Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

JONCTION ENTRE L'AUTOROUTE 550 ET LE BOULEVARD ST-LAURENT

Étude d'impact sur l'environnement

Résumé

CANQ
TR
GE
EN
629
Rés.

2b

551/52

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

JONCTION ENTRE L'AUTOROUTE 550 ET LE BOULEVARD ST-LAURENT

ETUDE D'IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT
RESUME

Sous la responsabilité de: Andrée Lehmann
Chef, division des Etudes d'impacts
Service de l'Environnement

Daniel Waltz
Chef, service de l'Environnement
Ministère des Transports

Le 13 octobre 1982.

CANQ
TR
GE
EN
629
Rés.

TABLE DES MATIERES

Liste des cartes et figure ii

1- INTRODUCTION ET PROBLEMATIQUE 1

1.1 Cadre et objectifs de l'étude 1

1.2 Eléments de justification du projet 1

1.3 Description du projet 2

2- ANALYSE D'IMPACTS 3

2.1 Identification de la zone d'étude 3

2.2 Description du milieu récepteur 3

2.2.1 Milieu humain 3

2.2.2 Milieu biophysique 4

2.3 Description et évaluation des impacts 4

2.3.1 Milieu humain 4

2.3.2 Milieu biophysique 5

2.4 Mesures de mitigation 5

2.4.1 Milieu humain 5

2.4.2 Milieu biophysique 6

CONCLUSION 7

Annexe 1 - Lettre de confirmation et d'acceptation des mesures de mitigation

LISTE DES CARTES ET FIGURE

Carte 1 - Plan de localisation

Carte 2 - Localisation des impacts et des mesures de mitigation.

Figure 1 - Photographie de la zone d'étude.

1 — INTRODUCTION ET PROBLEMATIQUE

1.1 CADRE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

Le présent projet s'inscrit dans un vaste programme d'amélioration des réseaux routiers de la région périphérique de Hull, et il s'insère dans les projets pour lesquels il y a eu entente entre le gouvernement du Québec et la Commission de la capitale nationale (C.C.N.)

Le projet consiste à raccorder l'autoroute 550, dans sa partie en voie de réalisation et le boulevard St-Laurent déjà réalisé, travaux qui firent l'objet d'un certificat d'autorisation de construction dans le premier cas, et d'une exclusion de l'application de l'article 31a et l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement pour le deuxième cas (décret no 1778-81, Gazette officielle du Québec, 4 juillet 1981).

Le but de cette étude est de relever les impacts occasionnés par ce projet, de les mitiger lorsque possible, afin de créer le moins d'impact négatif sur le milieu récepteur.

1.2 ELEMENTS DE JUSTIFICATION DU PROJET

La justification de ce projet est basée à la fois sur des raisons opérationnelles et de rentabilisation d'infrastructures routières existantes et de concrétisation d'objectifs régionaux en matière d'aménagement du territoire et d'orientations et de développement.

En ce qui concerne la mise en service et l'utilisation des autoroutes 50, 550 et du boulevard St-Laurent on rencontre un obstacle majeur dans la non-réalisation du raccordement entre l'autoroute 550 et le boulevard St-Laurent. Ainsi, la voie de pénétration que constitue l'autoroute 550 pour l'agglomération de Hull est actuellement sous-utilisée dans la mesure où la continuité dans un axe est-ouest (boulevard St-Laurent) n'est pas assurée et son prolongement nord-sud jusqu'à la rue Montcalm, n'est pas accompli. Cette situation provoque donc une non-rentabilisation des structures déjà en place.

Une autre justification du projet tient à ce qu'il permettra de canaliser la circulation de transit et de réduire le trafic dans les aires résidentielles

.../2

De plus, la réalisation de ce projet est reconnue comme prioritaire par les différents organismes impliqués dans la planification et l'aménagement du territoire de la région de l'Outaouais. Ainsi, afin de concrétiser l'aménagement et le développement du centre-ville régional, en l'occurrence l'Ile de Hull, le schéma d'aménagement de la Communauté régionale de l'Outaouais et le plan d'urbanisme de la ville de Hull prévoient parmi plusieurs orientations, d'améliorer l'accessibilité au centre-ville. Le présent projet s'inscrit donc dans cet esprit puisqu'il constitue le raccordement entre deux voies importantes et reconnues comme liens radiaux permettant un accès facile et rapide au centre-ville, soit le boulevard St-Laurent et l'autoroute 550 (voir carte 1).

