



Poste des Irlandais à 315-25 kV

Résumé de l'étude d'impact
sur l'environnement

Janvier 2019

Le présent document a été réalisé pour Hydro-Québec TransÉnergie par Hydro Québec Innovation, équipement et services partagés avec la collaboration de la direction – Environnement, de la vice-présidence – Affaires corporatives et secrétariat général et de la vice-présidence – Communications et affaires gouvernementales d'Hydro-Québec.

Poste des Irlandais à 315-25 kV

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT



TABLE DES MATIÈRES

1 Justification du projet	4
1.1 Problématique	4
1.2 Solutions étudiées	4
1.3 Solution retenue	4
2 Vue d'ensemble du projet	5
2.1 Étude d'implantation du poste	5
2.1.1 Enjeux	5
2.1.2 Choix du scénario d'implantation	5
2.2 Aspects techniques	7
2.3 Coût et calendrier de réalisation	7
2.4 Programme de mise en valeur intégrée	7
3 Impacts et mesures d'atténuation	8
3.1 Milieu humain	8
3.1.1 Réseau routier	8
3.1.2 Ambiance sonore	8
3.1.3 Archéologie	11
3.2 Milieu naturel	12
3.2.1 Qualité du sol et des eaux souterraines	12
3.2.2 Végétation	12
3.3 Paysage	13
4 Surveillance des travaux et suivi environnemental	14
4.1 Surveillance des travaux	14
4.2 Suivi environnemental	14
5 Participation du public	15
5.1 Information générale et information-consultation	15
5.2 Information sur la solution retenue	15
Tableau	
1 Calendrier de réalisation du projet	7
Cartes	
Situation du projet	2
1 Options d'aménagement du poste projeté	6
2 Milieux humain et naturel	9

1

JUSTIFICATION DU PROJET

1.1 PROBLÉMATIQUE

Le projet du poste des Irlandais à 315-25 kV est nécessaire en raison de la forte croissance de la demande d'électricité des secteurs de Griffintown, du faubourg des RÉCOLLETS et du centre-ville de Montréal. Dès 2022-2023, cette forte croissance sollicitera toute la capacité de transformation du poste Adélard-Godbout. De plus, la capacité thermique du réseau d'alimentation à 120 kV des postes Adélard-Godbout et Central-2 sera dépassée dès 2020-2021 en période estivale¹.

1.2 SOLUTIONS ÉTUDIÉES

Hydro-Québec a envisagé trois scénarios pour résoudre le problème de dépassement de la capacité du poste Adélard-Godbout à 120-25 kV et de sa ligne d'alimentation à 120 kV (circuits 1194-1278).

Le scénario 1 prévoit le renforcement de la ligne à 120 kV grâce à l'ajout d'un transformateur de puissance à 120-25 kV au poste Adélard-Godbout. Il propose la reconstruction sur 15 km de la ligne aérienne de La Prairie-Viger à 120 kV (circuits 1194-1278), y compris la traversée du Saint-Laurent, ainsi que le remplacement des circuits souterrains Viger-Central-2 (circuits L1194 et L1278), dont la capacité sera dépassée. Ce scénario exige notamment la reconstruction d'une ligne aérienne dans un secteur urbain ainsi que la traversée du Saint-Laurent, ce qui soulève plusieurs enjeux environnementaux. Comme il existe de meilleures solutions sur le plan technique qui créent moins d'impact sur l'environnement, le scénario 1 n'a pas été retenu.

Les scénarios 2 et 3 proposent la construction d'un nouveau poste :

- Le scénario 2 consiste à construire un nouveau poste satellite à 315-25 kV près de l'autoroute Bonaventure (autoroute 10) et du poste Viger à 315 kV. Implanté au sud du canal de Lachine,

le poste projeté serait en mesure d'alimenter de nouvelles charges situées au centre-ville, qui le seraient normalement par le poste Central-2. Dans cette nouvelle configuration du réseau, la capacité des postes Adélard-Godbout et Central-2 serait respectée.

- Le scénario 3 prévoit l'implantation d'une nouvelle source à 315-120 kV sur le terrain adjacent à celui du poste Viger à 315 kV. Les postes Adélard-Godbout et Central-2 seraient alimentés par ce nouveau poste. Le dépassement de la capacité des circuits aériens (L1194-1278) de La Prairie-Central-2 serait donc évité par le transfert de l'alimentation de ces postes vers cette nouvelle source à 315-120 kV. Cependant, les câbles souterrains qui alimentent le poste Central-2 devraient être remplacés, car leur capacité serait insuffisante.

1.3 SOLUTION RETENUE

L'étude d'impact sur l'environnement montre que la meilleure solution à long terme pour alimenter la zone desservie par le poste Central-2 est la construction d'un poste à 315-25 kV (poste des Irlandais) tout près du poste Viger à 315 kV (scénario 2). Cette solution a une faible empreinte environnementale et offre une source d'alimentation complémentaire à celles des postes Adélard-Godbout à 120-25 kV et Central-2 à 120-12 kV. À l'avenir, le poste des Irlandais pourra également constituer une source d'alimentation complémentaire pour d'autres postes du centre-ville, comme le poste Guy à 315-25 kV situé au cœur du centre-ville. Enfin, le nouveau poste éliminera les différentes contraintes qui pèsent sur le réseau à 120 kV existant et soulagera aussi le réseau à 25 kV.

Le poste des Irlandais projeté sera situé en milieu industriel. Il sera aménagé sur un terrain appartenant à Hydro-Québec qui est actuellement occupé par un parc de stationnement (Casino de Montréal) ainsi que par des installations de la cimenterie Bonaventure (société Lafarge). Les installations de la cimenterie seront retirées avant le début de la construction du poste.

1. La capacité thermique d'une ligne varie avec la température et est plus faible en période estivale qu'en période hivernale.

2

VUE D'ENSEMBLE DU PROJET

L'étude d'impact sur l'environnement du poste des Irlandais à 315-25 kV visait à déterminer l'emplacement de poste de moindre impact. La zone d'étude du projet couvre une superficie de 1,32 km² (voir la carte de situation du projet). Entièrement comprise dans la région administrative de Montréal (région 06), elle recoupe principalement l'arrondissement du Sud-Ouest et, dans une moindre mesure, celui de Ville-Marie.

