

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Rapport d'analyse environnementale

**Projet de l'autoroute 50, liaison routière Lachute–Masson,
tronçon montée Laurin–Thurso
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-003

Le 12 juin 2006

Équipe de travail

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet : Monsieur Hervé Chatagnier

Supervision administrative : Madame Marie-Claude Théberge, chef de service par int.

Révision de textes et éditique : Madame Hélène Pleau, secrétaire

Sommaire exécutif

Ce rapport d'analyse porte sur l'évaluation environnementale du projet de liaison routière Lachute–Masson, tronçon montée Laurin–Thurso, par le ministère des Transports (MTQ). Ce tronçon de 7 km se situe dans la région administrative de l'Outaouais, sur le territoire de la municipalité régionale de comté (MRC) de Papineau, plus précisément sur le territoire des Cantons de Lochaber et de Lochaber-Partie-Ouest. Le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9).

L'ensemble du projet de l'autoroute 50, de la liaison routière Lachute–Masson a cheminé dans la procédure d'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement (MENV) entre 1981 et le 1^{er} août 1997, date à laquelle la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a déposé son rapport. En octobre 1998, le MTQ a transmis au MENV un rapport portant sur la justification du projet et amenant des modifications importantes au tracé d'origine de façon à tenir compte de certaines préoccupations soulevées lors de l'audience publique. Le tracé a été optimisé afin de minimiser les impacts sur le milieu agricole, un des grands enjeux du projet. Une demande d'autorisation gouvernementale pour la courte section de 10 km Masson–montée Laurin (contournement de Buckingham) accompagnait le rapport de 1998. Le rapport d'analyse environnementale du MENV du 21 juin 2000 a porté sur ce tronçon, mais aussi sur l'ensemble du projet entre Masson et Lachute de façon à orienter l'initiateur lors de ses demandes d'autorisations gouvernementales subséquentes. Le gouvernement a autorisé le tronçon Masson–montée Laurin en septembre 2000. La raison d'être du projet dans son ensemble a toutefois été évaluée et il a été conclu que malgré l'incertitude en regard de l'atteinte des objectifs du MTQ pour ce projet, il apparaît justifié sur le plan du développement économique régional.

Le tronçon montée Laurin–Thurso de l'autoroute 50 aura une emprise nominale de 90 m et éventuellement deux chaussées de deux voies chacune séparées par un terre-plein central. Dans une première phase cependant, une seule chaussée sera construite à contresens. Un échangeur est prévu à la route 317 près de Thurso. Les travaux débuteraient en 2006 pour se terminer en 2008.

Les principaux enjeux de ce projet concernent l'intégrité du milieu agricole et agroforestier, la protection des populations floristiques et fauniques, la qualité de vie des résidants, les activités commerciales sur la route 148 et la qualité des eaux souterraines. S'y ajoutent des enjeux secondaires relatifs aux impacts récréotouristiques, aux gaz à effet de serre (GES), à l'archéologie et au paysage.

Le rapport d'analyse décrit les mesures d'atténuation prévues par l'initiateur ainsi que les conditions d'autorisation recommandées pour atténuer les impacts potentiels négatifs du projet. Ces conditions portent notamment sur la protection des cours d'eau, des populations de poissons et de l'avifaune, sur le climat sonore en période de construction et d'exploitation du projet, sur le suivi des activités commerciales le long de la route 148 et sur les programmes de surveillance et de suivi du climat sonore.

Considérant que le gouvernement du Québec a annoncé, en février 2005, sa volonté de parachever l'autoroute 50 d'ici 2010, tout en prévoyant les investissements requis; considérant la grande volonté régionale de voir ce projet réalisé afin de favoriser le développement économique de l'Outaouais et de résoudre les problèmes de circulation sur la route 148; considérant que l'initiateur propose des mesures d'atténuation adéquates; considérant que l'application de quelques recommandations incluses au présent rapport permettra d'atténuer davantage les impacts du projet; considérant que des impacts positifs importants sont anticipés pour les riverains de la route 148, le rapport d'analyse conclut que le projet de liaison routière Lachute–Masson, autoroute 50, tronçon montée Laurin–Thurso est justifié et acceptable sur le plan environnemental.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	3
1.1 Localisation du projet	3
1.2 Raison d'être du projet.....	4
1.3 Description générale du projet et de ses composantes	4
2. Analyse environnementale.....	6
2.1 Analyse de la raison d'être du projet.....	7
2.2 Intégrité du milieu agricole et agroforestier.....	7
2.2.1 Impacts sur la zone agricole permanente.....	7
2.2.2 Exploitations agricoles affectées	8
2.2.3 Les pressions sur l'intégrité de la zone agricole.....	9
2.2.4 Impacts sur le milieu forestier	11
2.3 Protection des populations floristiques et fauniques	12
2.3.1 Végétation	12
2.3.2 Poissons.....	12
2.3.3 Herpétofaune	14
2.3.4 Oiseaux	15
2.3.5 Mammifères	15
2.4 Qualité de vie des résidants	16
2.4.1 Ambiance sonore	16
2.4.2 Autres nuisances pendant les travaux.....	19
2.5 Activité commerciale sur la route 148	20
2.6 Qualité des eaux souterraines.....	22
2.7 Autres considérations.....	23
2.7.1 Impacts récréotouristiques	23
2.7.2 Gaz à effet de serre	24
2.7.3 Archéologie	25
2.7.4 Paysage	25
2.7.5 Mesures d'urgence.....	26
Conclusion.....	27
Références.....	29
Annexes	31

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES SUPERFICIES AFFECTÉES PAR L'AUTOROUTE PRÉVUE DANS LA ZONE AGRICOLE.....	8
TABLEAU 2 : COMPARAISON DES SUPERFICIES DES MILIEUX FORESTIERS AFFECTÉES PAR L'AUTOROUTE : TRONÇON MONTÉE LAURIN–MONTEBELLO	11

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : TRONÇONS DE LA LIAISON ROUTIÈRE LACHUTE–MASSON	3
---	---

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS.....	33
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET.....	35
ANNEXE 3 : SITUATION RÉGIONALE DU PROJET ÉTUDIÉ	37

INTRODUCTION

Objet du rapport

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de liaison routière Lachute–Masson (autoroute 50), tronçon montée Laurin–Thurso. L'initiateur de projet est le MTQ. Ce tronçon est situé sur le territoire de la municipalité régionale de comté (MRC) de Papineau.

