



# ÉNONCÉ DU PROJET

## Projet de corridor du nouveau **pont** pour le Saint-Laurent

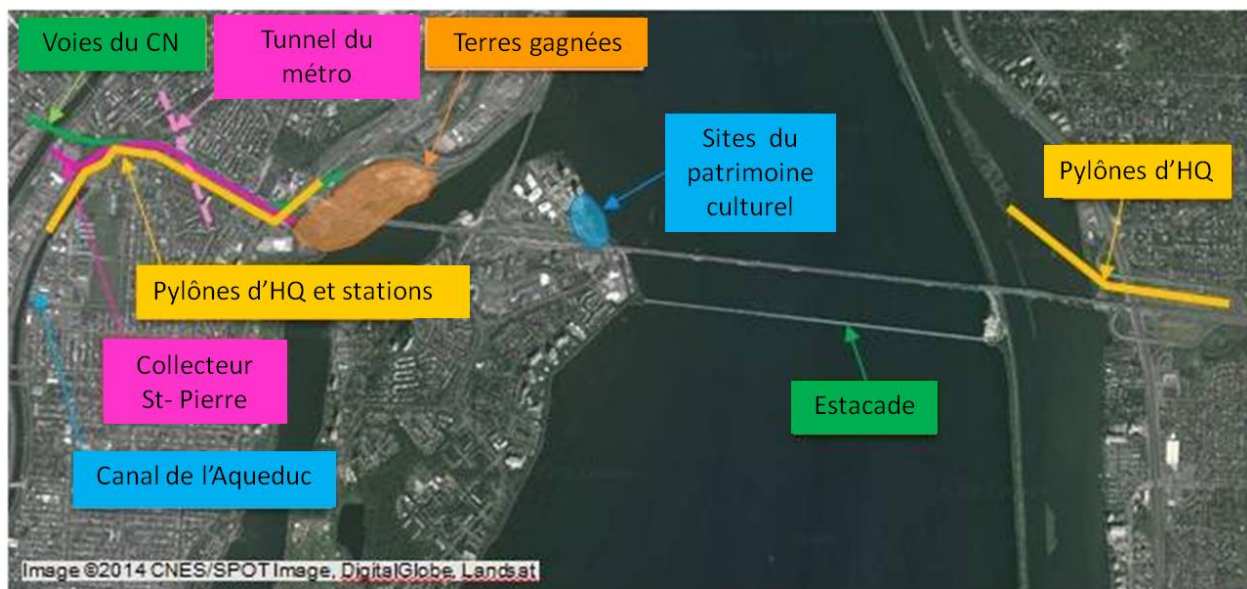


## 1 Introduction

Au nom du gouvernement du Canada, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI) exploite le corridor du pont Champlain à Montréal et à Brossard (Québec), au Canada. Le corridor comprend le pont Champlain, le pont de l'île-des-Sœurs, le pont Clément et les tronçons fédéraux des autoroutes 10, 15 et 20.

Le présent document dresse un portrait des infrastructures existantes ou en construction dans le corridor, ainsi que le profil des principaux intervenants dans le projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent (NPSL). Le présent document est fourni à titre informatif seulement.

## 2 Infrastructures adjacentes et contraintes liées au projet



### ▪ Le pont Champlain

Le pont Champlain a été inauguré en 1962 et c'est l'un des ponts routiers les plus achalandés du Canada. Près de dix pour cent des passages sont effectués par des camions. Le pont Champlain mesure environ 3,4 km de long et il s'étend de l'île-des-Sœurs à Montréal à Brossard sur la Rive-Sud. Il comporte six voies de la circulation séparées au centre par une barrière de béton. Le pont Champlain est composé de travées de courte portée traversant le fleuve Saint-Laurent, formées de poutres en béton précontraint qui soutiennent un tablier lui aussi composé de béton précontraint, ainsi qu'une structure cantilever en acier qui soutient un tablier en acier qui ne surplombe que le chenal navigable de la voie maritime du Saint-Laurent. Le pont Champlain est exploité par la société PJCCI.