Le poste projeté s'insère dans un secteur industriel qui compte très peu d'espaces résidentiels. Ces derniers se trouvent à 900 m du poste projeté, essentiellement dans l'arrondissement du Sud-Ouest (quartiers de Pointe-Saint-Charles et de Griffintown), à l'extrémité nord de la zone d'étude.

2.1 ÉTUDE D'IMPLANTATION DU POSTE

2.1.1 Enjeux

L'implantation d'un nouveau poste d'énergie électrique dans un milieu fortement urbanisé et développé comme celui de la ville de Montréal constitue un défi de taille. Dans le cadre du présent projet, Hydro-Québec a acquis un terrain de la Société immobilière du Canada (SIC), occupé actuellement par un parc de stationnement du Casino de Montréal et la cimenterie Bonaventure de la société Lafarge. Ce site recouvre en outre un lieu où des événements historiques importants se sont déroulés en 1847-1848, alors que quelque 6 000 Irlandais y sont morts du typhus. L'étude de scénarios d'implantation du poste doit ainsi tenir compte de deux enjeux majeurs :

- Le premier enjeu consiste à implanter le nouveau poste des Irlandais d'une manière qui répond aux besoins et aux exigences du réseau d'énergie électrique et qui laisse un espace permettant la réalisation d'un lieu commémoratif pour la communauté irlandaise. À cette fin, un comité de travail tripartite, réunissant des représentants d'Hydro-Québec, de la Ville de Montréal et de la communauté irlandaise, a été chargé de l'élaboration d'un projet de lieu commémoratif.

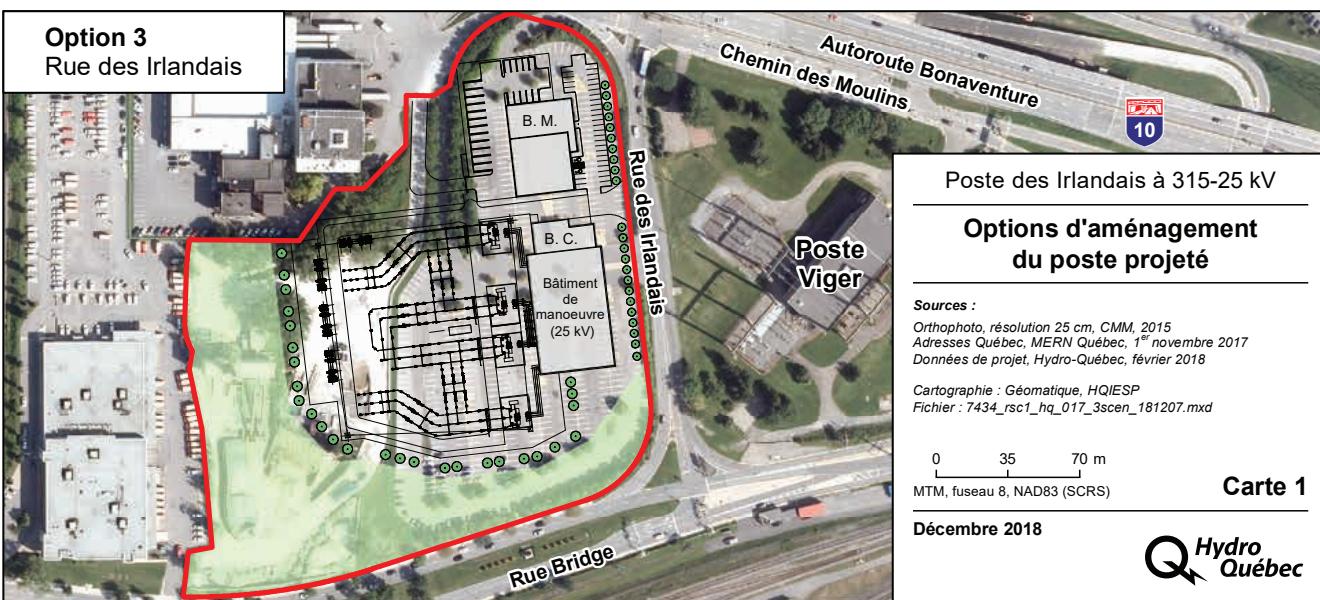
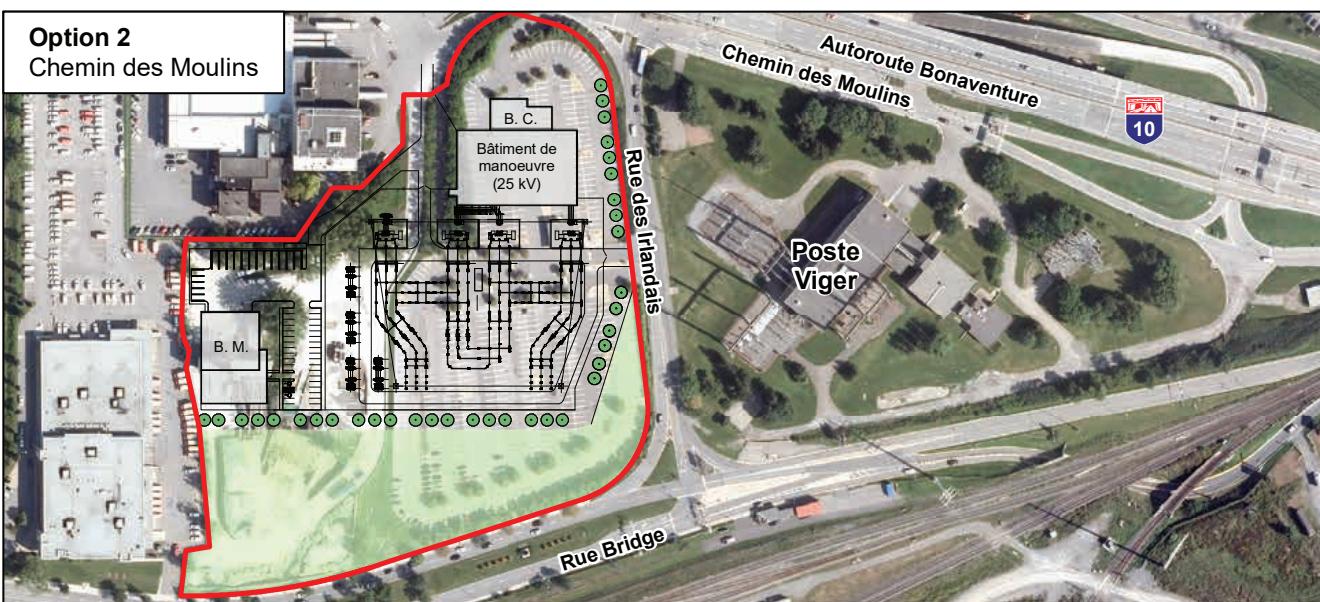
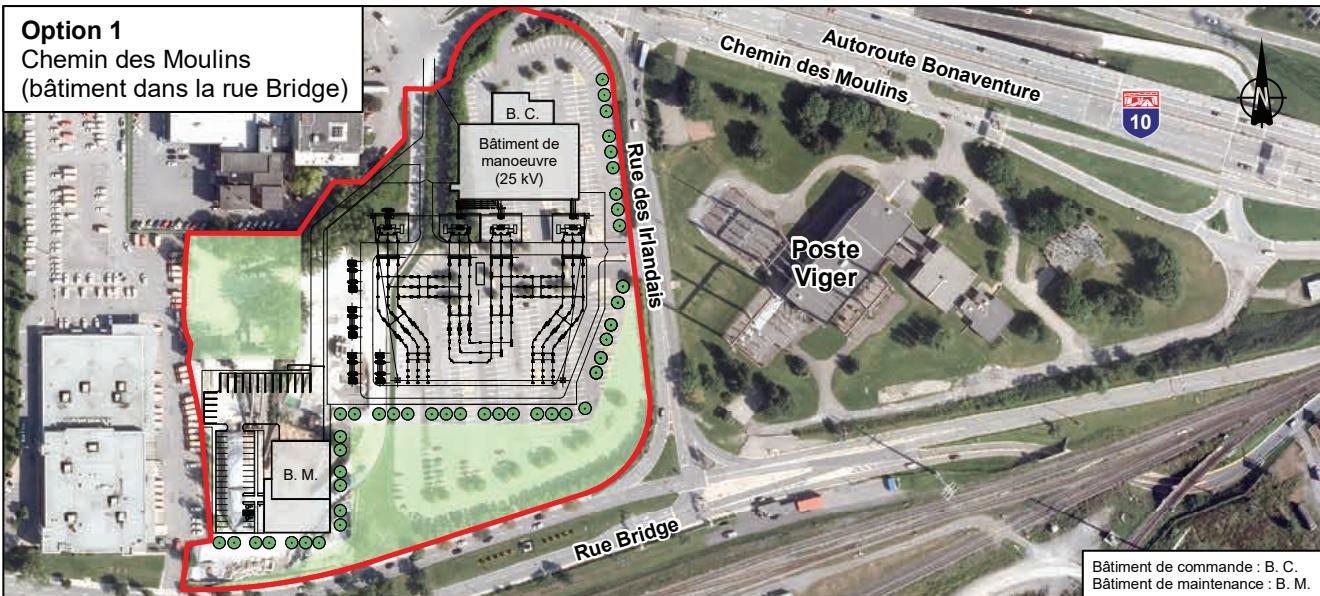
- Le second enjeu est lié au fait que le secteur d'implantation du poste se trouve sur le trajet d'une des principales entrées de la ville de Montréal, le long de l'autoroute Bonaventure et de la rue Bridge, depuis la rive sud du Saint-Laurent via les ponts Champlain et Victoria. L'intégration visuelle du poste des Irlandais dans ce secteur valorisé et en cours de revitalisation constitue une préoccupation importante pour les autorités municipales.

