



Dans le cadre de la préparation du projet majeur du pont Honoré-Mercier, le ministère des Transports du Québec collabore avec le Conseil Mohawk de Kahnawake. Ce document a été produit en réponse aux questionnements et préoccupations de la communauté, basé sur les informations connues à ce jour.

Reconstruction du pont :

1. Quelle partie du pont doit être remplacée et pourquoi?

Le projet concerne la structure amont provinciale (voir la carte) du pont Honoré-Mercier (en direction de la Rive-Sud), qui a été inaugurée en 1934. Âgée de 85 ans, cette structure doit faire l'objet d'une intervention majeure.

La reconstruction de cette portion du pont permettra d'améliorer la sécurité des usagers, de lever l'interdiction des camions en surcharge, d'offrir une largeur de voies conforme aux normes et d'ajouter une piste polyvalente pour assurer le raccordement aux aménagements cyclables et piétonniers situés de part et d'autre de la structure.

D'ici à la mise en service de nouvelle structure, le Ministère s'assurera que les travaux requis afin d'assurer la sécurité et la fonctionnalité du pont soient réalisés.

2. D'autres solutions ont-elles été étudiées, dont la réparation du pont actuel ou sa relocalisation? Si oui, quelles options ont été étudiées et pourquoi avoir choisi la reconstruction du pont?

Dans le cadre de la préparation du projet, trois options ont fait l'objet d'analyses plus approfondies :

- la réfection majeure de la structure provinciale en direction de la Rive-Sud;
- la reconstruction de la structure provinciale en direction de la Rive-Sud;
- la reconstruction des deux structures provinciales (celle en direction de la Rive-Sud et celle en direction de la Rive-Nord).

L'analyse de l'ensemble des enjeux techniques, environnementaux, financiers et humains a fait ressortir l'option de reconstruction de la structure en direction de la Rive-Sud comme étant la solution à privilégier à long terme.

La relocalisation de la nouvelle structure n'a pas été envisagée, car elle doit se raccorder de part et d'autre aux infrastructures existantes (portion fédérale du pont et route 138 à LaSalle).

3. Pourquoi le pont ne peut-il pas être déplacé hors de Kahnawà:ke?

Comme la portion provinciale du pont ne constitue qu'une partie du pont Honoré-Mercier, la nouvelle structure amont (vers la Rive-Sud) ne peut pas être relocalisée