1.3 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet implique:

- le prolongement du boulevard St-Laurent jusqu'à la rive ouest du ruisseau de la Brasserie, avec un pont pour la traversée du ruisseau (voir carte 2);

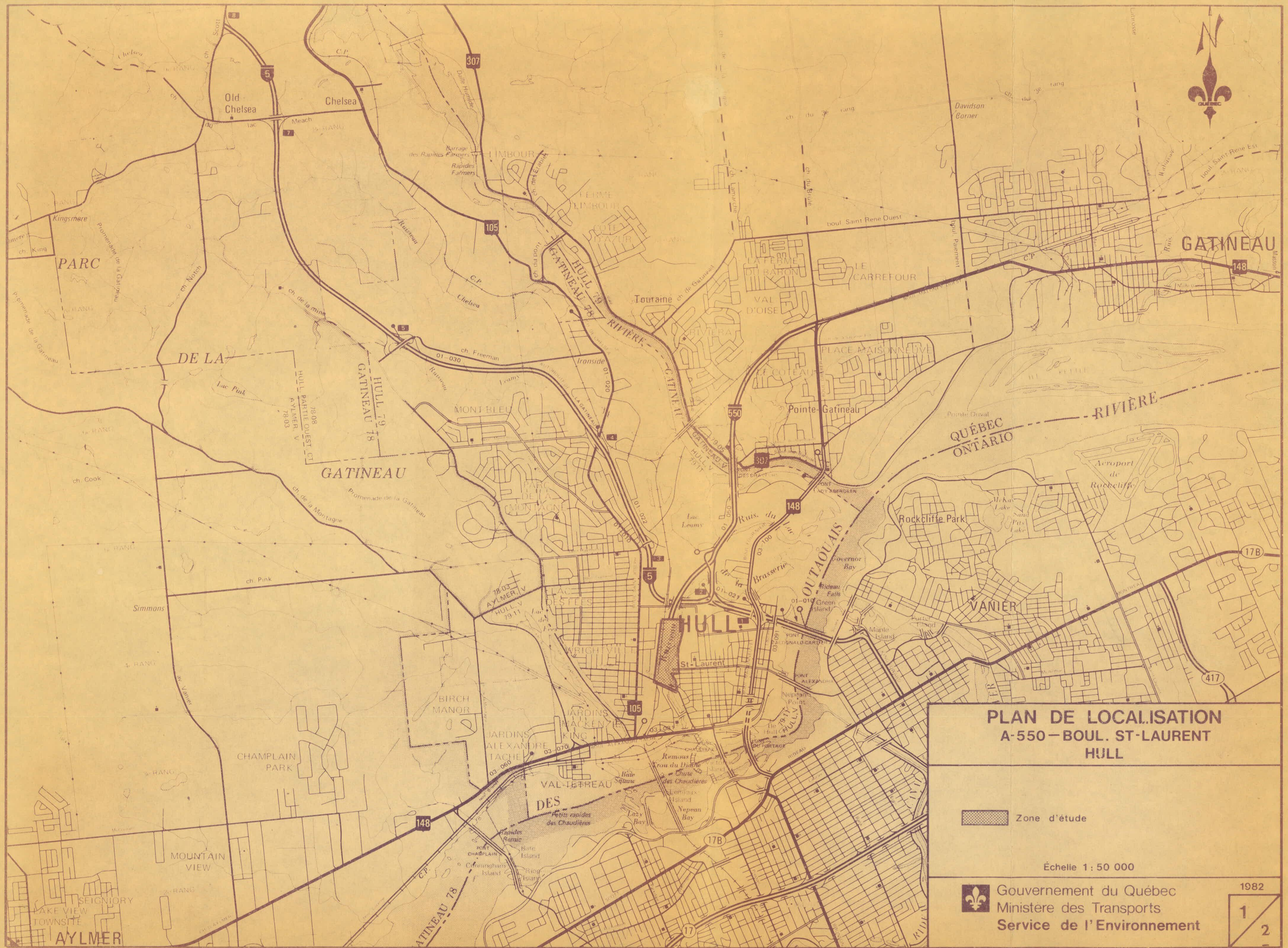
- le prolongement de l'autoroute 550 du chaînage 10+820 à 10+660;

