



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

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

**RAPPORT COMPLEMENTAIRE A L'ETUDE
D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

2a

DOSSIER #2 551101

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

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

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

**RAPPORT COMPLEMENTAIRE A L'ETUDE
D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

NOVEMBRE 1983

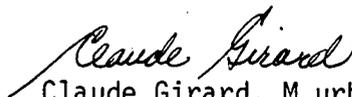
CANQ
TR
GE
EN
628

INTRODUCTION

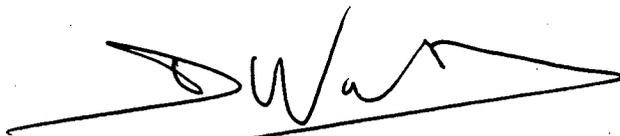
Le présent rapport vise à répondre aux commentaires transmis par le ministère de l'Environnement du Québec, portant sur l'étude d'impact du projet de raccordement de l'autoroute 550 au boulevard St-Laurent (Hull). Il se veut un texte complémentaire à l'étude fournie antérieurement. La numérotation et l'ordre des aspects traités ici, réfèrent à la lettre du ministère de l'Environnement que l'on retrouve à l'annexe 1.

Sous la responsabilité de madame Andrée Lehmann, géomorphologue, chef de la Division des études d'impact, l'équipe de travail ayant participé à la rédaction de ce rapport se compose de messieurs France-Serge Julien, M.urbanisme, Tam Phuoc Nguyen, ingénieur, Mozher Sorial, ingénieur-chimiste et Marcel Tremblay, architecte du paysage.

De plus, monsieur Hrant Khandjian est remercié pour la réalisation des figures, de même que mesdames Ginette Goyer et Diane Poulin pour la dactylographie.



Claude Girard, M.urbanisme
Division des études d'impact
Service de l'environnement



Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement

1. DESCRIPTION DE L'EMPRISE

L'emprise du projet est variable. Le tronçon entre la rue Montcalm et le carrefour St-Laurent-Laramée-autoroute 550 a une largeur d'emprise de 52 mètres.

Celle du carrefour est variable et s'étend du ruisseau de la Brasserie à la voie ferrée du Canadien Pacifique, soit une largeur approximative maximale de 130 mètres.

Quant à l'emprise de l'autoroute 550 au nord du carrefour, elle varie de 115 mètres à 47 mètres au raccordement du tronçon approuvé.

2. CALENDRIER DE REALISATION

A partir du début des travaux, le calendrier de réalisation du projet s'échelonne sur quatorze (14) mois.

3. LIEN ENTRE LA RUE FRONT ET LE BOULEVARD ST-LAURENT ET L'ETAT D'AVANCEMENT DES EXPROPRIATIONS

Concernant le lien entre la rue Front est et le boulevard St-Laurent en direction est, il est à préciser que ce lien n'est pas prévu autant dans l'étape intermédiaire (construction de l'échangeur autoroute 550/boulevard St-Laurent/rue Front) que dans l'étape finale (construction du corridor Laramée-Mc Connell).

Cela s'explique d'une part par le faible besoin (trafic) de ce lien et d'autre part, par le fait que les automobilistes peuvent toujours utiliser:

- soit l'itinéraire empruntant les rues Montcalm - Papineau, puis les rues orientées en direction sud-nord pour se rendre à St-Laurent;
- soit directement l'axe Laramée-St-Laurent quand ce dernier sera construit.

Le ministère des Transports est, depuis 1973, propriétaire de 95% de l'emprise du viaduc traversant la rue St-Laurent. Pour le reste des terrains nécessaires à la réalisation du projet, les expropriations sont présentement en cours.

4. L'EVOLUTION DE LA CIRCULATION ET LA SITUATION ACTUELLE

Les statistiques de la circulation seront focalisées sur l'évolution du trafic ainsi que les besoins actuels. Nous présentons donc ici:

- d'une part, le réseau routier principal couvrant le secteur à l'étude et les flux de circulation en 1972*;

* Source: "Schéma d'aménagement du territoire - Etude de transport" Mars 1973, par la Société De Luc, pour la Communauté Régionale de l'Outaouais (CRO).

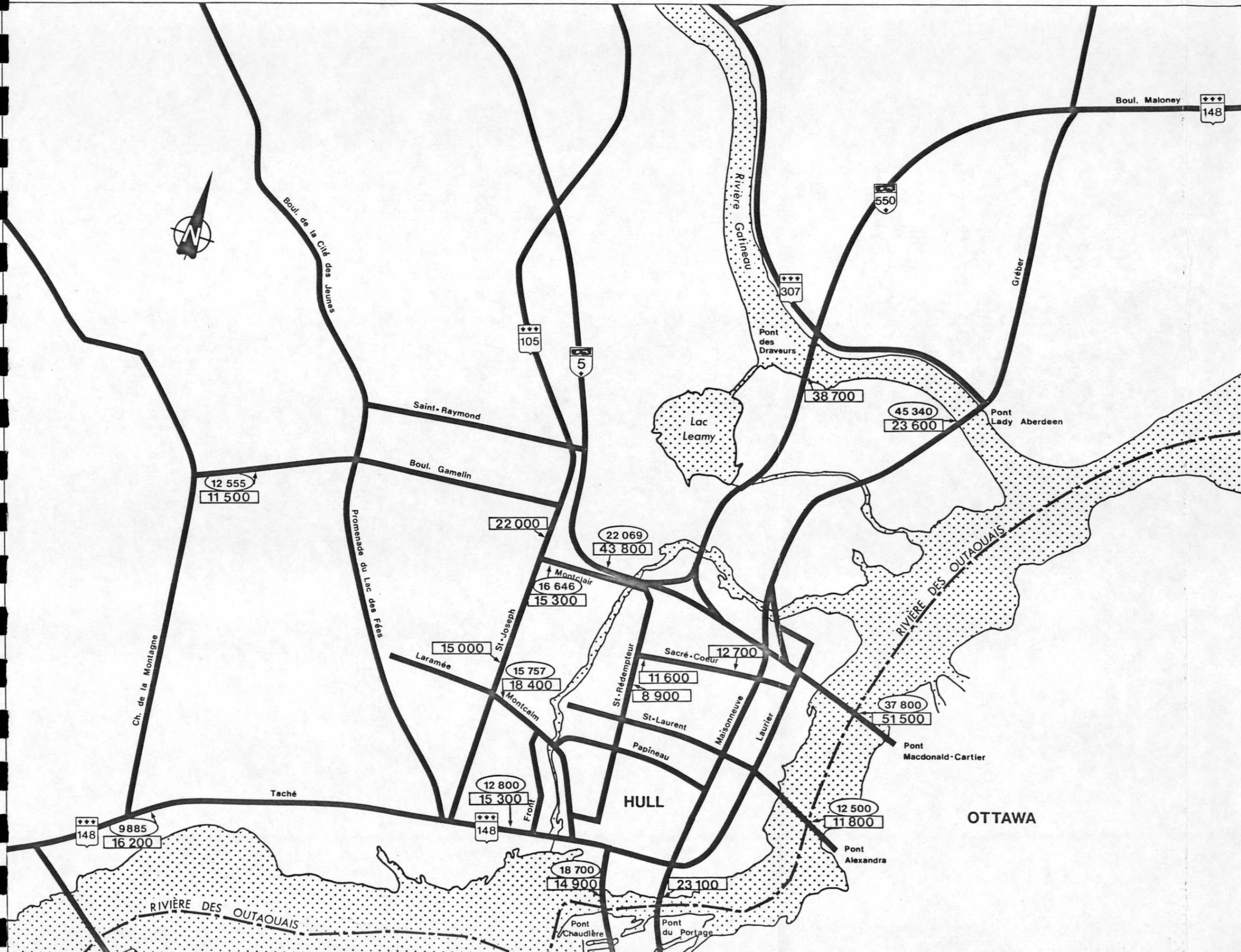


FIGURE 1
FLUX DE CIRCULATION
 RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL
 HULL

(00 000) Débit du jour moyen ouvrable 1972
 [00 000] Débit du jour moyen annuel 1980

Sources: Schéma d'aménagement du territoire - Etude de transport Mars 1973, par la Société De Luc, pour la Communauté Régionale de l'Outaouais
 Couloir de trafic routier, Hull 1980 Ville de Hull - Service de la Planification - Section Génie

TABLEAU COMPARATIF DES DEBITS DE CIRCULATION

ENDROITS	Débits jour moyen ouvrable		Débits jour moyen annuel (D.J.M.A.)	
	en 1972	(2 sens)	en 1980	(2 sens)
Boul. Taché (route 148) (niveau chemin de la Montagne)	9 885		16 200	
Boulevard Gamelin (niveau chemin de la Montagne)	12 555		11 500	
<u>Ligne d'écran chemin de la Montagne</u>		22 440		27 700
Boulevard Taché (niveau Front - Montcalm)	12 800		15 300	
Rue Montcalm (niveau Ruisseau)	15 757		18 400	
Rue Montclair (niveau Ruisseau)	16 646		15 300	
Autoroute 5 (niveau Ruisseau)	22 069		43 800	
<u>Ligne d'écran ruisseau de la Brasserie</u>		67 272		92 800
Pont Lady Aberdeen	45 340		23 600	
Pont des Draveurs	-		38 700	
<u>Ligne d'écran rivière Gatineau</u>		45 340		62 300
Pont Mc Donald - Cartier	37 800		51 500	
Pont Alexandra	12 500		11 800	
Pont du Portage	-		23 100	
Pont des Chaudières	18 700		14 900	
<u>Ligne d'écran rivière des Outaouais</u>		69 000		101 300

- et, d'autre part, le réseau routier principal et les flux de circulation en 1980** (voir figure 1);
- enfin, le tableau comparatif des débits de circulation.

Il est à noter que tous les débits de circulation représentés sont obtenus à partir des comptages. Les débits, en 1972, sont les débits par jour moyen ouvrable, tandis que les débits, en 1980, sont les débits du jour moyen annuel (D.J.M.A.).

En faisant abstraction de cette légère différence, nous avons produit le tableau comparatif précédent qui traduit l'évolution de la circulation traversant les lignes d'écran couvrant l'île de Hull.

Même si la comparaison n'est qu'approximative, on constate une forte augmentation des débits de circulation traversant les portes d'entrée du centre ville de Hull. Ainsi, pour la période de 1972 à 1980, l'augmentation des débits fut de l'ordre de:

24%	pour la ligne d'écran chemin de la Montagne
38%	pour la ligne d'écran ruisseau de la Brasserie
37%	pour la ligne d'écran rivière Gatineau
47%	pour la ligne d'écran rivière des Outaouais

A ce sujet, il faut noter que l'augmentation du débit de la circulation s'est produite surtout pendant les premières années de cette période, soit de 1972 jusqu'à 1975-1976.

Par la suite, il y a eu une certaine stabilisation et, pour les années à venir, en raison du contexte économique difficile de la présente décennie, certains prévoient une croissance annuelle ne dépassant guère 2% en moyenne.

A cause de cette prévision indiquant une augmentation modérée du trafic, il est essentiel de mentionner ici certains faits dominants caractérisant l'état actuel de la circulation sur les axes menant au centre ville de Hull (île de Hull). Cette démarche vise surtout à dégager les conséquences de la non réalisation du projet.

** Source: «Couloir de trafic routier, Hull 1980», ville de Hull, Service de la planification, section Génie.

- a) D'abord, au niveau du réseau routier, on note que l'échangeur Maisonneuve (intersection Maisonneuve - Sacré Coeur) est présentement la seule porte d'entrée au centre ville de Hull pour tout le trafic provenant du nord et de l'est, principalement de Gatineau (autoroute 5, autoroute 550, la route 148). Or, cet échangeur présente un déséquilibre quant au nombre de voies sur les approches nord. Ainsi, en direction sud, il y en a six (6), tandis qu'en direction nord il en existe seulement trois (3). Cela fait en sorte qu'il est relativement facile pour les automobilistes d'entrer le matin à Hull, mais qu'il est plus difficile d'en sortir le soir. Pour avoir une idée de la conséquence de ce déséquilibre physique sur les débits de circulation, signalons, à titre indicatif, que les comptages de la section Génie de la ville de Hull, donnent pour le jeudi 12 août 1982, de 7h00 à 19h00, des débits de:

Approche nord (échangeur)	Entrée (nord → sud):	18 499 véhicules
	Sortie (sud → nord):	14 614 véhicules

Approche sud (Maisonneuve)	Entrée (nord → sud):	14 229 véhicules
	Sortie (sud → nord):	10 175 véhicules

On remarque une différence entrée/sortie de l'ordre de 4 000 véhicules pour 12h00. On note aussi que le débit du mouvement de virage à droite de l'approche nord vers le boulevard Sacré-Coeur est assez important: 4 151 véhicules pour 12h00. Ce qui implique inévitablement une certaine distribution de trafic sur les rues nord-sud comme St-Rédempteur, St-Henri, Mance.

Donnons à titre d'exemple:

Débit jour moyen annuel (D.J.M.A.) sur Sacré-Coeur:	11 600 à 12 700 véhicules
--	---------------------------

Débit jour moyen annuel (D.J.M.A.) sur St-Rédempteur Nord:	8 900 véhicules
---	-----------------

Un dernier point à souligner est que même si l'intersection Maisonneuve - Sacré-Coeur est contrôlée par des feux de signalisation et que l'attente aux feux n'est pas trop longue présentement, en 1981, il y a eu, au total, 77 accidents qui se sont produits à cette intersection (chiffre fourni par la ville de Hull).

