serait pour l'élargir afin d'y ajouter une voie réservée aux autobus. Coûts estimés à 72 M\$.</p>	<p>L'option d'ajouter de la capacité sur l'A15 est cohérente avec les recommandations du rapport Nicolet relativement à la vocation « transit » du pont Champlain et au chantier n° 19 du Plan de la ville relativement au transport des marchandises. Par contre, cet ajout de capacité sur l'A-15 va très certainement soulever beaucoup de protestations. Il faudra développer un argumentaire.</p>	<p>L'étude présente 2 principaux scénarios pour l'axe de l'autoroute 15.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garder le nombre de voies à 2 par direction. • Augmenter le nombre de voies à 3 par direction. <p>Il faudrait l'arrimer avec le projet de l'échangeur Turcot du MTQ.</p> <p>Les 2 scénarios seront à l'intérieur de l'emprise de PJCCI.</p> <ul style="list-style-type: none"> • On propose de conserver les culées et les piles, mais de les élargir à l'extrémité sud et de remplacer le tablier en 3 phases de travaux. • Toutes les nouvelles configurations seront à l'intérieur de l'emprise de PJCCI. • Toutefois, l'orientation actuelle de PJCCI est de ne pas élargir le pont de l'Île des Sœurs, mais plutôt de le remplacer par de nouveaux ouvrages.

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
<p>Rapport 948 intitulé : Étude d'opportunité et de faisabilité pour un monorail ou autre technologie traversant l'estacade.</p> <p>Par Roche-Deluc/ Semaly</p> <p>PJCCI Décembre 1999</p>	<p>Dans le cas où un SLR serait prévu sur le nouveau pont Champlain, cette étude ne peut servir qu'à supporter le choix de l'axe de l'A10 pour introduire un SLR dans la région de Montréal.</p> <p>Autrement, cette étude est peu utile pour ce qui est de la planification des transports pour le projet de préfaissabilité du remplacement de l'actuel pont Champlain.</p>	<p>De 1998 à 2000, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a réalisé des études d'opportunité et de faisabilité pour la mise en place d'un système léger sur rail (SLR) dans quatre corridors de circulation de la région métropolitaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> - axe A-10/centre-ville; - axe de l'avenue du Parc; - axe du boulevard Henri-Bourassa; - axe du boulevard Roland-Therrien. <p>À la suite de ces premières études, la principale conclusion de cette étude est que l'axe A10 - pont Champlain est apparu comme l'axe prioritaire pour introduire un SLR dans la région de Montréal.</p>	<p>Le choix de l'axe du pont Champlain supporte l'approche de PJCCI relativement au transport en commun.</p>	<p>Les études réalisées par l'AMT entre 1998 et 2000 ont été suivies d'études d'avant-projet d'un SLR dans l'axe de l'A10/centre-ville de Montréal. Elles ne statuaient pas sur le type de matériel roulant, mais proposaient des indicateurs de performance à atteindre.</p>
<p>Rapport 1563 intitulé : Étude d'avant-projet d'un Système Léger sur Rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10/centre-ville de Montréal</p> <p>AMT : Mandataire</p> <p>Étude financée par le gouvernement du Québec et du Canada novembre 2006</p>	<p>Suite aux études d'opportunité et de faisabilité entre 1998 et 2000, l'AMT réalisa cette étude d'avant-projet pour l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'A10 qui utiliserait l'infrastructure de l'estacade du pont Champlain.</p> <p>Toutefois, l'étude ne tient pas compte d'un nouveau pont Champlain où les voies réservées aux autobus peuvent y être intégrées dans la direction du trafic.</p> <p>L'étude peut servir comme référence pour les coûts d'implantation d'un SLR, l'impact sur les réseaux de transport existants et l'impact environnemental.</p> <p>De plus, les coûts sont basés sur la transformation de l'estacade et sur l'ajout d'une structure au-dessus de la voie maritime.</p>	<p>Sur les sept scénarios analysés, celui d'un SLR via l'estacade se classe au premier rang.</p>	<p>Une mise à jour des coûts estimés par l'AMT devra être faite suite à la lumière des études qui seront réalisées par PJCCI.</p> <p>Les coûts de construction d'un nouveau pont au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent (continuité de l'estacade vers la Rive-Sud) devront être comparés aux coûts de construction d'une largeur additionnelle pour faire place à un SLR tout le long du nouveau pont Champlain.</p> <p>La méthodologie retenue par l'AMT pour estimer l'achalandage a fait l'objet de réserves dans le rapport Nicolet, ce qui risque de soulever des questions quant à l'opportunité d'implanter un SLR.</p>	<p>Sept scénarios d'intervention sur l'offre de transport ont fait l'objet d'analyses détaillées dans cette étude et ont obtenu les cotes suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Scénario de base à l'horizon 2006 (statu quo) 47 % (rang 8) 2. Voie réservée pour les autobus sur le pont Clément 56 % (rang 4) 3. Voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation 52 % (rang 5) 4. Nouvelle ligne de métro 65 % (rang 3) 5. Système léger sur rail via l'estacade 86 % (rang 1) 6. Voie réservée pour les autobus sur l'estacade 73 % (rang 2) 7. Nouveau pont routier entre la rive-sud et Montréal 46 % (rang 7) <p>Des simulations d'achalandage ont été faites pour l'horizon 2016 alors que le système serait intégré à son environnement urbain. À l'horizon 2016, le SLR aurait un achalandage potentiel estimé à 27 320 déplacements en période de pointe du matin, soit 22 795 déplacements dans le sens de la pointe et 4 525 déplacements en contresens.</p> <p>La décision d'aller de l'avant avec ce projet a été mise sur la glace suite aux études de PJCCI concluant qu'il serait moins dispendieux de reconstruire un nouveau pont Champlain que de le réparer. Il devenait évident que l'analyse d'un scénario qui inclurait deux voies soit pour un SLR soit pour autobus devait être réalisée et comparée à celui de l'estacade.</p>

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
<p>REF 152/153 : Mieux se déplacer entre Montréal et la Rive-Sud</p> <p>Par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud</p> <p>Gouvernement du Québec 2003</p> <p>Appelé commission Nicolet</p>	<p>L'évaluation de l'achalandage entre les deux rives est de quelque 60 800 véhicules automobiles qui traversaient le fleuve en 2001 depuis la Rive-Sud à destination de Montréal. En 2021, on estime ce nombre à 68 000 véhicules, selon le scénario tendanciel. Ces chiffres ne tiennent pas compte de l'effet du projet de l'autoroute 30 et envisagent que le pont Mercier soit élargi. Ces deux hypothèses ne sont plus valables.</p> <p>Selon cette étude, un mode lourd, tel un SLR, convient pour les services de navettes, mais rends difficile la mise en place d'une desserte ramifiée sur Montréal comme sur la Rive-Sud. Les simulations de la Commission identifient bien que les clientèles qui seraient desservies par le SLR ou par autobus sont différentes. Selon la commission, le SLR ne circule pas plus vite que les autobus en plus d'exiger de ses usagers une correspondance supplémentaire (marche et attente). Plus de gens accéderaient au SLR en automobile, car c'est plus rapide que de le faire en autobus. Il en résulterait une motorisation plus importante de la population qui utilise le transport en commun, ce qui n'est en général pas considéré comme étant un bon présage pour l'avenir du transport en commun à long terme.</p> <p>L'effet global sur l'achalandage à l'horizon 2021 d'un mode par rapport à l'autre n'est pas un critère de sélection significatif. En d'autres termes, par les analyses qu'elle a faites exécuter, la Commission ne peut justifier à court terme l'investissement substantiel qu'implique l'aménagement d'un SLR par rapport au recours à un service assuré par des autobus qui circuleraient en voies propres, du moins pour le lien interrives et sur l'île de Montréal.</p> <p>Cette étude pourrait être utile pour les options de tunnel et de péage ainsi que pour justifier le choix du nombre de voies à étudier pour le pont Champlain.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'amélioration de la desserte en transport en commun requiert l'aménagement de voies réservées dans les deux sens. 2. L'implantation d'un SLR n'est pas recommandée à court terme en raison du coût et de l'impact négatif sur le temps de transport. 3. Le rapport est plutôt critique des méthodes de prévision d'achalandage du SLR par l'AMT. 4. Le rapport recommande fortement l'ajout de voies banales supplémentaires vers le centre-ville, voies qui doivent être à péage (approche de gestion de la demande). 5. La recommandation précédente est liée à la participation du secteur privé au financement des infrastructures (PPP). 6. Le rapport distingue les fonctions « transit » et « navetteurs » du pont Champlain. 7. Le rapport souligne la difficulté d'insertion de nouvelles infrastructures sur l'Île des Sœurs. 8. Le rapport recommande la configuration suivante : <ul style="list-style-type: none"> - 3 voies en site propre (T C, en mode 2+1). - 4 voies banales dans la pointe et 3 en sens contraire, incluant 2 voies à péage pour le centre-ville. 9. Le rapport recommande d'écarter toutes nouvelles traversées du fleuve qui impliquent une insertion lourde dans un tissu urbain dense. 10. La fluidité de la circulation automobile est une condition fondamentale de développement économique. 11. Le rapport a utilisé deux scénarios prévisionnels pour la demande : un scénario tendanciel et un scénario de croissance économique. Les prévisions d'achalandage résultantes sont fortement divergentes. 12. Le rapport recommande que d'éventuelles mesures de gestion de la demande ne soient définies qu'à l'intérieur d'une politique de gestion de la circulation, globale et intégrée, plutôt qu'appliquées isolément à une infrastructure. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. C'est une opportunité, un appui à la position de PJCCI. 2. Pourrait être repris par des opposants et doit faire l'objet d'une discussion MTQ/PJCCI/AMT/Montréal ainsi que d'une prise de position. 3. Les modèles de prévisions utilisés dans la région de Montréal sont statiques. Dans ces études, l'AMT a fait de l'implantation dans la zone d'influence du futur SLR principalement pour des raisons de dimensionnement. La commission n'a pas reconnu cette méthode de prévision de l'achalandage. 4. Le péage devra faire l'objet de discussions internes. La transformation de Bonaventure en boulevard urbain va à l'encontre de cette recommandation (perte de capacité), mais ne présente pas de risque significatif pour PJCCI qui n'en est pas le promoteur. 5. Cet aspect du financement devra faire l'objet d'une discussion au chapitre des modes de réalisation. 6. Cette distinction constitue une opportunité dans l'argumentaire sur l'ajout de capacité au pont Champlain et sur l'A-15 pour améliorer la qualité du transit (support nécessaire à l'économie) sans pour autant faciliter l'accès au centre-ville. 7. Prévoir une étude d'insertion plus détaillée et de la coordination avec l'arrondissement de Verdun. 8. Il faudra être prêt à expliquer notre choix de configuration en tenant compte du fait que les scénarios retenus par la Commission devaient composer avec le pont existant. 9. Plutôt positif quant au projet de remplacement du pont, mais surveiller l'implantation sur l'Île des Sœurs. 10. C'est une opportunité et un appui à la position de PJCCI relativement à l'ajout de capacité sur le pont pour améliorer la fonction « transit ». 11. Il s'agit d'un point positif qui illustre que les prévisions sont un art difficile et que l'avenir est pour le moins incertain. 	<p>Le rapport de la commission Nicolet contient un ensemble de réflexions et de recommandations sur la mobilité qui peut servir à développer un argumentaire justifiant l'ajout de capacité sur le nouveau pont Champlain. C'est, à notre avis, la réflexion la plus poussée sur la mobilité Montréal/Rive-Sud.</p> <p>Les effets du projet de l'A 30 n'ont pas été mesurés dans l'étude.</p> <p>L'élargissement du pont Mercier est envisagé dans l'étude.</p> <p>Le SLR n'est pas recommandé dans cette étude et les autobus sont privilégiés. La commission évaluait que le SLR ne réglait pas le problème de congestion sur le pont Champlain et ne desservait que la destination centre-ville laissant sans solution les usagers potentiels du transport en commun vers les autres destinations.</p> <p>Le péage est évoqué dans l'étude.</p>