- le prolongement de la rue Front à quatre voies et chaussées séparées (rue Front est et rue Front ouest) de la rue Montcalm au sud jusqu'au raccordement avec l'autoroute 550 (chaînage 10+800);

- la construction des rampes A et C qui relieront la rue Front au boulevard St-Laurent;

- et la rue "A" qui assurera, pour les résidents du boulevard St-Laurent à l'ouest de la rue Morin, l'accès au réseau routier de l'Ile de Hull.

.../3



PLAN DE LOCALISATION
A-550 — BOUL. ST-LAURENT
HULL

Zone d'étude

Échelle 1 : 50 000

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

1982

1/2

2 — ANALYSE D'IMPACTS

2.1 IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

La zone d'étude à l'intérieur de laquelle sera effectuée l'inventaire du milieu est circonscrite par l'axe de la rue Breadner au nord; la rue Montcalm au sud; la voie ferrée du Canadien Pacifique à l'ouest; et les berges du ruisseau de la Brasserie à l'est, sauf la partie centre-est où elle borde la rue Morin pour revenir vers les berges du ruisseau via la rue Charlevoix.

2.2 DESCRIPTION DE MILIEU RECEPTEUR

2.2.1 MILIEU HUMAIN

La zone d'étude se localise en plein coeur du périmètre urbain de la ville de Hull (voir carte 1).

A l'exception du boulevard St-Laurent bordé de part et d'autre d'ilôts à caractère résidentiel, de la rue Montcalm longée sur la partie nord d'immeubles commerciaux et communautaires, et enfin de la partie ouest de la rue Mangin composée d'immeubles industriels, la zone d'étude est formée d'une bande non-bâtie de quelques deux cent mètres de largeur, située sur le côté ouest du ruisseau de la Brasserie (voir figure 1).

Au nord, cette bande a subi d'importants travaux de terrassement et de nivellement, alors que la section plus au sud fut aussi très perturbée par l'exploitation d'un site d'enfouissement sanitaire; ce site étant situé sur les terrains à l'arrière des bâtiments commerciaux et communautaires de la rue Montcalm.

D'autre part, tel que défini par le plan et règlement de zonage, l'affectation de la majeure partie de la zone d'étude est axée vers la conservation et l'aménagement d'espaces verts, de sites naturels, ainsi que le développement d'équipements s'y afférant. Il y est prévu, entre autres, l'aménagement des berges du ruisseau de la Brasserie et la réalisation d'un parc linéaire assurant une liaison piéton-cycliste entre les équipements du parc Jacques-Cartier, du ruisseau de la Brasserie et du lac Leamy.

.../4

figure 1

De plus, conformément à une entente entre la Commission de la capitale nationale (C.C.N.) et le Ministère des Transports du Québec, un aménagement paysager est planifié pour tout le secteur longeant le ruisseau de la Brasserie.

2.2.2 MILIEU BIOPHYSIQUE

Le ruisseau de la Brasserie, qui traverse la zone d'étude dans une direction sud-nord, a subi de multiples interventions tels que remblai dans son lit et assèchement, qui lui ont fait perdre son aspect d'origine.

En ce qui a trait au contenu faunique du ruisseau, l'étude du Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (Direction régionale de l'Outaouais) relève que le cours d'eau est utilisé, pour la fraie par plusieurs espèces de poissons (Grands Brochets, Anguilles d'Amérique, Avelins, Meunier noirs, Barbottes brunes, et probablement par le Doré jaune).