Cadre légal

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet de liaison routière Lachute–Masson, tronçon montée Laurin–Thurso, est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction d'une route prévue pour quatre voies de circulation sur une longueur de plus de 1 km.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. L'ensemble de la liaison routière Lachute–Masson a cheminé dans la procédure d'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement entre 1981 et le 1^{er} août 1997, date à laquelle la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a déposé son rapport (rapport no 114). Cependant, à la suite du rapport de la commission du BAPE, le MTQ a revu son projet et a transmis au MENV, le 26 octobre 1998, un rapport intitulé « *Liaison routière Lachute–Masson : Suite de l'audience publique sur l'environnement* ». Ce document présentait une mise en contexte de la justification du projet, une mise à jour de certaines données et des modifications importantes au tracé d'origine. Il avait pour but de tenir compte de certaines préoccupations soulevées lors de l'audience publique et d'optimiser le tracé pour minimiser les impacts sur le milieu agricole, un des grands enjeux du projet. En transmettant ce rapport, l'initiateur demandait une autorisation gouvernementale uniquement pour la section de 10 km Masson–montée Laurin (contournement de Buckingham).

Par son rapport d'analyse environnementale du 21 juin 2000, le MENV recommandait au gouvernement d'autoriser la construction du tronçon Masson–montée Laurin, c'est-à-dire le contournement de Buckingham. Le gouvernement a autorisé ce tronçon par le décret no 1064-2000, du 5 septembre 2000. Le rapport d'analyse environnementale recommandait aussi que, pour les autres tronçons, l'initiateur actualise ses études d'impact ou qu'il présente un nouveau projet, initiant alors à nouveau la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Dans l'éventualité où l'option d'actualisation des études d'impact aurait été retenue, le rapport d'analyse soulevait un ensemble d'aspects devant être bonifiés avant les prochaines demandes d'autorisation pour les autres tronçons de l'autoroute 50.

Le MTQ déposait, en mars 2005, un document (MTQ 2005a), que nous nommerons par la suite « rapport final (2005) », par lequel il donne suite aux demandes du rapport d'analyse environnementale de 1998. Il faut préciser que ce document consiste principalement en une comparaison entre les impacts de la nouvelle emprise et ceux présentés en 1992 et analysés en 1997-2000. Il faut aussi souligner que le MTQ a décidé de fragmenter la portion d'autoroute entre la montée Laurin–Montebello en deux demandes distinctes de décrets gouvernementaux, soit une

demande pour le tronçon montée Laurin–Thurso et une autre pour le tronçon Thurso–Montebello. Cependant, toutes les analyses effectuées dans le cadre du rapport final (2005) du MTQ visent l'ensemble du tronçon montée Laurin–Montebello. Une consultation a donc été amorcée sur ce document (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et des ministères consultés). Le 15 juillet 2005, une série de questions et commentaires a été acheminée au MTQ qui y a répondu le 20 octobre 2005 par un document (MTQ 2005c), que nous nommerons par la suite « réponses aux questions (2005) ». La série de questions et commentaires ainsi que les réponses aux questions (2005) traitent des deux tronçons.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du MDDEP et du gouvernement permet, à la lumière de la raison d'être du projet et de son acceptabilité environnementale, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Plan du rapport

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le projet, sa localisation et sa raison d'être (section 1);
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet (section 2);
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale du projet.

Aux sections appropriées, le rapport abordera l'analyse du projet dans une perspective de développement durable, qui consiste à rechercher une harmonie dans la poursuite de ses trois objectifs, soit d'améliorer l'équité sociale, de préserver l'intégrité de l'environnement et d'améliorer l'efficacité économique.