### ▪ Le fleuve Saint-Laurent

Le fleuve Saint-Laurent est un important cours d'eau douce qui relie les Grands Lacs à



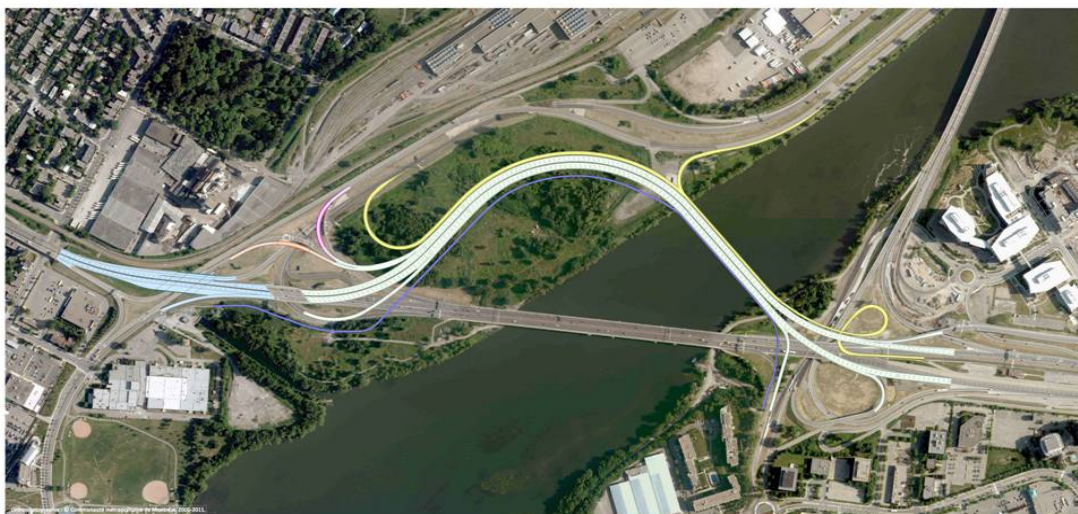
l'océan Atlantique. Dans le secteur du projet, le fleuve Saint-Laurent est utilisé par des embarcations de plaisance et des bateaux de pêche, mais les navires commerciaux n'y circulent généralement pas passant plutôt par la Voie maritime du Saint-Laurent. Le fleuve et ses berges servent d'habitat à diverses espèces et on y trouve aussi plusieurs frayères. Même si le courant est rapide, des plaques et des bancs de glace de grande taille peuvent se former dans le fleuve en hiver.

### ▪ La Voie maritime du Saint-Laurent

La Voie maritime du Saint-Laurent est un ensemble d'écluses et de voies navigables à fort tirant d'eau s'étendant de Montréal au lac Érié et qui accueille tous les ans environ 4 000 navires de charge océaniques et/ou des navires de plaisance de grande taille qui empruntent cette voie pour naviguer entre les Grands Lacs et l'océan Atlantique. Au Canada, la Voie maritime du Saint-Laurent est exploitée et gérée par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL). La Voie maritime est délimitée à l'est par la berge du fleuve sur la Rive-Sud à la hauteur de Brossard, et à l'ouest par une digue artificielle dotée d'un noyau central à faible perméabilité et érigée à la fin des années 1950. L'île de la Couvée, dans la Voie maritime, est une réserve ornithologique. La saison de navigation dans la Voie maritime du Saint-Laurent s'étend habituellement de la fin mars à la fin décembre. Le reste du temps, le couvert de glace empêche généralement la navigation.

### ▪ Le pont-jetée de l'île-des-Sœurs

À cause de l'état du pont de l'île-des-Sœurs, la société PJCCI construit actuellement un pont-jetée entre l'île-des-Sœurs et l'île de Montréal. Le pont-jetée de l'île-des-Sœurs contournera le pont existant de l'île-des-Sœurs et fera partie des ouvrages préliminaires qui appuieront et faciliteront la réalisation du projet de corridor du nouveau pont pour le Saint-Laurent. Sa construction a été amorcée en octobre 2013 et l'on s'attend à ce qu'il soit ouvert au public en 2015, avant la sélection d'un partenaire privé pour le projet de corridor du NPSL. Son tracé est indiqué dans l'illustration qui suit.



Le pont-jetée de l'île-des-Sœurs comportera trois voies dans chaque direction et une voie réservée au transport en commun, ainsi que des accotements et une piste multifonctionnelle pour les piétons et les cyclistes. Le pont-jetée et ses routes d'accès connexes seront en exploitation pendant la déconstruction du pont de l'île-des-Sœurs et son remplacement par un nouveau pont permanent dans le cadre du projet.