2.1.2 Choix du scénario d'implantation

Hydro-Québec a pris ces deux principaux enjeux en considération au moment de déterminer des variantes d'emplacement de poste. Trois options d'aménagement du poste ont finalement été proposées (voir la carte 1) :

- Option 1 (chemin des Moulins avec bâtiment dans la rue Bridge) : Le bâtiment de manœuvre et de commande est implanté du côté du chemin des Moulins, tandis que le bâtiment de maintenance fait face à la rue Bridge.
- Option 2 (chemin des Moulins) : Cette option ressemble à l'option 1, sauf que le bâtiment de maintenance est implanté en retrait de la rue Bridge.
- Option 3 (rue des Irlandais) : Le bâtiment de maintenance est positionné près du chemin des Moulins, alors que le bâtiment de manœuvre et de commande est implanté le long de la rue des Irlandais.

Chaque option offre des avantages et des inconvénients. Pour Hydro-Québec, toutes ces options sont réalisables et aucune ne se démarque de façon particulière. Les activités d'information-consultation sur les options d'aménagement du poste (résumées à la section 5), qui comprenaient différentes rencontres ainsi qu'une activité portes ouvertes, ont montré que le public et les représentants du milieu préféraient l'option 2 (chemin des Moulins). La principale raison est que cette option offre le plus grand espace d'un seul tenant du côté de la rue Bridge, tout en permettant une bonne intégration du poste dans ce secteur d'entrée de la ville de Montréal.



2.2 ASPECTS TECHNIQUES

Le poste des Irlandais occupera une superficie d'environ 30 600 m² en milieu industriel. À l'étape ultime de son aménagement, lorsque la croissance de la demande le justifiera, le poste sera doté de 4 transformateurs à 315-25 kV d'une puissance de 140 MVA chacun ainsi que de 64 départs de lignes de distribution à 25 kV².

À l'étape initiale de son aménagement, le poste des Irlandais comprendra :

- deux transformateurs à 315-25 kV avec bassins de récupération d'huile reliés à un puits séparateur d'eau et d'huile ;
- dix-huit départs de lignes de distribution à 25 kV ;
- deux départs à 25 kV réservés aux batteries de condensateurs ;
- deux batteries de condensateurs ;
- trois disjoncteurs à 315 kV isolés au gaz SF₆ ;
- divers équipements à 315 kV (parafoudres, sectionneurs, jeux de barres, transformateurs de courant, transformateurs de tension, etc.) ;
- un bâtiment de manœuvre et de commande contenant des équipements à 25 kV (disjoncteurs, sectionneurs, inductances, panneaux de commande et de protection, etc.) ;
- un bâtiment de maintenance, abritant notamment des bureaux, un atelier et un entrepôt ; ce bâtiment permettra d'optimiser les activités des équipes de maintenance appelées à travailler dans les postes électriques situés à proximité, notamment au centre-ville de Montréal.