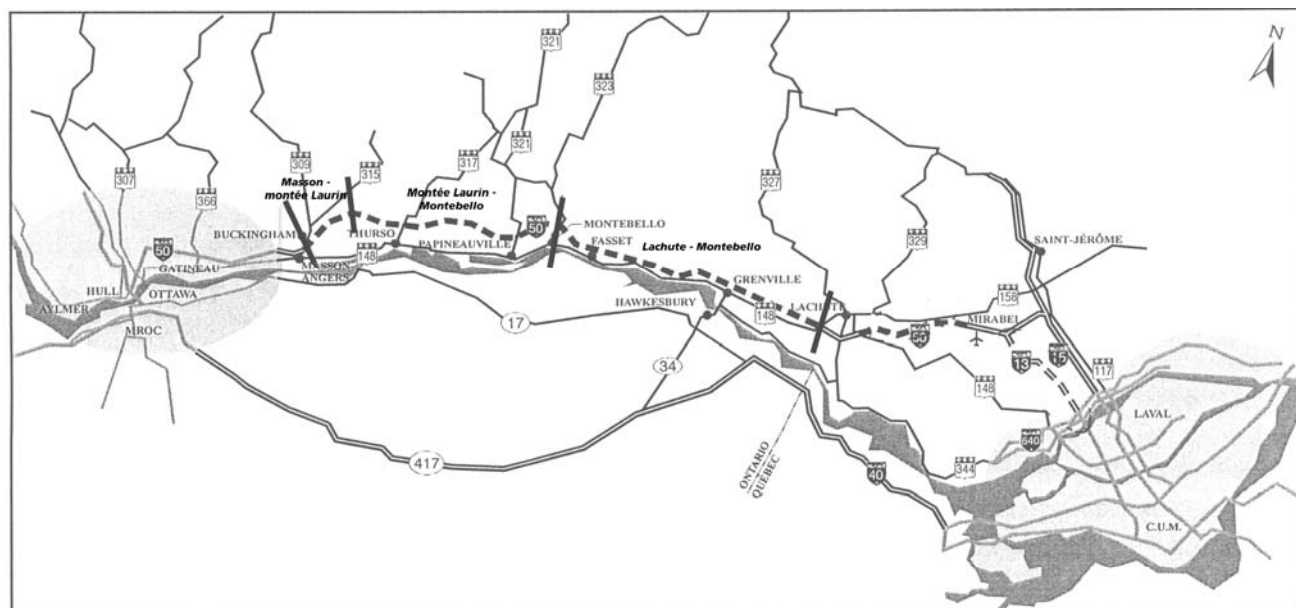
1. LE PROJET

Cette section comprend la localisation du projet, sa raison d'être ainsi que sa description générale et ses composantes. Elle reprend l'essentiel des renseignements fournis par l'initiateur de projet dans l'étude d'impact et dans différents documents déposés dans le cadre de la procédure.

1.1 Localisation du projet

Il importe d'abord de situer le projet dans l'ensemble de la liaison routière Lachute–Masson (autoroute 50). Rappelons que le tronçon Mirabel–Lachute est ouvert depuis 1998, que le contournement de Buckingham l'est depuis décembre 2004, et que le gouvernement a autorisé, par le décret no 1003-2005 du 26 octobre 2005, le tronçon Lachute–Montebello. La figure 1 localise le tronçon à l'étude au sein de cette liaison routière.

FIGURE 1 : TRONÇONS DE LA LIAISON ROUTIÈRE LACHUTE–MASSON



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Prévisions de la circulation sur l'autoroute 50



Source : Roche-Deluc

LÉGENDE

- Réseau routier ontarien existant
- Réseau routier québécois existant
- Réseau autoroutier québécois existant
- A-50, Sections existantes
- A-50, Projet autoroutier à l'étude
- A-13, Projet autoroutier possible

Octobre 1996

Le tronçon montée Laurin–Thurso à l'étude, d'une longueur de 7 km, permettra de prolonger l'autoroute 50, qui se termine actuellement à la montée Laurin, jusqu'au secteur du ruisseau La Petite Blanche sur le territoire du Canton de Lochaber, à proximité de Thurso. Le tracé retenu pour le tronçon qui concerne ce rapport est présenté à la annexe 3.

1.2 Raison d'être du projet

La planification du projet de lien autoroutier entre Hull et Montréal a été amorcée dès 1967 quand le Conseil économique régional de l'Ouest du Québec a proposé la construction d'une autoroute dans le corridor Hull-Montréal. Les premières études de tracé, réalisées par l'initiateur dès 1972, démontraient la nécessité de construire ce lien autoroutier afin d'offrir une alternative à la route 148 entre Hull (maintenant la Ville de Gatineau) et Montréal. Il était apparu essentiel à ce moment de prévoir le raccordement de cette autoroute à l'Aéroport international Montréal-Mirabel, construit en 1975.

Les objectifs évoqués par l'initiateur dans son rapport d'opportunité (MTQ 1987) de 1987 sont les suivants :

- relier l'Outaouais (et la région d'Ottawa) à la grande région métropolitaine de Montréal afin d'accroître et de renforcer les liens économiques;
- offrir une liaison plus rapide et plus directe entre les aéroports de Dorval et de Mirabel;
- mettre en valeur des attraits touristiques et récréatifs de la région par le biais de la consolidation d'un axe de développement et en accélérant les communications;
- répondre à la demande de déplacement dans l'axe routier à la fois pour le trafic de transit et le trafic régional;
- pallier les déficiences géométriques et de la circulation de la route 148, c'est-à-dire :
 - le manque de visibilité au dépassement, la forte densité d'activités humaines en bordure de la route et le grand nombre d'accès à cette dernière;
 - le passage forcé au cœur de chacune des localités sises sur la rive nord de la rivière des Outaouais;
 - la présence de véhicules lourds, en grande partie des camions de transport du bois.

Le projet de l'autoroute 50 est perçu depuis de nombreuses années comme un projet visant à soutenir les objectifs de développement économique, non seulement de la région de l'Outaouais, mais également des MRC de Papineau, d'Argenteuil et de Mirabel. De nombreuses études ont été produites à ce sujet et ont conclu que la présence de l'autoroute 50 favoriserait le développement économique de la région de l'Outaouais.

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Outre le tronçon reliant l'autoroute des Laurentides (A15) à l'Aéroport international Montréal–Mirabel, le premier tronçon de l'autoroute 50 à être construit fut le contournement de Lachute par le sud, en 1977. L'ouverture du tronçon entre Hull et Masson–Angers a suivi en 1983; celle du tronçon reliant l'Aéroport international de Mirabel au chemin de la côte Saint-Louis (à mi-chemin entre Lachute et Mirabel) en 1995; celle du tronçon reliant le chemin de la côte Saint-Louis au contournement sud de Lachute en 1998 et enfin le tronçon Masson–chemin Doherty (contournement de Buckingham) au début de décembre 2004. La construction du tronçon

chemin Doherty - montée Laurin est achevée mais sans que ce dernier ne soit ouvert à la circulation. La figure 1 permet de localiser ces tronçons.

