

## Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

### Séance publique du 13 décembre 2021 Hôtel Ambassadeur

#### OBJET : Projet de construction du nouveau pont de l'île d'Orléans

##### Mise en contexte

À la suite de la première séance publique du BAPE tenue le 18 octobre 2021 au Gymnase de Sainte-Famille sur l'île d'Orléans, le soussigné a fait parvenir des questions au ministère des Transports par l'intermédiaire du BAPE. Le ministère des Transports nous a fait parvenir des réponses à nos quatre (4) questions, lesquelles ont suscité chez moi de nouvelles questions et de nouveaux commentaires que voici.

##### Question 1

Il est important de se rappeler que le pont de l'île d'Orléans a été réalisé pour un trafic maritime de goélettes. Comme ce mode de transport n'existe plus, **qu'est-ce qui justifie la construction d'un pont à haubans?** Un pont-jetée ou tout autre type de pont avec un tablier horizontal pourrait être réalisé parallèlement au pont actuel plus rapidement et ce, à des coûts sûrement inférieurs tout en permettant de mettre en évidence l'architecture du pont actuel.

##### Nouvelles questions

- 1) Quelle est la hauteur minimale requise entre le tablier du pont et les eaux à marée haute exigée par Transports Canada?
- 2) Est-ce que Transports Canada peut restreindre le type d'embarcation pouvant circuler sous le pont?
- 3) À quand remonte le dernier dragage du chenal nord?
- 4) À quelle fréquence ce dragage est-il fait?
- 5) Quel est l'impact du dragage sur l'environnement aquatique?

## **Nouveaux commentaires**

- 1) Le dégagement à marée haute déterminera le type d'embarcation qui pourra circuler sous le pont.
- 2) À Québec, il y avait plusieurs ponts-levis comme celui qui était situé près du marché Saint-Roch et qui servait au trafic maritime de l'époque. Comme il n'y a plus ce type de trafic maritime, on a fait disparaître ces ponts-levis pour les remplacer par des viaducs (comme les voies ferrées qui ont fait place à des pistes cyclables).
- 3) En conformité avec Transports Canada, une étude pourrait être effectuée pour déterminer le type d'embarcation qui pourrait circuler sous un pont qui pourrait être de « type à arches ».
- 4) Ainsi, l'objectif de maintenir la voie navigable dans le chenal nord de l'île d'Orléans pourrait être conservé en limitant le type d'embarcation.

### **Question 2**

**Ne serait-il pas indiqué de revoir les plans pour harmoniser ces deux ponts qui pourraient cohabiter parallèlement avec des vocations spécifiques?**

## **Nouveaux commentaires**

### **Longévité**

- 1) En 1937, soit deux ans après l'ouverture du pont de l'île d'Orléans, quelques piliers avaient bougé. Il avait été impossible de les remettre en place mais on les avait immobilisés en affirmant qu'il n'y avait aucun risque pour la solidité du pont.
- 2) Si le pont actuel était maintenu une fois le nouveau pont construit, ce serait aux conditions suivantes :
  - Aucun véhicule (automobiles, camions, véhicules lourds de tout type) n'aurait le droit de circuler sur le vieux pont;
  - Il ne serait pas nécessaire de le déneiger pendant l'hiver;
  - Le pont ne serait plus atteint par une corrosion accélérée compte tenu qu'aucun abrasif ne serait utilisé.

**Sa longévité serait donc accrue.**

### **NOTE**

**Le pont serait dédié uniquement aux piétons, bicyclettes et motoneiges (l'hiver) assurant ainsi la sécurité des motoneigistes.**

### **Normes sismiques**

- 1) Les normes sismiques doivent s'appliquer sur les nouvelles constructions. Mais on ne déconstruit pas pour autant les bâtiments plus âgés (ex. Maison historique Drouin à Sainte-Famille).
- 2) Le pont actuel a déjà subi des secousses sismiques en 1988 et il s'en est sorti sans dommage. Par conséquent, après avoir investi des millions de dollars pour l'entretien du pont actuel, j'ose encore croire à la conservation de celui-ci pour de nombreuses décennies, surtout si on exclut toute circulation lourde.

### **Question 3**

**Est-ce qu'il existe des études qui justifient la construction d'un pont à haubans malgré le fait qu'il n'y a aucune circulation maritime majeure du côté nord de l'île d'Orléans?**

#### **Nouveaux commentaires**

- 1) La circulation maritime pourrait être limitée à des types de bateaux spécifiques.
- 2) Selon le ministère des Transports, il y aurait six (6) facteurs déterminants à la réussite du projet, soit :
  - La faisabilité et la constructibilité;
  - La fluidité de la circulation ainsi que la sécurité et le confort des usagers;
  - L'impact sur le milieu biophysique;
  - L'impact sur le milieu humain;
  - Le respect du patrimoine;
  - La résistance à un séisme majeur.
- 3) Je suis d'avis que ces facteurs devraient être analysés à la lumière d'un autre type de pont (à arche ou autre) qui ne cacherait pas la structure et la mise en évidence du pont actuel et où le respect du patrimoine serait considéré au plus haut point.

### **Question 4**

**Si oui, est-ce que ces études sont disponibles pour consultation?**

#### **Nouveaux commentaires**

- 1) Je comprends très bien que les études ne peuvent être rendues publiques et qu'une demande d'accès peut être formulée en vertu de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels*, ce que je n'exclus pas de faire éventuellement.

## 2) Notes historiques

1852 : Début du projet de construction du premier pont de l'île d'Orléans.

1931 : Début des travaux de construction.

1932 : Plan de construction modifié.

Abandon du système de pont cantilever pour un système de suspension plus économique « Réplique du pont de Brooklyn ».

On utiliserait les piliers déjà en place mais il ne serait pas nécessaire d'en construire de nouveaux.

1935 : Inauguration officielle le 6 juillet.

Coût de construction : Environ 3,5 millions.

1937 : Quelques piliers avaient bougé.

Un budget spécial de 500 000 \$ avait dû être alloué.

Il avait été impossible de remettre les piliers en place mais on avait immobilisé le tout en affirmant « qu'il n'y avait aucun risque pour la solidité du pont ».

## CONCLUSION

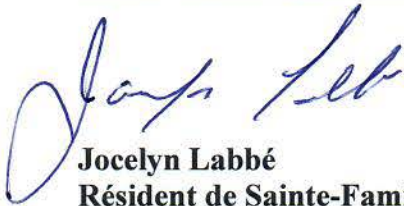
En toute humilité, je pense que mes questions et commentaires méritent d'être analysés avant la mise en chantier du nouveau pont.

## NOTE

J'ai pratiquement terminé la rénovation de ma maison que je pourrai démolir bientôt afin d'en avoir une nouvelle construite en fonction des normes d'aujourd'hui. En ai-je les moyens? Est-ce une décision sage?

## RÉFLEXION

La faille de Logan a été invoquée à maintes reprises dans le cadre du dossier du 3<sup>e</sup> lien et il semblerait que cela ne serait plus une contrainte aujourd'hui. Il faut croire que les choses peuvent changer...



**Jocelyn Labbé**

**Résident de Sainte-Famille, Île d'Orléans**

**Président de la Chambre de commerce I.O. en 2019**