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
		<p>6. Renforcer les liaisons cyclables interrives.</p> <p>Orientations réseau routier et le stationnement (chapitre 3)</p> <p>7. Infléchir la tendance à l'utilisation croissante de l'auto (-15 % pour les déplacements à destination de Montréal d'ici 2021).</p> <p>8. Montréal ne vise pas l'augmentation de la capacité routière donnant accès à l'île et propose plutôt un nouveau partage de la route qui devra accorder une place déterminante au transport en commun.</p> <p>9. Transformer l'autoroute Bonaventure, qui est un lien stratégique de TC avec la Rive-Sud, en boulevard urbain.</p> <p>10. Implanter un péage métropolitain pour financer le Plan de transport.</p>	<p>8. Voir le commentaire n° 4, ci-haut. Le « nouveau partage de la route » supporte l'idée de transformer des voies banales existantes en voies réservées, sans ajout de nouvelles voies, réduisant ainsi la capacité offerte aux voitures et forçant un transfert vers le T C.</p> <p>PJCCI doit déjà prévoir ce type d'opposition et préparer un argumentaire pour soutenir ses choix. De plus, PJCCI et le MTQ doivent déjà associer les autres décideurs en transports à leur projet de remplacement du pont Champlain.</p> <p>9. La réduction de capacité de Bonaventure qui en résulterait s'inscrit dans la vision de gestion de la demande pour le déplacement en voiture vers le centre-ville, mais son impact sur la qualité de l'offre de service en TC doit être évalué.</p> <p>10. Voir le commentaire n° 3 ci-haut. De plus, l'objectif du péage doit être précisé : est-ce une source de revenus ou un outil de gestion de la demande? La réponse à cette question peut se traduire par des modes d'implantation des péages forts différents.</p>	
<p>REF 182 : Le Havre de Montréal, Vision 2025</p> <p>REF 258 : L'autoroute Bonaventure Vision 2025</p> <p>REF 252 : Le Havre de Montréal L'état des lieux</p> <p>Société du Havre de Montréal 2004</p>	<p>Ces études sont uniquement utiles afin de vérifier si le tracé du réaménagement de l'autoroute proposé convient à la position projetée du nouveau pont Champlain. Le pont Champlain est exclu de leur territoire d'application, mais demeurera une porte d'entrée importante du centre-ville.</p>	<p>Le plan d'action indique la volonté de réaliser une étude du potentiel de conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain en collaboration avec PJCCI, le MTQ et la Ville de Montréal.</p> <p>Le rapport final sur le Havre recommande de déplacer l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain entre 2011 et 2015 pour libérer la rive du Saint-Laurent.</p>	<p>Dans le cadre de l'étude de préfaissabilité du remplacement du pont Champlain, la position et le gabarit du nouveau pont Champlain ont été étudiés en fonction de la conversion de l'autoroute Bonaventure actuelle en boulevard.</p>	<p>Ces études proposent de ramener la ville vers son fleuve en redonnant accès aux Montréalais aux berges et en favorisant la reconstruction des secteurs déstructurés autour de l'autoroute Bonaventure.</p> <p>Le réaménagement de l'autoroute constitue le point le plus important de cette vision pour l'avenir de Montréal puisque son déplacement dans le secteur du Technoparc est essentiel à la réappropriation de l'espace riverain et sa conversion en boulevard entre l'avenue Pierre-Dupuy et la rue Notre-Dame est tout aussi essentielle à la réappropriation de l'espace urbain.</p>

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
		<p>13. Le rapport retient quatre groupes de projets dans l'axe du pont Champlain, incluant l'estacade et le recours à un tunnel. Ils ont en commun un ajout de capacité de 2 ou de 4 voies pour un total de 8 ou de 10 voies. Le rapport recommande cette dernière option (10 voies au total).</p> <p>14. Le rapport conclut que les projets avec les plus grandes capacités sont également ceux qui permettent de réduire le plus les durées moyennes de l'ensemble des déplacements Rive-Sud/Montréal.</p>	<p>Cet argument peut être utilisé pour supporter un ajout de capacité en raison de l'incertitude associée aux prévisions tendanciennes.</p> <p>12. Il s'agit d'un point positif, permettant de contrer des mesures restrictives qui seront certainement proposées par certains groupes dans la foulée des réactions observées relativement au projet Turcot.</p> <p>13. Ces quatre projets sont intéressants en raison de l'ajout de capacité qu'ils offrent. Par ailleurs, aucun d'eux ne concernait le remplacement du pont Champlain.</p> <p>14. Même argumentation.</p>	
<p>Plan de transport de la Ville de Montréal Ville de Montréal 2008</p>	<p>Le plan de transport de la Ville de Montréal prévoit 21 chantiers pour réinventer Montréal en dix ans.</p> <p>Les choix individuels et collectifs en matière de transport doivent intégrer d'autres dimensions tout aussi fondamentales : la protection de l'environnement, la qualité de l'air, la qualité de vie, la quiétude et l'ambiance des quartiers, la sécurité et la santé des citoyens, la qualité, le confort et le design des aménagements publics, l'équité sociale et les montants à investir.</p> <p>Au cours de la prochaine décennie, Montréal propose 21 chantiers à réaliser simultanément pour améliorer la qualité de l'environnement de la métropole et la qualité de vie des citoyens.</p> <p>Le plan de transport de la Ville de Montréal ne prend pas position sur le remplacement du pont Champlain comme tel. Il s'agit donc d'un point important à vérifier lors des rencontres.</p>	<p>Les chantiers pertinents :</p> <ol style="list-style-type: none"> Chantier n° 7 : Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor du pont Champlain-Bonaventure. La Ville veut faciliter les déplacements de bus dans le corridor Bonaventure sans compromettre l'implantation d'un SLR à plus long terme. Chantier n°19 : Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique. Ce chantier vise le maintien et l'amélioration de la performance des infrastructures stratégiques (incluant le réseau routier). Collaboration avec le comité interrégional pour le transport des marchandises. Chantier n° 21 : Se donner les moyens de nos ambitions. Montréal vise l'implantation d'un péage urbain. <p>Orientations transport collectif/actif (chapitre 3)</p> <ol style="list-style-type: none"> Contribuer au développement du réseau de trains de banlieue, car une plus grande capacité des trains permettra de réduire les déplacements d'automobiles vers Montréal. <p>Les projets priorisés par Montréal (chapitre 3)</p> <ol style="list-style-type: none"> Aménager des voies réservées en site propre dans le corridor Bonaventure sans compromettre l'installation d'un SLR. 	<ol style="list-style-type: none"> Approche positive au départ et conforme aux exigences du devis de PJCCI. Risque associé à une demande d'implantation d'une voie réservée pour bus en plus de la voie réservée actuelle. Ce chantier constitue une orientation sur laquelle PJCCI peut s'appuyer pour justifier l'implantation d'une infrastructure plus fonctionnelle avec plus de capacité. Le Plan de transport de la Ville ne détaille pas où ces péages seraient implantés. Il y a un risque que la Ville veuille tarifier l'axe Bonaventure/Pont Champlain, ce qui pourrait limiter les options de financement d'un nouveau pont. Cette volonté clairement exprimée de réduire les déplacements auto vers Montréal pourrait se traduire par une opposition à l'ajout de capacité au nouveau pont par rapport à la capacité du pont actuel. La Ville pourrait même demander d'augmenter la capacité du transport en commun en retranchant des voies banales. Plutôt conforme aux exigences du devis de PJCCI. Cette vision de la Ville pourrait se traduire par une demande de voies réservées aux autobus en plus du SLR. Implique le maintien de la piste cyclable sur l'estacade ou la mise en place d'une nouvelle piste sur le nouveau pont Champlain. Cette option pourrait faire l'objet d'une demande spécifique de la Ville. Voir le commentaire n° 4, ci-haut. 	<p>La Ville de Montréal s'est fixé comme objectif de réduire de 15 % les déplacements automobiles à destination de Montréal durant la période de pointe par rapport aux déplacements anticipés en 2021.</p> <p>Tout accroissement de la capacité du futur pont devra tenir compte de l'objectif de réduction du trafic automobile à destination de son territoire. La position de la Ville risque plutôt de s'orienter vers une réduction de la capacité du pont pour le trafic banal.</p>

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
<p>REF 1454: Étude de préfaissabilité visant le déplacement et le réaménagement de l'autoroute Bonaventure entre le pont Champlain et la rue Notre-Dame</p> <p>Par SNC-Lavalin</p> <p>PJCCI 4 octobre 2005</p>	<p>Suite au rapport référencé 182 ci-haut mentionné « Le Havre de Montréal. Vision 2025 », ce mandat a été octroyé afin de valider la proposition de réaménagement de l'autoroute Bonaventure mise à l'avant par Vision 2025 et de la bonifier le cas échéant.</p> <p>La conclusion principale de l'étude voulant que le tracé proposé par la SHM n'offre pas de difficultés particulières de point de vue génie routier et ouvrages d'arts, de même que de point de vue d'urbanisme et d'architecture et design urbain. Toutefois, le tracé projeté en direction sud, qui reprend celui de la rue Nazareth, aurait pour effet de limiter le potentiel de développement immobilier.</p> <p>Cette étude est uniquement utile afin de vérifier si le tracé du réaménagement de l'autoroute proposé convient à la position projetée du nouveau pont Champlain.</p>			<p>Toutes les structures rencontrées sont décrites dans le rapport d'étude.</p> <p>Les principales contraintes environnementales sont citées dans l'étude. Depuis les 20 dernières années, le secteur a fait l'objet de plusieurs études de caractérisation environnementale du sol, des eaux souterraines et de l'air. Les différents enjeux environnementaux et contraintes sont donc bien connus pour l'aire du Technoparc.</p>
<p>Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal</p> <p>MTQ avril 2000</p>	<p>Représente la vision des projets de développement du MTQ pour l'ensemble de la région métropolitaine. À notre connaissance, ce document n'a pas été mis à jour de façon importante.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Privilégier les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise. 2. Privilégier les interventions qui favorisent la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'aménagement et d'environnement. 3. Donner la priorité à la modernisation et au renforcement des réseaux de transport existants. 4. Diminuer le nombre de points de congestion. 5. Augmenter l'utilisation du transport en commun. 6. Accroître l'efficacité du transport des marchandises. 7. Gérer la demande plutôt que d'y réagir. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Orientation cohérente avec le Plan de transport de la Ville et le rapport Nicolet. 2. L'ajout de capacité au pont pourrait être perçu comme en opposition avec cette orientation en favorisant l'étalement urbain et le recours à la voiture personnelle. 3. Le remplacement du pont Champlain s'inscrit bien dans cette orientation. 4. Cette orientation soutient l'ajout de capacité au pont, si le nouveau pont s'intègre bien avec le réseau existant. 5. L'augmentation du nombre de voies réservées au transport en commun est cohérente avec cette orientation, mais l'ajout de voies banales ne l'est pas. Importance de développer un argumentaire en support à cette décision et de lancer rapidement un effort de concertation métropolitain sur ce sujet si l'option d'augmenter du pont est retenue. 6. L'ajout de capacité supporte cette orientation. S'assurer d'une approche « réseau » pour bénéficier de cette capacité accrue. 7. Cette orientation rejoint l'orientation du rapport Nicolet sur l'introduction de péages pour les nouvelles voies desservant le centre-ville. 	<p>Ce Plan ne comporte aucune disposition spécifique au pont Champlain, compte tenu de l'absence de juridiction du Québec sur cette infrastructure, mais, en général, les orientations retenues sont cohérentes avec les dispositions contenues dans le devis d'appel d'offres de PJCCI.</p> <p>À noter : le Plan voit l'ajout de capacité en TC d'abord avec une desserte par bus avec le SLR comme une option devant être évaluée à moyen terme.</p> <p>Par contre, le Plan ne mentionne pas le péage comme une mesure de gestion de la demande.</p>