Un véhicule partant de Montréal pour se rendre en Outaouais peut maintenant emprunter des autoroutes jusqu'au-delà de Lachute, où il aboutit sur la route 148; l'autoroute 50 ne reprend cependant qu'à Buckingham, 90 km plus loin. L'autre option est l'autoroute 417 en Ontario, celle-ci obligeant cependant les véhicules à traverser le centre-ville d'Ottawa pour accéder au pont MacDonald-Cartier menant au Québec.

L'évolution du projet au fil des ans, à la suite notamment de l'audience publique du BAPE et de plusieurs discussions entre le MTQ et l'Union des producteurs agricoles (UPA), a eu pour effet de modifier le tracé retenu originalement pour l'autoroute 50. Rappelons que, lors des études d'impact de 1992, le MTQ considérait deux variantes pour ce lien autoroutier et que son analyse comparative concluait que la construction d'une autoroute dans une nouvelle emprise était préférable à la variante de réaménagement de la route 148 en autoroute à quatre voies, les impacts de cette dernière étant jugés trop importants, particulièrement sur les composantes des milieux humain, agricole, patrimonial et visuel.

Simultanément, un tracé « nord » suggéré par le BAPE, passant loin sur le plateau laurentien, était également rejeté après une analyse avantages/inconvénients. De surcroît, une variante de tracé visant à minimiser les impacts sur l'agriculture était présentée par l'UPA (Fédération de l'Outaouais) en novembre 2001. Cette variante s'applique notamment au tronçon montée Laurin–Montebello (dont fait partie le tronçon montée Laurin–Thurso). La description détaillée des variantes de tracés est présentée à la section 3.1 du rapport d'analyse du MENV de 2000.

Le tracé du tronçon global Lachute–Masson, alors retenu par l'initiateur, repose sur les éléments suivants :

- abandon du concept de route « panoramique » et réduction correspondante de la largeur de l'emprise qui est ramenée à 90 m (à l'exception des secteurs vallonneux et montagneux où des surlargeurs pourraient être requises) tandis que la largeur de l'emprise prévue dans les études d'impact de 1992 variait entre 90 et 300 m;
- remplacement pour quatre des six échangeurs de type parclo (trèfle, demi-trèfle) par des échangeurs de type losange nécessitant moins d'espace;
- révision du tracé dans le tronçon Fassett–Masson dans le but de minimiser les impacts sur le milieu agricole;
- élargissement de la route 344 (chemin Scotch) sur 15 à 50 m afin qu'elle puisse absorber le trafic de transit entre l'échangeur, le secteur de Grenville et le pont du Long-Sault à Hawkesbury.

Il résulte de ces modifications que des superficies appréciables acquises par le MTQ à la fin des années soixante-dix pourront être rétrocédées aux agriculteurs, surtout au droit des surlargeurs de 300 m, des échangeurs de type trèfle et des haltes routières prévus à l'époque. À l'opposé, de nouvelles acquisitions deviennent nécessaires.

En première phase, une seule chaussée avec deux voies en contresens sera construite, avec des voies auxiliaires aux 10 km environ. En ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, des voies de service ou de desserte sont également prévues à différents endroits le long du tracé. Les pentes maximales seront de 5 %. Un échangeur est prévu, soit celui situé à l'intersection de la route 317. Cet échangeur aura un aménagement de type « trèfle partiel modifié ». Deux ponts d'étagement sont prévus pour des croisements de routes transversales, soit aux montées Ranger et Parent, et un réaménagement du chemin du 6^e Rang est aussi prévu. Les cours d'eau importants qui seront traversés par le tronçon montée Laurin–Thurso sont : la rivière Blanche (pont de 82,5 m), le ruisseau MacClean (ponceau), le ruisseau Burke (ponceau) et le ruisseau La Petite Blanche (ponceau). D'autres structures et aménagements sont aussi prévus, dont un passage agricole qui servira à désenclaver une terre qui chevauche le ruisseau MacClean, et un passage multifonctionnel sur l'ancienne voie ferrée à l'est de la route 317, et ce, à la fois pour le ski de fond, la motoneige, le quad, la bicyclette et l'équitation.

Le MTQ espère pouvoir débiter les travaux de la première phase en 2006 pour les terminer en 2008. Aucun échéancier n'est encore fixé pour la réalisation de la phase 2, c'est-à-dire la construction d'une seconde chaussée.

L'annexe 2 rappelle les principales étapes de cheminement du projet dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et, par le fait même, donne un aperçu de l'historique du projet dans son ensemble.

Le coût des travaux de construction, annoncé par un communiqué de presse le 15 février 2005, est évalué par le MTQ à 55 millions de dollars pour la première phase, tronçon Doherty–Thurso (autoroute à deux voies - une chaussée), qui comprend le tronçon montée Laurin–Thurso.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de ce chapitre est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de l'autoroute 50, liaison routière Lachute–Masson, tronçon montée Laurin–Thurso. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu. Nous entendons par enjeu une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global lié à un projet ou à un impact environnemental et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Les éléments suivants ont mené à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts environnementaux, la consultation gouvernementale, les orientations pertinentes (gouvernementales, régionales, locales), le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnementaux ainsi que le développement durable.

Cette section traite brièvement de la raison d'être du projet, puis aborde les différents enjeux associés à la réalisation du projet dont l'intégrité du milieu agricole et agroforestier, la protection des populations floristiques et fauniques, la qualité de vie des résidants, l'activité commerciale de la route 148 et la qualité des eaux souterraines. L'information ayant servi de base à ce traitement provient principalement du rapport final (2005), des réponses aux questions (2005) ainsi que des échanges avec différents professionnels lors de la consultation intra et interministérielle.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Le ministère de l'Environnement s'est prononcé favorablement en 2000 sur la justification du projet de l'autoroute 50 dans son rapport d'analyse environnementale (MENV, 2000). À la section 6.1, ce rapport analyse en détail les éléments de justification du projet tels que présentés par le MTQ. Nos conclusions n'ont pas été modifiées depuis et c'est pourquoi nous ne remettons pas ici en cause la justification du projet, notamment en raison de la très ferme volonté de l'ensemble des intervenants régionaux de parachever cette liaison routière.