L'alimentation du poste projeté proviendra d'une dérivation d'un circuit à 315 kV de la ligne de l'Aqueduc-Viger (circuit 3073) ainsi que d'un second circuit à 315 kV relié au poste Viger (circuit 3216). Chacune de ces deux lignes à 315 kV sera construite en souterrain sur une distance d'environ 100 m.

2.3 COÛT ET CALENDRIER DE RÉALISATION

Le coût global de la réalisation du projet est estimé à 110 M\$. Outre la construction du poste à 315-25 kV, ce coût comprend l'ajout d'un départ de ligne à 315 kV au poste Viger et la construction d'un bâtiment de maintenance. Les travaux commenceront au cours de l'été 2020 en vue d'une mise en service prévue pour le printemps 2023.

Tableau 1 – Calendrier de réalisation du projet

Étape	Période cible
Autorisations gouvernementales	Été 2018 – hiver 2019-2020
Construction	Été 2020 – printemps 2023
Mise en service	Printemps 2023

2.4 PROGRAMME DE MISE EN VALEUR INTÉGRÉE

Hydro-Québec souhaite que la réalisation de ses projets soit une occasion de participer au développement des communautés d'accueil. Elle met à la disposition des organismes admissibles, par l'intermédiaire du Programme de mise en valeur intégrée (PMVI), une somme permettant la réalisation d'initiatives qui ont pour but d'améliorer le cadre de vie des collectivités et qui concernent l'environnement, les infrastructures municipales, communautaires ou de loisirs, ou l'appui au développement touristique ou régional. Le PMVI est déployé lorsque s'amorce la construction des ouvrages projetés.

2. Depuis le dépôt de l'étude d'impact, Hydro-Québec a modifié les caractéristiques du poste : la puissance des transformateurs a été augmentée à 140 MVA et à l'étape ultime de son aménagement le nombre de départs de lignes de distribution à 25 kV a été porté à 64.

3

IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

En raison du caractère urbain du projet, ce sont principalement les éléments du milieu humain et du paysage qui seront touchés par la présence du poste des Irlandais (voir la carte 2). L'implantation du nouveau poste aura peu d'impacts négatifs sur le milieu d'accueil, puisque le poste sera construit dans un secteur industriel, sur un terrain appartenant à Hydro-Québec. Les enjeux du projet sont liés à la présence accrue de véhicules lourds sur le réseau routier local durant la construction et à l'impact visuel du poste. Il faut préciser à cet égard que l'aménagement paysager prévu sur les façades de la rue des Moulins et de la rue des Irlandais limitera l'accès visuel aux installations. De plus, l'aménagement paysager qui sera réalisé en harmonie avec le lieu commémoratif de la communauté irlandaise favorisera encore davantage l'intégration du poste au milieu.

Dans les sections qui suivent, nous présentons la synthèse des principaux impacts prévus ainsi que les mesures qui seront mises de l'avant pour atténuer ces effets.

3.1 MILIEU HUMAIN

3.1.1 Réseau routier

L'autoroute Bonaventure (autoroute 10), la route 112 (rue Bridge), la rue des Irlandais, le pont Victoria et les voies ferrées constituent les corridors de transport les plus achalandés à proximité du terrain d'accueil du poste. Les routes et leurs usagers seront touchés par la circulation des véhicules et les manœuvres des engins de chantier dans le secteur des travaux pendant la durée de la construction du poste, soit un peu plus de deux ans, selon une intensité variable. La plus importante période de pointe de la circulation lourde est associée à la décontamination du terrain et au terrassement, qui se dérouleront de juin à décembre 2020. Les travaux civils seront effectués entre août 2021 et septembre 2022, avec une pointe de la circulation d'août à octobre 2021.

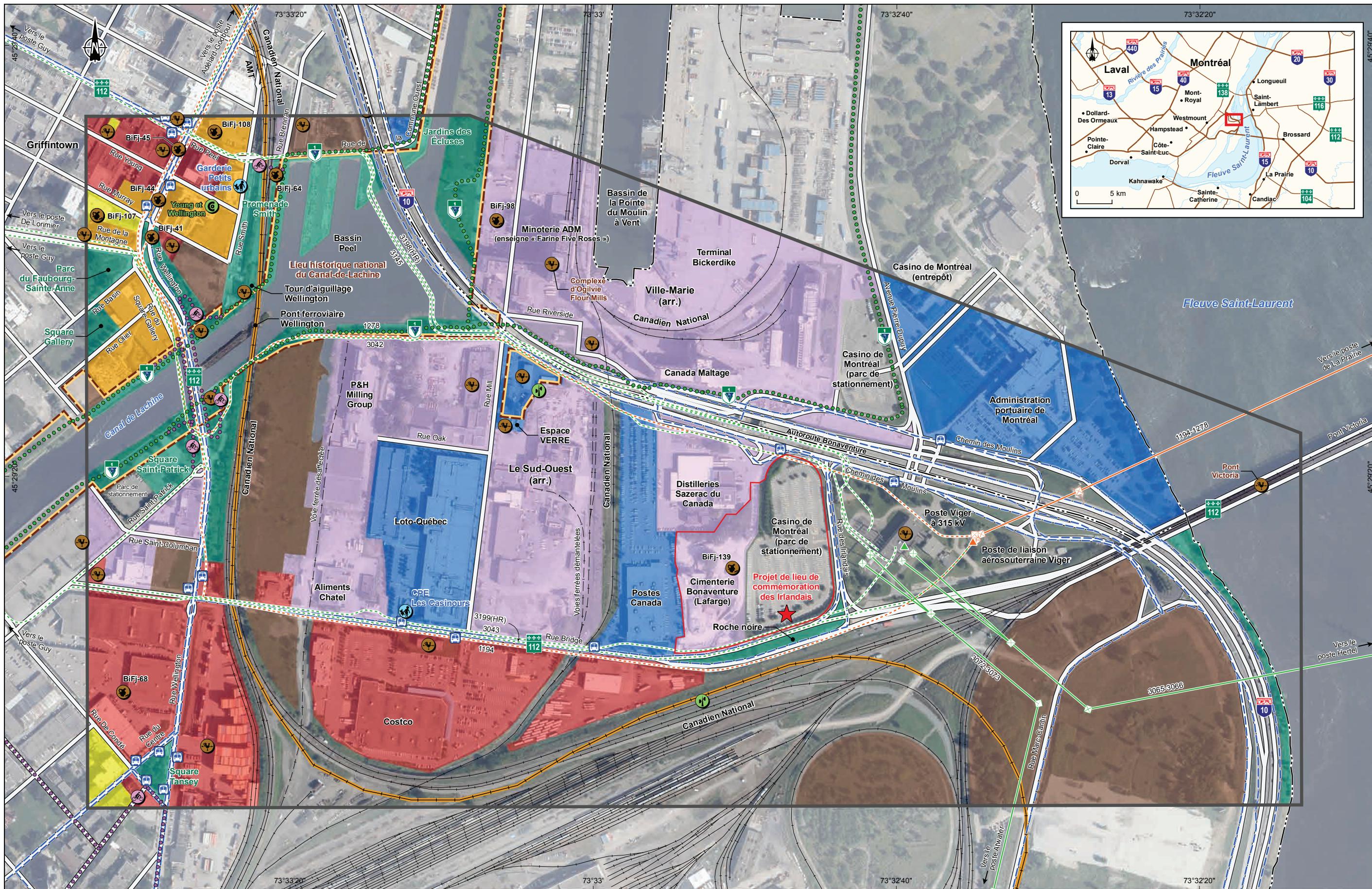
Avant le début des travaux, Hydro-Québec élaborera un plan de circulation en collaboration avec les autorités compétentes, afin d'établir notamment les conditions optimales d'accès (entrées et sorties) au terrain du nouveau poste ainsi qu'un schéma de circulation pour assurer la fluidité du trafic dans le secteur visé. Pour le moment, il a été établi que les véhicules lourds accéderont au chantier par le chemin des Moulins. De plus, Hydro-Québec veillera à informer les autorités municipales, le ministère des Transports du Québec³ et la population du calendrier des travaux. Une signalisation appropriée ou toute autre mesure propre à assurer la sécurité de la population et des travailleurs sera mise en place. Enfin, Hydro-Québec prendra les mesures nécessaires pour protéger le mobilier urbain et remplacera ou réparera tout élément endommagé, le cas échéant.