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
La politique québécoise du transport collectif MTQ 2006	Pas d'impact direct sur le remplacement du pont Champlain, mais contient une orientation favorable au SLR.	Accroître de 8 % l'achalandage du transport en commun entre 2006 et 2012. La politique mentionne que le gouvernement, en collaboration avec le gouvernement fédéral, favorise un lien interrives moderne, rapide et efficace de type SLR, entre Montréal et la Rive-Sud.	La Politique est très générale et s'applique à tout le territoire du Québec. C'est une confirmation des termes du devis de PJCCI.	Les moyens préconisés font référence à une meilleure offre de services et à la modernisation des infrastructures. Par ailleurs, la réalisation du remplacement du pont Champlain se situera vraisemblablement en dehors de la période visée pour l'augmentation de l'achalandage du TC par cette politique.
Prise de position du RTL sur le corridor Dalhousie Canoe.ca RTL décembre 2009	Le RTL estime que le corridor Dalhousie ne règlera pas les problèmes de transport en commun entre Montréal et la Rive-Sud.	Le RTL soutient que la Rive-Sud a besoin d'un mode offrant plus de capacité de transport dans l'axe du pont Champlain, axe qui compte pratiquement en période de pointe autant de déplacement que la ligne no 4 du métro.	Il s'agit d'un support aux dispositions du devis de PJCCI.	Le RTL est favorable à la réalisation immédiate du SLR.
Plan d'action de développement durable 2008-2013 Ministère des Transports du Québec 2009	Contiens des orientations générales favorables au transport en commun.	Contribuer à la réduction des GES en augmentant l'achalandage du transport en commun.	Conforme aux dispositions du devis de PJCCI.	La portée de ce plan d'action est antérieure au remplacement du pont Champlain.
Reconstruction du complexe Turcot : Mémoire de la Ville de Montréal présenté au BAPE Ville de Montréal juin 2009	Position de la ville pour le remplacement d'une infrastructure majeure de transport à proximité du pont Champlain.	« Dans le but précis de réduire la dépendance à l'auto, la Ville considère que la reconstruction du complexe Turcot doit être l'occasion de repenser les modes de déplacement dans la région métropolitaine, de concert avec la STM ». La Ville poursuit en demandant la mise en œuvre d'un réseau régional de voies réservées à l'usage des bus, taxis, covoiturage et véhicules d'urgence, incluant les autoroutes 10 et 15.	Face au remplacement du pont Champlain, on peut déjà anticiper que la Ville adoptera une position semblable à celle qu'elle a prise vis-à-vis la reconstruction de l'échangeur Turcot, laquelle position est également cohérente avec les orientations de son Plan de transport relativement à la réduction de l'usage de la voiture solo. Cette prise de position pourrait se traduire par une demande d'espaces réservés pour un SLR en plus de voies réservées pour les autres usages énumérés dans le mémoire de la Ville sans ajout de capacité.	La Ville de Montréal est d'accord pour l'implantation d'un mode guidé sur le nouvel ouvrage. Elle est pour le maintien du gabarit actuel.
Projet du quartier Bonaventure. Pour une solution intégrée de transport collectif. Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal sur l'avant-projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure STM décembre 2009	Dans le cadre du processus de consultation mené par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM), la STM dépose un mémoire sur les mesures en transport collectif prévues dans l'avant-projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure de la Société du Havre de Montréal (SHM). Le projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure propose l'aménagement d'une entrée de ville de prestige par la création d'un boulevard urbain, l'amélioration de la qualité de vie, l'augmentation du nombre d'espaces publics de qualité et d'en faire un axe stratégique de déplacements en transport collectif et actif.	Selon la STM, cette étude indique que, quoique novateur pour le transport collectif régional, le corridor Dalhousie ne constitue pas un avantage pour la clientèle de la STM puisque les besoins en déplacements locaux actuels et futurs se feront sentir à l'est et tout au long de l'axe Bonaventure, à savoir, les bus de la STM provenant du sud devront emprunter le corridor Dalhousie, de l'intersection de la rue Brennan à la rue Wellington, afin de revenir dans l'axe Duke-Nazareth (axe Bonaventure). Ce détour occasionnera une augmentation des temps de déplacements de la clientèle montréalaise.		Ne touche pas directement le projet. Les changements demandés par la STM pourraient modifier la circulation sur le futur boulevard Bonaventure.

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
	<p>Pour les déplacements régionaux, le projet propose la création d'un corridor exclusif pour les bus provenant de la Rive-Sud qui serait situé à l'ouest de l'autoroute Bonaventure actuelle. Présenté par la SHM comme étant le premier corridor exclusivement réservé au transport collectif à Montréal, le corridor Dalhousie est une mesure pour consolider le transport par bus entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.</p> <p>Plusieurs transporteurs de la région métropolitaine pourront utiliser ce corridor, notamment le Réseau de transport de Longueuil (RTL). Les résultats détaillés des simulations de transport du projet démontrent un gain pour les déplacements régionaux en transport collectif.</p> <p>L'étude prend en considération que l'aménagement du corridor Dalhousie constitue une première étape vers la mise en place d'un système léger sur rail (SLR) entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.</p> <p>Ce futur SLR, dont l'échéancier semble maintenant lié à celui de la réfection du pont Champlain (horizon 2020), remplacera éventuellement le service de bus actuel ainsi que le corridor Dalhousie.</p>	<p>La STM croit que pour maintenir et bonifier une desserte efficace de sa clientèle dans le secteur, ses bus doivent pouvoir circuler sur l'axe Bonaventure, soit sur les rues Duke et Nazareth. La STM propose de prévoir les mesures préférentielles pour bus suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procéder à une nouvelle répartition des 8 voies prévues pour l'auto afin d'implanter une voie réservée en pointe du matin et de l'après-midi sur les rues Duke et Nazareth entre les rues Wellington et Sainte-Catherine et la rue University entre la rue Saint-Jacques et la station de métro McGill. • Implanter une voie réservée et un virage exclusif pour bus sur la rue Wellington entre les rues Duke et Nazareth. Installer des feux prioritaires aux intersections des rues Duke et Nazareth. • Prévoir l'intégration des cyclistes dans le secteur du quartier Bonaventure. 		
<p>AMT Programme triennal d'immobilisations 2010/2011/2012</p>	<p>Dans son programme triennal d'immobilisation, l'AMT entend poursuivre les différentes études nécessaires (concept, tracé, analyse coût/bénéfice, analyse économique, avant-projet et autres) qui seront faites sous la responsabilité de deux nouveaux bureaux de projet; le premier consacré au développement du réseau de métros et le second au développement d'un réseau de tramways-trams-trains-SLR.</p> <p>L'AMT entend poursuivre ses efforts pour le développement d'un réseau de modes guidés complémentaires aux réseaux de métro et de trains de banlieue. Selon l'AMT, le tramway, le tram-train et le système léger sur rail (SLR), en plus de constituer des moyens de transport attractifs, peuvent jouer un rôle dans la mise en valeur de l'environnement urbain et devenir des outils importants de développement économique.</p> <p>Dans le cadre de sa mission et de sa loi constitutive, l'AMT favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et l'augmentation de l'efficacité des corridors routiers (art. 21 de la loi sur l'AMT).</p>	<p>L'AMT compte créer le bureau de projet de développement du réseau de tramways-trams-trains-SLR qui aura pour but de planifier un futur réseau régional tout en poursuivant les démarches de financement concernant les projets prêts à être réalisés.</p> <p>La voie réservée du pont Champlain a été implantée en 1978 comme mesure temporaire. Sur le pont Champlain, plus de 17 000 personnes sont transportées en autobus sur une voie réservée à contresens sur une autoroute, en pointe du matin et du soir, et ce, sur le pont le plus achalandé au Canada. Selon l'AMT, les infrastructures actuelles étant saturées, l'implantation d'un SLR dans l'axe de l'A10/centre-ville permettrait de répondre à la demande croissante due, entre autres, à l'augmentation du prix du carburant. L'étude d'avant-projet, réalisée par l'AMT et déposée en 2007, évaluait préliminairement le coût d'implantation d'un SLR à 1 001,5 M\$ (dollars courants de 2005).</p> <p>Le bureau de projet assurera la mise à jour des études d'avant-projet déjà réalisées.</p>	<p>L'AMT privilégie l'installation d'un SLR dans l'Axe de l'A-10/ pont Champlain et planifie son programme en fonction de cette conclusion.</p> <p>Concernant le terminus et stationnement Brossard-Panama, L'AMT a réalisé une étude de réaménagement du terminus et de son stationnement.</p> <p>L'optimisation du site en fonction du réaménagement de l'échangeur et des problématiques d'exploitation actuelles, tout en assurant une compatibilité avec le futur SLR, a fait consensus chez les partenaires impliqués (le MTQ, le RTL et la Ville de Brossard). Actuellement, la Ville de Brossard réalise une étude portant sur le potentiel de développement commercial du secteur et envisage des échanges de terrains, ce qui déplacerait le terminus et influencerait la capacité du stationnement incitatif. L'AMT prévoit améliorer ses infrastructures en fonction de la négociation et de la conclusion d'un nouveau partenariat financier.</p>	

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
	<p>Conformément à la loi qui régit sa constitution et son exploitation, l'Agence planifie, réalise et exécute, aux conditions fixées par le gouvernement du Québec, toute infrastructure de transport collectif terrestre guidé (art. 47 de la Loi sur l'AMT).</p> <p>Elle peut également être désignée comme responsable de l'exploitation de modes terrestres guidés.</p>	<p>La voie réservée du corridor de l'A10 est un axe critique de transport entre Montréal et la Rive-Sud. Plus de 20 000 personnes utilisent le transport en commun sur cet axe en pointe du matin et environs 50 000 quotidiennement. Des projets d'amélioration et de développement du corridor de transport en commun ont été identifiés par l'AMT et ses partenaires, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La voie réservée bidirectionnelle en site propre entre l'autoroute Bonaventure et la voie réservée actuelle du pont Champlain par l'élargissement du pont Clément reliant l'Île des Sœurs à l'autoroute Bonaventure. • Le prolongement de la voie réservée du corridor de l'A10 jusqu'à la rivière Richelieu vers Chambly. Cette étude inclura une analyse des tracés potentiels, des mesures préférentielles, dont celles pour faciliter l'accès au stationnement Chevrier, et des équipements métropolitains requis pour améliorer et développer le transport collectif. <p>Toutefois, le pont Champlain a atteint la fin de sa vie utile. Il fait l'objet d'études pour déterminer les scénarios à retenir et les impacts environnementaux encourus donnant notamment les orientations quant à la possible implantation d'un SLR dans cet axe. Le pont Champlain relevant de la Société des ponts Jacques Cartier et Champlain Inc. (PJCCI), l'AMT est tributaire des décisions qui seront prises par cette entité quant à l'avenir de ce pont. Dans ce contexte, l'AMT suivra l'avancement des études et leurs conclusions pour orienter ses efforts et participera activement aux activités de consultation pour promouvoir les bénéfices d'un SLR pour le transport collectif métropolitain.</p>	<p>Le projet de l'AMT, actuellement en phase d'étude préliminaire, prévoit l'implantation d'un nouveau terminus au centre-ville de Montréal qui serait complémentaire à l'actuel terminus de la rue de La Gauchetière. Le développement de ce projet tiendra compte des orientations gouvernementales à venir à la suite des analyses du pont Champlain et d'un éventuel SLR dans cet axe.</p> <p>Dans le cadre de l'étude d'opportunité du pont Champlain, il sera important de prévoir un profil en travers qui conviendrait à une installation éventuelle d'un SLR et/ou à une voie réservée aux autobus réversibles.</p>	
<p>Implantation de voies réservées sur l'estacade, région de Montréal</p> <p>Bureau d'audience publique sur l'environnement juin 1992</p>	<p>Le rapport est encore pertinent en ce qui concerne la capacité de la voie réservée actuelle et des impacts sociaux et humains du projet de construire une nouvelle infrastructure au-dessus de la voie maritime du Saint-Laurent.</p>	<p>Le BAPE ne recommandait pas la réalisation du projet sur l'estacade parce qu'il n'apporte pas de solution à l'objectif de décongestion du pont Champlain et que la voie réservée, malgré des contraintes au niveau de la sécurité, n'est pas saturée et répond à la demande actuelle, soit celle de 1992.</p> <p>Le BAPE estimait que la solution retenue par le MTQ portait atteinte à la qualité de vie, plus particulièrement des populations de l'Île des Sœurs et de Brossard.</p> <p>Le BAPE demande d'examiner la solution en tunnel pour réduire l'impact visuel.</p>	<p>L'on peut anticiper que la Ville de Montréal et l'arrondissement Verdun s'opposent à tout projet qui amènera une augmentation de circulation tant par autobus que par automobile sur l'Île des Sœurs.</p> <p>Le BAPE ne considérait que l'aménagement de la voie réservée sur l'estacade comme un projet qui aurait eu pour conséquence d'accroître la capacité du pont Champlain et donc contraire au développement durable.</p>	<p>Ces arguments pourraient bien être retenus par la Ville de Montréal et l'arrondissement Verdun pour contrer tout accroissement de capacité sur le futur pont.</p>

ÉTUDE DE PRÉFAISABILITÉ PORTANT SUR LE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN
RÉSUMÉ DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE ET DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS ASSOCIÉS

