



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

*VOIE RÉSERVÉE AUX AUTOBUS SUR L'ESTACADE
RÉGION DE MONTRÉAL*

FÉVRIER 1992

ADDENDA

374361

Cette étude a été réalisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Claude Girard, économiste-urbaniste.

ÉQUIPE DE TRAVAIL _____

MONTPLAISIR, Robert

Biologiste
CHARGÉ DE PROJET
Chef (par intérim), Division du contrôle
de la pollution et recherche

STONEHOUSE, Denis

Architecte paysagiste

CANQ
TR
GE
CA
273
Add.1

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	i
TABLE DES MATIÈRES	ii
1.0 INTRODUCTION	1
2.0 MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET	2
3.0 MODIFICATIONS À L'ÉVALUATION DES IMPACTS	3
4.0 CONCLUSION	11

1.0 INTRODUCTION

En septembre 1990, le ministère de Transports du Québec (MTQ) a transmis au ministère de l'Environnement du Québec l'étude d'impact sur l'environnement concernant le projet de voie réservée aux autobus sur l'estacade¹ située juste en amont du pont Champlain. Depuis lors, en novembre 1991, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a procédé à une opération d'information du public sur le projet. En parallèle, certains aspects du projet ont évolués.

Le présent addenda fait le point sur les modifications touchant l'évaluation des impacts sur l'environnement. L'ensemble des informations de base sur le milieu récepteur et sur les méthodes d'étude se trouvent dans l'étude d'impact de septembre 1990. Le contenu du présent document mets l'accent sur le projet retenu et sur les modifications apportées à l'évaluation de ses impacts environnementaux.

1. SOPRIN, experts-conseils inc.. Étude d'impact sur l'environnement. Voie réservée aux autobus sur l'estacade. Région de Montréal. [Montréal], Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 1990 (09). xi, 217 p, 12 annexes.
-

2.0 MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET

Depuis le dépôt de l'étude d'impact, les changements significatifs apportés au projet sont les suivants:

- Le pont est réaligné directement au-dessus de l'estacade plutôt que d'être situé en parallèle du côté nord.
 - La première pile du pont à l'est de la Voie Maritime est ramené sur un îlot existant.
 - La voie réservée traverse désormais la chaussée sud de l'autoroute 10, à proximité du boisé de l'avenue Tisserand, au moyen d'un viaduc plutôt que d'un tunnel.
-

3.0 MODIFICATIONS À L'ÉVALUATION DES IMPACTS

Les divers changements énumérés apportés au projet influencent de façon notable l'évaluation de certains de ses impacts. Conséquemment, ces impacts ont fait l'objet d'une réévaluation au Service de l'environnement du ministère des Transports, ce qui a permis par la même occasion d'effectuer un survol rapide du projet retenu dans son ensemble et dans sa forme actuelle par rapport à ses effets sur l'environnement.

Par comparaison avec le contenu de l'étude d'impact déposé, les fiches d'évaluation d'impact du projet retenu qui ont changées ou qui sont nouvelles sont placées dans les prochaines pages. Une carte localisant l'ensemble des impacts effectifs vient immédiatement à la suite de ces fiches.

La première modification à noter à l'évaluation d'un impact concerne l'impact B-9. Le réalignement du nouveau pont directement au-dessus de l'estacade, et la construction des piles de celui-ci dans le prolongement des piles existantes annulent à toute fin utile l'impact B-9 qui consistait en la réduction du couloir de migration de l'esturgeon jaune.

Par ailleurs, la relocalisation sur un îlot existant de la première pile du pont à l'est de la Voie Maritime élimine l'impact B-8. En effet, toute perte et toute perturbation permanentes sur une partie de frayère à crapet de roche, à perchaude et à crapet-soleil, sont désormais évitées.

Néanmoins, un impact additionnel a été déterminé en relation avec la construction du pont. Il s'agit de la fermeture temporaire d'une section de la piste cyclable située sur la Rive-Sud le long du petit bassin de La Prairie. La durée de cette fermeture temporaire coïncidera avec la construction de la portion du pont comprise entre la Voie Maritime et l'échangeur de la route 132. Cet impact porte le numéro R-6 sur les fiches qui suivent.

Plus à l'est, la construction d'un viaduc pour la traversée de la chaussée sud de l'autoroute 10 par la voie réservée aux autobus, au lieu d'un tunnel, entraînera un impact visuel jugé moyen.

Celui-ci affectera quelques riverains du côté nord, ainsi que les usagers de l'autoroute 10 eux-mêmes. Ce nouvel impact porte le numéro V-11.

D'autre part, une opération poussée de simulation visuelle informatisée sur photographie a permis de réexaminer sous un meilleur éclairage les différents impacts visuels identifiés dans l'étude d'impact principale. Ainsi, l'impact V-5 a été ramené comme appréciation globale de moyen à faible en raison de la présence, dans ce cas particulier, du pont Champlain entre la section d'observation concernée et le pont projeté. Visuellement, le pont Champlain masque ou absorbe énormément la nouvelle structure.