Pont Honoré-Mercier Projet majeur

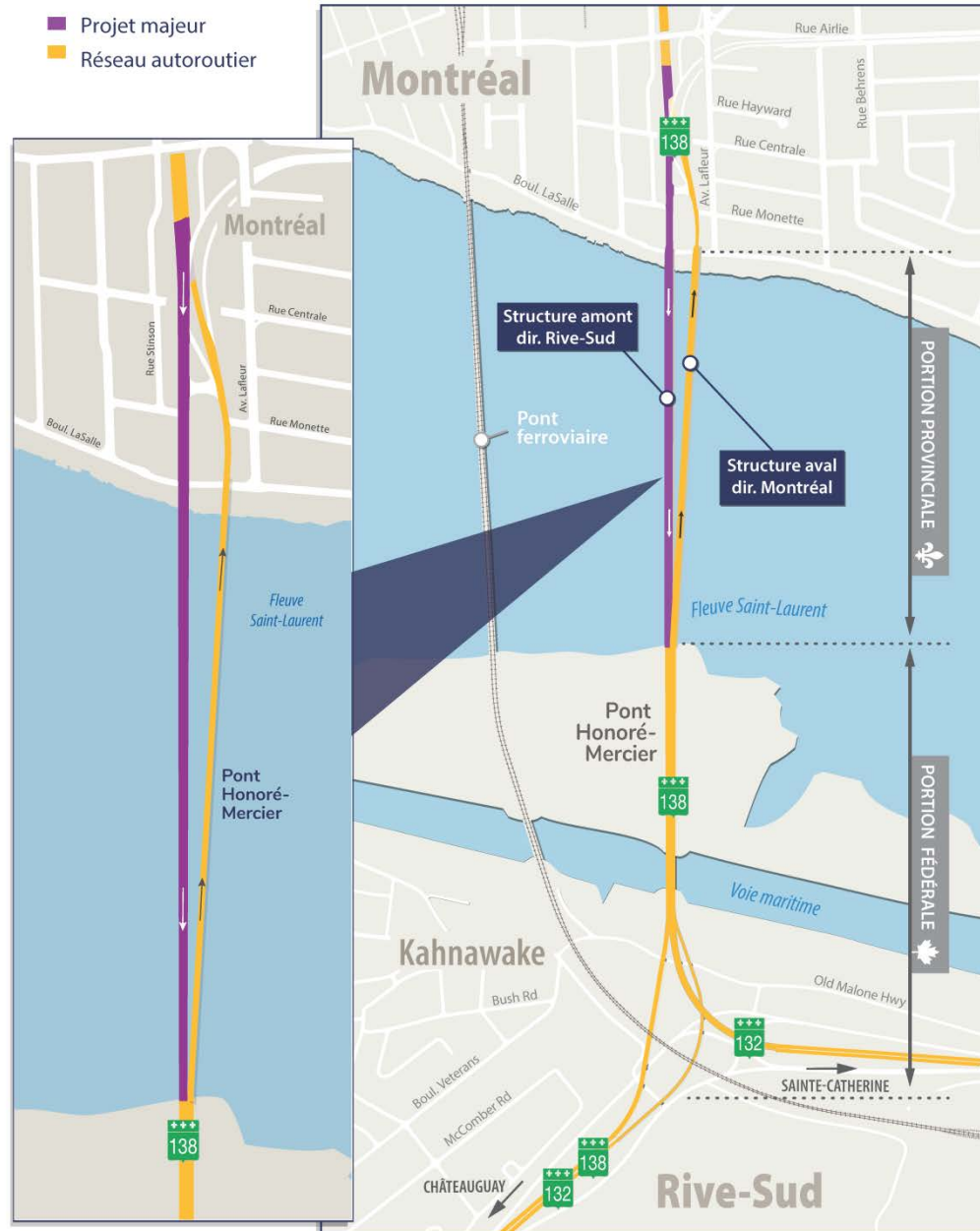
QUESTIONS

RÉPONSES

&

parce qu'elle doit se raccorder de part et d'autre aux infrastructures existantes (portion fédérale du pont et route 138 à LaSalle). Par ailleurs, le gouvernement fédéral a entièrement rénové sa portion il y a quelques années.

4. Quelle partie du pont doit être remplacée? Une carte est-elle disponible?
Voir question 1.





5. **Aura-t-on besoin de plus de terres sur l'île Maline pour le nouveau pont? Si oui, quelle superficie?**

La nouvelle structure devra se raccorder à la portion fédérale existante. Par conséquent, elle s'appuiera sur deux des piles situées sur l'île Maline (North Wall). Ces deux piles devront être modifiées notamment pour être conformes aux normes actuelles. Celles-ci pourraient être élargies. Cette modification se fera à l'intérieur des emprises actuelles du pont Honoré-Mercier. Aucun territoire supplémentaire ne sera nécessaire pour les piles.

6. **Le nouveau pont comportera-t-il plus de voies que la structure actuelle?**

Non. La nouvelle structure provinciale en direction de la Rive-Sud du pont Honoré-Mercier comptera deux voies de circulation, comme actuellement, étant donné qu'elle doit se raccorder à la portion fédérale du pont (au sud) et à la route 138 (au nord).

Par contre, le tablier sera plus large puisque des accotements conformes aux normes sont prévus. Ces accotements permettront une meilleure gestion des événements d'urgence en plus de faciliter l'entretien hivernal. L'ajout d'une piste polyvalente est également prévu.

7. **Où le nouveau pont sera-t-il situé? Entre les travées actuelles ou en amont?**

Le tracé exact de la nouvelle structure sera déterminé à la suite de la réalisation de l'ensemble des études nécessaires au projet.

8. **Des voies pourraient-elles être ajoutées de chaque côté de la travée en direction de Montréal au lieu de construire une nouvelle travée?**

L'élargissement ou l'ajout de voies de circulation sur le pont aval (vers Montréal) nécessiteraient des interventions aussi importantes que la construction d'une nouvelle structure. Par conséquent, cette option n'a pas été retenue pour étude approfondie.

9. **Quelle sera l'apparence du nouveau pont?**

L'aspect visuel de la nouvelle structure n'est pas encore déterminé. Toutefois, le Ministère convient qu'il devra être complémentaire au milieu environnant et s'harmoniser avec la structure aval (en direction de Montréal) ainsi qu'avec la partie fédérale du pont. Le MTQ recueillera les préoccupations du milieu, incluant Kahnawake, à cet effet.

10. **Comment le nouveau pont sera-t-il construit? Si plusieurs options ont été considérées, quelles étaient-elles?**

Le Ministère est présentement à évaluer les différentes options concernant les méthodes de construction. Aucune méthode n'est privilégiée pour le moment. Il est à noter que l'entrepreneur est responsable de concevoir ses propres méthodes de construction conformément aux règles contractuelles.