NUMÉRO DE L'ÉTUDE ET OBJET	PERTINENCE POUR PRÉFAISABILITÉ DE REMPLACEMENT DU PONT CHAMPLAIN OU DU PONT DE L'ÎLE DES SŒURS	ORIENTATIONS PERTINENTES AU PONT CHAMPLAIN IDENTIFIÉES DANS CES DOCUMENTS	RISQUES ET OPPORTUNITÉS DÉCOULANT DE CES ORIENTATIONS	REMARQUES
<p>Le Québec et les changements climatiques, un défi d'avenir. Plan d'action 2008-2012 juin 2008</p> <p>Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs</p>	<p>Le 5 décembre 2007, le gouvernement du Québec s'est lié par décret au protocole de Kyoto. Il s'est engagé à le mettre en œuvre dans ses domaines de compétence et selon les dispositions prévues à son plan d'action 2008-2012 sur les changements climatiques.</p> <p>Objectif de réduction de 6 % des gaz à effet de serre (GES) sous le niveau de celui de 1990 à l'horizon 2012.</p> <p>Le transport accapare 38,7 % des émissions de GES du Québec en 2005.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Mesure 6 : Favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif. Mesure 7 : Favoriser le développement et l'utilisation de modes de transport alternatifs. 	<p>L'accroissement de la capacité du pont pour l'automobile pourrait être perçu comme allant à l'encontre de ces mesures et de la politique en général.</p> <p>Le développement d'un lien cyclable interrives pourrait s'appuyer sur la mesure 7.</p>	<p>Le 23 novembre 2009, le gouvernement du Québec annonçait une cible de réduction de 20 % des GES à l'horizon 2020.</p> <p>Le secteur des transports étant responsable de près de 40 % des émissions de GES au Québec, le gouvernement a déjà mis en œuvre de nombreuses mesures de réduction dans ce secteur. D'ici 2020, des investissements additionnels importants devront être faits pour augmenter l'offre en matière de transport collectif et pour favoriser le recours accru au transport intermodal des marchandises.</p> <p>L'accroissement de la capacité du futur pont Champlain pour l'automobile irait à l'encontre de cet objectif de réduction des GES à moins de s'appuyer sur une réduction des émissions de GES reliée à l'amélioration de la fluidité. Une étude devra être réalisée pour en mesurer les impacts.</p>
<p>Rapport du comité de réflexion sur la pertinence de construire un pont reliant les deux rives de l'arrondissement Verdun</p> <p>Conseil d'arrondissement Verdun, Ville de Montréal juillet 2008</p>	<p>Comité de réflexion composé de citoyens mis sur pied par l'arrondissement pour étudier la possibilité de construire un nouveau pont entre l'Île des Sœurs et le secteur de la terre ferme de Verdun suite au problème de circulation à l'entrée et à la sortie de l'Île des Sœurs.</p> <p>La circulation sur l'Île des Sœurs inquiète de plus en plus ses résidents.</p>	<p>Le comité préconise un pont de service de 18 m de large pour les véhicules d'urgence, d'entretien, les autobus et les piétons.</p>	<p>Il semble qu'une majorité de citoyens, d'autant de l'Île des Sœurs que du reste de l'arrondissement, sont contre la construction d'un nouveau pont qui accroîtrait la circulation sur l'île.</p> <p>Tout scénario qui favoriserait l'augmentation de la circulation sur l'Île des Sœurs pourrait être rejeté par la population.</p>	<p>À vérifier lors de la consultation avec l'arrondissement Verdun.</p>

ANNEXE 2

COMPTES-RENDUS DES RÉUNIONS DE CONSULTATION

CONSORTIUM BCDE



Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée
The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated
Canada

Cliant : ARRONDISSEMENT DE VERDUN	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de préféabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 17 mai 2010, 10 h	Endroit : 4555, rue de Verdun, salle 2,13	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 19 mai 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Gilles Baril, directeur de l'arrondissement	Arrondissement de Verdun		
Jean-François Côté	Arrondissement de Verdun		
Raymond Fréchette, ing. Coordonnateur Direction des travaux publics division de l'ingénierie	Ville de Montréal		
Jean Cardin, ing., Chef de division Direction des travaux publics division de l'ingénierie	Ville de Montréal		
Dany Tremblay, directeur Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises	Ville de Montréal		
Benoît Malette Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises	Ville de Montréal		
Huguette Giard	Ministère des Transports DGMO		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard Gauvin

Prochaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

INTRODUCTION

Paul-André Fournier explique le contexte de l'étude et de la démarche qui ont été entreprises auprès des organismes jouant un rôle dans l'aménagement, tel que l'arrondissement de Verdun, et qui seront touchés de près ou de loin par le projet de réaménagement du pont Champlain.

Comme nous le mentionnions dans notre lettre, notre rencontre n'est pas une rencontre de consultation, mais nous cherchons des précisions concernant les documents de planification, principalement le Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal.

TRANSPORT EN COMMUN

L'arrondissement désire toujours que l'Île des Sœurs soit desservie par un éventuel système léger sur rail (SLR). Les dernières études de l'AMT positionnaient la gare du côté nord de l'île. Les récents développements, tant immobiliers que sur le réseau routier du secteur nord, obligerait quelques modifications au scénario original pour que la gare y soit aménagée.

L'arrondissement ne voit pas d'inconvénient à ce que la future gare soit située du côté sud, et ce, même s'il ne reste que très peu de terrains disponibles. Il préférerait qu'elle soit située au centre de l'autoroute et qu'elle soit reliée aux deux côtés de l'île des Sœurs par une passerelle.

Dans l'éventualité où une voie réservée serait implantée avant celui d'un système léger sur rail, l'arrondissement désire que les autobus circulent en site propre sur l'autoroute. Il s'oppose à tout scénario où les autobus emprunteraient le réseau local.

L'arrondissement de Verdun estime que les récents développements immobiliers, tant résidentiels que commerciaux, ont fait en sorte que les mouvements en transport en commun se font maintenant dans les deux sens. L'arrivée de 3500 travailleurs dans les nouveaux locaux de BCE au nord de l'île des Sœurs a entraîné le développement de nouveaux circuits d'autobus, tant en provenance de la Rive-Sud que de l'île de Montréal.

L'arrondissement de Verdun ne veut pas que son réseau routier local soit utilisé par la circulation de transit, et ce, autant pour les automobiles que pour les autobus.

LE GABARIT PRIVILÉGIÉ

À ce moment-ci, le gabarit privilégié, soit trois voies de circulation banales et un espace réservé au transport en commun, ne cause pas pour le moment de problème d'intégration urbaine à l'arrondissement.

Après s'être informé du tracé le plus probable pour l'érection du nouveau pont, les représentants de l'arrondissement ont fait remarquer la présence du site archéologique protégé « Le Ber-Le Moyne ». Il est permis de construire au-dessus, mais il préférerait que l'on préserve le potentiel de mise en valeur du site.

L'arrondissement demande s'il serait possible d'aménager sur le nouveau pont de l'île des Sœurs une travée dans chaque direction et qui serait destinée exclusivement à l'île et indépendante de celle du pont Champlain.

L'arrondissement demande que les ouvrages d'art qui seront construits sur l'île soient le plus possible au niveau du sol.

LE LIEN CYCLABLE

La piste cyclable à privilégier devrait être aménagée à même le pont. Elle devrait être assez large pour permettre le passage des bicyclettes dans les deux directions ainsi qu'un trottoir pour les piétons. La piste cyclable actuelle sur l'estacade devrait être maintenue après la reconstruction du pont Champlain parce qu'elle ne mène pas au même endroit sur la Rive-Sud. L'arrondissement demande de regarder s'il ne serait pas possible d'aménager ce lien pour le vélo et les piétons à même l'espace réservé pour le transport en commun.

Si le pont de l'Île des Sœurs est reconstruit, il faudrait que le lien cyclable soit aussi élargi pour le rendre plus sécuritaire. Il désire un lien cyclable sur le pont Clément pour avoir accès au futur boulevard Bonaventure et aux stations de métro.

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Pour l'arrondissement, il n'y a pas en tant que tel de problématique de transport des marchandises sur l'Île des Sœurs parce que les camions ne sont qu'en transit sur l'autoroute et ne s'y destinent pas. Selon les représentants de l'arrondissement, l'ouverture de l'A-30 devrait grandement réduire le volume de camionnage de transit.

Il y a un peu de plaintes concernant le bruit émanant de l'autoroute et proviennent surtout des résidents demeurant le plus proche de la source de bruit (SAX). Il ne désire pas l'érection de mur antibruit en béton qu'il trouve peu esthétique (problème de graffitis), mais préférerait des murs de type végétal si une telle solution était retenue.

L'arrondissement nous signale qu'il a beaucoup de communications avec plusieurs développeurs s'informant régulièrement de l'échéancier de réalisation du nouveau pont. P.-A. Fournier ne peut répondre à cette question avec précision, mais il serait porté à croire que la réalisation ne puisse se faire avant 10 à 15 ans.

L'arrondissement s'inquiète du développement d'un scénario tunnel qui ne desservirait pas l'Île des Sœurs. P.A. Fournier assure que ce type de desserte n'est présentement pas à l'étude.

La rencontre se termine à 10 h 50.

Cliant : PORT DE MONTRÉAL	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de préféabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 18 mai 2010, 13 h	Endroit : Port de Montréal	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 19 mai 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Pierre Dagenais, Directeur de la planification du port de Montréal	Port de Montréal		
Huguette Giard	MTQ		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard Gauvin

Prochaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

Paul-André Fournier fait une mise en situation du processus de rencontre des organismes publics de la région de Montréal qui font des exercices de planifications. Le port de Montréal est consulté parce qu'il est un important générateur de déplacements de marchandises, autant par train que par camion.

Le but de la rencontre consiste à obtenir les préoccupations de l'administration portuaire concernant le pont Champlain et le projet de sa reconstruction.

Pierre Dagenais explique qu'une très grande partie des marchandises manutentionnées dans le port le sont par conteneurs et que cette tendance ira en s'accroissant, surtout pour les produits qui sont présentement manutentionnés en vrac comme les céréales.

La mondialisation de l'économie va générer une augmentation du volume de conteneurs transportés dans l'ordre de 3 pour 1 (2 % de croissance économique mondiale donne une croissance de 6 % des conteneurs transportés).

Le Port de Montréal reçoit depuis quelques années de plus en plus de conteneurs en provenance de l'Asie (croissance de 16 % en 5 ans) et de l'Amérique du Sud.

Deux modes de transport à partir du port, soit 55 % par chemins de fer et 45 % par camions. Depuis le début de la crise économique, la croissance est plus forte du côté du camionnage. Cela s'explique en partie par le dynamisme de l'économie du Québec. Il y a aussi la conteneurisation de produits provenant des régions du Québec et qui sont mal desservies par le chemin de fer. Cette tendance devrait se poursuivre.

Les travaux en cours concernant l'élargissement du canal de Panama vont grandement modifier le modèle de déplacement des conteneurs sur la planète. Des bateaux de 50 m de largeur au lieu de 32 présentement pourront franchir le canal. Ceci entraîne le développement de ports de type Hubs and Spoke dans les Caraïbes (Freeport en construction). Ceci entraînera un déplacement de l'activité des ports de l'est des États-Unis vers Montréal. Ces nouveaux navires de 50 m pourront venir jusqu'au port de Montréal parce qu'ils n'ont pas un tirant d'eau supérieur à ceux de 32 m.

Toutes ces grandes tendances amèneront une croissance de l'activité du port au niveau des conteneurs pour les prochaines années.

LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

Le transport des matières dangereuses est en augmentation en volume et en diversité. Le Port de Montréal manutentionne plus de 150 000 conteneurs de matières dangereuses par année, soit 20 % du volume total. Les deux gros clients sont la SAQ et LCBO qui manutentionnent de l'alcool.

PROJETS D'EXPANSION DU PORT

Pour l'avenir, le port a trois projets d'expansion pour la manutention de conteneurs. Deux sur l'île de Montréal et l'autre Contrecoeur.

Le premier à la hauteur de la rue Viau qui aura une capacité de 500 000 conteneurs par année et le deuxième à Montréal-Est avec 1M de conteneurs par années. Le troisième sera situé à Contrecoeur et aura une capacité de 3M de conteneurs par année. Une décision d'aller de l'avant ou non sera prise cette année pour ce projet.

DESSERTE TERRESTRE DU PORT PAR CAMION

80 % de l'activité de manutention de conteneurs se fait entre Cast à la hauteur du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et Sucre Lantic sur Pie-IX.

Les camions entrent principalement à la hauteur de la rue de Boucherville en provenance, majoritairement, de l'A-25. Ils ressortent par la rue Bossuet, empruntent Dickson et Souigny pour retourner sur l'A-25.

Pour le représentant du Port de Montréal, la majorité des camions utilise le parcours A-25, A-40, A-15 et le pont Champlain pour la destination du marché de l'est des États-Unis. Le port a des clients aussi loin que Boston dans ce créneau de marché.

Le pont Champlain est un lien important pour le créneau de marché du nord-est des États-Unis. Si le pont Champlain n'était pas accessible pour les matières dangereuses, il faudrait que ces camions utilisent la futur A-30 et revenir par la A-40, soit un détour d'environ 90 km.

Il n'y a pas d'enquête origine-destination qui permettrait de quantifier le nombre de mouvements de camions. Il y en a une qui sera réalisée sous peu et qui pourra nous en informer.

Pierre Dagenais s'informe de la nature de nos études.

Paul-André Fournier répond que nous sommes à réaliser une étude de pré faisabilité pour le remplacement du pont Champlain. La décision d'aller de l'avant ou non sera prise par PJCCI et le gouvernement fédéral par la suite.

Plusieurs scénarios de ponts et de tunnels sont à l'étude. L'horizon de réalisation est d'environ 10 à 15 ans.

La réunion est levée à 14 h 15

Cliant : ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de préféabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 20 mai 2010, 15 h 30	Endroit : Marie, 815 rue Bel-Air, Montréal	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 21 mai 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Érick Santana, directeur général	Arrondissement du Sud-Ouest		
Caroline Ledoux, ingénieur en circulation	Ville de Montréal		
Babak Heriski, directeur des travaux publics	Ville de Montréal		
Sylvain Thériault, conseiller en aménagement	Ville de Montréal		
Huguette Giard	Ministère des Transports DGMO		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard Gauvin

Prochaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

INTRODUCTION

Paul-André Fournier explique le contexte de l'étude et de la démarche qui ont été entreprises auprès des organismes jouant un rôle dans l'aménagement, tel que l'arrondissement du Sud-Ouest, et qui seront touchés de près ou de loin par le projet de réaménagement du pont Champlain.