PROJET ESTACADE

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

NUMÉRO D'IMPACT : B-8 ANNULÉ

DOMAINE : BIOLOGIE (faune ichthyenne)

LOCALISATION DE L'IMPACT : ~~Le site d'une pile de pont dans le Petit Bassin dans un site de fraie.~~
Le site de la pile a été déplacé sur un îlot existant.

NATURE DE L'IMPACT : ~~Perte d'environ 66 m² et perturbation d'environ 84 m²~~ Aucune perte ou perturbation de superficie d'une frayère à crapet de roche, à perchaude et à crapet-soleil.

INTENSITÉ	ÉTENDUE	DURÉE
NULLE MOYENNE	NULLE PONCTUELLE	NULLE PERMANENTE

APPRÉCIATION GLOBALE : NULLE
MOYENNE

MESURE D'ATTÉNUATION : AUCUNE

IMPACT RÉSIDUEL : NUL
MOYEN

PROJET ESTACADE

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

NUMÉRO D'IMPACT : B-9 ANNULÉ

DOMAINE : BIOLOGIE (faune ichthyenne)

LOCALISATION DE L'IMPACT : ~~Site des piles de pont prévues dans le Grand Bassin de La Prairie.~~
Piles de pont prévues désormais construites dans le prolongement vertical des piles existantes de l'estacade. Les trois dernières piles prévues à l'extrémité est de l'estacade élargiront toutefois les piles existantes correspondantes.

NATURE DE L'IMPACT : Réduction du couloir de migration pour l'esturgeon jaune d'environ ~~650 m~~ 54 m dans le pire des cas lors de la construction des piles de pont.

INTENSITÉ	ÉTENDUE	DURÉE
NULLE FAIBLE	PONCTUELLE LOCALE	TEMPORAIRE

APPRÉCIATION GLOBALE

: NULLE
MINEURE

MESURE D'ATTÉNUATION

: AUCUNE

IMPACT RÉSIDUEL

: NUL
MINEUR

PROJET ESTACADE

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

NUMÉRO D'IMPACT : R-6 ADDITION

DOMAINE : RÉCRÉATION

LOCALISATION DE L'IMPACT : Piste cyclable sur la berge de la Rive-Sud le long du petit bassin de La Prairie.

NATURE DE L'IMPACT : Les travaux de construction de la portion du pont comprise entre la Voie Maritime et l'échangeur de la route 132 obligent la fermeture temporaire de la piste cyclable.

INTENSITÉ	ÉTENDUE	DURÉE
FAIBLE	LOCALE	TEMPORAIRE

APPRÉCIATION GLOBALE : MINEURE

MESURE D'ATTÉNUATION : AUCUNE

IMPACT RÉSIDUEL : MINEUR

PROJET ESTACADE

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

 NUMÉRO D'IMPACT : V-5 REVISÉ

 DOMAINE : VISUEL

LOCALISATION DE L'IMPACT : Bassin de La Prairie.

 LOCALISATION DE L'OBSERVATEUR : Secteur d'observation Rive-Sud aval;
usagers et riverains.

 NATURE DE L'IMPACT : La présence du pont projeté modifie la composition du paysage et réduit les percées visuelles sur le Petit Bassin de La Prairie et la Rive-Sud. Toutefois, le pont Champlain, situé en interposition, masque ou absorbe énormément la nouvelle structure.

INTENSITÉ

ÉTENDUE

DURÉE

 FAIBLE
MOYENNE

PONCTUELLE

 PERMANENTE

APPRÉCIATION GLOBALE

 : MINEURE
MOYENNE

MESURE D'ATTÉNUATION

: AUCUNE

IMPACT RÉSIDUEL

 : MINEUR
MOYEN

PROJET ESTACADE

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

 NUMÉRO D'IMPACT : V-11 ADDITION

 DOMAINE : VISUEL

LOCALISATION DE L'IMPACT : Traversée de la chaussée sud de l'autoroute 10 par la voie réservée aux autobus.

LOCALISATION DE L'OBSERVATEUR : Secteur d'observation du côté nord de l'autoroute 10 pour les riverains et secteur d'observation de l'autoroute 10 à l'ouest du boulevard Pelletier pour les usagers.