L'impact résiduel des activités de construction sur la circulation routière et sur la sécurité des usagers est d'importance moyenne en raison de son intensité moyenne, de son étendue locale et de sa durée moyenne.

3.1.2 Ambiance sonore

Le bruit produit par le poste des Irlandais, à l'étape ultime de son aménagement, sera conforme aux exigences municipales (*Règlement sur le bruit, RRVM, c. B-3*) et provinciales (note d'instructions 98-01 du MELCC⁴) en matière de bruit⁵.

-
3. Ce ministère s'appelait le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au moment de la préparation de l'étude d'impact sur l'environnement.
 4. Le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) s'appelait le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) au moment de la préparation de l'étude d'impact sur l'environnement.
 5. Le recours à des transformateurs d'une capacité de 140 MVA n'a pas de conséquence sur l'étude du bruit produit durant l'exploitation du poste projeté. Les transformateurs de 100 MVA et de 140 MVA font partie de la même gamme d'appareils et sont soumis aux mêmes exigences quant au niveau de puissance acoustique maximale garantie par leur fabricant. L'étude de l'impact du poste des Irlandais sur l'ambiance sonore déjà déposée, sans autre modification que la capacité des transformateurs en mégavoltampères, demeure applicable malgré le changement de transformateurs.



Poste des Irlandais à 315-25 kV

Milieux humain et naturel

Sources :

Orthophoto, résolution 25 cm, © Communauté métropolitaine de Montréal, 2015
Adresses Québec, MERN Québec, 1^{er} avril 2017
Antenne de télécommunications, Base Loxel Geomatics, mai 2017
BTGÉ, Hydro-Québec TransÉnergie, décembre 2017
Ministère de la Culture et des Communications, MCC Québec, septembre 2016
Parcs Canada, avril 2016
Patrimoine Ville de Montréal, 2007, 2013
Réseau ferroviaire national (RFN), 1/10 000, RNCan, août 2015
SDA, 1/20 000, MERN Québec, mai 2018
Service d'autopartage du Québec, Communauto, février 2017
Société de transport de Montréal (STM), avril 2016
Vélo Québec, juin 2015
Données de projet, Hydro-Québec, avril 2017

Inventaires et cartographie : WSP
Fichier : 7434_rsc2_get_001_inventaire_180723.mxd

0 50 100 m
MTM, fuseau 8, NAD83 (SCRS)

Décembre 2018



Carte 2

Utilisation du sol

- Usage résidentiel
- Usage résidentiel et commercial
- Usage commercial ou de services professionnels
- Usage industriel
- Équipement collectif ou institutionnel
- Parc ou espace vert
- Terrain vacant
- Garderie ou centre de la petite enfance (CPE)
- Projet de lieu commémoratif

Archéologie et patrimoine

- BIFJ-41 Site archéologique (code Borden)
- Immeuble d'intérêt patrimonial
- Lieu historique national du Canal-de-Lachine

Infrastructures

- Voie cyclable (Route verte)
- Voie cyclable (réseau local)
- Station Communauto
- Arrêt d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM)
- Parcours d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM)
- Voie ferrée
- Tour de télécommunications
- Poste à 120 kV
- Poste à 315 kV
- Ligne de transport aérienne à 120 kV
- Ligne de transport souterraine à 120 kV
- Ligne de transport aérienne à 315 kV
- Ligne de transport souterraine à 315 kV
- Tracé projeté du Réseau express métropolitain (REM)

Limites

- Arrondissement

Composantes du projet

- Zone d'étude
- Terrain d'accès du poste

En conditions actuelles, le niveau de bruit ambiant en bordure du secteur habité le plus près du poste projeté, soit à quelque 900 m au nord-ouest, est de 43 dBA durant la période calme de la journée. On estime que le niveau acoustique d'évaluation associé au poste y sera inférieur à 31 dBA de jour comme de nuit. Les valeurs maximales recommandées de jour et de nuit par la note d'instructions 98-01 sont de 50 dBA et de 45 dBA, respectivement.

Aux limites des propriétés adjacentes au terrain du poste projeté, le niveau acoustique d'évaluation du poste sera égal ou inférieur à 55 dBA de jour comme de nuit. La limite permise est de 70 dBA à ces endroits, puisque le terrain du poste est situé dans une zone d'industrie lourde, de commerce lourd et de commerce de gros et d'entreposage.