De surcroît, dans un communiqué de presse datant du 15 février 2005, le gouvernement du Québec annonçait sa volonté de parachever l'autoroute 50 d'ici 2010 tout en prévoyant les investissements requis.

2.2 Intégrité du milieu agricole et agroforestier

L'insertion d'une infrastructure linéaire de l'ampleur d'une autoroute crée inévitablement, dans n'importe quel milieu, des inconvénients pour les propriétaires riverains et les utilisateurs du territoire. La vallée de l'Outaouais possède, de surcroît, une bonne terre arable, des exploitations agricoles dynamiques et une forêt riche et en santé. Bien que, après l'audience publique, l'initiateur ait ramené l'emprise de l'autoroute 50 à 90 m, il n'en demeure pas moins que l'intégrité du milieu agricole et agroforestier doit être considérée comme l'enjeu majeur de ce projet.

2.2.1 Impacts sur la zone agricole permanente

Rappelons que dans son rapport de 1997, le BAPE concluait que la question du patrimoine agricole méritait une révision de l'ensemble du tracé et que si le tracé d'origine ne devait être évalué qu'en regard de ses impacts sur l'agriculture, il s'agirait d'un motif suffisant pour en recommander le rejet. Le BAPE recommandait aussi que si le gouvernement décidait d'aller de l'avant avec le projet, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) se prononce sur l'utilisation de l'ensemble du tracé situé dans la zone verte à d'autres fins que l'agriculture.

En ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, le MTQ a obtenu, le 3 mars 2003, l'autorisation de la CPTAQ d'utiliser les superficies requises (140 ha) à d'autres fins que l'agriculture. La demande du MTQ auprès de la CPTAQ avait reçu l'appui des municipalités en question (cantons de Lochaber et de Lochaber-Partie-Ouest) et de la MRC de Papineau.

Dans sa décision, la CPTAQ émettait les constatations suivantes qui résument bien la problématique agricole du projet pour le tronçon montée Laurin–Thurso :

- l'emprise projetée causera certains inconvénients au territoire agricole mais le tracé retenu semble celui de moindre impact sur l'agroforesterie;
- le terrain visé est majoritairement boisé, où les peuplements avec érables représentent près de la moitié des boisés. Les sols sont majoritairement sans potentiel pour la grande culture;
- quelques parcelles en pâturage sont accaparées ou amputées par le tracé : soit un total de 9,6 ha sur les 111,85 ha requis pour l'emprise;

- le nouveau tracé réduit considérablement le morcellement des espaces cultivés, maintenant au maximum la capacité de production des fermes traversées. Les plus belles terres en culture au sud du tracé sont épargnées;
- l'emprise traverse des peuplements avec érables mais une déviation vers le nord ou le sud pour éviter cet impact générerait des impacts plus forts sur des terres cultivées de potentiel plus élevé.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse constate que le nouveau tracé est jugé comme une nette amélioration en ce qui concerne les impacts sur le milieu agricole. D'ailleurs, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation partage cet avis. Enfin, le nouveau tracé a été entériné par l'Union des producteurs agricoles (UPA).

2.2.2 Exploitations agricoles affectées

Le MTQ achetait, dans les années 70, les terres requises à la construction d'une autoroute de type panoramique en Outaouais. Le sort des segments de lots agricoles et forestiers touchés se dessinait déjà. En premier lieu, il faut rappeler que ces achats se sont faits avant la mise en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire agricole* (1978) et que, par conséquent, le MTQ n'a eu à présenter de demande à la CPTAQ que pour les modifications subséquentes au tracé. Tel que décrit plus haut, les modifications apportées après l'audience publique de 1997 et à la suite des discussions les plus récentes avec l'UPA auront comme conséquences de minimiser les impacts sur le milieu agricole. En ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, le tableau 1 fournit une comparaison entre les superficies des terres en culture affectées par le tracé de 1992 (celui qui a fait l'objet d'une audience publique) et le tracé optimisé (2003) :

TABEAU 1 : COMPARAISON DES SUPERFICIES AFFECTÉES PAR L'AUTOROUTE PRÉVUE DANS LA ZONE AGRICOLE

Terres en culture	
Ancienne emprise (1992)	Nouvelle emprise (2005)
32,94 ha	22,59 ha

Source : Rapport final 2005

Nous pouvons constater qu'environ 10 ha de terres en culture ont été épargnés par la nouvelle emprise. Nous retrouvons 15 exploitants agricoles affectés par le nouveau tracé comparativement à 16 pour le tracé de 1992. À l'ouest de la montée Ranger, les sols agricoles ont un faible potentiel pour l'agriculture. Entre la montée Ranger et la route 317, nous retrouvons, par contre, des sols avec un fort potentiel pour l'agriculture. C'est dans ce secteur que se situent la majorité des terres en culture qui seront affectées.

Par ailleurs, quatre résidus de terrains seront enclavés par l'autoroute et n'auront plus d'accès. Un résidu de terrain est de grande envergure (31,6 ha) et les autres ont une superficie inférieure à 2,3 ha.

En revanche, il y a lieu de souligner que plusieurs superficies de terrain qui avaient été expropriées en 1992 par le MTQ ne seront plus requises pour le nouveau tracé. Pour le tronçon montée Laurin–Thurso, les segments expropriés qui ne seront plus requis se trouvent dans le secteur de la route 317. Ces superficies pourront être rétrocédées aux propriétaires limitrophes du tracé de 1992.