- b) Concernant la circulation sur les rues Montcalm et Montclair, présentement, la rue Montcalm est le principal corridor pour les déplacements automobiles provenant de l'ancien secteur Wrightville, et la rue Montclair est un des axes routiers pour les automobilistes originant du secteur situé plus au nord: lac des Fées et les alentours des rues St-Joseph - Gamelin.

La circulation est déjà passablement chargée sur ces rues comme l'indiquent les chiffres des comptages suivants:

Débit jour moyen annuel (D.J.M.A.)
sur Montcalm: 18 400 véhicules

Débit jour moyen annuel (D.J.M.A.)
sur Montclair: 15 300 véhicules

Débit jour moyen annuel (D.J.M.A.)
sur St-Joseph: 15 000 à 22 000 véhicules

Or, la difficulté pour sortir du centre ville de Hull, par l'échangeur Maisonneuve, fait en sorte qu'une fraction du trafic provenant de Hull-Ouest, le matin, est transférée aux rues Montclair et Montcalm pour le retour le soir. Comme conséquence, on note, à l'heure de pointe du soir:

- un débit horaire direction (Hull vers Hull-Ouest) 1 200 véhicules sur Montcalm (comparativement à 600 véhicules le matin);
- un débit horaire directionnel 850 véhicules sur Montclair (comparativement à 500 véhicules le matin);
- et un fort débit du mouvement de virage à droite de Montclair «est» vers St-Joseph «nord» (700 véhicules/heure de 16h00 à 17h00, en juin 1982).

A noter que ce transfert de trafic est dû aussi, en partie, à la situation critique rencontrée aux heures de pointe du soir au niveau de la sortie de l'autoroute 5 et le boulevard St-Raymond.

En somme, on peut dire que présentement la circulation est assez chargée sur les axes conduisant au centre ville de Hull, tels que: Maisonneuve (intersection avec Sacré-Coeur), Montcalm, Montclair ainsi que sur certaines rues secondaires dans le secteur.

Pour remédier à cette situation, la construction de l'échangeur autoroute 550/St-Laurent est devenue indispensable et urgente.

5. LA JUSTIFICATION DU PROJET

Avant tout, il est important de se rappeler que ce projet s'inscrivait dans le cadre de l'entente 1972(1) et l'entente complémentaire 1978(2) entre la Commission de la Capitale Nationale (C.C.N.) et le Gouvernement du Québec, concernant l'implantation d'axes routiers dans la partie québécoise de la région de la capitale nationale.

D'autre part, au niveau du débit de circulation, l'échangeur en question tout en offrant une continuité et une alternative intéressante pour le trafic provenant de Gatineau par l'autoroute 550, devrait permettre une réduction appréciable de l'intensité de la circulation au carrefour Maisonneuve - Sacré-Coeur. Indirectement, on décharge aussi légèrement la circulation sur les rues Montcalm et Montclair, surtout aux heures de pointe du soir.

Quant à la distribution du trafic, l'échangeur autoroute 550/ St-Laurent avec son prolongement jusqu'aux rues Front et Montcalm, va procurer un nouveau point de déversement intéressant à travers la grille de rues conduisant au centre ville de Hull et au complexe des Terrasses Chaudières, un pôle important d'emplois créés au cours des récentes années. De plus, relié au boulevard St-Laurent, cet échangeur va permettre aussi de rentabiliser ce dernier qui a été récemment réaménagé dans le cadre de l'entente C.C.N. - Québec. Ce boulevard conçu comme artère à grande circulation, débouche présentement sur un cul-de-sac.

Par ailleurs, l'itinéraire se composant de l'autoroute 550 et des rues Front ou Montcalm constituerait certainement une alternative intéressante, à court terme, pour le trafic de transit qui s'échange entre Gatineau et Ottawa, Aylmer et la région de Pontiac, voulant éviter le centre ville de Hull.

(1) Entente entre le Gouvernement du Québec et la Commission de la Capitale nationale sur l'amélioration du réseau routier dans le secteur québécois de la Région de la Capitale nationale, 5 pages et Annexes, 7 janvier 1972.

(2) Entente complémentaire de l'entente générale du 7 janvier 1972 sur le développement du réseau routier régional de l'Outaouais, 4 pages, 4 décembre 1978.

Un dernier point à souligner, l'échangeur va nous permettre de boucler l'axe autoroutier urbain qu'est l'autoroute 550, rentabilisant ainsi des investissements déjà réalisés de plus de 15 millions de dollars (pont enjambant l'autoroute 5 et le boulevard Montclair; boulevard St-Laurent, de Laurier à Morin).

Finalement, dans une perspective plus lointaine, cet échangeur va permettre à l'autoroute 550 de déboucher sur l'artère Laramée-Mc Connell assurant ainsi un solide lien est-ouest vers la ville d'Aylmer et la région de Pontiac en remplacement de l'axe de la route 148 vouée à remplir des fonctions de plus en plus urbaines.

6. INVENTAIRE ET ANALYSE DU MILIEU VISUEL

Inventaire

a) Utilisation du sol

Dans la zone étudiée, du côté ouest, l'espace bordant le tracé est zoné commercial et industriel (approximativement 100%), alors que du côté est, le territoire limitrophe est zoné public et communautaire à 75% et résidentiel à 25%. Une polyvalente et un aréna reposent sur ce territoire, à proximité du ruisseau.

Les terrains requis pour la future autoroute 550 empruntent une zone industrielle et commerciale à 85%. Le 15% restant est zoné espace vert. Spatialement, ceux-ci se décrivent comme suit:

- espace libre servant à recevoir la neige déblayée des rues (25%);
- espace occupé par un boisé du type «friche urbaine» (60%);
- espace commercial exploité par une compagnie d'enlèvement de rebus domestiques (15%).

b) Accessibilité visuelle

Dans le milieu récepteur, au niveau résidentiel, à l'ouest du tracé, l'accessibilité visuelle vers l'est est à toute fin pratique, nulle, parce que la zone industrielle et commerciale s'y interpose.

Cependant, vu du secteur industriel et commercial, la polyvalente présente un élément visuel intéressant de par son architecture et la couleur du revêtement extérieur.

A l'est du ruisseau de la Brasserie, l'accessibilité visuelle vers l'ouest est restreinte à 25% due à la présence de franges de saules noirs qui bordent le rivage du ruisseau. Ces percées visuelles s'ouvrent sur la friche urbaine sise sur le futur site autoroutier, dont l'arrière plan est industriel.

Le ruisseau n'est visible que lorsqu'on est très près de celui-ci.

Analyse (se rapporte au milieu récepteur et ses éléments)

Globalement, le milieu récepteur présente une image désordonnée à cause du manque d'harmonie visuelle entre les diverses composantes du milieu (ex.: le ruisseau qui présente l'allure d'un dépôt et qui côtoie une zone résidentielle et publique-communautaire).

L'implantation de structures autoroutières soigneusement conçues et paysagées ne peuvent que contribuer positivement à l'aspect visuel futur des lieux en comparaison de l'image actuelle (voir inventaire).

Les structures ne seront, à toute fins pratiques que très peu perçues, dû au fait qu'elles seront enveloppées d'un voile végétal (plantation linéaire et en groupe) dont la hauteur des plantes adultes variera autour de 15,2 mètres.

Seul, l'éclairage nocturne de l'autoroute, pourrait affecter l'image qu'auront les habitants d'une petite zone résidentielle sise au sud-est du projet. Cependant, fort heureusement, les maisons font face à l'autoroute avec leur côté.

7. ENTENTE COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE ET MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC

Une copie de l'entente C.C.N. - M.T.Q. est fournie à l'annexe 2. Le point de l'entente ayant trait à l'aménagement paysager du tronçon de l'autoroute 550 faisant partie de notre projet apparaît au paragraphe 1.2 sous paragraphe D.

8. METHODOLOGIE D'EVALUATION DES IMPACTS

La mesure de l'impact est définie par une analyse nécessitant à priori une mise en relation des critères suivants: durée, intensité et étendue. Chacun de ces critères attribue à des degrés divers une qualification sectorielle de la perturbation. Le rapport entre ces qualifications et l'analyse qui en est faite permettent d'évaluer l'importance de l'impact qui peut être négligeable, faible, moyen ou fort.

Afin de bien percevoir la signification des critères, une définition de chacun d'eux est présentée.

DUREE: Les impacts causés par les travaux ou par la présence de la route, peuvent avoir une durée:

- temporaire (pendant la période des travaux et l'année suivante);
- à long terme (quelques années suivant la construction de la route);
- permanente (c'est-à-dire provoquant des changements irréversibles).

INTENSITE: L'intensité peut être:

- faible (l'action produite tout en ayant des effets négatifs pour l'environnement ou pour l'activité a peu ou pas d'importance);
- moyenne (la perturbation peut se produire mais n'aura pas une grande portée sur l'écosystème ou l'activité);
- forte (l'action perturbe complètement un écosystème ou une activité donnée).

ETENDUE: L'étendue d'un impact peut être:

- locale (touche une partie seulement de l'écosystème ou d'une région);
- régionale (affecte un écosystème entier ou une région).

9. NIVEAU SONORE DE L'AUTOROUTE 550

Les calculs permettant de déterminer l'impact sonore engendré par la réalisation de l'autoroute 550, sont basés sur les valeurs estimées suivantes pour 1981:

Débit jour moyen annuel (D.J.M.A.) du tronçon de l'autoroute 550 compris entre les chaînages 10+300 et 10+820 (voir carte 2 de l'étude d'impact): 14 000 véhicules

Nombre de véhicules à l'heure de pointe entre les chaînages 10+300 et 10+820: 1 500

Pourcentage de camions: 2%

Vitesse affichée sur l'autoroute 550: 70 km/h

Selon ces données, l'isophone $L_{(10)} = 70$ dB(A) à l'heure de pointe est à 30 mètres du centre ligne, soit à l'intérieur de l'emprise du ministère des Transports.

Actuellement, du côté est de l'autoroute 550, le bruit est environ de 58 dB(A) $L_{(10)}$. Il passera à 63 dB(A) $L_{(10)}$ pour l'heure de pointe après la réalisation du projet. Donc, de ce côté de l'autoroute où l'utilisation du sol est résidentielle, récréative et communautaire, le niveau sonore engendré sera moins que la norme théorique acceptée $L_{(10)} = 70$ dB(A).

Du côté ouest, où le milieu est industriel, le bruit ambiant est plus élevé. Compte tenu que le bruit généré par l'autoroute sera le même des deux côtés, l'augmentation sera donc plus faible que du côté est.

10. LIEN EST-OUEST DE LA PISTE CYCLABLE

Pour saisir les caractéristiques du lien est-ouest de la piste cyclable, il importe de savoir que les rues Front ouest et Front est sont construites en remblai. Alors, pour permettre la traversée de l'autoroute, la piste cyclable emprunte un tunnel passant au-dessous de l'autoroute (voir figure 2).

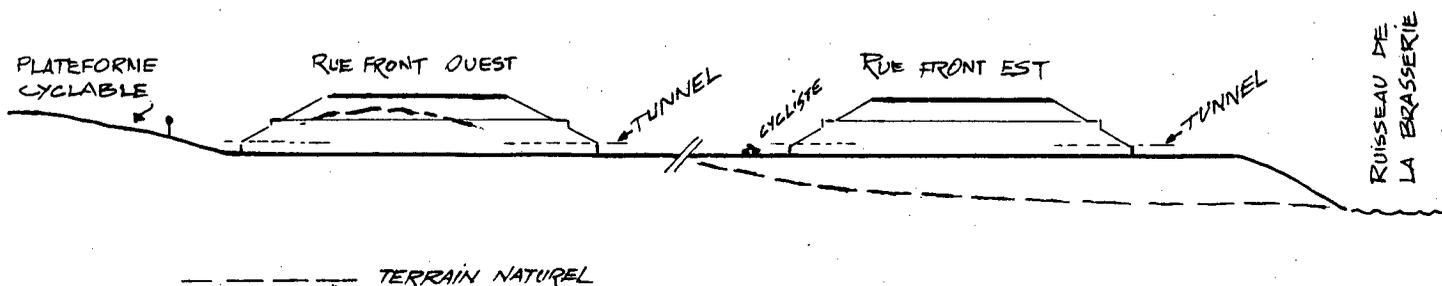


FIG. 2 - LE LIEN EST-OUEST DE LA PISTE CYCLABLE

11. ESPACE DE CONSERVATION ET RECREATION VERSUS L'AUTOROUTE

Pour une grande partie du territoire directement affecté par le projet, le plan d'urbanisme de la municipalité de Hull, découlant des orientations incluses au schéma d'aménagement de la Communauté Régionale de l'Outaouais, cherche à répondre, entre autres, aux objectifs suivants:

- améliorer l'environnement et la qualité de la vie;
- améliorer l'accessibilité entre les districts, le centre ville et la région.

Dans ce secteur le plan d'urbanisme préconise la construction de l'autoroute 550 pour répondre en partie à l'objectif traitant de l'établissement de liaisons fonctionnelles (accessibilité). D'autre part, toujours de ce même secteur, le plan d'urbanisme vise l'amélioration de l'environnement et de la qualité de la vie par la mise en valeur des attraits naturels et des espaces verts, ainsi que l'aménagement de pistes cyclables.