11. Une étude de faisabilité a-t-elle été menée afin d'évaluer les options de reconstruction? Cette information peut-elle être divulguée?

Le projet est assujéti à la [Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique](#), un processus qui détermine et encadre les mesures requises pour assurer la gestion rigoureuse des projets d'envergure. Conformément à la Directive, un dossier d'opportunité a été réalisé afin d'analyser différentes options et de recommander la solution optimale à long terme. Le gouvernement du Québec a fait l'annonce officielle en avril 2017 de la solution retenue, qui consiste en la reconstruction d'une nouvelle structure en direction de la Rive-Sud. Le dossier d'opportunité est un document de travail interne servant à la prise de décision des autorités gouvernementales.

12. La travée du pont pourrait-elle être reconstruite sur les piles déjà en place? Si ce n'est pas possible, pourquoi?

Cette option a été analysée. Puisque les piles ont également 85 ans et qu'elles auraient dû faire l'objet d'interventions majeures pour notamment recevoir le nouveau tablier et être conformes aux normes actuelles, cette option n'a pas été retenue.

De plus, le fait de construire la nouvelle structure en parallèle de la structure actuelle facilitera la gestion de la circulation puisque la circulation pourra être maintenue sur la structure actuelle pendant la majorité des travaux.

13. Une aire d'approvisionnement sera-t-elle aménagée sur l'île Maline? Si oui, quelle sera sa superficie et aura-t-elle des conséquences sur le milieu naturel de l'île?

À ce stade du projet, le MTQ est en mesure de confirmer qu'une aire d'approvisionnement sera nécessaire sur l'île Maline (North Wall) pour les travaux de construction et de démolition. La superficie de cette aire d'approvisionnement et les impacts qui seront occasionnés seront évalués avec les institutions concernées, en commençant par le Comité de protection de l'environnement de Kahnawake (Kahnawake Environment Protection Office) (KEPO). Des études environnementales sont en cours, en collaboration avec le KEPO. Un plan d'atténuation visant à limiter les impacts sur l'environnement sera élaboré avec le KEPO.

14. Quelles seront les conséquences de la reconstruction sur l'environnement et la faune de l'île Maline?

Voir question 13.

15. Comment est-il possible de prévenir les conséquences de la construction du nouveau pont sur les poissons, dont l'esturgeon?

Une étude sur la zone de fraie de l'esturgeon jaune est en cours afin de collecter les plus récentes données à cet effet. Comme mentionné à la question 13, toutes les études en



cours permettront au MTQ d'élaborer son plan d'atténuation ou à modifier les méthodes de travail, afin de limiter et éviter les impacts sur l'environnement.

16. Une partie de l'eau sera-t-elle déviée pour faciliter la construction? Si oui, quel volume d'eau sera dévié et à quel endroit?

Les méthodes de construction ne sont pas déterminées à ce stade du projet. Pour le moment, seule la réhabilitation d'une pile située sur l'île Maline (North Wall) nécessitera probablement un batardeau, méthode consistant à assécher temporairement une petite partie du fleuve afin de permettre l'exécution des travaux. Tous les travaux à cet effet seront planifiés afin de limiter l'impact sur l'environnement.

17. Qu'advient-il de l'ancien pont lorsque le nouveau sera construit?

L'ancienne structure sera démolie après la construction de la nouvelle. Les méthodes de démolition n'ont pas encore été déterminées.

18. Qu'est-il prévu relativement au contrat? Sera-t-il octroyé à un entrepreneur de Kahnawà:ke? S'agira-t-il d'un appel d'offres ouvert?

Le gouvernement du Québec a réitéré, dans un [communiqué de presse](#) émis le 1^{er} août dernier, son engagement de prioriser, sans égard à l'entrepreneur retenu, les travailleurs mohawks pour les travaux de maintien de la portion provinciale du pont Honoré-Mercier ainsi que pour son projet de reconstruction.

L'octroi des contrats se fera dans le respect des ententes en vigueur. Le Ministère ne peut pas se prononcer à l'heure actuelle sur le processus d'octroi ou sur la nature des contrats. Plusieurs étapes sont encore à compléter avant de prévoir les appels d'offres pour la réalisation de ces travaux.

19. Le KEPO disposera-t-il d'un libre accès au site afin d'évaluer les conséquences environnementales des travaux?

Le MTQ reconnaît le KEPO comme une organisation clé. Par conséquent, le KEPO aura pleinement accès au site pour faire la surveillance des mesures environnementales.