 NATURE DE L'IMPACT : Construction d'un viaduc

INTENSITÉ

ÉTENDUE

DURÉE

MOYENNE

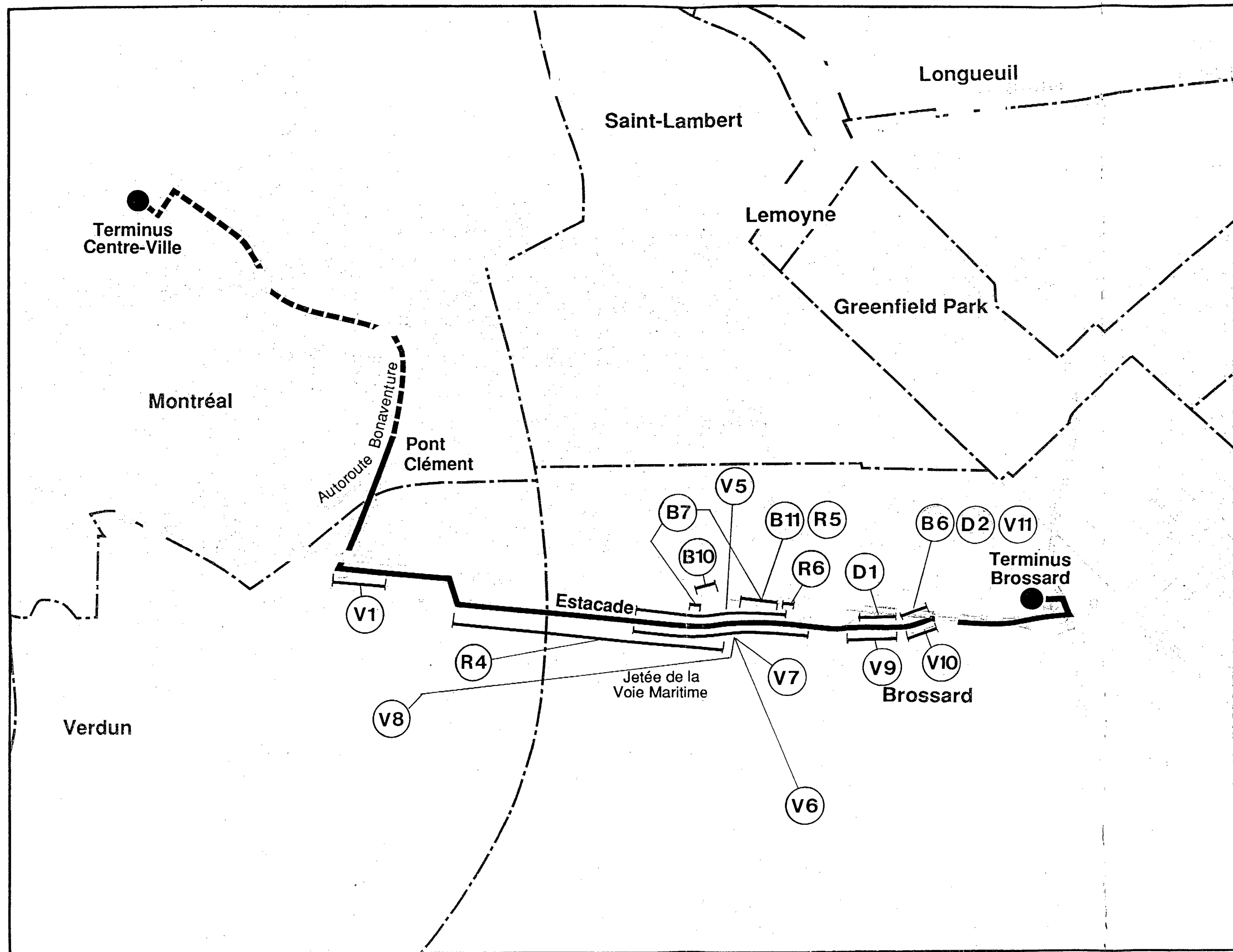
LOCALE

PERMANENTE

 APPRÉCIATION GLOBALE : MOYENNE

MESURE D'ATTÉNUATION : AUCUNE

IMPACT RÉSIDUEL : MOYEN



Projet ESTACADE

- voie réservée
- - -** trajet dans la circulation régulière

Impacts sur l'environnement

- B** faune et flore
- D** développement et zonage
- R** récréation
- V** visuel



4.0 CONCLUSION

Les modifications apportées au pont projeté depuis novembre 1991 ont permis d'éliminer deux impacts sur la faune aquatique. De même, grâce à une opération sophistiquée de simulation visuelle, il est possible d'affirmer qu'au moins un impact visuel relié au nouveau pont est apparu moins dérangent qu'initialement évalué.

D'un autre côté, un impact nouveau sur la récréation, en l'occurrence sur une piste cyclable, a été décelé; alors que le choix de construire un viaduc pour traverser la chaussée sud de l'autoroute 10 entraîne un impact visuel moyen pour les observateurs riverains limitrophes et les usagers de l'autoroute.

Cette courte révision des impacts du projet aura donc permis de mettre à jour les données se rapportant à ceux-ci et de présenter les faits de façon plus complète pour le bénéfice du public.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 065 629

A rectangular label containing a barcode and the text "MINISTÈRE DES TRANSPORTS" above it and "QTR A 065 629" below it.