De plus, deux ouvrages visant à remplacer des viaducs sont en voie de construction par la société PJCCI et un troisième est déjà achevé. Plus précisément, les structures actuelles du viaduc N et le viaduc principal seront remplacées par de nouveaux ouvrages, alors que le viaduc V a déjà été remplacé. On prévoit que les travaux de remplacement de viaducs seront terminés en 2015.



### ▪ L'estacade

L'estacade, qui est un ouvrage de protection contre les glaces, a été construite sur le fleuve Saint-Laurent au milieu des années 1960 afin de protéger les îles artificielles créées pour l'Exposition universelle et internationale de 1967 (Expo 67) à Montréal. L'estacade sert de sentier piétonnier et de piste cyclable. Elle appartient à la société PJCCI, qui en assure aussi l'entretien.

### ▪ Les terres gagnées

Sur l'île de Montréal, la culée ouest du pont de l'île-des-Sœurs et la culée nord du pont Clément ont toutes deux été construites sur des terres gagnées sur le fleuve Saint-Laurent. Dans les années 1850, le littoral originel du fleuve était de forme irrégulière et il se trouvait essentiellement entre l'actuel parc Le Ber et la rue Marc-Cantin. Le recouvrement de ces



terres a commencé à la même époque, et a été réalisé principalement par le déchargement de déchets domestiques et industriels. Le site d'enfouissement a une superficie d'environ 2 kilomètres sur 500 mètres. Des études antérieures de ce site révèlent que les matières présentes sont enfouies, en général, sur une épaisseur allant de 4 à 12 m, et qu'elles contiennent des hydrocarbures et d'autres contaminants. La société PJCCI élabore actuellement un projet visant à construire une barrière hydraulique sur le site d'enfouissement afin de limiter la lixiviation par les eaux souterraines des contaminants se trouvant dans les matières enfouies. La construction de la barrière devrait commencer vers le milieu de l'année 2015.

### ▪ Les sites du patrimoine culturel

Dans la partie nord-est de l'île-des-Sœurs, deux sites du patrimoine culturel sont situés immédiatement au nord du pont Champlain, le long du fleuve Saint-Laurent. Le plus vieux de ces deux sites est d'origine préhistorique et date d'environ 4 000 ans. On y a trouvé des tessons de poterie ainsi que des outils en pierre. Des signes démontrent également qu'il a aussi servi de lieu d'inhumation. Le second site est le site archéologique Le Ber, où l'on retrouve les vestiges ensevelis de murs de fondations en pierre et des artefacts associés au manoir agricole que possédait Jacques Le Ber au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle. Ces vestiges sont bien préservés et abondants, et comprennent les murs de fondations du bâtiment principal, des étables et une salle de cuisson.

### ▪ Le canal de l'Aqueduc et l'usine de traitement Atwater

Le canal de l'Aqueduc est un canal d'amenée d'eau douce de huit kilomètres de long qui s'étend du fleuve Saint-Laurent (à la hauteur de LaSalle) à l'usine de traitement Atwater. L'usine de traitement Atwater est à proximité de l'échangeur Atwater et de ses rampes d'accès. Le canal de l'Aqueduc est exploité par la Ville de Montréal. Le canal de l'Aqueduc assure une partie importante de l'approvisionnement en eau potable de la ville de Montréal, et des restrictions strictes s'appliquent aux déversements ou à la pollution qui pourraient contaminer cette ressource.

### ▪ Le collecteur Saint-Pierre

Le collecteur Saint-Pierre est une infrastructure indispensable pour le drainage d'une partie importante de l'île de Montréal. Il appartient à la Ville de Montréal, qui en assure l'exploitation. Son bassin hydrographique a une superficie d'environ 5 400 hectares, ce qui en fait l'un des plus grands d'Amérique du Nord. Le drain du collecteur Saint-Pierre est un égout combiné à tunnel double et construit par étapes à partir du début des années 1930. Il suit, pour l'essentiel, le cours de l'ancienne rivière Saint-Pierre, qui avait servi autrefois à l'élimination des eaux usées. Les deux tunnels sont côte à côte et ont la forme d'un fer à cheval. Ils sont dotés d'une section transversale arquée et d'une base plate. Le diamètre de chacun de ces tunnels mesure environ 4,5 m à 5 m. Le niveau de la couronne des tunnels



varie, mais il se situe en général entre 3 m et 6 m sous le niveau du sol. La création par étapes du collecteur Saint-Pierre est révélée par les matériaux de construction utilisés à cette fin. Certaines parties ont été construites sous forme de tunnels à l'aide de supports en béton non armé, alors que d'autres l'ont été dans des tranchées à ciel ouvert (des supports en béton armé ayant été utilisés dans ce cas), et que d'autres encore sont des ouvrages de maçonnerie.