En conséquence, contrairement à ce que d'aucuns pourraient prétendre, l'autoroute ne sera pas réalisée au détriment des espaces verts puisque l'un et l'autre sont prévus comme tels au plan d'urbanisme, et que leurs fonctions sont, dans ce milieu, interreliées.

12. IMPACTS LIES AUX TRAVAUX CONNEXES ET DE CONSTRUCTION

Les impacts engendrés par les travaux connexes et de construction se confinent principalement à un accroissement du bruit occasionné par l'équipement stationnaire utilisé et par l'augmentation du trafic lourd. La perturbation d'une durée temporaire et les caractéristiques du milieu traversé occasionnent un impact faible. Il est à souligner que le ministère des Transports du Québec respectera, lors de la construction de ce projet, les normes du règlement municipal no 1180 concernant le bruit dans les limites de la ville de Hull (voir annexe 4).

13. PENTE DES TALUS DU RUISSEAU DE LA BRASSERIE

Une pente 2:1 est retenue parce que: 1) entre le début du projet et le chaînage 10+700, il y a une piste cyclable qui s'interpose entre l'autoroute et le ruisseau de la Brasserie et qu'à notre avis, il est préférable de rapprocher la piste au talus d'une pente de 2:1 et, ainsi, s'éloigner le plus possible de la berge du ruisseau et conserver le plus possible la végétation existante; 2) entre les chaînages 10+700 et 10+820, nous proposons, dans le cadre d'un aménagement paysager, un espace plat et boisé afin de permettre la détente et l'observation (voir concept d'aménagement du corridor du ruisseau de la Brasserie). Du chaînage 10+820 vers un chaînage croissant, le talus a une hauteur d'environ 1,0 mètre et il se fond dans une pente de 5:1, allant rejoindre le haut de la berge et, ainsi, lorsque possible, offrir un relief plus doux et plus intégré.

14. IMPACT SUR LA QUALITE DE L'EAU DU RUISSEAU

Les travaux de détournement du ruisseau de la Brasserie doivent se dérouler selon l'ordre et la méthode indiquée en annexe 3. Celle-ci a pour but de contrôler le transport de sédiments en aval de la zone des travaux.

Avec les mesures de mitigation déjà incluses dans le rapport de l'étude d'impact et celles que nous venons de décrire, nous croyons que l'impact des travaux de construction sur la qualité de l'eau du ruisseau sera vraiment très faible.

Quant aux modifications que pourrait subir la qualité physico-chimique de l'eau du ruisseau suite à l'opération et l'entretien même de l'autoroute elles sont difficilement quantifiables.

L'eau de drainage d'une autoroute contient normalement des éléments en trace ainsi que les résidus de fondants chimiques (principalement des chlorures de calcium et de sodium) utilisés pour l'entretien d'hiver. Les concentrations de ces ions dans l'eau de drainage dépendent de plusieurs facteurs telles les conditions météorologiques, les nombres de jours sans pluie...

Normalement l'impact est à considérer lorsque l'eau de drainage est dirigée vers un plan d'eau.

En général, lorsque l'eau de drainage est dirigée vers un cours d'eau, à cause du mélange plus complet des eaux, l'impact est faible. De plus, en considérant l'amplitude du projet et la qualité actuelle de l'eau du ruisseau nous croyons que l'impact additionnel créé sera négligeable.

15. MESURES DE SURVEILLANCE

La surveillance assurant le respect des mesures de mitigation incluses à l'étude d'impact est effectuée par l'ingénieur du ministère des Transports du Québec, en charge du projet dans la région concernée.

16. L'ACCES DES RESIDENTS DE L'ILOT AU NORD-OUEST DE L'INTERSECTION DU BOULEVARD ST-LAURENT ET DE LA RUE MORIN

Les résidents de l'ilôt situé au nord-ouest de l'intersection du boulevard St-Laurent et de la rue Morin devront emprunter, pour se diriger vers le boulevard Morin et/ou le boulevard St-Laurent en direction est, une voie à sens unique «rue A» contournant l'ilôt par le nord. La figure 3 explique le cheminement que devra suivre le résident X pour se rendre à la rue Morin.

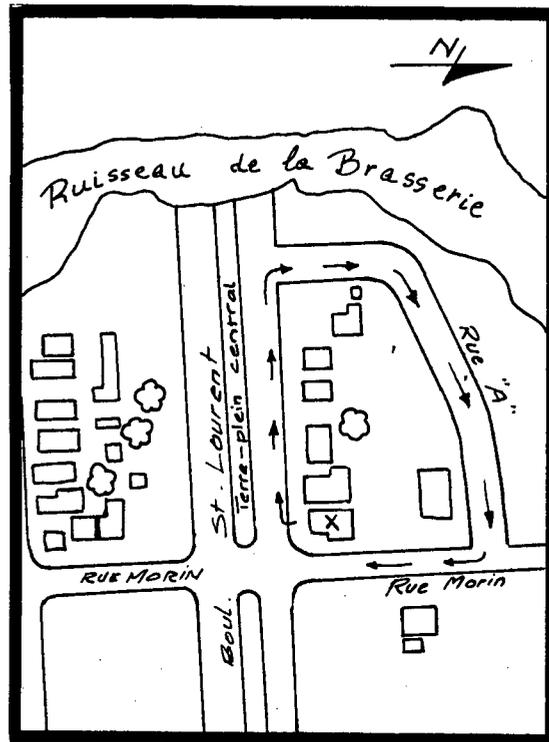
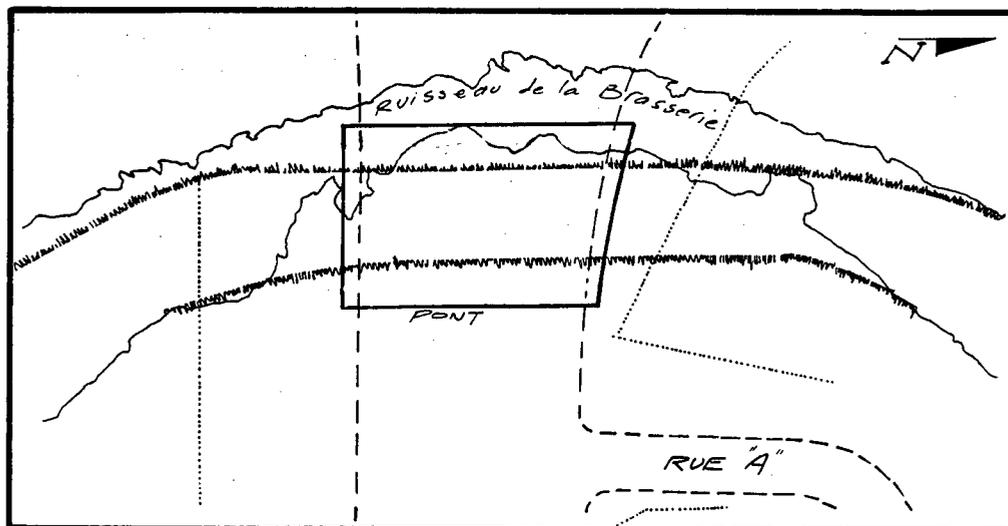
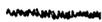


FIG. 3. - LA RUE "A"

17. RELOCALISATION DU RUISSEAU DE LA BRASSERIE

Le ruisseau sera relocalisé en permanence et sa situation est présentée à la figure 4.



 LOCALISATION ACTUELLE DU RUISSEAU
 RUISSEAU RELOCALISÉ
 PONT

 CHAUSSÉE
 LIMITE DE L'EMPRISE

FIG. 4. DÉTOURNEMENT DU RUISSEAU DE LA BRASSERIE

18. MESURE DE MITIGATION (bas des talus)

La mesure de mitigation concernant les talus peut également se lire ainsi:

Lorsque les structures le permettent, une bande d'au moins 5 mètres de largeur devra être conservée intacte dans la zone située entre le bas du talus existant et les berges du ruisseau. Cette mesure s'applique de la section relocalisée du ruisseau jusqu'à l'extrémité nord du projet.

19. IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

Compte tenu des caractéristiques de ce projet, la zone d'étude est particulièrement restreinte puisque d'une part le projet est enclavé par une composante du milieu naturel (ruisseau de la Brasserie) et un élément anthropique (la voie ferrée), et d'autre part, l'axe à privilégier doit s'adapter aux tronçons construits en raccordant le boulevard Saint-Laurent à l'autoroute 550. De la même manière, l'analyse de différentes options de tracés est pratiquement nulle, et le tracé retenu est celui apparaissant sur la carte 2 du résumé de l'étude d'impacts.

La zone d'étude est donc limitée au sud par la rue Montcalm, au nord par l'axe de la rue Breadner, à l'ouest par la voie ferrée du Canadien Pacifique, et à l'est par la rive est du ruisseau de la Brasserie, à l'exception de la partie centre est où elle borde la rue Morin pour revenir vers le ruisseau de la Brasserie via la rue Charlevoix.

20. METHODOLOGIE D'EVALUATION DES IMPACTS (pour le résumé)

Référez au point 8.

ANNEXE 1

COMMENTAIRES ADRESSES AU MINISTERE DES TRANSPORTS
DU QUEBEC PAR LE MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT
DU QUEBEC EN DATE DU 12 AVRIL 1983



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Direction générale de la
protection de l'environnement
et de la nature

Sainte-Foy, le 12 avril 1983

Monsieur Daniel Waltz
Chef, Service de l'environnement
Ministère des Transports du Québec
255, rue Crémazie est, 9e étage
MONTREAL, Québec
H2M 1L5

OBJET: Jonction entre l'autoroute 550 et le boulevard
St-Laurent - Etude d'impact sur l'environnement
Notre dossier #102-8205-71
Votre dossier #C.O.P.I. 0550-01-01

Monsieur,

Comme suite à une conversation téléphonique en date du 6 avril dernier entre madame Andrée Lehman de votre service et monsieur Hubert Marcotte de notre service et portant sur la conformité de l'étude d'impact du projet ci-haut mentionné, nous désirons porter à votre attention les commentaires et interrogations qui suivent et qui constituent des éléments de non conformité à la directive.

Tout d'abord, nous tenons à souligner que les commentaires que nous ont fournis les autres ministères ont été intégrés à la présente et que nous sommes disposés à vous rencontrer à ce sujet si vous en manifestez le désir.

Points

1,2 et 3

Concernant la description du projet, les informations sur la largeur de l'emprise, le calendrier de réalisation, les travaux associés à la réalisation du projet, n'ont pas été présentées. De même, comment se fera le lien entre la rue Front est et le boulevard Saint-Laurent en direction est? En fonction de la propriété des terrains depuis quelle date le ministère des Transports est-il propriétaire de l'emprise?

4 et 5

Au chapitre de la justification du projet, sur quelles données se base-t-on pour conclure que le système routier actuel ne répond plus de façon adéquate aux besoins de circulation de 1983? De plus, jusqu'à quand prévoit-on que la construction proposée satisfera à la demande? Ainsi, une carte des flux de circulation dans le secteur à l'étude devient essentiel-

le pour comprendre la justification donnée: "... consiste à obliger les utilisateurs des autoroutes 50, 550 et du boulevard Saint-Laurent à se rabattre sur des rues locales qui doivent supporter une circulation intense aux heures de pointe...", et à justifier les zones à desservir. Vous devez préciser les conséquences de la non-réalisation du projet.

4 et 5

Les informations demandées relativement à l'évolution des statistiques de la circulation et aux normes du ministère des Transports concernant les types de route en fonction des volumes de circulation et des niveaux de services sont également absentes.

6 et 7

Les préoccupations d'ordre visuel ne sont pas soulevées tant au niveau de l'inventaire qu'à celui de l'analyse. De plus, une copie de l'entente entre la Commission de la Capitale nationale et le ministère des Transports, entente relativement à un aménagement paysager et mentionnée à la page 13, devrait être présentée avec l'étude.

8

Dans l'évaluation des impacts, il faudrait définir les critères et la démarche ayant servi à évaluer qualitativement les impacts identifiés

9

Relativement au bruit, les études concernent uniquement le boulevard Saint-Laurent et un futur boulevard Laramée; il n'y a aucune donnée relativement au trafic prévu pour le présent projet soit entre le boulevard Saint-Laurent, la rue Montcalm et l'autoroute 550. Ainsi, on peut se demander comment on arrive à une évaluation faible pour les impacts sonores. De même, quels seront les impacts en termes de bruit lors de la construction?

10,11 et 12

Quant aux aménagements récréatifs, il y a des impacts non identifiés tels que le lien quest-est de la piste cyclable lequel sera définitivement coupé par l'autoroute 550 (voir carte ci-jointe). Il en est de même pour la perte d'un espace de conservation et récréation puisqu'une grande partie de la zone sera occupée par une autoroute; pour le reste du territoire, la tranquillité que l'on peut s'attendre à retrouver en milieu de conservation et récréation n'existera sûrement pas. Il manque également l'identification et l'évaluation des impacts liés aux travaux connexes ainsi que ceux qui seront produits lors de la construction.

13

En regard du ruisseau de la Brasserie, pourquoi le ministère des Transports n'entend pas respecter la pente 3:1 formulée par le ministère de l'Environnement dans une correspondance de monsieur Philippe Dipizzo en date du 17 août 1981 (annexe 5).

