

Laszlo Dankovics

Superviseur

Résumé d'activité

Le sommet de la rentrée : les grands projets en transport

Le Sommet de la rentrée : les grands projets en transport s'est tenu le 11 septembre 2018 au Ritz-Carlton de Montréal. Cette journée de conférences avait pour objectif de présenter les projets et chantiers d'envergure qui transformeront les villes du Québec dans les prochaines années et qui auront un impact majeur sur la société. Une table ronde a clôturé la journée et a eu pour sujet « La vision des transports : élections 2018 ».

L'animateur du sommet, M. Richard Frenette, associé principal chez Brodeur Frenette, a ouvert l'activité en présentant le programme de la journée.

M. Frenette a ensuite donné la parole à Mmes Marie-Sophie Couture, chef de section Grands projets (Portefeuille 1) à la Ville de Montréal, et Sylvie Tanguay, agente de recherche au ministère des Transports du Québec. Leur présentation commune a porté sur les projets d'intégration urbaine dans les grands travaux d'infrastructures routières à Montréal. La reconstruction de l'échangeur Turcot a nécessité la mise au point par la Ville d'un Plan de développement urbain, économique et social avec six projets structurants de mise en valeur : l'importance de cette démarche a été soulignée, car elle constitue un réel effort d'intégration du projet dans son milieu et un travail harmonieux entre les acteurs (la population locale comme les gestionnaires du territoire). La Ville de Montréal a mis un point d'honneur à mener une intégration urbaine réussie afin de créer de nouveaux centres de vie, désenclaver les quartiers impactés et avoir un milieu de vie sain et sécuritaire.

M. Philippe Apollon, chargé de projets au ministère des Transports du Québec a présenté le processus de construction du pont Saint-Jacques dans la cadre des chantiers de l'échangeur Turcot. Ce projet a dû répondre à plusieurs défis : la déviation et la réfection d'un collecteur majeur (un collecteur pluvial et d'eaux usées passe sous le pont et il a dû être déplacé plus au sud), la démolition du pont Saint-Jacques existant (avec la prise en considération de la gestion du bruit et de la poussière) et enfin la reconstruction d'un nouveau pont Saint-Jacques (avec un tablier en acier qui a dû être assemblé sur place, le pont à haubans étant construit sur la rive est, puis poussé vers l'ouest, et la montée du mât et des haubans en septembre 2018). La fin des travaux et l'ouverture du pont sont prévues pour décembre 2018.

Mme Sylvie Gervais, directrice du maintien de la mobilité auprès de KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., et M. Olivier Beaulieu, directeur adjoint de projet auprès de KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., ont montré l'évolution, en 2018, du projet de conception-construction Turcot (les défis, la coordination et les innovations). Les travaux durant cette année ont été marqués par des défis comme le maintien de la circulation (avec des efforts de planification de la séquence de réalisation des travaux, notamment sur l'autoroute Décarie), le déplacement du corridor ferroviaire vers le nord, les travaux du secteur Gadbois, la construction du pont du canal de Lachine, le démantèlement des vieilles infrastructures (notamment les vieilles voies ferrées). Au niveau des innovations, un fort accent a été mis sur la question de la sécurité avec, par exemple, le programme VTSS (Voix des travailleurs en santé et sécurité) qui est quelque chose d'unique à KPH Turcot (avec des réunions entre les travailleurs et la direction une fois par semaine).

Les derniers travaux sur le nouveau pont Champlain ont été évoqués par M. Daniel Genest, directeur de la coordination à Signature sur le Saint-Laurent, et par Mme Chantale Côté, directrice principale Corridor du nouveau pont Champlain à Infrastructure Canada. Depuis l'été 2017, le nombre de travailleurs actifs sur ce chantier est passé de 650 à 1 600 et ainsi en août 2018, 85 % des travaux étaient achevés. Une approche modulaire a été adoptée pour la construction du pont : des éléments préfabriqués ont été créés et utilisés dans l'objectif de gagner du temps durant la construction, ainsi l'échéancier pour la partie pont à haubans donne

une fin des travaux prévue pour novembre 2018. L'année 2019 devrait voir la fin de la construction des éléments accessoires du pont. Enfin, il a été signalé que le nouveau pont Champlain ne peut se faire sans une interface avec d'autres projets et partenaires : le REM (avec NouvelR) et la déconstruction du vieux pont (avec PJCCI).