A fortiori, le bruit du poste à l'étape initiale de son aménagement sera conforme aux exigences applicables, car le poste ne comportera que la moitié des équipements présents à l'étape ultime.

Pour ces raisons, aucune mesure particulière d'atténuation du bruit n'est intégrée au projet. L'impact résiduel sur l'ambiance sonore est jugé mineur.

3.1.3 Archéologie

Potentiel archéologique

L'examen du potentiel archéologique⁶ de la zone d'étude a permis de dresser un portrait de l'évolution du secteur du sud-ouest de Montréal. Sujettes aux inondations saisonnières, plusieurs parties du territoire étudié étaient mal drainées et peu propices à une occupation amérindienne permanente.

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les lieux servent surtout au pâturage, jusqu'à ce que les Sœurs grises prennent en charge le domaine attribué auparavant aux Frères Charon, qui s'étend le long du Saint-Laurent et occupe une partie appréciable du quartier actuel de Pointe-Saint-Charles. Les fonctions agricoles cèdent définitivement la place aux fonctions ferroviaires dans le troisième quart du XIX^e siècle, période pendant laquelle la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada construit le pont Victoria et ses vastes ateliers de Pointe-Saint-Charles. Mais avant, ce secteur du sud-ouest de Montréal sera le théâtre d'événements tragiques.

Inventaire archéologique : site des baraquements des immigrants irlandais

Bien que l'immigration irlandaise au Canada commence au lendemain de la Conquête, la vague des années 1840 demeure la plus marquante pour Montréal. Elle s'inscrit dans le contexte de la famine en Irlande, qui tue entre 1845 et 1849 jusqu'à un million de personnes selon des estimations historiques. Parmi les survivants, plus de deux millions choisissent l'exode, et le Canada s'avère une destination importante.

L'arrivée massive de réfugiés se traduit dans le sud-ouest de Montréal par la construction d'un vaste camp destiné à accueillir les malheureux. Les Sœurs grises, les Sœurs de la Providence et les Sœurs hospitalières de Saint-Joseph prennent soin des malades, accompagnées de médecins laïcs. On estime à près de 6 000 le nombre de morts. Un cimetière, dont l'emplacement est marqué par un rocher commémoratif (monument de la Black Rock), est aménagé dans la rue Bridge près de la rue des Irlandais.

Ce camp est récupéré dans les années 1850 pour loger les ouvriers travaillant à la construction du pont Victoria. Les installations seront démolies par la suite. Le quartier de Victoriatown, ou « Goose Village », apparaît progressivement à partir du troisième quart du XIX^e siècle. Au début des années 1960, des réaménagements urbains provoquent la démolition du quartier. On construit notamment l'Autostade à sa frange ouest. La structure, érigée dans le cadre de l'Expo 67, connaît une existence éphémère. Au début des années 1980, l'aire à l'étude est déserte. Elle recevra un parc de stationnement au cours des années 1990.

L'emplacement du poste des Irlandais a fait l'objet d'un inventaire archéologique au cours de l'automne 2017. Un nouveau site (BiFj-139) y a été inventorié⁷ et s'ajoute aux huit sites connus de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ). L'intervention a permis de mettre au jour des traces du campement temporaire destiné à accueillir les immigrants irlandais en 1847 et en 1848 ainsi que les ouvriers du pont Victoria dans la décennie suivante. Une fosse, peut-être de latrines, associée à cette période contenait un grand nombre d'artefacts qui viennent documenter la vie quotidienne du camp. Aucune sépulture ni aucun ossement humain n'a été mis au jour.

6. Le potentiel archéologique de la zone d'étude était bien documenté en raison de l'abondance de documents cartographiques et iconographiques. C'est pourquoi, compte tenu du caractère particulier du terrain d'accueil du poste projeté, Hydro-Québec a jugé pertinent de procéder directement à un inventaire archéologique. Le renvoi qui est fait dans l'étude d'impact à une étude du potentiel archéologique réalisée par la société Ethnoscop (2018) aurait dû plutôt faire mention d'un inventaire archéologique.

7. Ethnoscop, 2018, *Poste des Irlandais à 315-25 kV, Inventaire archéologique, automne 2017 (BiFj-139)*, préparé pour Hydro-Québec, Montréal, Ethnoscop.

Dans ce contexte, Hydro-Québec s'engage à mettre en œuvre la mesure d'atténuation particulière suivante :

- Effectuer des interventions archéologiques additionnelles à l'emplacement du poste de manière à accroître la compréhension du site. Selon les méthodes de construction qui seront retenues à l'étape de l'ingénierie détaillée, ces interventions pourront prendre la forme de sondages, de fouilles complémentaires ou d'une surveillance archéologique des travaux.

L'enregistrement des vestiges archéologiques permettra de préserver les informations utiles à une meilleure compréhension de l'histoire des lieux. Cependant, ces enregistrements impliquent une destruction maîtrisée d'une partie du site archéologique. Malgré les mesures d'atténuation prévues, l'intensité de l'impact est considérée comme forte. L'étendue de l'impact est locale, car seule une partie du site est touchée. La durée de l'impact est courte, puisque les interventions archéologiques seront faites avant et pendant la construction. L'importance de l'impact résiduel sur l'archéologie s'avère moyenne.

3.2 MILIEU NATUREL

3.2.1

Qualité du sol et des eaux souterraines

Le terrain d'accueil du poste est déjà, en grande partie, contaminé et fera l'objet d'une décontamination avant le début de la construction. Les déblais issus des travaux de décontamination et de construction du poste feront l'objet d'une caractérisation environnementale et seront gérés selon leur niveau de contamination, conformément au *Guide d'intervention du MELCC* et au *Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés*. Les travaux de décontamination du site commenceront dès l'amorce de la réalisation du projet, au cours de l'été 2020.

Le drainage du terrain du poste sera assuré par un réseau de captation menant les eaux de pluie vers deux bassins de rétention, l'un pour le poste et l'autre pour le bâtiment de maintenance. Chaque bassin sera muni d'un régulateur de débit de manière à assurer un déversement approprié vers le réseau pluvial de Montréal.