### ▪ Les chutes à neige adjacentes au collecteur Saint-Pierre

Deux ensembles de chutes à neige, ceux de Verdun et de Butler, se trouvent tout juste au-dessus des tunnels du collecteur Saint-Pierre dans le secteur du projet. Les chutes à neige sont des cuves verticales qui partent du sol et s'élèvent jusqu'à la couronne des tunnels. Durant les périodes de fortes accumulations de neige, les camions exploités pour le compte de la Ville de Montréal transportent la neige retirée des rues jusqu'aux chutes, dans lesquelles elle est déversée. Lorsqu'elles ne servent pas, les chutes à neige sont scellées à l'aide de couvercles en acier à charnières. Ces chutes appartiennent à la Ville de Montréal, qui les exploite en vertu d'une entente avec la société PJCCI.

### ▪ Le chemin de fer du CN

Les voies ferrées du CN (Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada) longent la limite nord du secteur du projet sur l'île de Montréal et s'étendent de l'échangeur Atwater (après l'échangeur S/T) à l'autoroute Bonaventure.

### ▪ Le tunnel du métro

Une partie du métro de Montréal (réseau de transport en commun souterrain) passe sous les autoroutes 15 et 20 entre l'avenue Atwater et la rue Wellington. Ce tronçon du métro est situé entre les stations LaSalle et Charlevoix sur la ligne verte, et il a été construit dans les années 1970, dans un tunnel creusé dans le schiste d'Utica sous-jacent du secteur. Le métro est exploité par la Société de transport de Montréal (STM).

### ▪ Les services publics

Des pylônes de lignes électriques à haute tension, des lignes aériennes et des câbles enfouis utilisés par Hydro-Québec (HQ) longent ou traversent le corridor du NPSL, tant à Verdun dans la partie ouest du secteur du projet que sur la Rive-Sud près de Brossard. Une sous-station électrique d'Hydro-Québec est située près de l'échangeur Atwater.

En plus des installations électriques, on retrouve dans le secteur du projet des installations souterraines et aériennes exploitées par des tiers, du genre de celles que l'on associe aux zones urbaines établies depuis longtemps (réseaux de télécommunications, lignes de fibre optique, canalisations d'alimentation en gaz ou en eau potable, installations de traitement



des eaux polluées, conduites de drainage, systèmes d'éclairage des rues, signaux de circulation, etc.).

- **Le projet de l'échangeur Turcot (hors image, à l'ouest)**

Le secteur du projet de l'échangeur Turcot recoupe l'extrémité ouest du secteur du projet proposé du NPSL. Il s'agit d'un projet de ressort provincial réalisé sous la direction du MTQ. Les principaux travaux associés à ce projet sont censés commencer en 2015 et devraient se prolonger jusqu'en 2020.

### 3 Intervenants

Le projet de corridor du NPSL aura des incidences pour beaucoup d'intervenants, dont les principaux sont présentés ci-après. Le gouvernement du Canada participe activement à des discussions avec tous ces intervenants.

#### 3.1 Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Le MTQ est le ministère du gouvernement du Québec dont relève la planification, la conception et la construction, l'amélioration, la réparation, l'entretien et l'exploitation du réseau routier et d'autres infrastructures de transport dont il est responsable.

Le MTQ est le promoteur du projet de l'échangeur Turcot ainsi que le responsable et l'exploitant de la majeure partie du réseau autoroutier de Montréal, y compris de toutes les activités connexes se rapportant aux systèmes d'information sur la circulation. Par conséquent, l'élaboration du projet de corridor du NPSL et l'établissement de ce corridor doivent être adéquatement coordonnés avec les projets de construction et les activités du MTQ, en particulier le projet de l'échangeur Turcot.