Il spécifie que la rencontre n'est pas une rencontre de consultation, mais nous cherchons des précisions concernant les documents de planification, principalement le Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal, et voulons connaître les préoccupations de l'arrondissement concernant le projet

L'étude en cours en est une de pré faisabilité et aucune décision n'a encore été prise au sujet de la reconstruction du pont. Le consortium prévoit déposer son rapport final à l'automne prochain.

M. Santana demande s'il sera possible d'obtenir une copie de l'étude. Paul-André Fournier en fera la demande à PJCCI.

Sylvain Thériault s'informe des types de ponts qui sont à l'étude et où le futur pont sera construit. On l'informe que, présentement, il y a deux types de tunnel; foré et l'autre déposé au fond du fleuve. Pour les ponts, les types à encorbellement et haubanés sont à l'étude. Le nouvel ouvrage sera construit un peu à l'est du pont actuel et qu'il revient dans son emprise au niveau de l'Île des Soeurs.

L'arrondissement n'est pas contre l'option du tunnel foré qui libèrerait les terrains empruntés par l'A-15 actuel.

Sylvain Thériault demande à ce que l'on porte une attention particulière à l'aspect esthétique du nouvel ouvrage étant donné que le pont Champlain est une des principales entrées de l'Île de Montréal.

M. Thériault demande de prendre aussi en considération le chantier 6 qui a pour objectif de favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi pour réduire l'utilisation de l'automobile. L'instauration d'une voie réservée sur le nouvel ouvrage pourrait atteindre cet objectif.

Pour l'arrondissement, un lien cyclable devrait être instauré sur le nouvel ouvrage pour favoriser l'usage du vélo. Un système de navettes pour vélos pourrait faciliter le passage du fleuve. Il espère que l'on fera davantage pour le transport en commun que ce qui est présentement à l'étude soit une voie réservée au transport en commun et trois voies banales de circulation.

L'arrondissement s'informe si un péage sera instauré sur le nouvel ouvrage. Il serait favorable à ce que l'usager du pont paie le coût réel de son déplacement.

L'arrondissement demande que le SLR soit implanté le plus tôt possible. Le nombre très important d'autobus empruntant la voie réservée actuelle du pont Champlain est la source de nuisances non négligeables pour l'arrondissement. Il désirerait aussi que le Technoparc soit desservi par le SLR pour favoriser son développement.

L'arrondissement s'inquiète de l'intégration de ce projet avec celui de l'échangeur Turcot. Si l'élargissement de l'A-15 était retenu, il faudrait que cela se fasse sans expropriations.

PAF

L'arrondissement s'informe du type de consultation qui sera favorisée si le projet va de l'avant. Paul-André Fournier pense que, s'il n'y a que le gouvernement canadien qui finance le projet, la procédure fédérale sera appliquée. Par contre, si le gouvernement du Québec finance une partie du projet, le mode provincial sera aussi employé.

Érick Santana nous suggère de consulter le plus tôt possible les groupes de pression et même de tenir des préconsultations qui génèreraient des idées qui seraient intégrées dans l'élaboration des concepts.

La réunion est levée vers 16 h 30.

Cliant : Communauté métropolitaine de Montréal	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de préféabilité pour le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 24 mai 2010, 13 h 30	Endroit : 1002, Sherbrooke O.	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 25 août 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Massimo Lezzoni, directeur général	CMM		
Suzie Peote, conseillère en recherche	CMM		
Yvan Rompré, conseiller en recherche	CMM		
Yves Phaneuf, conseiller en recherche	CMM		
Huguette Giard	Ministère des Transports DGMO		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard Gauvin

Prochaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

Paul-André Fournier fait une mise en situation de l'étude en cours et des buts de la rencontre.

Massimo Lezzoni rappelle qu'avec le projet de loi 58 la CMM est dans une année charnière et qu'elle permettra l'expression d'une vision consensuelle de l'aménagement du territoire de la région de Montréal. Elle permettra l'adoption d'un schéma d'aménagement.

Cette nouvelle loi donnera à la CMM de nouveaux pouvoirs d'interrogation en aménagement et en transport. La CMM s'interroge sur la gouvernance des grands projets. Elle se voit dans un rôle de représentation des municipalités avec un accent sur l'aménagement.

M. Lezzoni croit qu'une autre rencontre sera nécessaire pour déterminer le rôle de la CMM dans l'élaboration du projet de remplacement du pont Champlain.

La CMM croit que tous les intervenants publics doivent être consultés dès le début du projet. Il faut impliquer les décideurs locaux au tout début du projet pour qu'ils deviennent des porteurs du dossier.

La CMM préconise une densification de l'utilisation du sol dans les axes lourds de transport en commun.

Le SLR est prioritaire pour la CMM. Elle est favorable à son aménagement directement sur le nouvel ouvrage. Avec le développement de la pointe nord de l'île des Soeurs, ce projet est encore plus justifié.

Le SLR devrait être couplé à un mode performant sur le boulevard Taschereau. Il est difficilement pensable que le même mode soit utilisé sur les deux axes. Le SLR doit déplacer plus de 20 000 passagers en trois heures ou plus de 10 000 durant l'heure de pointe. Il faut donc un mode qui est capable de déplacer autant d'usagers et aucun tramway urbain ne peut présentement avoir ce type de performance.

La CMM ne s'est pas questionnée sur la desserte en transport en commun de l'ouest de l'île de Montréal par les usagers de la Rive-Sud.

La CMM demande s'il y aura une réflexion sur l'utilisation du pont (desserte du marché américain, du centre-ville, des navetteurs, du transit, etc.) et s'il y aura des études de circulation supplémentaires qui mesureront les impacts sur la circulation sur les autres axes métropolitains de l'accroissement de la circulation sur le nouvel ouvrage. Paul-André Fournier fait remarquer que l'étude actuelle tient pour acquis le gabarit actuel.

Dans le document « Perspective métropolitaine 2025 », la CMM prend résolument le virage vers le transport en commun et favorise un développement cohérent.

La CMM veut développer des règles d'aménagement qui favoriseront l'utilisation des grands axes de transport en commun. Elle souhaite lier le projet de remplacement du pont avec un programme de développement de T.O.D. (Transit Oriented Development) qui devra se faire en collaboration avec les villes et les arrondissements.

La CMM est d'avis que le réaménagement des zones situées aux extrémités du projet soit planifié de façon professionnelle en collaboration avec les villes et les arrondissements.

La CMM demande de maintenir le lien cyclable sur l'estacade. Elle n'a pas réfléchi sur l'opportunité d'en avoir une directement sur le nouvel ouvrage. Elle a pour objectif de favoriser les liens inter réseau et le déplacement actif, entre autres, pour le motif travail.

La réunion est levée vers 15 h 15.

Cliant : VILLE DE BROSSARD	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de pré faisabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 25 mai 2010, 11 h	Endroit : Hôtel de ville de Brossard, 2001 boul. de Rome	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 26 mai 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Paul Leduc, maire de Brossard	Ville de Brossard		
Aubert Gallant, directeur général	Ville de Brossard		
Huguette Giard	Ministère des Transports DGMO		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard GauvinProchaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

Paul-André Fournier fait une courte présentation sur la portée de l'étude en cours de réalisation pour PJCCI qui en est le mandataire. Le MTQ finance 40 % des coûts de l'étude.

Il y a deux types d'ouvrage présentement à l'étude, soit deux options de ponts (encorbellement et haubané) et deux de tunnels (foré et déposé).

Le gabarit présentement à l'étude est de trois voies banales et d'une voie dédiée au transport en commun par direction.

Paul Leduc s'informe du délai de réalisation qui est présentement prévu.

P.A. Fournier mentionne qu'un horizon probable de 10 à 15 ans peut-être envisagé.

Paul Leduc s'informe des conséquences de la réalisation des options de tunnels.

P.A. Fournier indique que l'option d'un tunnel foré aurait plus de 6 km de long et qu'il ne peut desservir ni la route 132 ni l'île des Soeurs et que les coûts de réalisation sont élevés pour le moment. L'option du tunnel déposé est réalisable et à moindre coût. Les sections devront être déposées au fond du lit du fleuve. Le défi de traverser la voie maritime reste important.

Les représentants de la Ville de Brossard s'informent du tracé qui est présentement à l'étude. Le tracé à l'est du pont actuel est présentement à l'étude.

Pour la Ville de Brossard, le rapprochement du pont des résidences à l'est du pont actuel est source d'inquiétudes. Des mesures de contrôle de bruit devront être prises pour atténuer les inconvénients. Un déplacement de la bretelle d'entrée plus à l'ouest, après la reconstruction, pourrait réduire en partie les inconvénients actuels. Un effort particulier devra être fait du côté des matériaux de surfacage qui seront utilisés pour réduire le bruit. Il faut éviter le béton qui cause des problèmes au niveau de l'échangeur Taschereau. Ils ne sont pas contre l'utilisation des murs antibruit.

Un effort particulier devrait être apporté à l'éclairage pour qu'il soit dirigé vers la route et ne nuise pas aux riverains.

La ville de Brossard a une préoccupation particulière concernant l'aspect architectural du nouvel ouvrage. Le pont Champlain est le plus utilisé au Canada et est une entrée de ville importante pour les touristes qui viennent à Montréal.

Pour la ville de Brossard, le transport des marchandises n'est pas une préoccupation, car les camions ne sont qu'en transit et que le problème devrait être atténué par l'ouverture de l'A-30. Le transport de matières dangereuses ne cause pas de problème non plus, car il est bien contrôlé par le gouvernement du Québec.

La Ville de Brossard ne croit pas qu'une VTOE soit efficace pour les voitures sur le futur ouvrage. Dédier une voie pour le camionnage devrait par contre être analysé.

Au sujet de la piste cyclable, les représentants de la Ville de Brossard trouvent que présentement les citoyens de Brossard ne sont pas très bien desservis et que c'est peu fonctionnel. Il ne faut pas sous-estimer le lobby des cyclistes qui est de plus en plus important. Comme l'on construit ce nouvel ouvrage pour une très longue période, il faut penser pour l'avenir et instaurer une piste cyclable directement sur le pont.

La desserte de l'ouest de l'île de Montréal en transport en commun n'est pas, selon eux, une

préoccupation des citoyens de Brossard.

Il faut prévoir à ce que le nouveau pont ait une capacité suffisante pour l'automobile, car le transfert modal vers le transport en commun se fait très lentement. Il existe un problème de capacité entre le pont Champlain et l'échangeur Turcot qui devra être regardé dans les études subséquentes.

La Ville de Brossard est d'accord avec l'instauration du SLR sur le nouvel ouvrage le plus rapidement possible. Par contre, elle trouve que la concentration des transferts modaux à Panama et à Chevrier causera des problèmes de circulation au niveau local. Ils préféreraient que le SLR soit prolongé au-delà de l'A-30.

La réunion est levée vers 11 h 50.

Cliant : ASSOCIATION DES CIT	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de pré faisabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 27 mai 2010, 8 h 30	Endroit : 1255 rue University, suite 204	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 27 mai 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Pierre Bélanger, directeur	Association des CIT		
Huguette Giard	Ministère des Transports DGMO		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

 Préparé par : Richard Gauvin

 Prochaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

Paul-André Fournier fait une courte présentation sur la portée de l'étude en cours de réalisation pour PJCCI qui en est le mandataire. Le MTQ finance 40 % des coûts de l'étude.

Il y a deux types d'ouvrage présentement à l'étude, soit deux options de ponts (encorbellement et haubané) et deux de tunnels (foré et déposé).

Le gabarit présentement à l'étude est de trois voies banales et d'une voie dédiée au transport en commun par direction.

La décision de remplacer le pont Champlain n'a pas encore été prise. Le rapport devrait être remis à PJCCI à l'automne.

Pierre Bélanger nous informe qu'il ne parle pas au nom de l'ACIT, mais en son nom personnel. Il s'inquiète de l'interface avec les projets du réaménagement de l'autoroute Bonaventure et de l'échangeur Turcot.

Les CIT Roussillon, le Richelain, Chambly-Richelieu, Carignan et les OMIT Ste-Julie et Saint-Jean-sur-Richelieu utilisent présentement la voie réservée du pont Champlain.

Pour Pierre Bélanger, les CIT-OMIT devraient rabattre le plus souvent possible leurs usagers vers des modes lourds comme les trains banlieues. Il donne comme exemple le CIT de la Vallée-du-Richelieu qui ne va plus au centre-ville sauf pour les circuits provenant de Saint-Hyacinthe et qui rabat ses usagers sur le train de Saint-Hilaire.