L'impact des activités de construction sur la qualité du sol et des eaux souterraines est d'importance mineure en raison de sa faible intensité, de son étendue ponctuelle et de sa courte durée (moins de deux ans). Par ailleurs, la décontamination du terrain constitue un impact positif d'importance mineure.

3.2.2

Végétation

La végétation présente autour et à l'intérieur du parc de stationnement du Casino de Montréal sera touchée par la construction du poste, mais celle qui longe la rue Bridge sera conservée dans la mesure du possible. Hydro-Québec a relevé 116 arbres dans le parc de stationnement et à sa périphérie. Les travaux entraîneront la perte directe de 92 arbres, soit principalement des frênes rouges (44), des érables de Norvège (31), des tilleuls d'Amérique (9) et des pommiers (8).

On veillera à protéger la végétation adjacente à l'aire de travaux en délimitant clairement, à l'aide de repères, les arbres et arbustes à couper. Au moment des travaux de coupe de la végétation, une attention particulière sera portée à la présence de l'agile du frêne, un insecte exotique envahissant qui s'attaque aux différentes espèces de frêne. Pour éviter de contribuer à la propagation de l'agile du frêne sur le territoire montréalais, Hydro-Québec appliquera différentes mesures particulières.

Enfin, la mesure particulière suivante permettra d'atténuer l'impact de la perte d'arbres et d'arbustes à l'emplacement du poste projeté :

- Réaliser un aménagement paysager à l'est (chemin des Moulins) et au sud (rue des Irlandais) du poste projeté en utilisant des espèces végétales (arbres et arbustes) compatibles avec la présence du poste. En ce qui a trait à la partie du terrain donnant sur la rue Bridge, Hydro-Québec s'engage à réaliser un second aménagement paysager compatible avec le projet de commémoration qui sera déterminé au cours des prochains mois par le Comité de travail tripartite.

L'impact résiduel des activités de construction sur la végétation terrestre est d'importance mineure compte tenu de sa faible intensité, de son étendue ponctuelle et de sa longue durée. Le projet exigera la coupe de 44 arbres atteints de l'agile du frêne ainsi que d'une trentaine d'éables de Norvège considérés comme envahissants et à bannir dans les aménagements paysagers. Pas plus d'une quinzaine d'arbres non problématiques seront touchés par le projet. En revanche, selon le concept préliminaire de l'aménagement paysager autour du poste, Hydro-Québec prévoit la plantation d'environ 70 arbres. D'autres plantations auront lieu par la suite dans le contexte de l'aménagement du lieu commémoratif.

3.3 PAYSAGE

Description des impacts et des mesures d'atténuation

Le projet du poste des Irlandais à 315-25 kV s'inscrit dans un milieu industriel entouré de voies de circulation très fréquentées en raison de sa proximité avec le pont Victoria, donnant accès au centre-ville de Montréal. Ce secteur constitue de fait une des principales entrées de la ville. Les résidences les plus rapprochées de l'emplacement du poste se trouvent à environ 900 m au nord-ouest.

La propriété acquise par Hydro-Québec en vue d'y implanter le poste des Irlandais est occupée par un vaste parc de stationnement presque entièrement asphalté. L'autre partie de la propriété accueille les activités industrielles de la cimenterie Bonaventure (Lafarge). Elle est occupée par de hautes structures, des amas de matériaux et des blocs de béton peu esthétiques, notamment le long de la rue Bridge. À proximité de ce terrain, on observe de grands bâtiments de forme polygonale régulière et de facture architecturale hétéroclite (Distilleries Sazerac du Canada, Postes Canada et poste Viger). Des alignements d'arbres, le long des rues et autour des espaces de stationnement, ainsi que les bosquets d'arbres du poste Viger favorisent l'intégration visuelle de certaines composantes du milieu. Ils confèrent une harmonie au paysage immédiat de l'emplacement du poste projeté, qui est globalement déstructuré et sans cohésion visuelle évidente.

Dans l'ensemble, les bâtiments existants et projetés ainsi que les arbres à proximité de l'emplacement du poste des Irlandais contribueront à l'intégration visuelle de ses équipements extérieurs, sauf en ce qui a trait à la partie supérieure des quatre tours de fils de garde. L'harmonisation de la volumétrie et de l'implantation des bâtiments projetés avec le cadre bâti existant participera aussi à l'intégration visuelle du poste et améliorera la cohésion visuelle du milieu. Pour ces raisons, la présence des différentes composantes du poste ne modifiera que légèrement le paysage industriel du secteur du projet.

En revanche, certains des changements liés au projet auront un effet positif sur le paysage. Le terrain d'accueil du poste sera moins minéralisé qu'il ne l'est actuellement grâce aux aménagements paysagers prévus près du chemin des Moulins et de la rue des Irlandais. De plus, les installations de la cimenterie Bonaventure seront démantelées et une partie du terrain libéré pourrait être occupée par le lieu commémoratif envisagé par la communauté irlandaise. Ces changements amélioreront l'aspect esthétique des abords de la rue Bridge, qui constitue une importante entrée de la ville de Montréal.

Ainsi, le projet du poste des Irlandais à 315-25 kV n'entraînera aucun impact visuel d'importance sur le paysage du secteur d'accueil. Afin d'assurer la meilleure intégration possible du poste dans le milieu, Hydro-Québec favorisera l'harmonisation architecturale des bâtiments projetés avec le milieu, tout en dégageant de l'espace pour permettre l'aménagement d'un lieu commémoratif le long de la rue Bridge. Elle a également prévu la mesure d'atténuation particulière suivante :

- Réaliser un aménagement paysager du côté est (chemin des Moulins) et du côté sud (rue des Irlandais) du nouveau poste.

Enfin, du côté ouest (rue Bridge), Hydro-Québec s'engage à réaliser un aménagement paysager qui s'harmonisera avec le concept de lieu commémoratif en cours d'élaboration.

Évaluation de l'impact résiduel

L'intensité de l'impact est faible, puisque le projet du poste des Irlandais modifiera très peu le paysage ambiant. Le nouveau poste s'inscrit dans un milieu qui présente un fort degré d'insertion, en raison de la présence d'infrastructures de facture semblable à celle du poste projeté.