L'équipe d'analyse est d'avis que le nouveau tracé améliorera les impacts sur les exploitations agricoles par rapport au tracé de 1992. En ce qui a trait aux nouveaux terrains à acquérir, l'initiateur négociera les indemnités avec les propriétaires conformément au processus normal d'acquisition et d'indemnisation du gouvernement du Québec. En ce qui a trait aux rétrocessions possibles, l'initiateur rencontrera les propriétaires riverains et rétrocédera les terres conformément au Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et organismes publics (c. A-6, r.3.1.1).

2.2.3 Les pressions sur l'intégrité de la zone agricole

Le projet de l'autoroute 50 amènera nécessairement des pressions pour du développement, à des fins diverses, dans la zone agricole permanente. Bien qu'elles puissent être décrites, ces pressions sont difficilement mesurables et leur importance est difficile à évaluer. Dans le cas présent, les intentions des autorités locales quant au développement futur de secteurs industriels en zone agricole nous permettent d'illustrer l'impact indirect potentiel qui peut être associé au projet.

Le MTQ reconnaît dans son rapport final (2005) que le projet de l'autoroute 50 devrait avoir un impact positif au niveau du développement socio-économique, du développement régional et de l'organisation du transport terrestre. Il reconnaît aussi le caractère structurant de la nouvelle infrastructure routière en indiquant que des zones traversées par le projet, ou à proximité, pourraient voir leur développement accéléré.

Le projet amènera nécessairement des pressions pour du développement, à des fins diverses, dans la zone agricole permanente. En zone agricole, ces développements (commerciaux ou industriels) se font souvent au détriment du territoire et des activités agricoles.

Rappelons qu'une des craintes exprimées lors de l'audience publique en 1997 par les agriculteurs était qu'une nouvelle infrastructure de transport sur le territoire menacerait l'intégrité de la zone agricole. Selon eux, l'arrivée du projet deviendrait un sujet de conflit entre les municipalités et la CPTAQ afin de négocier du territoire pour un développement résidentiel et industriel, lequel pourrait conduire à la disparition de l'agriculture dans le corridor.

En ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, la MRC de Papineau planifie une zone prioritaire d'aménagement à l'intérieur de la zone agricole permanente. Cette zone se situe en continuité du périmètre urbain de Thurso et est contiguë à l'échangeur projeté à la route 117.

L'affectation prévue de cette zone est aux fins de l'industrie lourde. Une autorisation de la CPTAQ doit être accordée pour le secteur contigu à l'échangeur projeté.

Dans ce contexte, le MTQ s'engage à s'associer étroitement aux instances municipales concernées par le projet afin d'assurer une gestion rationnelle du territoire qui tombe sous sa juridiction, et ce, avant même que les travaux de l'autoroute ne soient entrepris. Il est cependant spécifié que ces mesures ne présentent aucune garantie de résultat et que leur succès repose dans la collaboration des acteurs municipaux et gouvernementaux.

Afin d'atténuer les impacts de cette zone prioritaire sur le milieu agricole, l'initiateur prévoit élaborer une planification particulière de développement sur un horizon de moyen et long termes qui implique non seulement les instances municipales et économiques de la Ville de Thurso et de la MRC, mais également la CPTAQ et l'UPA, de manière à pouvoir respecter l'engagement du MTQ de limiter les incidences directes et indirectes sur le territoire agricole protégé et de prendre les mesures d'atténuation qui s'imposent, le cas échéant.

De plus, le MTQ s'engage à occuper pleinement la place qui lui revient en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme lorsque des avis gouvernementaux seront à formuler sur des modifications aux schémas d'aménagement des MRC concernées. Le but de ces avis sera de reconnaître l'importance sociale et économique des productions agricoles, sylvicoles et acéricoles avoisinant le tracé de l'autoroute.

Rappelons qu'en matière de protection du territoire et des activités agricoles, l'orientation gouvernementale générale (MAMR 2005) indique que l'on doit « planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole, dans le respect des particularités du milieu, de manière à favoriser, dans une perspective de développement durable, le développement économique des régions ». Les objectifs spécifiques mentionnent que l'on doit : assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture en freinant l'empiétement et l'expansion de l'urbanisation en zone agricole, favoriser la protection et le développement des activités et des exploitations agricoles en zone agricole ainsi que planifier des actions de développement des activités et des exploitations agricoles en zone agricole.

La réalisation du projet de l'autoroute 50 ne devrait pas servir d'incitatif pour étaler le développement urbain (commercial, industriel et résidentiel). Il s'agit là d'impacts indirects mais néanmoins importants.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ devrait réaliser un suivi des mesures d'atténuation proposées dans le rapport final (2005) concernant les impacts relatifs aux affectations du territoire, aux pressions sur la zone agricole permanente et à l'évolution de la trame commerciale. Ce suivi devrait faire état de l'implication du MTQ dans le processus de planification du territoire et rendre compte des résultats relatifs à la gestion de l'urbanisation ainsi qu'à la protection du territoire et des activités agricoles.

2.2.4 Impacts sur le milieu forestier

Contrairement aux impacts sur les terres en culture, l'impact sur les milieux forestiers sera plus important avec le nouveau tracé qu'avec le tracé de 1992.

TABLEAU 2 : COMPARAISON DES SUPERFICIES DES MILIEUX FORESTIERS AFFECTÉES PAR L'AUTOROUTE : TRONÇON MONTÉE LAURIN–MONTEBELLO

Valeur	Estimation : Tracé 1992	Estimation : Tracé 2003
Forte valeur écologique	170 ha	69 ha
Moyenne valeur écologique	21 ha	287 ha
Faible valeur écologique	127 ha	92 ha
Total	318 ha	448 ha

Source : Rapport final 2005

Nous pouvons constater que, pour le tronçon montée Laurin–Montebello, le nouveau tracé nécessitera 130 ha supplémentaires de forêt par rapport à celui de 1992. Ceci résulte du fait que le tracé a été optimisé dans le but principal de minimiser les impacts sur les terres en culture.