Le passage de plus de 300 autobus tous les matins vers le terminus centre-ville entraîne beaucoup de désagréments au niveau local. L'entrée à Montréal devrait se faire par les modes lourds tels que les lignes de trains de banlieue et le futur SLR. L'on devrait accroître la capacité du train de Saint-Hilaire.

Le SLR devrait être réalisé en même temps que le futur pont Champlain. Mais ce n'est pas une préoccupation majeure en ce moment pour les CIT concernés.

Pour ce qui est de la desserte de l'ouest de l'île de Montréal, Pierre Bélanger n'a pas entendu parler d'un besoin au niveau des CIT-OMIT. Ils se préoccupent plus des développements du circuit est-ouest sur les couronnes.

Les CIT-OMIT ne paient pas pour l'utilisation de la voie réservée sur le pont Champlain parce que c'est un équipement métropolitain.

Au moins 30 % des usagers des CIT-OMIT marche à partir du terminus centre-ville vers leur point de destination final. Ces usagers utilisent un titre local pour se déplacer. Il y a beaucoup de demandes pour installer des supports à vélo.

Il est plutôt favorable à l'instauration d'une piste cyclable sur le nouveau pont. Il croit que de toute façon elle sera demandée par la population.

La rencontre se termine vers 9 h 15.

Cliant : RÉSEAU DE TRANSPORT DE LONGUEUIL	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de préféabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 2 juin 2010, 15 h 30	Endroit : Hôtel de ville de Longueuil 42590, de la Savane	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 3 juin 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Guy Benedetti, directeur général	Ville de Longueuil		
Sylvie Cossette, directrice de la planification du territoire et des équipements d'agglomération	Ville de Longueuil		
Pierre Del Fante, directeur général	Réseau de transport de Longueuil		
Guy Martin, directeur des planifications, du développement et de l'ingénierie	Réseau de transport de Longueuil		
Huguette Giard	Ministère des Transports DGMO		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard Gauvin

Prochaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

Paul-André Fournier fait une courte présentation sur la portée de l'étude en cours de réalisation pour PJCCI qui en est le mandataire. Le MTQ finance 40 % des coûts de l'étude.

Il a rappelé que notre rencontre ne devait pas être vue comme une consultation en bonne et due forme, mais qu'elle avait pour but de recueillir les préoccupations de l'agglomération de Longueuil et du RTL concernant le projet de reconstruction du pont Champlain.

Il y a deux types d'ouvrage présentement à l'étude, soit deux options de ponts (encorbellement et haubané) et deux de tunnels (foré et déposé).

Le gabarit présentement à l'étude est de trois voies banales et d'une voie dédiée au transport en commun par direction.

L'agglomération de Longueuil indique que leur préoccupation majeure concerne le transport en commun. Il est rappelé que la voie réservée du pont Champlain a été implantée de façon temporaire en 1978. La situation actuelle n'est plus tenable pour Longueuil. La construction d'un nouveau pont ne fera que retarder la mise en place d'une solution permanente qui est la construction d'un mode guidé soit sur l'estacade soit sur le pont.

L'agglomération remet aux représentants de BPR un document (en annexe) identifiant une série d'argumentaires pour chacun des quatre thèmes relevés dans le document d'invitation soit :

- La desserte en transport en commun dans l'axe du pont Champlain.
- La desserte en transport en commun des principaux pôles de l'ouest de l'île de Montréal.
- Le développement des trains de banlieue entre la Rive-Sud et Montréal.
- Le développement d'un réseau de tramways entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal en empruntant un pont Victoria réaménagé.

Les principaux points soulevés par l'agglomération et par le RTL sont par thème :

1. LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN

L'axe du pont Champlain transporte plus de 50 000 usagers en transport en commun par jour ouvrable, soit du même ordre que le métro à Laval et à Longueuil.

Il y a plus de 1900 mouvements d'autobus par jour sur le pont Champlain.

Le plan stratégique du RTL prévoit l'implantation d'un SLR dans l'axe du pont Champlain dont la rentabilité a été démontrée dans les études de l'AMT au début des années 2000.

Ils se croient victimes de leurs succès, si l'on considère que lors des audiences publiques du BAPE du début des années 90, il n'y avait que 12 000 usagers en pointe du matin et 200 mouvements d'autobus.

Pour l'agglomération de Longueuil, cette voie réservée est en sursis. La pose de cônes, soir et matin, est une façon archaïque de délimiter une voie réservée. Si un accident grave devait interrompre son usage, ils ne savent pas comment ils pourraient y suppléer.

Pour l'agglomération, le prolongement de l'éventuel SLR vers l'A30 ne ferait que favoriser l'étalement urbain. Il préconise un prolongement vers la rue Moïse-Vincent qui permettra une densification de la trame urbaine.

2. LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN DES PRINCIPAUX PÔLES DE L'OUEST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL À PARTIR DE LA RIVE-SUD

Une analyse du RTL démontre qu'à partir de l'enquête OD-2008, le potentiel de développement de cet axe est faible et devrait impliquer un grand nombre de mesures préférentielles (voir document en annexe).

3. LE DÉVELOPPEMENT DES TRAINS DE BANLIEUE ENTRE LA RIVE-SUD ET LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

La route 116 est un obstacle à la mobilité et coupe la Rive-Sud en deux. Pour les résidents à l'ouest de la route 116, l'accessibilité au train est plus difficile parce que les trames de rues sont orientées vers le pont Champlain. Rabattre au train les usagers du transport en commun et les résidents dans ces secteurs augmenterait leur temps de parcours.

4. LE DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU DE TRAMWAYS ENTRE LA RIVE-SUD ET LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL PAR LE PONT VICTORIA.

Un tramway offre une capacité de l'ordre de 3000 à 5000 usagers par heure. Les besoins pour les usagers de l'axe du pont Champlain sont plutôt de l'ordre de 15 000 pour l'heure de pointe.

Le temps de parcours en tramway, tant pour les usagers du RTL que des autres AOT, serait plus long qu'avec le projet de SLR dans l'axe du pont Champlain.

Pour le RTL, cette solution est beaucoup moins efficace que celle du SLR dans l'axe du pont Champlain.

5. LE DÉVELOPPEMENT DES LIENS CYCLABLES ENTRE LA RIVE-SUD ET MONTRÉAL

Pour l'agglomération de Longueuil, il est important de développer un lien cyclable entre l'ouest de la Rive-Sud et l'île de Montréal et l'île des Soeurs. Ils comprennent la complexité de l'implanter directement sur le nouveau pont, mais le développement du transport actif passe par un lien cyclable et une solution devra être trouvée.

6. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR CAMIONS

L'agglomération n'a pas de préoccupation précise concernant le transport des marchandises dans l'axe du pont Champlain. On suggère à BPR une rencontre avec le CITM qui analyse le transport des marchandises dans sa globalité et avec l'ensemble des intervenants.

P.-A. Fournier informe les représentants de l'agglomération que le CITM sera rencontré prochainement.

L'agglomération se plaint de la congestion entre le pont Champlain et l'île des Soeurs et demande si cette section sera élargie. P.-A. Fournier indique que cette section de l'A15 n'est pas dans le mandat actuel.

7. COÛTS D'UTILISATION DE LA VOIE RÉSERVÉE DU PONT CHAMPLAIN

L'AMT paie 100 % du coût d'utilisation de la voie réservée et attribue 40 % de la note au AOT selon l'utilisation qu'ils en font. Elle exploite elle-même le circuit 90 et l'express Chevrier. La ligne vers l'île des Soeurs est exploitée par le RTL, mais BCE paie les coûts d'exploitations.

La rencontre se termine vers 16 h 40.

Cliant : SOCIÉTÉ DU HAVRE	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de préféabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 7 juin 2010, 14 h	Endroit : 740 rue Notre-Dame O, 12^e étage, bureau 1234	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 8 juin 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Gaétan Rainville, PDG	Société du Havre		
Nancy Dubé, chargée de projets	Société du Havre		
Réjean Durocher, directeur projet Bonaventure	Société du Havre		
Huguette Giard	Ministère des Transports DGMO		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard Gauvin

Prochaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

Paul-André Fournier fait une courte présentation sur la portée de l'étude en cours de réalisation pour PJCCI qui en est le mandataire. Le MTQ finance 40 % des coûts de l'étude.

Il y a deux types d'ouvrage présentement à l'étude, soit deux options de ponts (encorbellement et haubané) et deux de tunnels (foré et déposé).

Le gabarit présentement à l'étude est de trois voies banales et d'une voie dédiée au transport en commun par direction.

La décision de remplacer le pont Champlain n'a pas encore été prise. Le rapport devrait être remis à PJCCI à l'automne.

Gaëtan Rainville indique que la phase 1 du projet du réaménagement de l'autoroute Bonaventure n'est pas directement touchée par le projet. Elle l'est par contre indirectement par le transport en commun. Dans le but d'assurer une certaine fluidité à l'approche du bassin Peel, la Société du Havre a séparé les trafics routiers et du transport en commun à la hauteur de la rue Brennan. Les autobus sont dirigés par la suite vers la rue Dalhousie jusqu'au terminus centre-ville.

La solution d'amener les autobus jusqu'à la rue Notre-Dame et Saint-Antoine pour leur permettre de faire un virage à gauche afin d'atteindre le terminus centre-ville aurait entraînée un allongement très important de la file d'attendre sur le boulevard Bonaventure, soit jusqu'au pont Victoria.

Pour la Société du Havre, le SLR est la voie de l'avenir. Elle a préservé l'espace nécessaire dans les trois phases du projet pour y insérer un SLR selon le tracé retenu par l'AMT au début des années 2000.

Même après la construction du SLR, l'AMT prévoit que certaines lignes d'autobus seront maintenues et pourront desservir le futur terminus de la rue Peel et La Gauchetière en empruntant la voie réservée Dalhousie.

La Société du Havre est en attente des orientations de la Ville de Montréal suite au rapport de l'office de consultation publique de Montréal. Ensuite, elle espère commencer les travaux de la phase 1, soit à l'automne 2010 ou au printemps 2011.

La phase 2 devrait débiter par la suite. La limite de propriété entre la Ville de Montréal et PJCCI est au milieu du bassin Peel. Pour cette deuxième phase, l'autoroute serait déménagée de la rive du fleuve vers l'intérieur, soit sur des terrains appartenant à la Ville de Montréal.

Lors des travaux de reconstruction du pont de l'Île des Sœurs, il sera important pour la phase 2 que PJCCI conserve l'espace nécessaire sous l'autoroute 15 pour relier les boulevards Gaëtan-Laberge (à Verdun) et Bonaventure.

La Société du Havre ne prévoit pas de modifications majeures pour la phase 2. Cette phase devra par contre être réalisée conjointement avec PJCCI, car cette partie de l'autoroute Bonaventure appartient à PJCCI et qu'elle se réalisera presque en même temps que la reconstruction du pont Champlain.

Lors de la reconstruction du pont de l'Île des Sœurs, il sera aussi important de conserver l'accès au boulevard Bonaventure par l'autoroute 15 à Montréal.

La Société du Havre fait remarquer que tout accroissement de capacité sur le pont Champlain qui entraînerait une augmentation de la circulation sur Bonaventure ne fera que rallonger la file d'attente pour entrer à Montréal.

La Société du Havre a comme projet l'aménagement d'une piste cyclable le long des berges avec des liens avec l'île des Sœurs par le pont Clément et le quartier Verdun. Elle croit qu'il devrait y avoir un lien cyclable dans l'axe du nouveau pont sans pour autant être en mesure de dire comment le réaliser. Il y a une demande latente de la part des cyclistes pour des motifs autres que la balade. Il n'est pas rare d'apercevoir des cyclistes emprunter le pont Victoria le matin et le soir.

Dans l'axe Bonaventure, il n'y a pas de problématique de transport par marchandise par camion. Il y en a très peu sauf lors de la présence d'un bateau au quai Beckerdike dans le port de Montréal, mais cela n'entraîne pas de problématique majeure.

La Société du Havre a une préoccupation architecturale et esthétique du nouvel ouvrage. L'entrée de la ville par le pont Champlain peut être considérée comme une image de marque de la région de Montréal. Si l'option tunnel était retenue, cet aspect serait perdu.

Il propose un aménagement cyclable avec belvédère pour voir le centre-ville. Il préférerait un aménagement haut de gamme qui pourrait développer l'image de marque de Montréal.

La rencontre se termine vers 15 h 15.

Client : AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de préféabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 8 juin 2010, 13 h 45	Endroit : 500, Place d'Armes	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 9 juin 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Michel Veilleux, Vice-président planification	AMT		
Jean-Claude Therrien	Dessau		
Huguette Giard	Ministère des Transports DGMO		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

 Préparé par : Richard Gauvin

 Prochaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

Paul-André Fournier fait une mise en situation de l'étude en cours et des buts de la rencontre. Le mandat est financé à 60 % par PJCCI et 40 % par le MTQ. Le gabarit à l'étude comporte trois voies banales et une voie dédiée au transport en commun par direction. Le rapport préliminaire devrait être déposé en août et le rapport final en octobre.