14

De plus, quel sera l'impact sur la qualité de l'eau du ruisseau de la Brasserie?

15

En fonction des mesures de suivi, il y aurait avantage à indiquer si de telles mesures seront nécessaires ou non. De même, le promoteur devrait expliquer en détail les mécanismes de surveillance appliqués au projet.

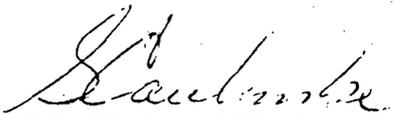
Enfin, quant au résumé de l'étude d'impact, et dans l'optique d'une vulgarisation destinée entre autres, au grand public, il faut souligner un manque de clarté du texte à quelques endroits. Ceci rend sa compréhension difficile comme l'illustrent les exemples suivants:

- 16 - d'après les informations de la carte 2, il est difficile de savoir comment la rue "A" va permettre l'accès au boulevard Saint-Laurent;
- 17 - on ne sait trop où sera relocalisé le ruisseau de la Brasserie et pendant combien de temps;
- 18 - dans les mesures de mitigation (p. 6), toute la question du bas des talus est obscure.

19 et 20 On notera que les raisons qui ont servi à la délimitation du périmètre du territoire de l'étude n'apparaissent pas dans le résumé ainsi que la description de la méthode utilisée pour évaluer les impacts environnementaux d'autre part dûment identifiés.

Les informations additionnelles pour répondre à ces points sont donc nécessaires avant de pouvoir rendre le dossier public.

Veillez accepter, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.


GILLES COULOMBE, Ing.
Chef, Service d'analyse
des études d'impact

HM/ca

p.j.: carte

ANNEXE 2

ENTENTE ENTRE LE GOUVERNEMENT DU QUEBEC
ET LA COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE SUR
L'AMELIORATION DU RESEAU ROUTIER DANS LE SECTEUR
QUEBECOIS DE LA REGION DE LA CAPITALE NATIONALE

ENTENTE ENTRE

Le Gouvernement du Québec

et

Commission de la Capitale nationale

sur l'amélioration

du réseau routier

dans le secteur québécois

de la Région de la

Capitale nationale

AGREEMENT BETWEEN

The Government of Québec

and

National Capital Commission

regarding the improvement

of the road system

in the Québec portion

of the National

Capital Région

ENTENTE GÉNÉRALE SUR L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER DANS
LE SECTEUR QUÉBÉCOIS DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE,
INTERVENUE LE SEPTIÈME JOUR DE JANVIER 1972.

ENTRE:

LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, REPRÉSENTÉ PAR L'HONORABLE OSWALD PARENT,
MINISTRE D'ÉTAT AUX AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES, CONFORMÉMENT À
L'ARRÊTÉ EN CONSEIL N° 1585 DU 5 MAI 1971

CI-APRÈS APPELÉ "LE GOUVERNEMENT",

ET:

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE, CORPORATION INSTITUÉE PAR
L'EFFET DE LA LOI SUR LA CAPITALE NATIONALE (CHAP II-3, STATUTS
RÉVISÉS DU CANADA, 1970), DÛMENT AUTORISÉE PAR L'ARRÊTÉ EN
CONSEIL N° C.P. 1971-2875, REPRÉSENTÉE PAR LE PRÉSIDENT,
MONSIEUR DOUGLAS H. FULLERTON ET PAR LE SECRÉTAIRE,
MONSIEUR ALBERT H. STEVENSON,
CI-APRÈS APPELÉE "LA COMMISSION",

LESQUELS FONT LES CONVENTIONS SUIVANTES:

1. LES TERMES ET LES EXPRESSIONS CI-APRÈS ÉNUMÉRÉS ONT, À MOINS
QUE LE CONTEXTE DE LA PRÉSENTE CONVENTION NE L'INDIQUE
AUTREMENT, LE SENS SUIVANT:
 - 1o "TRAVAUX DE CONSTRUCTION" COMPREND LA PRÉPARATION DE
PLANS ET DEVIS, LE SONDAGE DES SOLS, LA CONSTRUCTION
DU RÉSEAU ROUTIER, LA SURVEILLANCE DES TRAVAUX DE MÊME
QUE LES TRAVAUX D'EMBÉLLISSEMENT OU D'AMÉNAGEMENT
PAYSAGISTE.
 - 2o "RÉSEAU ROUTIER" DÉSIGNÉ L'ENSEMBLE DES VOIES DE
COMMUNICATION ET DES CHEMINS D'ACCÈS DONT LE TRACÉ
APPARAÎT SUR LES CARTES "A" ET "B" REPRODUITES EN
ANNEXE, SAVOIR:
 - A) L'AUTOROUTE 5 RELIANT LE BOUL. MONT-BLEU, À UN
POINT, PRÈS DE LASCELLES, SITUÉ SUR LES LIMITES
NORD DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE TELLES
QU'ÉTABLIES PAR LA LOI SUR LA CAPITALE NATIONALE,
LAQUELLE EST CONSTITUÉE DE DEUX PISTES D'UNE LARGEUR
DE 24 PIEDS CHACUNE, SÉPARÉES PAR UN MAIL CENTRAL
DE LARGEUR VARIABLE, AVEC CARREFOURS ÉTAGÉS, DONT
L'EMPRISE COMPORTE UNE SERVITUDE DE NON-ACCÈS ET,
LES ABORDS SONT PAYSAGÉS, LE TOUT CONSTRUIT DE
MANIÈRE À PERMETTRE UNE VITESSE D'OPÉRATION DE 70
MILLES À L'HEURE;
 - B) L'AUTOROUTE 50 RELIANT LES LIMITES "EST" DE LA RÉGION
DE LA CAPITALE NATIONALE PRÈS DE LA VILLE DE MASSON À
DAVIDSON CORNER, LAQUELLE EST CONSTITUÉE DE DEUX PISTES
DE 24' DE LARGEUR CHACUNE SÉPARÉES PAR UN MAIL CENTRAL,
À CARREFOURS ÉTAGÉS, AVEC SERVITUDE DE NON-ACCÈS ET AUX
ABORDS PAYSAGÉS, LE TOUT CONSTRUIT DE MANIÈRE À
PERMETTRE UNE VITESSE D'OPÉRATION DE 70 MILLES À L'HEURE
ET L'ACQUISITION D'UNE EMPRISE SEULEMENT DE MÊME LARGEUR
POUR LA CONSTRUCTION À L'AVENIR DE LA SECTION DE
L'AUTOROUTE DE DAVIDSON CORNER AU BOULEVARD DESOÛÈRES,
AUX ENVIRONS DE SHIMONS; SON PROLONGEMENT DU BOULEVARD
DESOÛÈRES AUX LIMITES OUEST DE LA RÉGION DE LA CAPITALE
NATIONALE PRÈS DE WYMAN, COMME ROUTE RÉGIONALE AUX
ABORDS PAYSAGÉS ET CONSTITUÉE D'UNE PISTE DE 24' DONT
UNE EMPRISE DE 120' DE LARGEUR, CONSTRUITE DE MANIÈRE
À PERMETTRE UNE VITESSE D'OPÉRATION DE 60 MILLES À
L'HEURE;
 - C) LE BOULEVARD DESOÛÈRES RELIANT L'AUTOROUTE 50 AU CHEMIN
AVENIR LEQUEL EST CONSTITUÉ DE VOIES DIVISÉES À CARREFOURS
ÉTAGÉS DONT L'ACCÈS EST LIMITÉ ET LES ABORDS PAYSAGÉS
ET QUI EST CONÇU DE MANIÈRE À PERMETTRE UNE VITESSE
MAXIMALE D'OPÉRATION DE 40 MILLES À L'HEURE;

AGREEMENT REGARDING THE IMPROVEMENT OF THE ROAD SYSTEM
FOR THE QUÉBEC PORTION OF THE NATIONAL CAPITAL REGION,
MADE THIS SEVENTH DAY OF JANUARY 1972.

BETWEEN:

THE GOVERNMENT OF QUÉBEC, REPRESENTED BY THE HONOURABLE OSWALD
PARENT, MINISTER OF STATE FOR INTERGOVERNMENTAL AFFAIRS,
PURSUANT TO ORDER IN COUNCIL No. 1585 OF THE 5TH OF MAY, 1971,
HEREINAFTER REFERRED TO AS "THE GOVERNMENT",

AND:

NATIONAL CAPITAL COMMISSION, A CORPORATION CONSTITUTED PURSUANT
TO THE NATIONAL CAPITAL ACT (CHAPTER N-3, REVISED STATUTES OF
CANADA, 1970), DULY AUTHORIZED BY ORDER IN COUNCIL P.C. 1971-2875
REPRESENTED BY THE CHAIRMAN, Mr. DOUGLAS H. FULLERTON AND
BY THE SECRETARY, Mr. ALBERT H. STEVENSON,
HEREINAFTER REFERRED TO AS "THE COMMISSION",

WHO HAVE AGREED AS FOLLOWS:

1. IN THIS AGREEMENT, THE TERMS CITED BELOW, UNLESS THE CONTEXT
OTHERWISE REQUIRES, HAVE THE FOLLOWING MEANING:
 - 1o "CONSTRUCTION" INCLUDES THE PREPARATION OF PLANS AND
SPECIFICATIONS, SOIL TESTING, CONSTRUCTION OF THE ROAD
SYSTEM, SUPERVISION OF THE CONSTRUCTION, AS WELL AS
LANDSCAPING.
 - 2o "ROAD SYSTEM" MEANS ALL HIGHWAYS AND ACCESS ROAD FOR WHICH
THE LAYOUT IS INDICATED ON PLANS "A" AND "B" HERETO
ATTACHED, AND WHICH INCLUDES:
 - A) FREEWAY 5 LINKING MONT-BLEU BOULEVARD TO A POINT, NEAR
LASCELLES, LOCATED AT THE NORTHERN LIMITS OF THE
NATIONAL CAPITAL REGION, AS DESCRIBED IN THE NATIONAL
CAPITAL ACT, THE SAID FREEWAY CONSISTING OF TWO 24-FOOT
WIDE LANES, DIVIDED BY A MEDIAN STRIP OF VARIABLE WIDTH,
WITH GRADE SEPARATIONS, THE RIGHT-OF-WAY OF WHICH DOES
NOT ALLOW ACCESS, WITH LANDSCAPED ROADSIDES, AND
CONSTRUCTED SO AS TO ALLOW AN OPERATING SPEED OF 70
MILES PER HOUR;
 - B) FREEWAY 50 LINKING THE EASTERN LIMITS OF THE NATIONAL
CAPITAL REGION, NEAR THE CITY OF MASSON, TO DAVIDSON CORNER,
THE SAID FREEWAY CONSISTING OF TWO 24-FOOT WIDE LANES, DIVIDE
BY A MEDIAN STRIP, WITH GRADE SEPARATIONS, THE RIGHT-OF-WAY
OF WHICH DOES NOT ALLOW ACCESS, WITH LANDSCAPED ROADSIDES
AND CONSTRUCTED SO AS TO ALLOW AN OPERATING SPEED OF 70
MILES PER HOUR, AND THE ACQUISITION OF A RIGHT OF WAY ONLY
OF THE SAME WIDTH FOR THE FUTURE CONSTRUCTION OF THE SECTION
OF THE FREEWAY FROM DAVIDSON CORNER TO DESOÛÈRES BOULEVARD,
NEAR SHIMONS; ITS EXTENSION FROM DESOÛÈRES BOULEVARD TO
THE WESTERLY LIMITS OF THE NATIONAL CAPITAL REGION NEAR WYMAN,
AS A REGIONAL ROAD WITH LANDSCAPED ROADSIDES AND CONSISTING
OF A 24-FOOT LANE WITHIN A 120-FOOT WIDE RIGHT OF WAY,
CONSTRUCTED SO AS TO ALLOW AN OPERATING SPEED OF 60 MILES
PER HOUR;
 - C) DESOÛÈRES BOULEVARD LINKING FREEWAY 50 TO AVENIR ROAD AND
CONSISTING OF DIVIDED LANES WITH GRADE SEPARATIONS AND
LIMITED ACCESS, WITH LANDSCAPED ROADSIDES AND WHICH IS
DESIGNED SO AS TO ALLOW A MAXIMUM OPERATING SPEED OF 40
MILES PER HOUR;

D) LA ROUTE RAPIDE RELIANT DAVIDSON CORNER À HULL, LE LONG DU RUISSEAU DE LA BRASSERIE LAQUELLE EST CONSTITUÉE DE VOIES DIVISÉES À CARREFOURS ÉTAGÉS DONT L'ACCÈS EST LIMITÉ ET LES AMORCS PAYSAGÉS ET QUI EST CONÇUE DE MANIÈRE À PERMETTRE UNE VITESSE MAXIMALE D'OPÉRATION DE 60 MILLES À L'HEURE ENTRE DAVIDSON CORNER ET LES LIMITES DE LA VILLE DE HULL (C-L) ET À UNE VITESSE MAXIMALE D'OPÉRATION DE 45 MILLES À L'HEURE DANS LA VILLE DE HULL (L-N-R-U).