20. La circulation sera-t-elle déviée à l'étape de la construction, et serait-ce pour une période restreinte?

Le fait que la nouvelle structure soit construite en parallèle de la structure amont actuelle (direction Rive-Sud) permettra de maintenir la circulation sur cette dernière pendant la majorité des travaux, sauf lors des interventions nécessaires pour raccorder la nouvelle structure aux infrastructures existantes. Le Ministère ne peut pas se prononcer à l'heure actuelle sur les entraves à la circulation qui seront requises, mais travaillera à limiter les entraves sur la structure actuelle pendant les travaux.



21. À quelle pression supplémentaire sera soumise la travée recevant la circulation à contresens, et comment cette pression fera-t-elle l'objet d'un suivi (pour des raisons de sécurité)?
Les structures existantes font l'objet d'un suivi constant. Toutes les mesures seront mises en place avant et pendant les travaux de reconstruction afin de maintenir les structures existantes fonctionnelles et sécuritaires.
22. La circulation des camions sera-t-elle interdite à certaines heures précises?
Le fait que la nouvelle structure soit construite en parallèle de la structure amont actuelle (direction Rive-Sud) permettra de maintenir la circulation sur cette dernière, incluant le passage des camions, pendant la majorité des travaux, sauf lors des interventions nécessaires pour raccorder la nouvelle structure aux infrastructures existantes. Le Ministère élaborera, en collaboration avec le CMK et les Peackeepers de Kahnawake, un plan de gestion de la circulation afin de limiter les répercussions des travaux.
23. Des mesures seront-elles prévues pour que les véhicules d'urgence puissent traverser le pont rapidement?
Le tablier de la nouvelle structure sera élargi afin d'offrir des accotements conformes aux normes jusqu'à la section fédérale, ce qui facilitera l'intervention des services d'urgence lors d'incidents.

Forages géotechniques :

24. Pourquoi les forages géotechniques sont-ils nécessaires et comment seront-ils effectués afin de prévenir les conséquences sur la faune?
Une étude géotechnique est nécessaire pour définir l'état précis du sol dans le secteur où sont prévues les interventions. Les données recueillies serviront notamment à préciser l'emplacement des futures piles.

La taille des trous de forage sera d'environ 89 mm (3,5 po) de diamètre. Les interventions se dérouleront à l'extérieur des périodes de reproduction pour les espèces de poissons vivant dans la zone d'étude. Toute la machinerie sera dotée d'huile biodégradable pour éviter tout impact sur l'environnement en cas de déversement accidentel. L'eau utilisée pour les forages sera collectée et après la décantation. Les sédiments seront éliminés dans un site approprié, alors que l'eau potable sera retournée dans le fleuve.
25. Comment procède-t-on aux forages géotechniques?
À l'aide d'appareils de forage, des tests sont faits dans le sol et des échantillons sont extraits pour être ensuite analysés en laboratoire afin de connaître les propriétés du sol.



26. Pourquoi a-t-on délimité des sites de forage géotechnique sur l'île Maline et en amont du pont actuel?
Le Ministère doit recueillir un maximum de données pour connaître l'état précis du sol dans le secteur où sont prévues les interventions. Les résultats de l'étude géotechnique permettront notamment de préciser l'emplacement optimal de la future structure ainsi que celui des ouvrages temporaires nécessaires à sa construction.
27. Quelles seront les dimensions des forages? Où les matériaux excavés seront-ils entreposés?
Les trous de forage auront un diamètre de 89 mm (3,5 po). Les matériaux de forage seront conservés sur la barge, analysés et envoyés à un site autorisé pour gestion selon la réglementation en vigueur.
28. Ces forages seront-ils recouverts?
Seuls les deux forages sur l'île Maline (North Wall) seront recouverts.
29. Comment la barge restera-t-elle en place lors du forage?
La barge restera en place à l'aide d'un système de pattes.
30. Comment la communauté sera-t-elle consultée? Qu'est-il prévu?
Le Ministère collabore avec le Conseil Mohawk de Kahnawake et l'informe régulièrement de l'évolution du projet majeur. Une démarche formelle de consultation a été établie entre le MTQ et le CMK en avril 2018 et se poursuit au rythme de l'évolution du projet.
31. Qui a le dernier mot sur la conception et qui autorise le projet?
À l'étape de la conception, le Ministère portera une attention à l'intégration de la nouvelle structure dans son milieu, à son harmonisation avec la structure aval (en direction de Montréal) ainsi qu'avec la partie fédérale du pont. Le MTQ recueillera les préoccupations du milieu à cet effet.

Comme le prévoit la [Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique](#), il revient au Conseil des ministres du gouvernement du Québec d'autoriser la réalisation du projet à la suite du dépôt du dossier d'affaires.
32. Combien de temps (approximativement) serait nécessaire pour remplacer la travée actuelle au même endroit, sur les mêmes piles?
Voir question 12