M. Jean-Philippe Pelletier, directeur adjoint Coopération à CDPQ Infra, a présenté les défis de construction du Réseau express métropolitain (REM) en décrivant le cas unique de la station Édouard-Montpetit. Pour les travaux spécifiques à cette station (situé au-dessus du tunnel du mont Royal), il faudra, entre autres, procéder à 1,5 km de forage et dynamitage, construire cinq ascenseurs haute vitesse, mettre en place une nouvelle galerie spécialement conçue pour la ventilation. Les problèmes à surmonter sont variés : en surface, il faudra gérer le passage des camions et les vibrations qu'ils produisent (ainsi que les nuisances liées au forage, au dynamitage, au retrait des remblais) et dans le tunnel, il faudra gérer la restriction du passage des trains, car l'une des voies sera réservée pour les travaux d'excavation. C'est pour ces raisons que de complexes mesures de mitigation sont mises en place dans le domaine du bruit, des vibrations, de la poussière et du maintien de la mobilité en surface et en tunnel. La mise en service de la station est prévue pour le début 2022.

Durant le déjeuner-causerie, M. Éric Alan Caldwell, membre du comité exécutif, responsable de l'urbanisme, du transport et de l'Office de consultation publique de Montréal à la Ville de Montréal, a fait un état des développements en matière de transport qui marquent présentement Montréal. Face aux nombreux projets en cours et aux chantiers, le maintien de la mobilité est un enjeu primordial pour la Ville de Montréal, qu'il s'agisse de la mobilité active comme de la mobilité collective ou du transport de marchandises. Un rappel des priorités de l'administration Plante a été effectué : arrivée de nouveaux bus électriques, relance du prolongement de la ligne bleue du métro, SRB Pie-IX en voie d'achèvement (et projets d'extension au sud de Pierre-de-Coubertin), volonté de réduction des gaz à effet de serre, développement d'un plan d'action pour la Vision Zéro, etc.

M. Anthony D'Alba, chargé de projets à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), et Mme Mélanie Bertrand, coordonnatrice de projets à la Société de transport de Montréal (STM), ont tenu une conférence sur le projet SRB Pie-IX et son intégration à la reconstruction et à la requalification de l'axe Pie-IX. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'autres travaux concertés (avec la Ville ou ses arrondissements) : l'aménagement de pistes cyclables, le prolongement de la ligne bleue du métro, la réfection du pont Pie-IX, etc. L'ensemble de ces réalisations mènera au développement économique des quartiers environnants, mais aussi à leur développement immobilier, ce qui permettra de donner un nouveau visage à cette avenue et ses environs. Les défis à relever au jour le jour sont nombreux, par exemple : le maintien d'une circulation fluide avec une minimisation de l'impact sur les activités commerciales et sur les riverains, l'arrimage des interventions des différentes parties prenantes (notamment les entrepreneurs).

Les défis techniques et applications au Canada du système Hyperloop ont été présentés par M. Thierry Boitier, directeur Développement des affaires à TransPod. Dans sa conférence, il a mis de l'avant les particularités de ce nouveau mode de transport. Par exemple, toute la technologie se trouve dans le « pod » - c'est-à-dire la capsule - plus que dans les infrastructures, le système peut accueillir des capsules voyageur comme des capsules cargo (pour du transport rapide de marchandises, pour des marchandises sensibles au temps, mais pas des matières lourdes ou imposantes comme du charbon ou du bois), les infrastructures d'un Hyperloop peuvent être multi-usages (elles pourraient supporter des panneaux solaires, des lignes électriques, des câbles de télécommunication, etc.).

La journée s'est terminée par une table ronde réunissant M. Daniel Breton, candidat dans la circonscription de Saint-Hyacinthe pour le Parti québécois (PQ), M. Benoit Charrette, porte-parole en matière de transports pour la Coalition avenir Québec (CAQ), Mme Ruba Ghazal, candidate dans la circonscription de Mercier pour Québec solidaire (QS), et M. François Vaes, candidat dans la circonscription de Johnson pour le Parti libéral du Québec (PLQ). Les quatre

candidats invités, après s'être présentés, ont décrit les conceptions de leur parti en ce qui touche au domaine des transports au Québec. Ils ont ensuite échangé autour de grands sujets proposés par les Tables d'expertise de l'AQTr, à savoir : le problème de la congestion, le transport actif, l'électrification des transports, la planification et la gouvernance, la place de l'entreprise privée dans le développement des transports.