Cependant, en ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, des pertes forestières de l'ordre de 117 ha sont prévues, comparativement à des pertes de 123 ha pour le tracé de 1992, soit des pertes similaires.

Le MTQ prévoit les mesures de mitigation suivantes relatives aux impacts sur le milieu forestier :

- l'établissement d'un passage sous l'autoroute dans le secteur du ruisseau MacClean pour permettre l'accès aux terres forestières;
- l'indemnisation de chacun des propriétaires sur la base de la valeur commerciale de son boisé perdu, mais aussi en fonction d'autres critères tels les travaux d'aménagement réalisés et les détours occasionnés à la machinerie;
- l'inclusion d'une clause au devis pour que l'entrepreneur fasse transformer ou dispose, selon les besoins, des bois marchands récoltés auprès des usines de transformation du bois.

L'équipe d'analyse constate que, pour le tronçon montée Laurin–Thurso, l'impact sur le milieu forestier demeure inchangé par rapport au tracé de 1992 et que les mesures d'atténuation apparaissent adéquates.

2.3 Protection des populations floristiques et fauniques

2.3.1 Végétation

Le bilan final des inventaires floristiques réalisés dans le cadre de l'étude d'impact du lien autoroutier Lachute–Masson (MTQ 2005b) a révélé la présence d'au moins treize espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, à l'intérieur de l'emprise optimisée. Ces espèces sont réparties dans 67 stations échelonnées sur l'ensemble du projet avec des variations plus ou moins importantes quant à leur nombre et à la qualité des habitats inventoriés. Même avec l'application de mesures d'atténuation telles que prévues dans l'étude d'impact, notamment la relocalisation d'espèces (transplantations/ensemencements) ou leur préservation dans des banques de graines/spores, la réalisation du lien autoroutier engendrera des impacts résiduels sur la flore menacée et vulnérable. En fait, le projet s'intégrant dans un milieu à haute valeur phytosociologique, il est impossible de le réaliser sans occasionner des conséquences négatives sur la flore précaire.

Devant cet état de fait et en tenant compte des engagements du gouvernement du Québec en matière de biodiversité, notamment celui de garantir la protection à long terme des espèces floristiques menacées et vulnérables et de leurs habitats, le MTQ a conclu avec le MENV, une entente visant l'acquisition de territoires de conservation à haut potentiel phytosociologique. Cette entente a pour but de garantir la pérennité d'habitats contenant de ces espèces en même temps que de compenser les impacts négatifs qu'engendrera inévitablement la réalisation du lien autorisé. Composé de membres du personnel de chacun des deux ministères, un comité a donc été formé avec comme mandat principal de mener à terme cette entreprise qui s'est finalement soldé par l'achat, en 2003, de l'alvar de Quyon et son transfert en 2004 au MENV. Cependant, au-delà de cette entente, le MTQ avait décidé d'appliquer certaines mesures prévues dans son étude environnementale pour minimiser l'impact de ses travaux sur la flore menacée et vulnérable.

Par conséquent, des travaux de relocalisation d'espèces ainsi que la formation d'une banque de graines ont été entrepris au cours des saisons de végétation 2001 et 2002. Un mandat a aussi été confié à un organisme de recherche l'Université du Québec à Montréal, ce qui a permis la relocalisation de bon nombre d'espèces précaires présentes dans l'emprise.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse constate que l'initiateur a réalisé des inventaires floristiques complets, conçu des mesures d'atténuation adéquates et procédé à l'acquisition d'un terrain à des fins de conservation, ce qui satisfait les spécialistes du Ministère.

2.3.2 Poissons

Les cours d'eau importants (largeur supérieure à 4 m) qui seront traversés par le tronçon montée Laurin–Thurso sont : la rivière Blanche (pont de 82,5 m), le ruisseau MacClean (ponceau), le ruisseau Burke (ponceau), et le ruisseau La Petite Blanche (ponceau). On retrouve aussi les cours d'eau suivants de moindre envergure : le ruisseau Lochaber-Partie-Ouest (qui traverse le tracé à deux reprises), le ruisseau attenant à La Petite Blanche et le ruisseau Lochaber.

La physionomie de ces cours d'eau, dont dépend en grande partie leur richesse faunique, est variable. Sur la base d'une caractérisation des milieux aquatiques faite en 1998, le MTQ a recensé plusieurs espèces de poissons, la plupart étant des espèces de petite taille, communes et considérées comme poisson fourrage (ex. : cyprinidés). Cependant, à l'exception de la rivière Blanche, le potentiel faunique des cours d'eau n'a pas encore été clairement établi. En réponse à une question du document « Questions et commentaires », et à ce sujet, le MTQ explique qu'une campagne d'échantillonnage était en préparation et que des informations complémentaires seraient transmises ultérieurement.

Deux inventaires de poissons ont été réalisés au printemps et à l'été 2001 dans le secteur de la traversée de la rivière Blanche. Des poissons répartis en plusieurs espèces ont été capturés, dont le mené à nageoire rouge, la ouitouche, le meunier noir, l'éperlan arc-en-ciel et l'achigan à petite bouche.