BPR enverra à l'AMT une liste détaillée des questions spécifiques à l'opération de la voie réservée.

Michel Veilleux explique que la voie réservée est utilisée par plus de 50 000 usagers par jour ouvrable. La croissance est de plus de 16 % au cours des cinq dernières années. Cette augmentation est attribuable en grande partie au financement offert par le programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun du ministère des Transports qui finance 50 % du coût de l'augmentation du niveau de service. Ce programme incite le RTL, les CIT-OMIT et l'AMT à augmenter leur niveau de service dans l'axe du pont Champlain.

L'AMT a priorisé ces champs d'intervention. Elle entend intervenir d'abord au terminus centre-ville qui fait l'objet de demandes constantes des AOT de la Rive-Sud pour en accroître la capacité.

Elle interviendra par la suite dans le corridor Bonaventure qui a actuellement une capacité de 350 autobus par heure. Une nouvelle configuration est présentement à l'étude, soit le projet Dalhousie qui en accroîtra la capacité.

Elle interviendra par la suite dans le reste de la voie réservée dans l'axe du pont Champlain. Le terminus centre-ville est utilisé à pleine capacité et certaines lignes d'autobus, soit l'équivalent de l'utilisation de 5 quais, ont été déplacées sur la rue au centre-ville de Montréal.

L'AMT travaille présentement avec la Ville de Brossard pour une reconfiguration du terminus Panama pour en accroître la capacité en développement surtout les circuits en direction ouest.

Il y a deux ans, le stationnement du terminus Chevrier a accru sa capacité de 500 places. L'AMT est en discussion avec la Ville de Brossard pour améliorer la circulation dans ce secteur. Elle a reçu des demandes des CIT pour avoir accès à ce terminus. Elle est à étudier aussi un prolongement de la voie réservée jusqu'à Chambly pour alléger l'impact sur la circulation aux terminus Panama et Chevrier.

L'AMT veut développer dans cet axe l'offre de service en dehors de l'heure de pointe, et ce, de façon bidirectionnelle. Elle veut aussi développer de nouveaux arrêts sur l'île des Soeurs et dans le quartier multimédia.

L'AMT étudie aussi l'optimisation du pont Clément pour favoriser le passage des autobus.

Le terminus centre-ville étant présentement utilisé à pleine capacité, l'AMT étudie présentement le développement d'un deuxième terminus dans le quadrilatère situé immédiatement au sud de la gare Windsor. Ce futur terminus multimodal devrait être desservi par les lignes de trains de banlieue, les circuits d'autobus, la navette aéroportuaire et éventuellement du tramway.

Ce nouveau terminus se justifie même après la réalisation du futur SLR. Il serait alors utilisé par les circuits de la STM et des CIT en provenance de l'ouest, ceux qui seront instaurés sur Notre-Dame dans l'est de Montréal et ceux qui seront issus du projet de réaménagement de l'échangeur Turcot.

Pour desservir l'ouest de l'île de Montréal pour les usagers de la Rive-Sud, l'AMT préconise le prolongement du train de Saint-Hilaire qui emprunterait le tunnel sous le Mont-Royal. Il y a des projets à l'étude pour des dessertes directes des principaux sites universitaires et des grands hôpitaux.

Pour le train de St-Hilaire, la capacité sera accrue par l'arrivée des nouvelles voitures à deux étages. Il est par contre difficile d'augmenter le nombre de départs qui demanderait des investissements majeurs sur les voies du CN.

L'AMT a aussi comme projet de développer une ligne de trains à partir de La Prairie soit par la ligne Delson ou celle de Saint-Hilaire.

Pour l'AMT, le projet de SLR est en attente d'une décision d'aller de l'avant ou non des gouvernements de niveau supérieur et qui sera vraisemblablement prise après la réalisation des présentes études. Le remplacement du pont constitue une belle opportunité pour éviter de passer sur l'estacade.

L'AMT signale que si tous les projets qui sont sur la table se réalisent, cela représentera une augmentation de 40 % des mouvements de trains à la gare Centrale. Il faudra réaliser une analyse de capacité de cette dernière.

Le projet du SLR avec seulement deux gares sur la Rive-Sud et un bris de charge pour 15 000 usagers apporte des contraintes d'opération importante. Selon l'AMT, il est raisonnable de croire qu'il pourrait y avoir des circuits d'autobus qui continueraient le pont Champlain après la réalisation du SLR.

Jean-Claude Therrien voudrait que l'AMT se positionne sur le type de desserte qu'elle entend favoriser sur le pont Champlain

La rencontre est levée vers 15 h.

Client : LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INC.	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de préféabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 9 juin 2010, 9 h 30	Endroit : 1111, rue St-Charles O., tour Ouest, bureau 600	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 10 juin 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Glen P. Carin, directeur général	PJCCI		
Guy Maillet, directeur principal ingénierie	PJCCI		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard Gauvin

Prochaine réunion : S.O.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

Paul-André Fournier explique que le but de la rencontre est de valider certains points avec PJCCI et de voir quelle est leur vision pour le nouveau pont.

Les villes qui ont déjà été rencontrées ont mentionné leur préoccupation principalement pour le maintien ou la réduction de la capacité du nouveau pont et qu'elles sont préoccupées par l'aspect architectural de l'ouvrage qui sera construit ainsi que par la place qui sera réservée au transport en commun.

Pour PJCCI, le développement d'un concept architectural digne de mention ne pose pas de problème quelque soit le mode de réalisation (PPP ou conventionnel).

Pour la question d'une piste cyclable, PJCCI demande qu'un chapitre à part traite de l'opportunité de la réaliser ou non. Il faudrait chiffrer les m² supplémentaires pour la réaliser sur le pont. Il faudrait regarder les expériences étrangères sur une piste de même longueur en tunnel. Cette piste devrait être ouverte à longueur d'année. Il est trop tôt dans une étude de préféabilité pour prendre une décision. Par contre, une estimation de coût devra être réalisée pour un concept complet avec les bonnes largeurs pour être bidirectionnelle et avec tout le système de sécurité.

P-A Fournier demande aux représentants de PJCCI quelle est leur vision du nouveau pont.

Pour PJCCI, le pont Champlain est un court lien dans l'ensemble du réseau supérieur de la grande région de Montréal. C'est le MTQ qui est responsable de déterminer le niveau de fluidité sur l'ensemble de son réseau.

Pour PJCCI, tout doit être fait pour favoriser le développement du transport en commun, mais la décision relève du MTQ. Elle insiste sur le fait qu'il serait hasardeux d'aller avec un gabarit moindre que l'existant, soit moins de six voies plus deux autres pour le transport en commun.

Selon PJCCI, la réalisation de l'A-30 permettra un déplacement de certains mouvements de camionnage de transit, mais il est impossible d'en mesurer l'ampleur tant que l'autoroute ne sera pas ouverte.

À ce jour, PJCCI n'a pas reçu de demande pour avoir une voie réservée ou des aménagements préférentiels pour le camionnage. Ce type d'aménagement est difficile à réaliser sur un pont et est beaucoup plus efficace s'il fait partie d'un réseau de camionnage régional.

PJCCI veut un pont qui est facile à exploiter et à entretenir. Il faut une assez grande capacité pour qu'il soit possible de retirer une voie de circulation afin d'y faire des travaux d'entretien sans avoir à tenir compte de toutes les activités qui se tiennent à longueur d'année à Montréal (festivals, feux d'artifice, etc.).

La mise en exploitation du SLR pourrait se faire un peu après la mise en service du nouveau pont. Le vieux pont Champlain pourrait être utilisé pour les autobus durant la construction du SLR, soit le temps de faire la transition.

Si les coûts de démolition sont trop élevés, l'hypothèse est envisagée de garder l'ancien pont comme soupape de sécurité si l'on voulait fermer le nouveau pont.

P.A. Fournier indique qu'il n'y a pas eu de demande pour une desserte en transport en commun de l'ouest de l'île de Montréal à partir de la Rive-Sud. Il est par contre illusoire de prétendre que le SLR accapatera toute la demande en transport en commun. Est-ce que

l'on devrait penser à ajouter une autre voie réservée pour autobus sur le nouveau pont?

Pour PJCCI, les autobus qui utiliseront le nouveau pont Champlain après la construction du SLR devront utiliser les voies banales du pont. La possibilité d'utiliser l'accotement comme voie réservée devrait être regardée.

Pour le moment, PJCCI ne peut dire si un péage sera instauré sur le nouveau pont. Par contre, il rappelle qu'ils sont financés par des crédits fédéraux et la pression sera grande pour qu'une forme de contribution soit exigée des utilisateurs.

Dans l'étude de pré faisabilité qui est en cours de réalisation, PJCCI voit, pour le chapitre traitant des modes de réalisation, une courte description de chacun des modes avec les avantages et les inconvénients.

La réalisation en mode PPP n'est pas à écarter à cette étape de réalisation des études. L'on pourrait penser réaliser le pont en mode PPP et les approches en mode conventionnel tout en laissant l'ensemble de l'exploitation au mandataire.

Pour la location d'espace par les utilités publiques, PJCCI nous informe qu'elle a établi une politique dans ce domaine. Elle voudrait tarifier au poids plutôt qu'au pied linéaire comme c'est présentement (par exemple, elle est en discussion avec Gaz Métropolitain pour réalimenter le gazoduc placé sous le pont Jacques-Cartier). La location pour la fibre optique se fait au pied linéaire et est utilisée par Bell, Vidéotron et autres. Il y a aussi un câble à haute tension d'Hydro-Québec sous le pont de l'île des Sœurs.

Elle verrait bien un chemin de câblage sous le pont qui regrouperait tous les usagers.

PJCCI indique qu'il faudrait inclure un éclairage architectural pour le nouveau pont. Elle désire aussi que l'on porte une attention particulière aux produits de déglacage pour qu'ils soient le moins corrosifs possible. Ils signalent qu'il existe de tels systèmes de déglacage sur certains ponts au Minnesota.

La SQ devrait demander un espace approprié pour effectuer ces opérations radars.

La rencontre est levée vers 10 h 45.

Client : CITM	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de préféabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 10 juin 2010, 14 h	Endroit : 380, St-Antoine O., bureau 8000	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 11 juin 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Christian G. Dubois	CITM, Ville de Montréal		
Louis-David Dugal	CITM, CRÉ de Montréal		
Guy Raynault	CITM, CRÉ de Montréal		
Christian Bernard	Montréal International		
Jean Bertrand	Ville de Montréal		
Stéphane Brice	Ville de Montréal		
Stéphanie Jetté	CRÉ de Montérégie-Est		
Yves Roux	CRÉ de Laval		
Valérie Gagnon	Centre de sécurité civile, Ville de Montréal		
Normand Bourque	Association du camionnage du Québec		
Daniel Brodeur	SAAG – Contrôle routier Québec		
Denyse Nepveu	Chemin de fer Canadien Pacifique		
Jean-Philippe Paquin	Administration portuaire de Montréal		
Yves Phaneuf	Communauté métropolitain de Montréal		
Geneviève Côté	Ministère des Transports du Québec		
Marguerite Simo	Ministère des Transports du Québec		
Amélie Dansereau	Transports Canada		
Pierre Rodrigue	Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation		
Lucie Tremblay	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard GauvinProchaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

Paul-André Fournier fait une courte présentation sur la portée de l'étude en cours de réalisation pour PJCCI qui en est le mandataire. Le MTQ finance 40 % des coûts de l'étude.

Le gabarit présentement à l'étude est de trois voies banales et d'une voie dédiée au transport en commun par direction.

La décision de remplacer le pont Champlain n'a pas encore été prise. Le rapport devrait être remis à PJCCI à l'automne.

BPR vient chercher des participants leurs préoccupations en ce qui concerne le transport des marchandises, comment la demande en transport des marchandises va évoluer et qu'elles en seront les conséquences pour le pont Champlain.

BPR est à la recherche des grands « patterns » qui influenceront le transport des marchandises.

Jean Bertrand demande, qu'étant donné que PJCCI est responsable de trois ponts dans la région de Montréal, est-ce que l'étude actuelle se limite au corridor du pont Champlain? P.-A. Fournier indique qu'il n'a pas reçu le mandat pour regarder une approche globale des déplacements entre la Rive-Sud et Montréal. Le mandat se limite au corridor du pont Champlain.

Yves Roux du CRÉ Laval demande qui a déterminé le gabarit de départ, soit trois voies banales et une pour le transport en commun par sens. Paul-André Fournier répond que c'est PJCCI qui a déterminé le gabarit de départ. Il n'y a pas de scénario qui accroîtrait la capacité, c'est le statu quo.

Jean Bertrand demande si dans le cadre de la planification de l'A-30 des études avaient été réalisées concernant les déplacements de matières dangereuses par camion. P.-A. Fournier affirme que beaucoup d'études ont été réalisées sur le camionnage, mais pas spécifiquement sur le transport de matières dangereuses.