E) LES ARTÈRES URBAINES CONSTITUÉES DES RUES PINK-ST-RAYMOND; (L-M-O-P-Q), SACRÉ-COEUR (Z-Y), ET DE LA FUTURE ARTÈRE RELIANT LE PONT CHAMPLAIN À PINK-ST-RAYMOND, (P-S-V), LESQUELLES SONT CONÇUES COMME DES RUES MUNICIPALES À GRANDE CAPACITÉ GÉNÉRALEMENT DIVISÉES MAIS DONT LES CARREFOURS SONT À NIVEAU:

F) LA RUE LARAMEE - ST-LAURENT (X-R-S-T), ARTÈRE URBAIN, COMME LA RUE MAISONNEUVE, D'UNE LARGEUR DE 102' DANS UNE EMPRISE SUFFISAMMENT LARGE POUR PERMETTRE L'ÉTABLISSEMENT ET LA CIRCULATION D'UN MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN.

G) LE BOULEVARD GREBER (ROUTE 8 ACTUELLE) ENTRE GATINEAU ET POINTE-GATINEAU:

H) UNE ARTÈRE URBAIN (A-B) ÉTANT LE RACCORDEMENT DES APPROCHES DU PONT DU PORTAGE AU BOULEVARD TACHÉ ET À LA RUE LAURIER:

30 "CÔÛT DES TRAVAUX" COMPREND LES SOMMES VERSÉES PAR LE GOUVERNEMENT:

A) AUX INGÉNIEURS, EXPERTS CONSULTANTS, ENTREPRENEURS POUR LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET POUR LES FRAIS CONNEXES À LA CONSTRUCTION:

B) AU PROFIT DE SES FONCTIONNAIRES, EMPLOYÉS OU MANDATAIRES COMME TRAITEMENTS OU BÉNÉFICES MARGINAUX OU SOCIAUX POUR TOUT TRAVAIL EFFECTUÉ À TEMPS COMPLET ET DIRECTEMENT RELIÉ AUX TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER:

C) POUR LE DÉPLACEMENT DE TRAVAUX PUBLICS OU POUR L'ACQUISITION DES TERRAINS ET DES SERVITUDES NÉCESSAIRES AUX TRAVAUX DE CONSTRUCTION Y COMPRIS LES FRAIS LÉGAUX ET LES FRAIS D'ARPENTAGE.

2. LE GOUVERNEMENT ASSUME LA RESPONSABILITÉ DE L'EXÉCUTION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER, À CETTE FIN IL S'ENGAGE À ACQUÉRIR TOUTS LES DROITS RÉELS REQUIS, À ADJURER, AVEC LE CONSENTEMENT DE LA COMMISSION, LES CONTRATS POUR LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION CONFORMÉMENT AUX PLANS ET DEVIS ET À ASSURER LA SURVEILLANCE DES TRAVAUX.

3. LES PLANS ET DEVIS DRESSÉS PAR LES SOINS DU GOUVERNEMENT DOIVENT ÊTRE APPROUVÉS PAR LA COMMISSION AVANT LES APPELS D'OFFRES ET LEUR MISE EN ŒUVRE.

4. LE GOUVERNEMENT ET LA COMMISSION S'ENGAGENT À CONTRIBUER AU CÔÛT DES TRAVAUX SELON UNE PROPORTION DE 50% CHACUN.

5. LA COMMISSION S'ENGAGE À CÉDER AU GOUVERNEMENT POUR LA SOMME NOMINALE D'UN DOLLAR (\$1.00) LES DROITS RÉELS DE LA COURONNE DU CHEF DU CANADA DONT LE BÉNÉFICE ET L'ADMINISTRATION LUI SONT OU SERONT ATTRIBUÉS DANS LA MESURE NÉCESSAIRE À LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER.

6. LE GOUVERNEMENT S'ENGAGE À ACQUÉRIR, DE CRÉ À CRÉ OU PAR EXPROPRIATION TOUTS LES DROITS RÉELS NÉCESSAIRES À LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER.

LE GOUVERNEMENT S'ENGAGE ÉGALEMENT, À ACQUÉRIR POUR LA SOMME NOMINALE D'UN DOLLAR (\$1.00), LES COPROPRIÉTÉS MUNICIPALES, LES TERRAINS QUI SONT NÉCESSAIRES AUX TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET QUI SONT PRÉSENTMENT DE PROPRIÉTÉ PUBLIQUE, OU QUI SONT TENUS PAR LES COPROPRIÉTÉS MUNICIPALES, À DEUX TITRES.

D) AN EXPRESSWAY LINKING DAVIDSON CORNER TO HULL, ALONG BREWERY CREEK, CONSISTING OF DIVIDED LANES WITH GRADE SEPARATIONS, LIMITED ACCESS AND LANDSCAPED ROADSIDES, AND DESIGNED SO AS TO ALLOW A MAXIMUM OPERATING SPEED OF 60 MILES PER HOUR BETWEEN DAVIDSON CORNER AND THE CITY OF HULL LIMITS (C-L) AND A MAXIMUM OPERATING SPEED OF 45 MILES PER HOUR WITHIN THE CITY OF HULL (L-N-R-U).

E) THE URBAN ARTERIAL STREETS CONSISTING OF PINK-ST. RAYMOND STREETS, (L-M-O-P-Q), SACRÉ-COEUR STREET (Z-Y), AND THE FUTURE ARTERIAL ROAD WHICH WILL LINK CHAMPLAIN BRIDGE TO PINK-ST. RAYMOND, (P-S-V), WHICH ARE DESIGNED AS LARGE CAPACITY MUNICIPAL STREETS, GENERALLY DIVIDED BUT WITH LEVEL INTERSECTIONS:

F) LARAMEE-ST. LAURENT STREETS (X-R-S-T), AN URBAN ARTERIAL ROAD, SIMILAR TO MAISONNEUVE STREET, 102 FEET WIDE IN A RIGHT-OF-WAY WHICH WOULD BE WIDE ENOUGH TO PERMIT THE USE OF A PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM.

G) GREBER BOULEVARD (PRESENT HIGHWAY 8) BETWEEN GATINEAU AND POINTE-GATINEAU'

H) AN URBAN ARTERIAL ROAD (A-B) WHICH WILL LINK THE PORTAGE BRIDGE APPROACHES TO TACHÉ BOULEVARD AND TO LAURIER STREET:

30 "CONSTRUCTION COSTS" INCLUDE THE AMOUNTS PAID BY THE GOVERNMENT:

A) TO ENGINEERS, CONSULTANTS, CONTRACTORS FOR THE CONSTRUCTION AND FOR COSTS RELATED TO THE CONSTRUCTION:

B) TO ITS OWN OFFICERS, EMPLOYEES OR REPRESENTATIVES AS SALARIES OR FRINGE BENEFITS FOR ANY WORK DONE ON A FULL TIME BASIS AND DIRECTLY RELATED TO THE CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM:

C) FOR THE REMOVAL OF PUBLIC WORKS OR FOR THE ACQUISITION OF LANDS AND EASEMENTS REQUIRED FOR THE CONSTRUCTION INCLUDING LEGAL AND LAND SURVEY COSTS.

2. THE GOVERNMENT WILL BE RESPONSIBLE FOR THE IMPLEMENTATION OF THE CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM AND, TO THIS END, AGREES TO ACQUIRE ALL REAL PROPERTY RIGHTS, TO AWARD, WITH THE AGREEMENT OF THE COMMISSION, THE CONSTRUCTION CONTRACTS ACCORDING TO PLANS AND SPECIFICATIONS, AND TO ENSURE THE SUPERVISION OF THE WORKS.

3. THE PLANS AND SPECIFICATIONS PREPARED BY THE GOVERNMENT ARE SUBJECT TO THE APPROVAL OF THE COMMISSION PRIOR TO THE CALLS FOR TENDER AND THE EXECUTION OF THE CONSTRUCTION.

4. THE GOVERNMENT AND THE COMMISSION AGREE TO CONTRIBUTE EACH 50% OF THE CONSTRUCTION COSTS.

5. THE COMMISSION AGREES TO TRANSFER TO THE GOVERNMENT, FOR THE NOMINAL AMOUNT OF ONE DOLLAR (\$1.00), THE PROPERTY RIGHTS OF THE CROWN IN RIGHT OF CANADA, FOR WHICH IT HAS OR WILL HAVE THE TITLE OR FOR WHICH IT IS OR WILL BE EMPowered TO ADMINISTER TO THE EXTENT THAT SUCH A TRANSFER OF RIGHTS IS REQUIRED FOR THE CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM.

6. THE GOVERNMENT AGREES TO ACQUIRE, BY MUTUAL CONSENT OR BY EXPROPRIATION, ALL REAL PROPERTY RIGHTS REQUIRED FOR THE CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM.

THE GOVERNMENT ALSO AGREES TO ACQUIRE, FOR THE NOMINAL AMOUNT OF ONE DOLLAR (\$1.00) FROM MUNICIPAL CORPORATIONS, THE LANDS WHICH ARE REQUIRED FOR THE CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM AND WHICH ARE IN THE PUBLIC DOMAIN OR ARE RESERVED BY THE MUNICIPAL CORPORATIONS FOR SUCH USE.

7. LES PARTIES CONVIENTENT QU'IL SERAIT SOUHAITABLE D'ENTREPRENDRE TOUTS LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER CONFORMÉMENT AUX ARTICLES 8 ET 9 TRAVANT UNE PÉRIODE DE SIX ANS.

8. POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE 1971-72, LE GOUVERNEMENT S'ENGAGE À PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES POUR QUE SOIENT ENTREPRIS DANS LES PLUS BREFS DÉLAIS:

A) LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION:

- 1) D'UNE PARTIE DE L'AUTOROUTE 5 DEPUIS LE BOULEVARD MONT-BLEU JUSQU'À TENAGA;
- 2) D'UNE PARTIE DE LA ROUTE RAPIDE DANS LA VILLE DE POINTE-GATINEAU, DE LA ROUTE 8 À LA RIVIÈRE GATINEAU;
- 3) DU PONT DE LA RIVIÈRE GATINEAU;
- 4) LE BOULEVARD GREBER SUR LA ROUTE 8 ENTRE POINTE-GATINEAU ET GATINEAU.

B) LES DÉMARCHES NÉCESSAIRES EN VUE DE L'HOMOLOGATION, OU LE CAS ÉCHÉANT, DE L'ACQUISITION DES EMPRISES QUE LES PARTIES JUGERONT UTILE DE FAIRE HOMOLOGUER OU D'ACQUÉRIR POUR LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER.

NOTWITHSTANDING ARTICLE 4 OF THIS AGREEMENT, THE CONTRIBUTION OF THE COMMISSION, SOIT 50 PER CENT DU CÔTÉ DES TRAVAUX POUR LA CONSTRUCTION MENTIONNÉE AU PRÉSENT ARTICLE, NE DEVRA PAS DÉPASSER LA SOMME DE DIX MILLIONS DE DOLLARS.

9. POUR LES ANNÉES SUBSÉQUENTES, LE GOUVERNEMENT ET LA COMMISSION CONVIENTENT QUE LES TRAVAUX SUIVANTS SERONT ENTREPRIS ET EXÉCUTÉS SELON LES PROGRAMMES DE CONSTRUCTION ÉTABLIS AU PLUS TARD TROIS MOIS AVANT LE COMMENCEMENT DE TOUTE ANNÉE FINANCIÈRE, À PARTIR DE 1972-73 EN FONCTION DES DISPONIBILITÉS ANNUELLES DES DEUX PARTIES, ET NOTWITHSTANDING ARTICLE 4, ASSUJETTIS À TOUTES CONTRIBUTIONS MAXIMALES QUE LES PARTIES DÉTERMINERONT:

- A) LE RACCORDEMENT DU BOULEVARD TACHÉ ET DE LA RUE LAURIER AU PONT DU PORTAGE (A-B);
- B) LA ROUTE RAPIDE DE LA RIVIÈRE GATINEAU AU BOULEVARD TACHÉ (L-H-R-U);
- C) LES ARTÈRES URBAINES PINK-ST-RAYMOND (L-M-O-P-Q) / ET ST-LAURENT-LARAMÉE (X-R-S-T);
- D) LA ROUTE RAPIDE À PARTIR DE LA ROUTE N° 8 À POINTE-GATINEAU JUSQU'À DAVIDSON CORNER ET L'AUTOROUTE N° 50 DE DAVIDSON CORNER JUSQU'ÀUX LIMITES EST DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE AUX ENVIRONS DE MASSON;
- E) LE CHEMIN RELIANT LE PONT CHAMPLAIN À LA RUE PINK-ST-RAYMOND (V-S-P), ET L'ARTÈRE URBAINNE SACRÉ-COEUR (Z-Y);
- F) LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 50 DU BOULEVARD DESCHÊNES AUX LIMITES OUEST DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE AUX ENVIRONS DE WYMAN;
- G) LE BOULEVARD DESCHÊNES À PARTIR DE L'AUTOROUTE 50 JUSQU'AU CHEMIN AVYLER;
- H) LE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE N° 5 JUSQU'ÀUX LIMITES NORD DE LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE AUX ENVIRONS DE LASCELLES;
- I) L'ACQUISITION DES TERRAINS REQUIS POUR LA SECTION DAVIDSON CORNER-BOULEVARD DESCHÊNES DE L'AUTOROUTE 50.

L'ÉVALUATION QUE FAIT LE COMITÉ NE CONSTITUE PAS CÉLÈBREMENT UN CRITÈRE DE PRIORITÉ.

7. BOTH PARTIES AGREE THAT IT WOULD BE DESIRABLE THAT ALL THE CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM (DEFINED IN SECTIONS 8 AND 9 OF THIS AGREEMENT) BE UNDERTAKEN DURING A SIX YEAR PERIOD.

