

LE DEVOIR

Un tablier chauffant pour le futur pont Champlain?

JEANNE CORRIVEAU

Le futur pont Champlain pourrait être doté d'un tablier chauffant qui permettrait de réduire les dépenses liées au déneigement et d'éviter le recours aux sels de déglacage. C'est l'idée qu'ont lancée des participants à une journée de réflexion tenue hier à Montréal au sujet du futur pont Champlain et organisée par l'Institut pour le partenariat public-privé.

Le colloque visait à discuter d'enjeux tels que l'architecture, le financement et l'environnement. Spécialiste de l'immobilier et président de Léopold International, Stephen Léopold était l'un des orateurs invités. Selon lui, les concepteurs du futur pont devront faire preuve d'audace en architecture de manière à créer une icône dont les Montréalais seront fiers. À cet effet, il a plaidé en faveur du lancement d'un concours d'architecture international. «*Il faut voir plus loin qu'une simple structure qui va permettre aux camions et aux autos de se déplacer*», a-t-il expliqué.

Montréal pourrait aussi se doter du «*pont le plus vert du monde*». «*Plusieurs villes scandinaves construisent des trottoirs chauffants. Nous pourrions chauffer la surface de la chaussée sur le pont. On épargnerait des dépenses en matière d'entretien, et on n'aurait pas besoin d'utiliser de sels de déglacage, ce qui réduirait la détérioration de la structure*», a-t-il avancé. «*On a la technologie pour le faire.*»

Transport collectif

En après-midi, à l'occasion d'une conférence sur les matériaux utilisés dans la construction d'infrastructures, un représentant de l'industrie de l'aluminium a suggéré de construire le tablier du pont en aluminium et d'y intégrer des serpentins dans lesquels un liquide chauffant circulerait. «*On n'aurait pas besoin de sels de déglacage. De plus, on pourrait utiliser l'eau du fleuve en hiver, même si sa température est de trois ou quatre degrés, pour chauffer le tablier*», a expliqué Alexandre de la Chevrotière, président de MAADI Group, une

firme spécialisée en ingénierie de l'aluminium.

L'intégration des transports en commun dans le projet du futur pont était aussi au menu des discussions d'hier. Malgré les 5 milliards que pourrait coûter le nouveau pont, le projet ne prévoit aucune somme pour l'aménagement d'une emprise dédiée au transport collectif. Le pont est une «*infrastructure 100 % fédérale*», mais le transport en commun est une responsabilité provinciale, avait fait valoir le ministre fédéral des Transports, Denis Lebel, en octobre dernier.

Alors que ses collègues confrenciers citaient en exemple les cas de ponts à Hong Kong et à Londres pour illustrer l'intégration réussie des transports en commun, le président du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal, Michel Labrecque, a souligné en quelques phrases lapidaires le brouillard dans lequel se retrouve le trans-

port en commun dans le projet du pont Champlain. «*Je ne pense pas que nous ayons la gouvernance qui nous permette de reproduire les modèles du type londonien, parisien et hongkongais compte tenu des problèmes de juridictions ici. On finance le pont par le péage, mais le transport collectif, on ignore qui va payer*», a-t-il dit avant d'ajouter que, parfois au Québec, «*il y a un alignement de planètes*».

Pour lui, l'aménagement d'un système léger sur rails sur le futur pont va de soi. À l'heure actuelle, des autobus bondés font la navette entre les deux rives en empruntant la voie réservée du pont Champlain à contresens de la circulation. Une aberration, selon lui: «*C'est du jamais vu: à contresens avec des cônes jaune orange qui partent au vent quand il vente trop. Une patente à gosses toute québécoise*», a relaté M. Labrecque.

Le Devoir

Lancement d'un appel d'offres pour élaborer un plan d'affaires

Au cours des prochains jours, Transports Canada lancera un appel d'offres pour l'élaboration d'un plan d'affaires pour le projet de remplacement du pont Champlain. L'étude qui doit être réalisée s'attardera aux aspects financiers du projet, dont ses coûts de conception, les prévisions d'achalandage et les revenus anticipés, a indiqué hier Marc Brazeau, directeur général de Transports Canada, à l'occasion d'un forum sur le futur pont Champlain organisé par l'Institut pour le partenariat public-privé. Ce travail s'échelonnait sur 12 à 18 mois. Rappelons que le gouvernement fédéral entend remplacer, d'ici dix ans, le pont Champlain en décrépitude.