Lucie Tremblay demande si des scénarios tunnel versus un pont sont présentement à l'étude. P.-A. Fournier répond qu'EGIS, une firme française spécialisée en réalisation de tunnel, étudie présentement l'aspect sécurité des matières dangereuses. Elle compare nos méthodes avec l'approche européenne basée sur la gestion du risque.

Stéphane Brice affirme que la réalisation de la A-30 n'aura pas pour effet de réduire le nombre de camions sur le pont Champlain, mais d'en modifier les déplacements. P.-A. Fournier indique que les études de l'A-30 ont démontré que la très grande majorité des camions se rendent sur l'île de Montréal et que très peu sont en transit.

Normand Bourque de l'association du camionnage affirme que le pont Champlain est un lien névralgique pour le transport par camion dans la grande région de Montréal. Les déplacements par camion sont toujours en croissance, et ce, tant en provenance du Québec que des autres provinces. Le pont Champlain est directement relié au réseau routier supérieur, que ce soit de l'A-10, l'A-15, l'A-20 ou l'A-40, toutes ces voies mènent à ce pont. Le pont Champlain est aussi un chemin d'accès important pour le port de Montréal. Il nous fera parvenir le mémoire que l'association du camionnage a déposé lors des audiences publiques sur l'échangeur Turcot.

Normand Bourque s'informe si le pont Champlain actuel sera maintenu en service durant la construction du nouveau pont. Pour P.-A. Fournier, il serait impensable de faire autrement.

Daniel Brodeur de Contrôle routier Québec demande qu'un espace soit prévu sur le nouvel ouvrage pour qu'ils puissent exécuter leurs tâches. Ils travaillent présentement de l'ancien poste de péage.

Lucie Tremblay s'informe si la largeur prévue pour la voie dédiée au transport en commun sera suffisante. P.-A. Fournier répond que cette voie était prévue à 6,5 m de largeur.

La représentante de la Ville de Montréal demande si la voie dédiée au TC pourrait servir pour les véhicules d'urgence. Yves Phaneuf indique que, si le SLR est réalisé, il sera difficile de le faire.

Jean Bertrand demande si le mode a déjà été déterminé sur le transport en commun. P.-A. Fournier indique que le gabarit est suffisant pour répondre aux besoins d'une voie réservée aux autobus ou à un SLR.

Valérie Gagnon demande s'il y a de l'espace de prévu pour les utilités publiques. P.-A. Fournier répond que cela est pris en compte dans l'étude.

Christian G. Dubois demande si l'étude comparera les options tunnel et pont et si les coûts se rapprochent. P.-A. Fournier indique que deux scénarios tunnels et deux de ponts sont à l'étude et que présentement un des scénarios tunnel se rapproche en matière de coût.

Jean Bertrand demande si un concept de voie réservée pour le camionnage est réalisable. Marguerite Simo du MTQ répond que présentement au Québec, il n'y en a pas, mais qu'une telle voie a été étudiée pour la rue Notre-Dame.

Normand Bourque ajoute qu'il participe avec Transport Canada à un concept de voie réservée pour camions sur l'A-20 et l'A-401. Ce type de voie est efficace si elle fait partie d'un réseau et qu'il y a de réels gains de temps.

Denise Nepveu croit qu'il n'y a pas besoin de mettre du ferroviaire sur le futur pont Champlain. Pour ce qui est du futur centre intermodal, il aura pour effet de réduire le nombre de camions qui se rendent à Montréal. Ils seront portés à plus utiliser l'A-30.

Jean Bertrand demande si le futur pont sera à péage. P.-A. Fournier répond que cet aspect du projet n'est pas dans notre mandat.

Yves Roux demande quel est l'échéancier de réalisation. P.-A. Fournier indique que la décision de construire un nouveau pont n'a pas encore été prise, mais qu'un horizon de 15 est envisageable.

Christian G. Dubois demande si le financement proviendra exclusivement du gouvernement fédéral. P.-A. Fournier fait part que notre mandat se limite à décrire les différents modes de réalisation avec les avantages et les inconvénients de chacun.

Guy Raynault affirme qu'une voie réservée pour camions est efficace si le nombre d'entrées et de sorties sur l'autoroute est faible.

Le transport des matières dangereuses est important sur le pont Champlain. Les options tunnels causeraient de graves inconvénients.

Pour le CITM, il est important de trouver des moyens, surtout en favorisant le transport en commun, pour réduire l'utilisation de l'auto solo et d'assurer une plus grande fluidité pour le camionnage.

Le nombre de camions ira en grandissant (on a qu'à penser aux besoins grandissants du port de Montréal) et que la seule façon d'atteindre l'île de Montréal sera toujours par les ponts.

Christian G. Dubois demande si PJCCI pense implanter une VTOE sur le nouveau pont. P.-A. Fournier indique que les études de circulations analyseront le besoin.

Jean Bertrand demande quel est l'horizon du CP pour l'ouverture du centre de transbordement aux Cèdres et quel en sera l'impact sur l'île de Montréal. Denise Nepveu indique que la nouvelle date est fixée vers 2016-2017. Il y aura moins de trains et moins de camions qui auront à passer sur l'île de Montréal. Elle croit qu'environ 35 % se dirigera vers la Rive-Sud, 55 % vers Montréal et le reste vers l'ouest.

Guy Raynault affirme qu'il faut voir le transport des marchandises de manière organique dans sa globalité, par exemple, si l'on veut implanter une voie réservée pour le camionnage, il faut le voir en fonction de réseau.

Stéphane Brice demande si le mandat comprend la portion de l'A-15 jusqu'à l'échangeur Turcot qui appartient à PJCCI. P.-A. Fournier indique qu'indirectement le raccordement entre les deux projets devra être fait.

Jean Bertrand demande de faire attention à ce lien en considérant la réduction de capacité de Turcot.

La rencontre se termine vers 10 h 30.

Cliant : VILLE DE MONTRÉAL	N° de référence (client) :	Réunion n° : 1
Projet : Étude de pré faisabilité pour sur le remplacement de l'actuel pont Champlain		N° de projet : 02686
Date et heure : 23 juin 2010 15 h 00	Endroit : Hôtel de ville de Montréal, salle 4,100	Révision : 0
But : Consultation des partenaires		Date d'émission : 25 juin 2010

Étaient présents :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel
Louis Roquet, directeur général	Ville de Montréal		
Valérie Gagnon, chef de division service des incendies de Montréal	Ville de Montréal		
Arnold Beaudin, Directeur du développement économique	Ville de Montréal		
Luc Gagnon Directeur de l'urbanisme	Ville de Montréal		
Benoît Gendron Service de la planification STM	Ville de Montréal		
François Gendron, chef de division, Service des incendies de Montréal	Ville de Montréal		
Marc Blanchet Directeur Transport	Ville de Montréal		
Paul-André Fournier	BPR		
Richard Gauvin	BPR		
Yves Provost	BPR		

Distribution : Personnes présentes et suivantes :

Nom	Compagnie	Télécopieur	Courriel

Préparé par : Richard Gauvin

Prochaine réunion : s.o.

Légende : À moins d'avis contraire par écrit, le contenu de ce procès-verbal sera considéré comme fidèle aux propos tenus à la réunion et partie intégrante du projet. Si ce procès-verbal n'est pas conforme aux propos tenus lors de la réunion ou de la conversation téléphonique, vous êtes priés d'en aviser le rédacteur le plus tôt possible.

INTRODUCTION

Paul-André Fournier explique le contexte de l'étude et de la démarche qui ont été entreprises auprès des organismes jouant un rôle dans l'aménagement et qui seront touchées de près ou de loin par le projet de réaménagement du pont Champlain.

Comme nous le mentionnions dans notre lettre, notre rencontre n'est pas une rencontre de consultation, mais nous cherchons des précisions concernant les documents de planification, principalement le Plan de transport 2008 de la Ville de Montréal.

La décision de reconstruire le pont n'a pas encore été prise par PJCCI.

Le gabarit à l'étude comporte trois voies banales et une voie dédiée au transport en commun. Cette voie peut aussi bien accommoder les autobus qu'un mode lourd du type SLR.

Il y a deux scénarios de pont et deux de tunnel présentement à l'étude.

LA CAPACITÉ DU NOUVEL OUVRAGE

Marc Blanchet indique que dans le projet de l'échangeur Turcot, la Ville a demandé une réduction de la capacité dans l'axe est-ouest parce qu'il pouvait y avoir une alternative en transport en commun. Elle n'a pas demandé dans l'axe nord-sud parce qu'il n'y a pas d'alternative valable aux déplacements d'autos en transport en commun.

La Ville ne désire pas une réduction de capacité pour le nouvel ouvrage, mais il faudra favoriser le transport en commun et le covoiturage pour permettre une meilleure fluidité pour cet important axe de transport des marchandises. Elle ne veut pas d'accroissement de la capacité.

La Ville de Montréal voudrait que les études pour la reconstruction du nouveau pont portent sur l'ensemble des ponts de la Rive-Sud pour pouvoir mesurer les impacts globaux sur les déplacements.

Un accroissement de capacité en direction de la Rive-Sud permettrait de réduire les files d'attente durant l'heure de pointe du soir et d'améliorer la qualité de vie des Montréalais.

LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES PAR CAMIONS

Il n'y a présentement que par les ponts Champlain et Jacques-Cartier que peuvent passer les matières dangereuses par camions. La sortie du pont Jacques-Cartier à Montréal donne sur un quartier résidentiel densément peuplé.

La Ville a beaucoup de réticence face à l'option tunnel parce qu'elle ne veut pas que tous les camions transportant des matières dangereuses utilisent le pont Jacques-Cartier.

La Ville indique que le déplacement des gares de triage du CN et CP vers la Rive-Sud ainsi que l'ouverture de l'A-30 modifieront la forme de déplacement par camions entre La Rive-Sud et Montréal et qu'il est important de préserver ce corridor.

LE TRANSPORT EN COMMUN

La Ville ne prend pas position sur le SLR. Il faut s'attarder sur la problématique du terminus du centre-ville qui est à sa pleine capacité. Il y a déjà dix circuits qui doivent embarquer ou débarquer leur clientèle sur la rue. Elle entrevoit de sérieux problèmes de circulation au cours des prochaines années. Il faut donc trouver le moyen d'en accroître rapidement la capacité.

Dans le plan de transport de Montréal, le développement des trains de banlieue fait référence au passage du train de Blainville sous le mont Royal et au développement du train de l'est.

La Ville de Montréal n'est pas contre le développement du train de Saint-Hilaire qui pourrait réduire quelque peu le nombre d'autobus sur la voie réservée. Cependant, elle trouve que le train de banlieue est un mode qui coûte très cher et qui transporte peu de gens.

La Ville de Montréal ne préconise pas le développement de circuit en autobus entre la Rive-Sud et des points de destination dans l'ouest de l'île de Montréal. Elle ne croit pas qu'il y ait un grand potentiel de développement. Elle préfère limiter le nombre de déplacements d'autobus en provenance de la Rive-Sud par des rabattements vers des modes lourds.

Elle voit plus de potentiel en dédiant une des trois voies banales aux covoitureurs qui, avec des destinations éclatées, serait plus efficace que l'autobus.

Il faut faire attention à la surlargeur de la voie réservée au transport en commun qui pourrait être transformée en voie banale.

Il y a des limites à réduire les déplacements d'autos. Les entreprises, surtout de l'ouest de l'île de Montréal, ont des demandes de leurs employés pour déménager sur la Rive-Nord ou la Rive-Sud.

LE LIEN CYCLABLE

La piste cyclable à privilégier devrait être aménagée à même le pont. La Ville est consciente de la problématique reliée à la pente prononcée et des vents importants. Elle sera demandée par les groupes de pression.

ASPECT ARCHITECTURAL

La Ville de Montréal fait remarquer qu'elle a été nommée par l'UNESCO comme ville de design. Il ne faudrait pas rater une telle occasion pour réaliser un projet qui laissera sa marque et qui pourra devenir l'image de marque de Montréal.

Il faudrait regarder la possibilité d'aménager un belvédère sur le nouvel ouvrage.

LES MESURES D'URGENCE

Il faudrait prévoir un accès rapide pour les véhicules d'urgence. Il faudrait voir si la voie TC ne pourrait pas être utilisée. Il faut que Montréal soit présente dans la planification des mesures d'urgence pendant et après les travaux.

CONCLUSION

Louis Roquet insiste sur le fait que la reconstruction du pont Champlain doit être implantée dans un milieu social. Il est important de mettre en place, dès le début, un processus de consultation avant que des dépenses importantes n'aient été faites et qu'il soit difficile de modifier le projet par la suite.

Elle donne l'exemple de la Société immobilière du Canada dans le développement de l'ancien tri postal de la rue Ottawa.

La rencontre se termine à 16 h.