Au point de vue de la petite faune et de la faune sauvagine, les données recueillies sur le terrain et auprès du M.L.C.P. ont identifié bon nombre d'espèces, mais il est permis de croire qu'elles ne constituent pas une contrainte au passage de l'autoroute.

De l'emplacement du pont projeté jusqu'à l'ancien pont du chemin de fer, l'espace entre les rives et le talus est colonisée par une végétation herbacée, suivie au pied du talus sur la rive ouest, par de jeunes vinaigriers, peupliers faux-trembles et érables à giguère, et suivie sur la rive est de saules noirs et d'érables à giguère. La partie de la zone d'étude comprise entre le site de l'ancien dépotoir et l'emplacement de l'ancien chemin de fer est recouvert d'une végétation en friche. Le secteur au nord de l'ancien chemin de fer n'est colonisé que par une végétation herbacée éparse.

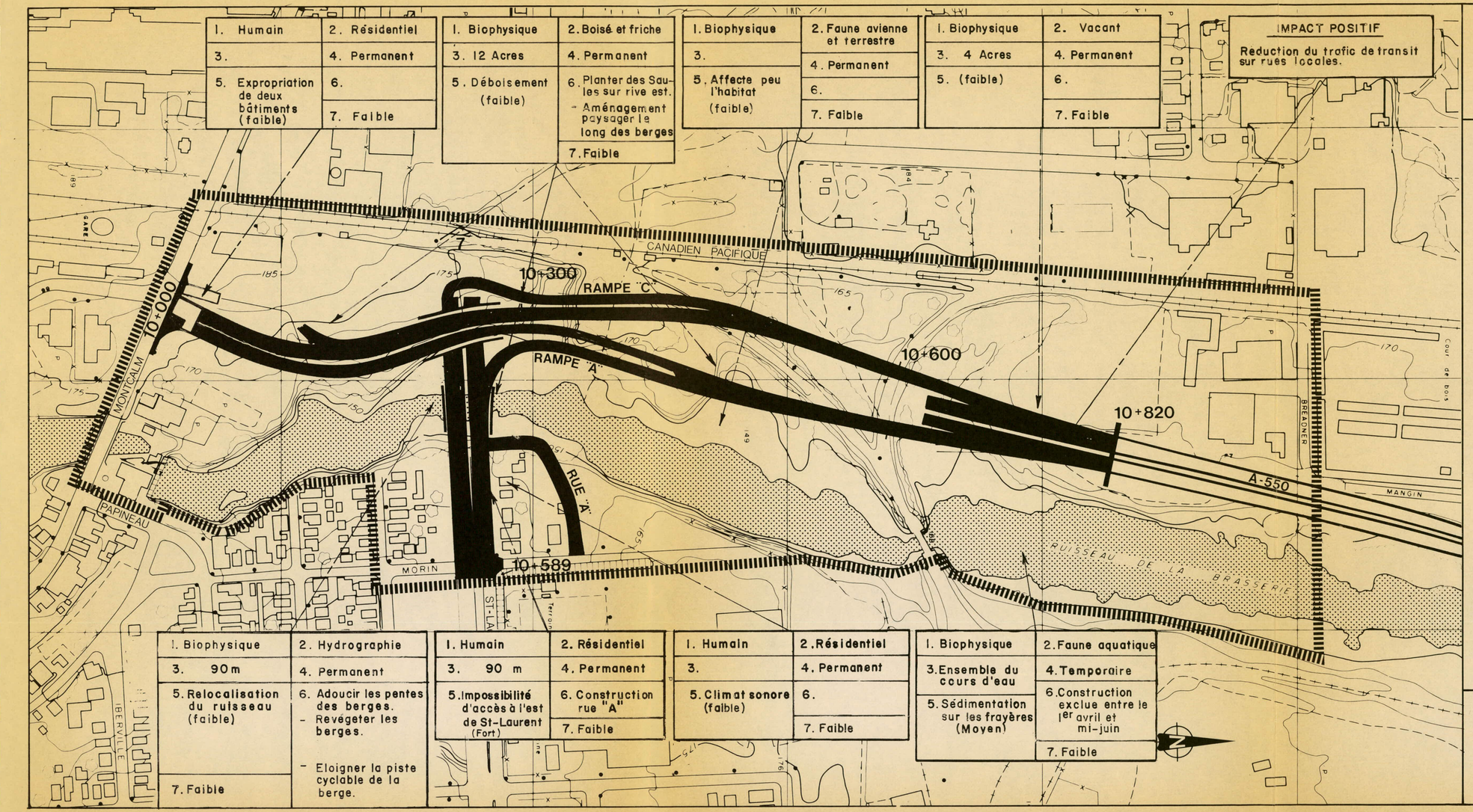
2.3 DESCRIPTION ET EVALUATION DES IMPACTS