#### 3.2 Agence métropolitaine de transport (AMT)

L'AMT est un organisme du gouvernement du Québec. Elle planifie, intègre et coordonne les services de transport à l'échelle du Grand Montréal. Elle exploite par ailleurs le réseau de trains de banlieue de la région de Montréal.

L'AMT exploite aussi une voie réservée aux autobus durant les heures de pointe sur le pont Champlain. Cette voie doit demeurer fonctionnelle durant la construction du nouveau pont.

L'AMT est responsable de la planification, de la construction et de la réalisation d'un système de transport léger sur rail pour lequel seraient mises à contribution les voies réservées au transport en commun dans le corridor du NPSL. L'AMT a créé un bureau de projet qui s'occupe de la planification et de l'intégration de ce projet de transport en commun. Ce bureau assurera aussi les communications relatives aux exigences de l'AMT pendant la réalisation du projet de corridor du NPSL.



## 3.3 Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL)

La Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent est une société à but non-lucratif mandatée pour assurer la sécurité et l'efficacité de la circulation maritime dans les installations de la Voie maritime du côté canadien, y compris le canal de la Rive-Sud de Montréal. Par conséquent, l'élaboration du projet de corridor du NPSL et sa construction doivent être adéquatement coordonnées avec les activités de la CGVMSL, en particulier celles se rapportant au chenal navigable de la Rive-Sud.

## 3.4 Ville de Montréal

Le corridor proposé pour le NPSL, plus particulièrement l'autoroute 15, passe par des zones urbaines achalandées de la ville de Montréal, dont les arrondissements du Sud-Ouest et de Verdun (y compris l'île des Sœurs). Le corridor passera au-dessus de nombreuses rues de Montréal et permettra d'en rejoindre plusieurs. La Ville de Montréal est propriétaire de divers systèmes municipaux et installations souterraines qui traversent le corridor ou qui sont situés à proximité de celui-ci. La Ville possède aussi des terrains, des parcs et des pistes cyclables qui sont adjacents ou reliés à des parties de l'infrastructure fédérale. La Ville de Montréal est propriétaire du tronçon de l'autoroute Bonaventure, qui va du canal Lachine à la rue University au centre-ville de Montréal, et elle en assure aussi le fonctionnement.

## 3.5 Ville de Brossard

Le corridor rejoint la Rive-Sud à la hauteur de Brossard et il devra être intégré à l'environnement et comporter des jonctions adéquates avec le tronçon provincial de l'autoroute 10 et avec la route 132. Le projet de corridor du NPSL permettra de préserver et d'améliorer d'importantes jonctions autoroutières et de transport en commun à destination et en provenance de Brossard et pour des destinations situées le long du fleuve Saint-Laurent, et aussi d'accéder aux pistes cyclables et aux sentiers piétonniers existants.

## 3.6 Réseau de transport de Longueuil (RTL) / Ville de Longueuil

Le Réseau de transport de Longueuil (RTL) exploite 28 circuits d'autobus qui mettent à contribution la voie réservée au transport en commun sur le pont Champlain. Le corridor du pont Champlain est une composante clé du développement économique de Montréal, de Brossard et de Longueuil, et il constitue un lien vital pour leurs résidants. Les voies réservées au transport en commun qui sont comprises dans le projet de corridor du NPSL continueront d'assurer la présence de ce lien important.

## 3.7 Hydro-Québec (HQ)

HQ est le fournisseur d'électricité public et la société appartient au gouvernement du Québec. Elle possède de nombreux pylônes et lignes de transmission situés à proximité du secteur du projet. Certains de ces pylônes et lignes devront être déplacés, et ces activités seront entreprises exclusivement par HQ.





### 3.8 Le public

Le projet de corridor du NPSL sera réalisé afin de combler les besoins en transport des résidents et des entreprises de la région du Grand Montréal, et ce corridor constituera par ailleurs un élément important du réseau routier transcanadien. De nombreux citoyens s'intéressent aussi de près aux incidences qu'aura le projet de corridor du NPSL pour les riverains, l'environnement et le paysage urbain de Montréal. Beaucoup d'entre eux ont fait connaître leur point de vue aux représentants du Canada au cours des consultations publiques de type « portes ouvertes » qui ont eu lieu en décembre 2012 et en avril 2013 dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet.