8. THE GOVERNMENT AGREES TO TAKE THE NECESSARY STEPS TO ENSURE THE UNDERTAKING AS SOON AS POSSIBLE, IN 1971-72, FOR:

A) THE CONSTRUCTION:

- 1) OF PART OF FREEWAY 5, FROM MONT-BLEU BOULEVARD TO TENAGA;
- 2) OF PART OF THE EXPRESSWAY WITHIN THE LIMITS OF THE CITY OF POINTE-GATINEAU, FROM HIGHWAY 8 TO THE GATINEAU RIVER;
- 3) OF THE BRIDGE CROSSING THE GATINEAU RIVER;
- 4) OF GREBER BOULEVARD ON HIGHWAY 8, BETWEEN POINTE-GATINEAU AND GATINEAU.

B) THE NECESSARY STEPS IN VIEW OF THE HOMOLOGATION OR, WHERE NECESSARY, ACQUISITION OF THE RIGHTS-OF-WAY WHICH BOTH PARTIES DEEM NECESSARY TO HAVE HOMOLOGATED OR ACQUIRED FOR CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM.

NOTWITHSTANDING SECTION 4 OF THIS AGREEMENT, THE COMMISSION'S CONTRIBUTION, THAT IS, 50% OF THE COSTS OF THE CONSTRUCTION MENTIONED IN THIS SECTION, SHALL NOT EXCEED TEN MILLION DOLLARS.

9. FOR SUBSEQUENT YEARS, THE GOVERNMENT AND THE COMMISSION AGREE TO UNDERTAKE AND CARRY OUT THE FOLLOWING PROJECTS, ACCORDING TO THE CONSTRUCTION PROGRAMMES ESTABLISHED, AT THE LATEST, THREE MONTHS PRIOR TO THE BEGINNING OF ANY FISCAL YEAR, FROM 1972-73, IN ACCORDANCE WITH THE FUNDS AVAILABLE TO THEM EACH FISCAL YEAR, AND NOTWITHSTANDING SECTION 4, SUBJECT TO SUCH MAXIMUM CONTRIBUTIONS AS MAY BE DETERMINED BY THE PARTIES:

- A) THE LINKING OF TACHÉ BOULEVARD AND LAURIER STREET TO PORTAGE BRIDGE (A-B);
- B) THE EXPRESSWAY FROM GATINEAU RIVER TO TACHÉ BOULEVARD (L-H-R-U);
- C) THE URBAN ARTERIAL ROADS PINK-ST. RAYMOND (L-M-O-P-Q) AND ST. LAURENT-LARAMÉE (X-R-S-T);
- D) THE EXPRESSWAY FROM HIGHWAY 8 IN POINTE-GATINEAU TO DAVIDSON CORNER, AND FREEWAY 50 FROM DAVIDSON CORNER TO THE EASTERN LIMITS OF THE NATIONAL CAPITAL REGION, NEAR MASSON;
- E) THE ROAD LINKING CHAMPLAIN BRIDGE TO PINK-ST. RAYMOND STREETS (V-S-P), AND THE SACRÉ-COEUR URBAN ARTERIAL ROAD (Z-Y);
- F) THE EXTENSION OF FREEWAY 50 FROM DESCHÊNES BOULEVARD TO THE WESTERN LIMITS OF THE NATIONAL CAPITAL REGION, NEAR WYMAN;
- G) DESCHÊNES BOULEVARD FROM FREEWAY 50 TO AVYLER ROAD;
- H) THE EXTENSION OF FREEWAY 5 TO THE NORTHERN LIMITS OF THE NATIONAL CAPITAL REGION, NEAR LASCELLES;
- I) THE ACQUISITION OF PROPERTY REQUIRED FOR THE SECTION DAVIDSON CORNER-DESCHÊNES BOULEVARD OF FREEWAY 50.

THE ABOVE LISTING IS NOT IN ORDER OF PRIORITY.

10. POUR L'ANNÉE FINANCIÈRE 1971-72, LE GOUVERNEMENT ET LA COMMISSION S'ENGAGENT À DÉFRAYER LE COÛT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER PRÉVUS À L'ARTICLE 8, JUSQU'À CONCURRENCE DE LA SOMME DE QUATRE MILLIONS DE DOLLARS CHACUN.
 11. LA COMMISSION S'ENGAGE À VERSER SA CONTRIBUTION AU GOUVERNEMENT DANS LE COURS DE L'EXÉCUTION DES TRAVAUX AU MOYEN DE PAIEMENTS EFFECTUÉS SANS DÉLAI SUR RÉCEPTION DES COMPTES JUGÉS CONFORMES AUX PLANS ET DEVIS.
 12. LE GOUVERNEMENT S'ENGAGE À ASSUMER TOUTE RESPONSABILITÉ LÉGALE À L'ÉGARD DES TIERS. IL A SEUL LA RESPONSABILITÉ DE TOUTES ACTIONS, RÉCLAMATIONS OU DEMANDES QUE PEUT OCCASIONNER LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DONT IL A LA CHARGE, À L'EXCLUSION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR LA NÉGLIGENCE D'UN EMPLOYÉ OU MANDATAIRE DE LA COMMISSION.

SANS RESTREINDRE LA GÉNÉRALITÉ DE CE QUI PRÉCÈDE LE GOUVERNEMENT S'ENGAGE À FAIRE EN SORTE QUE TOUTS LES TRAVAILLEURS AFFECTÉS AUX TRAVAUX DE CONSTRUCTION BÉNÉFICIENT PLEINEMENT DE LA LOI DES ACCIDENTS DE TRAVAIL ET QUE LES ENTREPRENEURS CONTRACTANTS FOURNISSENT DES PREMES SUFFISANTES D'ASSURANCE-RESPONSABILITÉ POUR BLESSURES CORPORELLES ET D'ASSURANCE POUR DOMMAGES À LA PROPRIÉTÉ.
 13. L'ASSIETTE DU RÉSEAU ROUTIER DÉFINIE AU DEUXIÈME PARAGRAPHE DE L'ARTICLE 1 DEVIENDRA, APRES LA FIN DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER, LA PROPRIÉTÉ DU GOUVERNEMENT.

IL EN EST DE MÊME DE TOUTS LES OUVRAGES FAISANT PARTIE DU RÉSEAU ROUTIER ET CONSTRUITS EN VERTU DE LA PRÉSENTE ENTENTE.
 14. LE GOUVERNEMENT S'ENGAGE À RENDRE ACCESSIBLES AUX REPRÉSENTANTS DE LA COMMISSION POUR FINS D'INSPECTION ET DE VÉRIFICATION TOUTS LES LIVRES COMPTABLES ET LES REGISTRES SE RAPPORTANT AUX TRAVAUX DE CONSTRUCTION.
 15. LE GOUVERNEMENT S'ENGAGE À PERMETTRE L'ACCÈS DES LIEUX OU SERONT EFFECTUÉS LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION À TOUT REPRÉSENTANT DE LA COMMISSION ET À LUI EN FACILITER L'INSPECTION.
 16. LES PARTIES CONVIENTENT QUE TOUTE PUBLICITÉ, ET TOUTS PANNEAUX PUBLICITAIRES AUX CHANTIERS DES TRAVAUX, FERONT MENTION, EN FRANÇAIS ET EN ANGLAIS, DE LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL AU COÛT DES TRAVAUX. ILS CONVIENTENT, ÉGALEMENT, QUE L'ON INVITERA UN REPRÉSENTANT DE LA COMMISSION, DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET DU PARLEMENT DU CANADA, À TOUTE CÉRÉMONIE SYMBOLIQUE DU COMMENCEMENT DES TRAVAUX OU D'INAUGURATION ET QU'À CES OCCASIONS L'ON RECONNAISSE LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL. LES PARTIES CONVIENTENT QUE DANS TOUTE PUBLICITÉ UNE IMPORTANCE ÉGALE SERA DONNÉE À LA PARTICIPATION DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC ET À CELLE DU GOUVERNEMENT DU CANADA.
 17. LA PRÉSENTE ENTENTE EST ASSUJETTIE AUX CONDITIONS ÉNUMÉRÉES DANS L'ANNEXE C.
 18. TOUTE SIGNALISATION ROUTIÈRE RELATIVE AU PROJET SERA FAITE D'APRÈS LES SYMBOLES RECONNUS PAR LE MANUEL DE SIGNALISATION ROUTIÈRE DU QUÉBEC DANS LES CAS OÙ IL EST APPLICABLE; DANS LES AUTRES CAS, TOUTE INDICATION SERA FAITE EN ANGLAIS ET EN FRANÇAIS, LE TOUT EN CONFORMITÉ DES LOIS EN VIGUEUR.
 19. LES PARTIES S'ENGAGENT À PRENDRE LES MESURES NÉCESSAIRES À LA FORMATION D'UN COMITÉ CONSULTATIF COMPOSÉ DE REPRÉSENTANTS DE LA COMMISSION, DU GOUVERNEMENT, DE LA COMMUNAUTÉ RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS, DU CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE L'OUTAOUAIS, DE LA SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT DE L'OUTAOUAIS ET DES COMMUNAUTÉS MUNICIPALES SUR LE TERRITOIRE EN QUELQUES EST SERVÉ LE RÉSEAU ROUTIER.

CE COMITÉ AURA PRINCIPALEMENT POUR OBJET DE FAVORISER LA DIFFUSION DE L'INFORMATION PERTINENTE À LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER ET LA COORDINATION DES INTERÊTS INTERRÉGIONAUX.
10. FOR THE FISCAL YEAR 1971-72, THE GOVERNMENT AND THE COMMISSION AGREE TO CARRY OUT THE CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM, PROVIDED FOR IN SECTION 8 OF THIS AGREEMENT, UP TO THE AMOUNT OF FOUR MILLION DOLLARS EACH.
 11. THE COMMISSION AGREES TO PAY ITS CONTRIBUTION TO THE GOVERNMENT DURING THE EXECUTION OF THE WORK, THROUGH PAYMENTS MADE WITHOUT DELAY FOLLOWING RECEIPT OF ACCOUNTS FOR EXPENDITURES CONSISTENT WITH PLANS AND SPECIFICATIONS.
 12. THE GOVERNMENT AGREES TO ASSUME ALL LEGAL RESPONSIBILITY TOWARDS THIRD PARTIES. IT HAS SOLE RESPONSIBILITY FOR ALL ACTIONS, CLAIMS OR DEMANDS THAT MAY ARISE FROM THE CONSTRUCTION FOR WHICH IT IS RESPONSIBLE, EXCEPTING DAMAGES THAT MAY HAVE BEEN CAUSED BY THE NEGLIGENCE OF AN EMPLOYEE OR AGENT OF THE COMMISSION.

WITHOUT RESTRICTING THE GENERALITY OF THE FOREGOING, THE GOVERNMENT AGREES TO MAKE ARRANGEMENTS IN ORDER THAT ALL WORKERS ASSIGNED TO THE CONSTRUCTION ARE FULLY PROTECTED BY THE WORKMEN'S COMPENSATION ACT AND THAT THE CONTRACTORS PROVIDE SUFFICIENT PROOF OF LIABILITY INSURANCE FOR BODILY INJURIES AND FOR DAMAGE TO PROPERTY.
 13. THE ROADBED OF THE ROAD SYSTEM DESCRIBED IN SUBSECTION 20 OF SECTION 1 OF THIS AGREEMENT WILL REMAIN THE PROPERTY OF THE GOVERNMENT UPON COMPLETION OF THE CONSTRUCTION.

SUCH WILL BE THE CASE FOR ALL WORKS INCLUDED IN THE ROAD SYSTEM AND CONSTRUCTED UNDER THIS AGREEMENT.
 14. THE GOVERNMENT WILL PERMIT ACCESS TO THE COMMISSION'S AGENTS, FOR AUDIT AND VERIFICATION OF ALL ACCOUNTS AND RECORDS RELATING TO THE CONSTRUCTION.
 15. THE GOVERNMENT WILL PERMIT ACCESS TO THE CONSTRUCTION SITES TO ANY AGENT OF THE COMMISSION AND WILL FACILITATE THE INSPECTION OF SUCH WORKS.
 16. THE PARTIES AGREE THAT ALL PUBLICITY, AND PROJECT SIGNS ON THE CONSTRUCTION SITES, SHALL MENTION IN BOTH THE FRENCH AND ENGLISH LANGUAGES, THE FEDERAL GOVERNMENT'S CONTRIBUTION TO THE CONSTRUCTION COSTS. THEY AGREE ALSO, THAT REPRESENTATIVES OF THE COMMISSION, OF THE FEDERAL GOVERNMENT AND OF THE PARLIAMENT OF CANADA SHALL BE INVITED TO ANY SOIL-TURNING OR RIBBON-CUTTING CEREMONY AND THAT ON SUCH OCCASIONS THE FEDERAL GOVERNMENT'S CONTRIBUTION IS TO BE ACKNOWLEDGED. THE PARTIES FURTHER AGREE THAT IN ALL PUBLICITY AN EQUAL IMPORTANCE WILL BE GIVEN TO THE PARTICIPATION OF THE GOVERNMENT OF QUEBEC AND OF THE GOVERNMENT OF CANADA.
 17. THIS AGREEMENT IS SUBJECT TO THE TERMS AND CONDITIONS DESCRIBED IN APPENDIX C.
 18. ALL TRAFFIC AND DIRECTIONAL SIGNS RELATED TO THE PROJECT WILL BE, WHERE APPLICABLE, IN ACCORDANCE WITH THE SYMBOLS ADOPTED IN THE QUEBEC MANUAL OF TRAFFIC CONTROL; IN OTHER CASES ALL TRAFFIC CONTROL SIGNS WILL BE IN BOTH THE FRENCH AND ENGLISH LANGUAGES, ALL OF WHICH IN ACCORDANCE WITH GOVERNING LEGISLATION.
 19. BOTH PARTIES AGREE TO TAKE NECESSARY STEPS TO ESTABLISH AN ADVISORY COMMITTEE COMPOSED OF REPRESENTATIVES OF THE COMMISSION, THE GOVERNMENT, THE OUTAOUAIS REGIONAL COMMUNITY, THE OUTAOUAIS REGIONAL DEVELOPMENT COUNCIL, THE OUTAOUAIS DEVELOPMENT CORPORATION AND THE MUNICIPAL COMMUNITIES WITHIN THE LIMITS OF WHICH THE ROAD SYSTEM IS LOCATED.