2.3.1 MILIEU HUMAIN

L'impact sur les activités riveraines se limite à l'expropriation de deux bâtiments (service sanitaire de l'Outaouais, la compagnie Crane) localisés sur la rue Montcalm (voir carte 2). Considérant que ces expropriations ne créeront aucun déséquilibre majeur dans le milieu, l'impact est jugé comme étant faible.

Selon les plans initiaux du projet, les résidents de l'ilôt au nord du boulevard St-Laurent et à l'ouest de la rue Morin étaient dans la quasi impossibilité d'accéder au boulevard St-Laurent en direction est, à moins d'effectuer un détour important. L'impact est fort.

.../5



LOCALISATION DES IMPACTS ET DES MESURES DE MITIGATION

A-550 – BOUL. ST-LAURENT

HULL

Limite de la zone à l'étude

Tracé retenu A-550 – Boul. St-Laurent

Autoroute 550 en voie de réalisation (décret d'exemption no 1778-81)

1. Type d'impact	2. Utilisation du sol
3. Longueur ou superficie affectée	4. Durée de l'impact
	6. Mesures de mitigation
5. Description et evaluation de l'impact	7. Impact résiduel

Échelle 1:2 500

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

1982

2/2

D'autre part, par la voie de l'aménagement paysager, tel que planifié par le ministère des Transports du Québec, le raccordement de l'autoroute 550 et du boulevard St-Laurent produira un effet incitatif sur l'accomplissement des projets récréatifs prévus par des organismes impliqués dans l'aménagement de ce territoire.

L'impact sonore du projet sera, tel que spécifié dans une étude du Ministère des Transports, faible pour le boulevard St-Laurent.

2.3.2 MILIEU BIOPHYSIQUE

La construction du pont sur le ruisseau de la Brasserie, au niveau du boulevard St-Laurent, implique la relocalisation du ruisseau. Etant donné le caractère artificiel des berges existantes du ruisseau à ce niveau, il est considéré que l'impact est faible. L'intensité de cet impact vaut autant pour le site précis de relocalisation que pour l'ensemble du cours d'eau situé à l'intérieur de la zone d'étude.

Sauf pour la durée de construction du pont, où l'impact sera moyen, l'impact permanent sur la faune aquatique sera négligeable.

Le projet affecte peu l'habitat des espèces de mammifères et d'oiseaux présentes dans la zone d'étude; l'impact est faible.

Les boisés sont également peu affectés par le projet. Seule la zone de friche entre l'ancien dépotoir et l'ancien chemin de fer, et les saules déjà perturbés au pied du boulevard St-Laurent sont touchés; l'impact est faible.

2.4 MESURES DE MITIGATION

2.4.1 MILIEU HUMAIN

Dans le but de permettre aux résidents de l'ilôt au nord du boulevard St-Laurent, d'emprunter facilement ce boulevard en direction est, le ministère des Transports du Québec a modifié ses plans et propose la construction d'une voie à sens unique, rue "A"; celle-ci contourne l'ilôt par le nord pour se rattacher à la rue Morin (voir carte 2).

De plus, l'aménagement paysager conçu dans le cadre de ce projet, constitue une mesure de compensation non négligeable pour l'ensemble de la collectivité hulloise et par conséquent une amélioration importante par rapport à la situation actuelle.

