



Verdun, le 17 mai 2013

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

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

Madame, Monsieur,

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

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

Questionnements et suggestions :

- **Sur la démarche globale du projet**

Un processus de consultation intéressant mais qui devra être poursuivi

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

La deuxième phase de l'évaluation environnementale dans laquelle nous nous trouvons actuellement semble cependant marquer la fin du processus consultatif. Bien que l'évaluation environnementale apporte des informations assez précises sur certains effets du projet sur l'environnement et propose des mesures pour les atténuer, beaucoup d'incertitudes subsistent. Diverses études doivent en effet encore être réalisées, études qui vont apporter des précisions et vont permettre de traduire les orientations et objectifs avancés en matière d'atténuation en solutions concrètes¹. Ce sont ces actions concrètes qui vont amoindrir les effets du projet sur l'environnement.

¹ Voir ci-dessous la partie concernant les critères de conception.

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

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

Suggestion :

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

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

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

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

Cette nuance a pourtant un certain nombre de conséquences.

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

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

Suggestions :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Questionnement :

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

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

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

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

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

² Nouveau Pont pour le Saint Laurent – évaluation environnementale – page 49.

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

Suggestion :

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

L'importance de rendre accessible l'information au public

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

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

Suggestion :

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

- **Sur le projet en lui-même**

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

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

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

Recevez, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations,

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