L'étendue de l'impact est limitée par l'échelle du paysage auquel le poste participera, qui comprend d'imposantes infrastructures comme l'autoroute Bonaventure, les hauts silos à l'est de celle-ci et le poste Viger. Le degré d'exposition du poste des Irlandais sera relativement faible compte tenu des arbres existants et projetés le long des voies de circulation. En revanche, les observateurs pourront voir un paysage urbain plus structuré après l'implantation du poste. L'ajout de grands espaces (aménagés ou non) et le retrait des installations industrielles de la cimenterie Bonaventure amélioreront la qualité esthétique du paysage. Par conséquent, l'étendue de l'impact est jugée ponctuelle. La durée de l'impact est longue puisque les effets du projet sur le paysage seront ressentis de façon continue durant la vie utile du poste.

Considérant la faible intensité, l'étendue ponctuelle et la longue durée des impacts visuels, la réalisation du projet entraînera un impact résiduel d'importance mineure. Le poste des Irlandais tirera profit de la nature industrielle des infrastructures environnantes et de l'occupation du sol, qui est en continuité avec l'histoire du lieu. L'implantation des éléments bâti du poste et les aménagements paysagers prévus amélioreront la cohésion visuelle et la qualité esthétique du paysage.

4

SURVEILLANCE DES TRAVAUX ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

4.1

SURVEILLANCE DES TRAVAUX

Hydro-Québec exerce une surveillance environnementale à toutes les étapes de ses projets de construction de postes. Elle veille au respect des engagements pris dans le cadre de chaque projet, au respect de ses clauses environnementales normalisées ainsi qu'à l'application concrète des mesures particulières de protection de l'environnement définies au cours de l'étude d'impact.

Hydro-Québec s'assure d'abord que tous ses engagements en matière de protection de l'environnement sont intégrés aux documents contractuels relatifs à la construction. Pour une surveillance optimale des travaux, les mesures courantes et particulières de protection de l'environnement sont regroupées dans un guide de surveillance environnementale. Ce document est remis au responsable de la construction, au responsable de la surveillance environnementale du chantier ainsi qu'à l'entrepreneur chargé de la construction. Le responsable de la surveillance environnementale doit aussi veiller à la remise en état des lieux à la fin des travaux.

Par ailleurs, Hydro-Québec a produit un cahier des bonnes pratiques en environnement⁸ qui regroupe les méthodes de construction et les mesures d'atténuation préconisées dans les projets de lignes et de postes de transport. Ce cahier soutient l'engagement de l'entreprise en faveur des méthodes qui perturbent le moins possible le milieu d'accueil.

4.2

SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Le programme de suivi relatif au poste des Irlandais comprendra la vérification de la conformité des installations avec la note d'instructions 98-01 sur le bruit du MELCC. Le programme de mesure du bruit sera réalisé après la mise en service du poste (deux transformateurs de puissance) et, à nouveau, lorsque le poste atteindra l'étape ultime de son aménagement (quatre transformateurs de puissance).

8. Hydro-Québec Équipement et services partagés, 2014, *Cahier des bonnes pratiques en environnement, Construction de ligne de transport d'énergie*, Montréal, Hydro-Québec Équipement et services partagés.

5

PARTICIPATION DU PUBLIC

Les projets d'Hydro-Québec font l'objet d'un programme continu de participation du public qui se déroule généralement en trois étapes :

- information générale sur le projet ;
- information-consultation sur les solutions proposées ;
- information sur la solution retenue.

Dans le cas du projet du poste des Irlandais à 315-25 kV, Hydro-Québec a jugé nécessaire de fusionner les deux premières étapes, soit l'information générale et l'information-consultation, en raison des enjeux pour les deux parties prenantes clés du projet que sont la Ville de Montréal et la communauté irlandaise. Ce faisant, elle a pris en considération très tôt dans sa démarche les préoccupations et avis exprimés, et les a intégrés à la conception du projet.

5.1 INFORMATION GÉNÉRALE ET INFORMATION-CONSULTATION

Hydro-Québec a amorcé le programme de participation du public en tenant plusieurs rencontres avec la Ville de Montréal et la communauté irlandaise de Montréal. Au moyen d'un communiqué diffusé en mai 2017, les trois partenaires ont confirmé leur volonté de travailler ensemble pour honorer la mémoire des Irlandais et ont annoncé la formation d'un comité de travail tripartite chargé de planifier l'intégration d'un lieu commémoratif au projet d'Hydro-Québec et à celui de la Ville de Montréal.

Hydro-Québec a tenu 26 rencontres d'information générale et d'information-consultation qui portaient sur la présentation des trois options d'aménagement du poste (voir la section 2.1.2 et la carte 1). Ces rencontres ont permis de recueillir les préoccupations et commentaires des représentants de la Ville de Montréal, de l'arrondissement du Sud-Ouest et de la communauté irlandaise de Montréal. D'autres rencontres ont eu lieu avec la Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles (Action-Gardien), le Conseil régional de l'environnement (CRE) et la Conférence administrative régionale (CAR) de Montréal.

Hydro-Québec a également organisé une activité portes ouvertes destinée aux résidents du quartier de Pointe-Saint-Charles et de l'arrondissement du Sud-Ouest en général ainsi qu'aux membres de la communauté irlandaise de Montréal. Deux représentants désignés de la communauté irlandaise ont participé à l'activité pour répondre aux questions des visiteurs irlandais préoccupés par la construction d'un poste d'énergie électrique à proximité d'un lieu commémoratif. Les trois options d'aménagement du poste ont été présentées.

Au terme de ces activités de communication, il ressort que la grande majorité des personnes consultées sont favorables à l'option 2 (chemin des Moulins) proposée par Hydro-Québec.

5.2 INFORMATION SUR LA SOLUTION RETENUE

Le bilan des préoccupations des publics et des réponses d'Hydro-Québec a fait l'objet d'un bulletin d'information sur la solution retenue.

Les partenaires du projet de commémoration, soit Hydro-Québec, la Ville de Montréal et la communauté irlandaise, se sont entendus sur les modalités de fonctionnement du Comité de travail tripartite et ont tenu la première réunion du Comité des partenaires le 15 mai 2018. Le Comité des partenaires jouera un rôle stratégique et veillera à l'approbation et au financement de la proposition qui émanera du Comité de travail tripartite, dont le rôle sera davantage axé sur les activités. Son mandat est de proposer un projet de commémoration à la satisfaction des parties concernées.



Imprimé sur du papier fabriqué au Québec contenant
100 % de fibres recyclées postconsommation.

This publication is also available in English.