THE COMMITTEE'S MAIN FUNCTIONS WILL BE TO PROMOTE THE DIFFUSION OF INFORMATION RELATED TO THE CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM AND TO COORDINATE CONCERNING WITH INTERESTED PEOPLE.

20. SI, À L'EXPIRATION DU DÉLAI PRÉVU À L'ARTICLE 7, LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER N'EST PAS COMPLÉTÉE, LA PRÉSENTE ENTENTE EST RECONDUITE AUX MÊMES CONDITIONS POUR LA DURÉE NÉCESSAIRE À L'ACHEVEMENT DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION À LA SATISFACTION DES PARTIES.

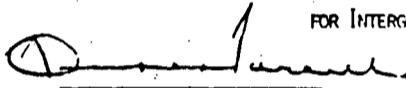
21. IL EST CONVENU QUE, À L'EXCEPTION DE CE QUI EST PRÉVU PAR LA PRÉSENTE ENTENTE, TOUTE PROPOSITION, NÉGOCIATION OU OFFRE ANTERIEURES PAR LA COMMISSION ET PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL DE PARTICIPATION AU CÔÛT DE CONSTRUCTION OU RECONSTRUCTION PAR LE GOUVERNEMENT DE LA ROUTE 8 DANS LA RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE, AINSI QUE TOUTE OBLIGATION, DIRECTE OU INDIRECTE, S'Y RAPPORTANT, SONT NULLES ET DE NUL EFFET.

22. S'IL Y A UNE DIFFÉRENCE ENTRE LES DEUX VERSIONS DE LA PRÉSENTE ENTENTE, ON DONNERA LA PRÉFÉRENCE À LA VERSION QUI, SELON L'ESPRIT, L'INTENTION ET LE SENS VÉRITABLE DU TEXTE, ASSURE LE MIEUX LA RÉALISATION DE SES OBJETS.

EN FOI DE QUOI, LES PARTIES ONT APOSÉ LEURS SCEAUX RESPECTIFS SOUS LA SIGNATURE DE LEURS REPRÉSENTANTS DÛMENT AUTORISÉS, LE 7^{ÈME} JOUR DE JANVIER 1972

SIGNÉ ET SCÉLLÉ:

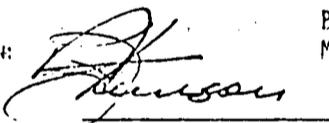
LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
REPRÉSENTÉ PAR LE MINISTRE D'ÉTAT
AUX AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES,
L'HONORABLE OSWALD PARENT:



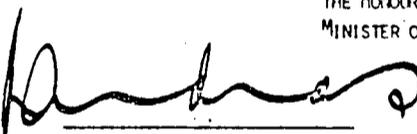
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
REPRÉSENTÉE PAR LE PRÉSIDENT,
MONSIEUR DOUGLAS H. FULLERTON:



PAR LE SECRÉTAIRE,
MONSIEUR ALBERT H. STEVENSON:



ET PAR LE MINISTRE DÉSIGNÉ PAR LE
GOUVERNEUR EN CONSEIL,
L'HONORABLE ROBERT ANDRAS,
MINISTRE D'ÉTAT CHARGÉ DES
AFFAIRES URBAINES:



20. IF, WHEN THE TIME LIMIT SPECIFIED IN SECTION 7 OF THIS AGREEMENT HAS EXPIRED AND THE CONSTRUCTION OF THE ROAD SYSTEM HAS NOT BEEN COMPLETED, THIS AGREEMENT SHALL BE EXTENDED UNDER THE SAME CONDITIONS FOR THE PERIOD REQUIRED FOR THE COMPLETION OF THE WORKS TO THE SATISFACTION OF BOTH PARTIES.

21. IT IS AGREED THAT, EXCEPTING THE PROVISIONS OF THE PRESENT AGREEMENT, ANY PROPOSITION, NEGOTIATION OR OFFER MADE IN THE PAST BY THE COMMISSION AND BY THE FEDERAL GOVERNMENT TO SHARE THE COST OF CONSTRUCTION OR RECONSTRUCTION BY THE GOVERNMENT OF HIGHWAY 8 IN THE NATIONAL CAPITAL REGION, AS WELL AS ANY DIRECT OR INDIRECT OBLIGATION RELATED THERETO, SHALL BE NULL AND VOID.

22. IF THE TWO LANGUAGE VERSIONS OF THIS AGREEMENT DIFFER, PREFERENCE SHALL BE GIVEN TO THE VERSION THEREOF, THAT ACCORDING TO THE TRUE SPIRIT, INTENT AND MEANING OF THE TEXT BEST ENSURES THE ATTAINMENT OF ITS OBJECTS.

IN WITNESS WHEREOF, THE DULY AUTHORIZED REPRESENTATIVES OF THE PARTIES TO THIS AGREEMENT HAVE HEREUNTO SET THEIR HANDS THIS 7TH DAY OF JANUARY 1972

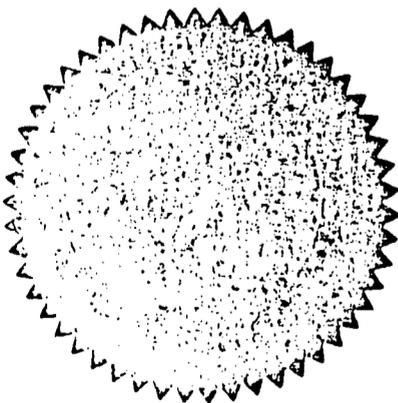
SIGNED AND SEALED:

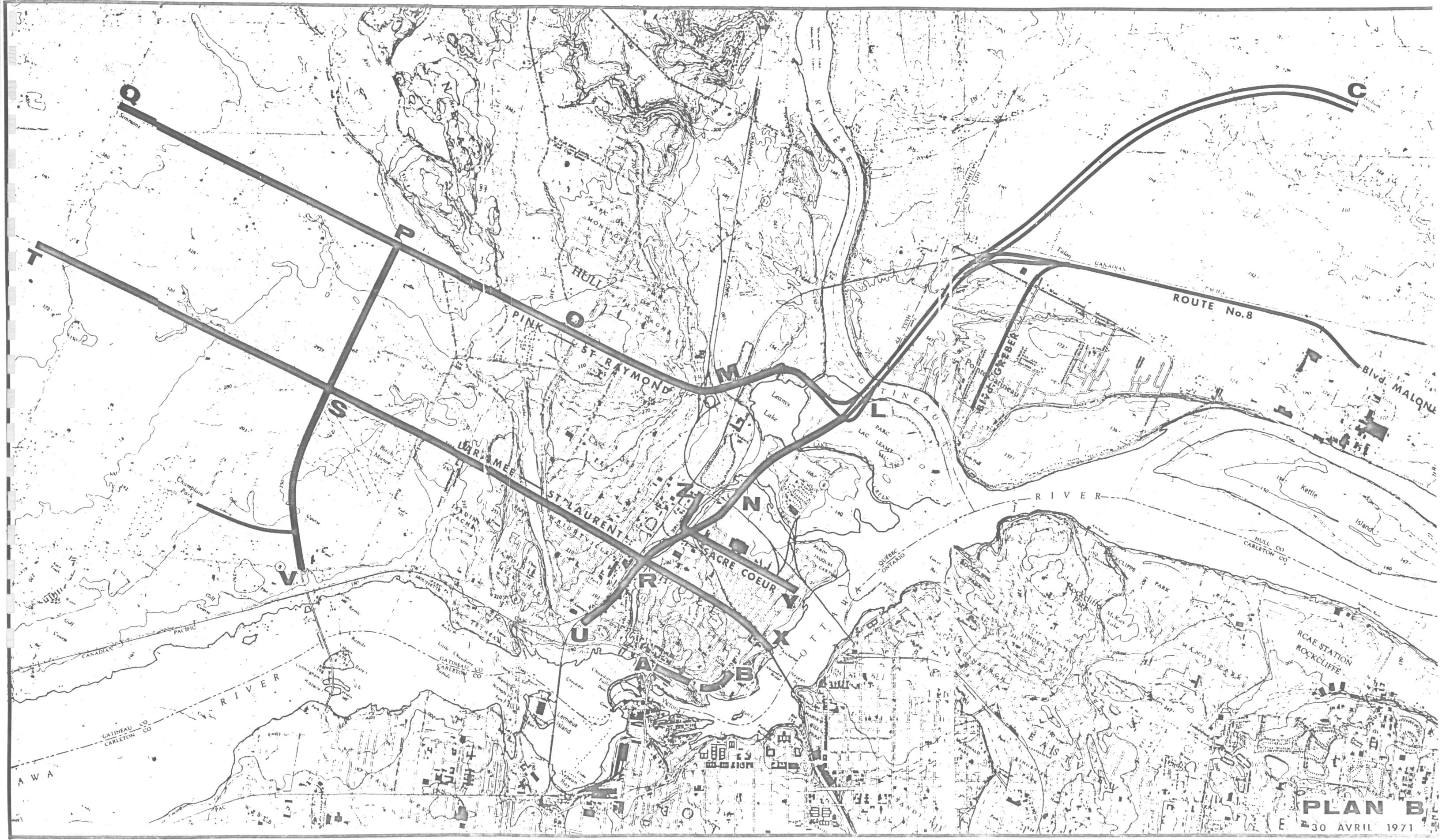
THE GOVERNMENT OF QUEBEC
REPRESENTED BY THE HONOURABLE
OSWALD PARENT, MINISTER OF STATE
FOR INTERGOVERNMENTAL AFFAIRS:

NATIONAL CAPITAL COMMISSION
REPRESENTED BY THE CHAIRMAN,
MR. DOUGLAS H. FULLERTON:

BY THE SECRETARY,
MR. ALBERT H. STEVENSON:

AND BY THE MINISTER DESIGNATED BY THE
GOVERNOR IN COUNCIL,
THE HONOURABLE ROBERT ANDRAS,
MINISTER OF STATE FOR URBAN AFFAIRS:



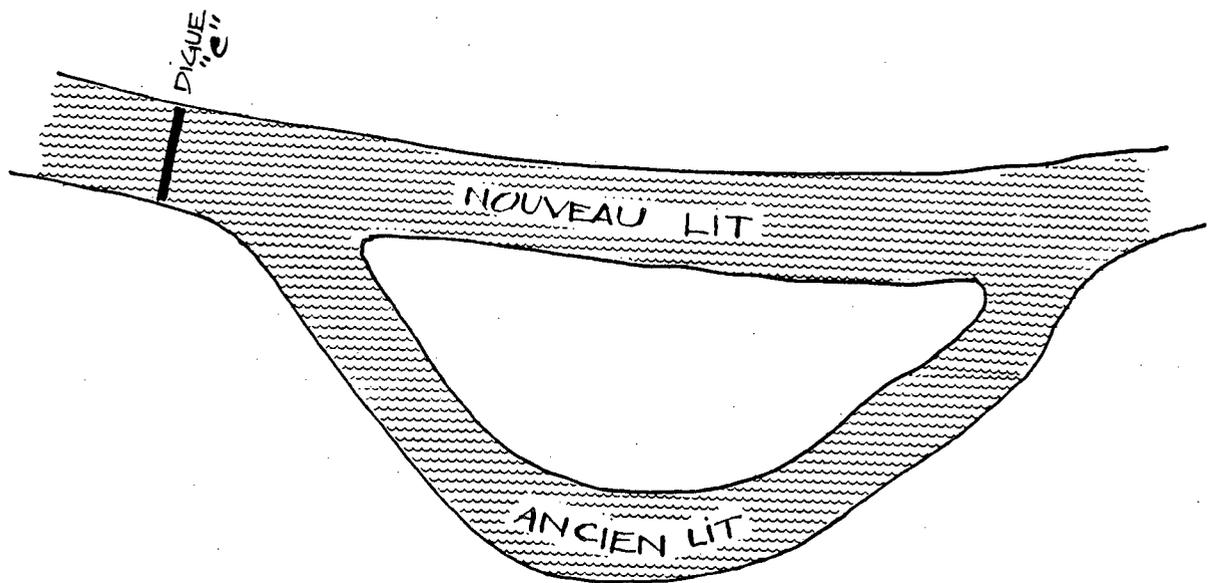


PLAN B

30 AVRIL 1971

ANNEXE 3

METHODE RELATIVE AU CREUSAGE
D'UN NOUVEAU LIT PERMANENT AU
RUISSEAU DE LA BRASSERIE



METHODE RELATIVE AU CREUSAGE D'UN NOUVEAU LIT PERMANENT
AU RUISSEAU DE LA BRASSERIE

- 1- Assécher le canal actuel du ruisseau de la Brasserie à l'endroit du futur pont en se servant du barrage près du parc Taché (construit récemment) pour contrôler le niveau de l'eau.
- 2- Dans la même opération, creuser le redressement du nouveau lit et remblayer l'ancien lit.
- 3- Installer la digue "C" en aval de l'ancien lit.
- 4- Ouvrir la vanne du barrage jusqu'à sa hauteur normale et attendre 48 heures, soit le temps que les sédiments se déposent.
- 5- Enlever la digue "C" et réouvrir progressivement la vanne du barrage pour rétablir le courant normal de l'eau.