.../6

2.4.2 MILIEU BIOPHYSIQUE

- Les travaux de construction du pont reliant les rives est et ouest du ruisseau de la Brasserie, devront être effectués en dehors de la période de frai, qui pour les espèces en présence s'échelonne du premier avril au mois de juin;

- lorsque la distance entre le bas des talus de la route et les berges du ruisseau est suffisante, une bande d'au moins 5 m de largeur devra être conservée intacte dans la zone située entre le bas du talus existant et les berges du ruisseau. Ceci s'applique à la section relocalisée du ruisseau jusqu'à la fin du projet (ch. 10-820 de l'autoroute 550). Aucun remblai et aucun déplacement de véhicule ne devrait être permis dans cette zone;

- le lit et les berges du cours d'eau le long de la section relocalisée ne devront être empierrés que pour ce qui est strictement nécessaire à la protection de la structure du pont et du passage des pistes cyclables. De plus, l'empierrement devra être formé de matériaux propres (concassé) de format régulier;

- planter une végétation arbustive en harmonie avec le milieu, le long de la rive est du secteur relocalisé et près du pont afin de remplacer les saules qui auront été coupés;

- une distance d'au moins 10 m entre la rive ouest du ruisseau de la Brasserie et le tracé de la piste cyclable doit être conservée, sauf pour la section relocalisée du ruisseau, où des considérations techniques empêchent de respecter cette recommandation.

Il est à souligner que toutes les mesures de mitigation ont déjà fait l'objet d'une confirmation et d'une acceptation de réalisation de la part du responsable du service des Tracés et Projets (Montréal) de notre Ministère (voir annexe 1).

.../7

CONCLUSION

Le projet de jonction de l'autoroute 550 et du boulevard St-Laurent n'entraîne aucun impact négatif d'importance sur le milieu récepteur. Il engendre plutôt une contribution nettement positive à la communauté. D'abord il répond aux objectifs du schéma d'aménagement de la communauté régionale de l'Outaouais et du plan d'urbanisme de la ville de Hull, puis il permettra une diminution de la circulation de transit sur les rues de l'Ile de Hull. De plus, les travaux joints à la réalisation du projet, tels l'aménagement des berges du ruisseau de la Brasserie, la création d'un parc linéaire, et enfin la mise en place de structure permettant la promenade de piétons et cyclistes, ne feront qu'améliorer un milieu perturbé par des interventions humaines de tout type.

Dans ce projet, l'infrastructure routière et l'aménagement récréatif des berges du ruisseau de la Brasserie, répondent donc à un souci réel de la qualité de vie des citoyens et exercent un apport important sur leur mieux-être social et économique, sans que l'environnement n'en subisse de répercussions négatives.

ANNEXE 1

LETTRE DE CONFIRMATION ET D'ACCEPTATION DES MESURES DE MITIGATION

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Montréal, le 2 novembre 1982

À : Monsieur Daniel Waltz, e.a.
Chef du Service de l'environnement

DU : SERVICE DES TRACÉS ET PROJETS
Montréal

OBJET : Mesures de mitigation
A-550, tronçon A-5 @ Boulevard St-Laurent/Laramée
C.O.P.I.: 0550-01-01
Municipalité: Ville de Hull
Référence: 6.2.6-4

Monsieur,

Nous avons pris connaissance des mesures de mitigation préconisées pour le projet de l'autoroute 550 entre l'autoroute no 5 et le Boulevard Laramée/St-Laurent.

Déjà la rue "A" et l'aménagement paysager sont partis du projet et seront inclus au contrat de terrassement et gravelage.

Quant aux contraintes relatives à la construction du pont du Ruisseau de la Brasserie et à la protection des berges du ruisseau, elles nous semblent acceptables et nous incluerons les clauses nécessaires au Cahier des charges.

Avec toutes mes salutations.

Jean-Claude Larrivée, ingénieur
Chef du Service des tracés et projets

JCL/dm
c.c.: MM. Guy Petit, ing.
Bernard Baribeau, ing.
Claude Archambault, ing. (B.B.L.)

REÇU
NOV 2 1982

V-861 (79-06)

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 132 298