

## Reconstruction du pont Champlain

### État de situation

Le pont Champlain est un axe majeur pour le transport des personnes et des marchandises. Il est essentiel à la compétitivité économique de la région de Montréal et est un élément majeur de la toile des infrastructures de transport des grandes agglomérations de l'est de l'Amérique du Nord et une porte d'entrée internationale au Canada.

Plus de 57 millions de véhicules empruntent chaque année le pont Champlain. Ce pont assure aussi le flux des marchandises du corridor Ontario – Québec – Nouvelle-Angleterre, corridor par lequel passe la majorité des exportations vers les États-Unis. Annuellement, c'est plus de 20 milliards de dollars de marchandises qui transitent par le pont Champlain. Des milliers d'entreprises dépendent directement du pont. Pensons aux centres de distribution de chaque côté du fleuve et à l'importante industrie du camionnage et du transport en général. Pour ces entreprises et beaucoup d'autres, le pont Champlain est le véritable poumon économique de la région.

Une récente étude fédérale rendue publique le 13 juillet 2011 indique clairement que « des dépenses annuelles progressant de 18 à 25 millions de dollars au cours des dix prochaines années seraient nécessaires afin de protéger la vie » du pont actuel. On y lit aussi que « les travaux d'entretien seront de plus en plus étendus et complexes et nécessiteront des fermetures de voies de plus en plus longues ».

Par ailleurs, le document rapporte « un manque de résistance sismique » de la structure actuelle, en raison de « la détérioration du tablier [qui] se traduit par une détérioration des semelles des poutres ».

Or, les études techniques sont unanimes : des travaux de réfection ne suffisent plus. La vie utile du pont tire à sa fin et il faut le remplacer. On a besoin d'une nouvelle construction à la fois sécuritaire, durable et intégrant le transport en commun.

Voilà pourquoi la coalition pour la construction du pont Champlain recueille l'assentiment unanime des intervenants. Municipalités, entreprises, associations, gens d'affaires, gouvernements provinciaux, chambres de commerce appuient la démarche. Les citoyens ont été invités à joindre leurs voix à celle de la coalition en signant la pétition en ligne sur le site [www.champlainenchantier.ca](http://www.champlainenchantier.ca).

Le gouvernement du Québec de créer le *Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires en vue du remplacement du pont Champlain*. Par ce geste, le gouvernement québécois a posé un premier jalon en vue de la construction d'un nouveau pont.

Des engagements immédiats du gouvernement fédéral sont nécessaires pour éviter des répercussions socio-économiques généralisées dans l'est du Canada et au Québec. Nous attendons du nouveau pont Champlain qu'il stimule notre richesse collective et qu'il apporte des solutions permanentes aux problèmes de transport collectif. Nous devons agir d'urgence pour que ce projet débute dès que possible.

Pendant la campagne électorale de 2011, la coalition a appelé tous les partis à s'engager à entreprendre dès maintenant la démarche de reconstruction du pont Champlain à élaborer un plan de travail pour sa construction. Ce plan de travail doit prévoir une réorganisation de la circulation durant les années de construction, un échancier de travail et l'ouverture d'un bureau de projet.

Malheureusement, le gouvernement fédéral n'a pas encore officiellement appuyé la reconstruction du pont. Dans le dernier budget fédéral, aucune mesure budgétaire visant la construction d'un nouveau pont Champlain n'a été annoncée; au lieu de cela, des fonds ont été affectés à réparations symboliques d'entretien général. La Chambre de commerce du Canada est déçue, puisque nous avons déjà pris acte des investissements annoncés antérieurement et visant le maintien de l'infrastructure. D'autres options sont disponibles, qui pourraient atténuer les préoccupations de financement telles que la mise en œuvre d'un système de péage ou de développer des projets comme un partenariat public-privé

Étant donné l'urgence de la situation et les résultats alarmants de différentes études, la seule solution possible consiste en la construction d'urgence d'un nouveau pont, et ce, avant la fin de la vie utile de l'actuel pont Champlain.

Il s'avère également impératif qu'une décision soit prise le plus rapidement possible afin d'assurer la sécurité des millions d'usagers qui y transitent annuellement. La population est en droit de s'attendre à ce que le gouvernement du Canada aille de l'avant avec une annonce majeure relative à une infrastructure stratégique sécuritaire, efficace et durable, d'autant plus que les travaux prévus notamment au pont tunnel Louis-Hyppolite-Lafontaine ne vont qu'accroître la pression sur le pont Champlain.

**CONSIDÉRANT QUE** l'état de dégradation du pont Champlain et des risques qui y sont associés sont tels que, de l'avis même des ingénieurs-conseils qui ont examiné son état et déposé récemment une étude au gouvernement, celui-ci doit être remplacé par une nouvelle structure;

**CONSIDÉRANT QUE** le pont Champlain est un axe majeur pour le transport des personnes et des marchandises du Grand Montréal et qu'il est essentiel à la compétitivité et la productivité des entreprises;

**CONSIDÉRANT QUE** le pont Champlain est un élément essentiel du corridor commercial Ontario-Québec-Nouvelle Angleterre et que nos entreprises souffriraient grandement d'une perte de productivité due à une fermeture ou une perturbation du trafic sur le pont;

**CONSIDÉRANT** le rôle stratégique au niveau du transport routier que le pont Champlain a sur l'ensemble du Québec;

**CONSIDÉRANT QUE** l'obtention des délais de conception et de construction requis pour réaliser un tel projet est importante;

### **Recommandations**

Que le gouvernement fédéral :

1. S'engage à reconstruire le pont Champlain dans les plus brefs délais.
2. Élabore un plan d'action axé sur la construction du pont prévoyant une réorganisation de la circulation durant les années de construction, un échancier de travail et l'ouverture d'un bureau de projet.
3. Examine toutes les possibilités de financement y compris, mais non de façon limitative, la mise en œuvre d'un système de frais de péage et/ou l'élaboration du projet dans le cadre d'un partenariat secteur public-secteur privé.