ANNEXE 4

REGLEMENT MUNICIPAL 1180 AMENDE PAR 1191
CONCERNANT LE BRUIT DANS LES LIMITES
DE LA VILLE DE HULL



VILLE DE HULL

Service de la planification
Section GÉNIE

C.P. 1970
Succursale "B"

V/Réf.:-

N/Réf.:- C-74-38

Le 5 octobre 1983

Monsieur France Serge Julien
Ministère des Transports du Québec
Service de l'environnement
255 Est, boulevard Crémazie
9^e étage
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Objet: Autoroute 550 entre Montclair et St-Laurent/Laramée

Monsieur,

Pour répondre à votre demande, nous vous transmettons copie du règlement municipal numéro 1180 amendé par le règlement numéro 1191 concernant le bruit dans les limites de la ville de Hull.

Selon l'article 5 de ce règlement, il est défendu d'exécuter des travaux de construction entre 23 heures et 7 heures le lendemain dans aucun endroit de la cité sans avoir obtenu au préalable une permission écrite du Directeur du Service de la police. Pour les intensités maxima de bruit permises dans le cas d'outils, d'appareils mécaniques ainsi que des véhicules, vous trouverez ces informations aux articles 11, 15 et 16 dudit règlement.

Espérant ces informations à votre satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Robert Laberge, ing.

Robert Laberge, ingénieur
Service de la planification,
section génie

RL/ss

p.j.

c.c. M. S. Murad Matin, ing., directeur

A une assemblée régulière du conseil de la cité de Hull, tenue à la cour municipale, 290 boul. St-Joseph, mardi, le 7 septembre 1971, à huit heures de l'après-midi, à laquelle sont présents:

M. le président Fernand Mutchmore, au fauteuil, et les échevins J. Groulx, J. A. Maurice, J. E. Bériault, J. R. Villeneuve, J. Y. Gougeon, J. Marie Séguin, G. Rochelcau formant quorum dudit conseil sous la présidence de monsieur l'échevin Fernand Mutchmore.

Le règlement suivant a été lu, proposé et adopté.

REGLEMENT NO. 1180 amendé par 1191

Concernant le bruit dans les limites de la
cité de Hull.

ATTENDU que ce conseil considère qu'il est urgent et d'intérêt public de réglementer le bruit dans les limites de la cité;

ATTENDU que certains travaux et certaines opérations troublent la paix publique et sont alors causes de nuisance;

ATTENDU que ce conseil a le droit de réglementer le bruit dans les limites de la cité;

ATTENDU que le comité exécutif de la cité a recommandé l'adoption du présent règlement;

ATTENDU qu'avis de motion a été donné à une séance antérieure à l'effet que le présent règlement serait soumis pour adoption.

IL EST PAR LE PRESENT REGLEMENT ORDONNE ET STATUE ET LE PRESENT REGLEMENT ORDONNE ET STATUE COMME SUIT:

ARTICLE 1 - DEFINITION - INTERPRETATION

Dans le présent règlement, les mots ci-dessous sont censés avoir la signification suivante à moins que le contexte ne comporte une signification différente:-

- a) "Chargement" comprend le déchargement et la livraison de marchandises aux maisons d'affaires ainsi qu'aux résidences privées dans les limites de la cité;
- b) "Débosselage" veut dire toute réparation à la carrosserie des automobiles ou autres véhicules de tout genre dans le but de redresser certaines parties, et ce, à l'aide de marteau ou autre instrument à choc;
- c) "Garage" comprend les endroits (bâtisse, terrain, dépendance) où l'on fait les réparations d'un véhicule ou plus dont le travail de réparation est fait sur une base commerciale pour une considération quelconque;

- d) "Nuit" signifie l'intervalle entre 23 heures et 7 heures le lendemain;
- e) "Heure" signifie l'heure en vigueur dans la cité;
- f) "Personne" comprend le propriétaire, l'occupant, le locataire ou l'employé;
- g) "Travaux de Construction" signifient tout ce qui est construction, reconstruction, rénovation ou réparation de tout édifice ou structure, véhicules-moteurs, travaux d'excavation par pelle mécanique ou par tout autre appareil semblable produisant des bruits pouvant être considérés comme nuisance publique;
- h) "Lave-auto" comprend tout commerce de lavage, nettoyage, cirage, d'automobiles de façon rapide qui est opéré à l'aide de machines et d'employés ou de machines seulement pour le lavage d'automobiles;
- i) "Véhicule automobile" véhicule de promenade, motocyclette, véhicule de service et/ou tout autre genre de véhicule ont les mêmes significations que celles contenues au règlement 704 de la cité de Hull;
- j) "Conducteur, propriétaire" ont les mêmes significations que celles contenues au règlement 704 de la cité de Hull;
- k) "Décibel" l'intensité du bruit en unité dbA signifie la lecture en unités de décibel conforme à l'un des standards suivants:
- a) International Electro-technical Commission Standard no. 123;
 - b) British Standard no. 3539 part. 1
 - c) U.S.A. standard S1. 4-1961
- lorsque le sonomètre est ajusté sur une échelle A et donne une lecture rapide.
- l) "Directeur de police" signifie le directeur de police ou toute autre personne dûment autorisée à le remplacer ou à agir en son nom.

ARTICLE 2 - RECLAME PUBLIQUE

Il est défendu à toute personne ou organisation avec ou sans but lucratif de faire son commerce ou sa réclame par les rues en appelant, criant, sonnante ou de toute autre manière qui nuit à la quiétude du public.

ARTICLE 3 - HAUT-PARLEURS, RADIOS, ETC..

Il est défendu à toute personne, organisation ou compagnie de se servir, d'utiliser ou faire opérer ou permettre que soient opérés des radios, gramophones ou autres instruments analogues émettant des sons à l'extérieur au moyen de haut-parleurs ou autres appareils de même nature et/ou émettant des sons de nature à être entendus de l'extérieur.

ARTICLE 4 - CHARGEMENT

Il est défendu à toute personne de faire ou de permettre des opérations de chargement de marchandises à son domicile, place d'affaires ou autres entre 23 heures et 7 heures le lendemain.

ARTICLE 5 - ARTICLES DE CONSTRUCTION

Il est défendu à toute personne sans avoir obtenu au préalable une permission écrite du Directeur de Police, d'exécuter des travaux de construction entre 23 heures et 7 heures le lendemain dans aucun endroit de la cité.

ARTICLE 6 - DEBOSELAGE

Il est défendu à toute personne de faire des travaux de débosselage de tout genre dans un garage et/ou établissement public ou privé, de se servir de compresseurs, sableuses, instruments à choc ou autres machines bruyantes entre 18 heures et 8 heures le lendemain.

ARTICLE 7 - LAVE-AUTO

Il est défendu à toute personne d'opérer ou de permettre l'opération de machinerie servant au lavage de véhicules dans un endroit connu sous le nom de "lave-auto" (Car wash) entre 21 heures et 7 heures le lendemain.

ARTICLE 8 - BRUIT CAUSE PAR PNEUS

Il est défendu de conduire un véhicule de manière à ce que les pneus crient ou fassent un bruit strident ou excessif à tout endroit dans la cité de Hull.

ARTICLE 9 - PARADES ETC...

A moins d'avoir au préalable obtenu l'autorisation écrite du Directeur de Police, il est défendu à toute personne, association ou compagnie en charge d'un véhicule se servant d'appareil sonore et/ou klaxon de manière répétée ou continue ou prolongée de façon à constituer une nuisance publique soit à l'occasion de procession, parade, démonstration, contestation ou autres occasions analogues.

ARTICLE 10 - KLAXON, SIRENES, ETC...

Il est défendu de se servir inutilement et/ou de façon abusive d'appareils sonores, klaxon ou sirène de véhicule.

ARTICLE 11 - OUTILS ET APPAREILS MECANIQUES

a) Il est défendu à toute personne d'utiliser, ou opérer ou permettre l'utilisation ou l'opération d'une scie mécanique, d'une tondeuse à gazon, d'une souffleuse à neige, d'un outil mécanique ou de tous autres appareils similaires, lorsque l'intensité du bruit émanant dudit appareil mesuré à une distance de 15 pieds ou plus sera supérieure à 78 dbA durant le jour.

b) Il est défendu d'utiliser ces appareils la nuit.

ARTICLE 12 - CLIMATISEUR, REFRIGERATEUR ET VENTILATEUR

Il est défendu à toute personne d'utiliser ou opérer ou permettre l'utilisation ou l'opération de tout appareil à air climatisé, de réfrigération, de ventilation ou de tout autre appareil semblable dont le bruit causé par ledit appareil est supérieur à 55 dbA durant le jour et à 48 dbA durant la nuit, lorsque mesuré à une distance de 15 pieds

ou plus dudit appareil; advenant le cas où la ligne de propriété est à plus de 15 pieds dudit appareil, la lecture du sonomètre ne devra pas être prise à une distance plus grande que 150 pieds dudit appareil.

ARTICLE 13 - AVION MINIATURE

Il est défendu à toute personne d'utiliser ou opérer ou permettre l'utilisation ou l'opération d'un avion miniature actionné par un moteur à essence ou autre, lorsque l'intensité du bruit émanant dudit appareil, mesurée à une distance de 15 pieds ou plus, est supérieure à 70 dbA sauf dans les parcs où une telle activité est autorisée par le Directeur de Police.

ARTICLE 14 - MOTO-NEIGE

Il est défendu à toute personne d'utiliser ou opérer ou permettre l'utilisation ou l'opération d'un appareil communément appelé "overcraft", d'une auto-neige ou tous autres appareils similaires, lorsque l'intensité du bruit émanant dudit appareil, mesurée à une distance de 15 pieds ou plus, sera supérieure à 85 dbA à moins que ledit appareil ne soit opéré dans un endroit désigné à cette fin, dans ce cas, l'intensité du bruit sera mesurée à la ligne de lot dudit endroit.

ARTICLE 15 - VEHICULES DE MOINS DE 6000 LBS.

Il est défendu à toute personne de conduire ou de permettre la conduite d'un véhicule d'un poids brut de 6000 lbs. ou moins, lorsque l'intensité du bruit émanant dudit véhicule, mesurée à une distance de 15 pieds ou plus sera supérieure à 83 dbA.

ARTICLE 16 - VEHICULE DE PLUS DE 6000 LBS.

Il est défendu à toute personne de conduire ou de permettre la conduite d'un véhicule d'un poids brut de plus de 6000 lbs., lorsque l'intensité du bruit émanant dudit véhicule mesurée à une distance de 15 pieds ou plus sera supérieure à 90 dbA.

ARTICLE 17 - MOTOCYCLETTES

Il est défendu à toute personne de conduire ou de permettre la conduite d'une motocyclette lorsque l'intensité du bruit émanant de ladite motocyclette mesurée à une distance de 15 pieds ou plus sera supérieure à 88 dbA le jour et à 83 dbA la nuit.

ARTICLE 18 - EXCEPTIONS

a) Les articles du présent règlement ne s'appliquent pas aux agents de la paix ou aux employés de la cité de Hull, engagés dans l'exercice de leurs fonctions en cas d'urgence pour le bien-être, la santé et la sécurité des citoyens de la cité.

b) Nonobstant les articles du présent règlement, le Directeur de Police peut pour des cas exceptionnels et une période limitée, accorder une permission écrite.

ARTICLE 19 - PENALITES

Toute personne, promoteur, organisateur, société, association ou corporation ne se conformant pas aux dispositions du présent règlement, commet une infraction et est passible sur conviction devant la cour municipale.

- a) Pour la première infraction d'une amende d'au moins \$25.00 mais ne devant pas dépasser \$100.00 plus les frais;
- b) Pour une deuxième infraction et les autres subséquentes, pour chacune desdites infractions, d'une amende de \$100.00 plus les frais.

A défaut de paiement de l'amende et des frais dans chacun des cas, à un emprisonnement n'excédant pas deux (2) mois.

ARTICLE 20-

Le présent règlement abroge l'article 1 du règlement numéro 219, le règlement numéro 342, les articles 11 et 17A du règlement numéro 385 ainsi que les règlements 589, 772, 893, 943 et 950.

ARTICLE 21-

Le présent règlement viendra en force et vigueur conformément à la loi.

FAIT ET PASSE en la cité de Hull, les jour, mois et an ci-dessus mentionnés.

FERNAND MUTCHMORE,
Président.

.....ROBERT LESAGE,..
Greffier.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 297