Le MTQ propose des mesures d'atténuation pour la protection du poisson tirées en bonne partie du Cahier des charges et devis généraux du MTQ (MTQ 2003) dont :

- limiter les travaux sur le littoral et dans les bandes riveraines aux endroits qui seront dûment autorisés par le MDDEP dans le cadre de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables;
- acheminer les eaux provenant de l'assèchement des excavations et des batardeaux vers un bassin de sédimentation ou une zone de végétation;
- éviter d'entreposer des matériaux d'excavation ou de remblai à moins de 60 m du cours d'eau afin d'empêcher leur lessivage;
- stabiliser les sols à tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion et mettre un système de drainage adéquat (berme filtrante et trappe à sédiments) dans les fossés drainant les aires de travail afin de minimiser l'apport de sédiments dans les cours d'eau;
- remettre le site dans son état naturel à la fin des travaux en démolissant tous les ouvrages provisoires et tenir compte des périodes de restriction pour protéger le recrutement de population de poissons;
- localiser les accès d'entrée et de sortie d'un plan d'eau réservés à l'usage du matériel de manière à atténuer les impacts sur les berges, le sol et la couverture végétale. Les indiquer clairement et les baliser. Éviter les zones où la pente du terrain oblige les véhicules à des freinages brusques. Lors du démantèlement des accès temporaires, ne pas placer les matériaux granulaires ayant servi à la construction des rampes à proximité du plan d'eau. En cas de dommage au terrain, remettre en état pour prévenir l'érosion;
- éviter d'effectuer des travaux en eau durant la période de frai et d'alevinage printanière plus vulnérable aux perturbations du milieu. Si l'on se fie aux espèces capturées dans la rivière Blanche à la hauteur du site des travaux, les périodes de restriction des travaux de construction vont du 1^{er} avril au 1^{er} juillet;
- s'assurer que le radier des ponceaux est enfoui pour ne pas nuire aux déplacements des poissons, notamment de l'anguille et du fouille-roche gris;
- enfouir les radiers des ponceaux afin de ne pas créer d'obstacles aux déplacements et, en ce qui concerne le fouille-roche gris, limiter les travaux dans les cours d'eau durant les mois de mai et juin.

Soulignons aussi que, lors de sa conception de ponts et ponceaux, le MTQ est contraint de respecter les dispositions du Règlement sur les habitats fauniques relevant de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune.

À la suite des discussions et des avis du secteur Faune du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), nous sommes d'avis que l'initiateur doit présenter une évaluation à jour du potentiel faunique des cours d'eau afin d'établir les modes de traversée appropriés, les périodes de restriction des travaux et les mesures de compensation pour la perte d'habitat, s'il y a lieu.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit déposer un rapport présentant, pour chaque cours d'eau affecté, le potentiel faunique, les interventions prévues sur les rives et le littoral, les méthodes de travail en milieu aquatique, les mesures d'atténuation et, s'il y a lieu, les mesures de compensation prévues. Ces informations doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

2.3.3 Herpétofaune

Le premier impact potentiel pour l'herpétofaune est la perte d'habitat. Alors qu'un cours d'eau peut être enjambé, un milieu humide dont dépendent ces espèces n'a pas la même continuité : il y a perte d'habitat ou perte de qualité d'habitat.

Un inventaire de l'herpétofaune pour l'ensemble du tracé montée Laurin–Lachute a été effectué pour le compte de l'initiateur en 2002-2003. En ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, l'importance de la perte de milieux terrestre et humide pour l'herpétofaune est faible, contrairement à des secteurs situés dans le tronçon Thurso–Montebello.

La salamandre à deux lignes et deux espèces de tortues (tortue peinte et chélydre serpentine) ont été observées dans la zone d'étude. Il s'agit des deux seules espèces de tortues qui ne figurent pas sur la liste des vertébrés désignés ou susceptibles d'être désignés menacés ou vulnérables. Enfin, les inventaires ont révélé la présence d'habitats potentiels pour la tortue mouchetée. Toutefois, ces habitats sont assez éloignés de l'emprise. En ce qui a trait aux salamandres à deux lignes, une population et un important site de reproduction ont été observés dans l'habitat d'un cours d'eau situé à proximité de la montée Ranger. La modification du drainage ou les matières en suspension pourraient avoir un impact important sur cette population de salamandre. Toutefois, l'impact devrait être faible si les conditions de drainage ne sont pas modifiées et qu'il n'y a pas de matières en suspension.

L'équipe d'analyse est d'avis que l'exigence mentionnée au point 2.3.2 (poissons) est suffisante pour assurer la protection de l'habitat de la salamandre à deux lignes. En effet, une attention particulière sera portée au mode de traversée de ce cours d'eau ainsi que les méthodes de travail.

2.3.4 Oiseaux

Un inventaire ornithologique, réalisé en 2002 pour le MTQ, a permis de recenser 104 espèces d'oiseaux, dont 90 espèces nicheuses confirmées, possibles ou probables, entre L'Ange-Gardien et Lachute. En ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, seul l'épervier de Cooper (*Acciptier cooperii*) est sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Un nid actif a été trouvé à l'est de la montée Ranger et un second nid dont la localisation précise n'est pas connue est aussi probable. Si la construction a lieu pendant la nidification et surtout pendant la couvaison, les nids risquent d'être abandonnés. De plus, le déboisement pourrait entraîner la destruction des nichées si ce déboisement s'effectue pendant la période de nidification de l'espèce et si le nid se trouve à l'endroit de la servitude de passage agricole ou à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute.

Outre le dérangement causé par les travaux eux-mêmes (bruit, vibrations, machinerie), et dans une moindre mesure par la circulation sur l'autoroute achevée, le principal impact sur l'avifaune est la perte d'habitat forestier. Aucune mesure d'atténuation n'est envisageable pour contrer cette perte d'habitat, mais la sauvegarde de la nichée de toutes les espèces au moment de la construction est possible.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit réaliser l'essentiel des travaux de déboisement entre le 15 août et le 1^{er} avril afin de minimiser les impacts sur la faune avienne.

2.3.5 Mammifères

Le rapide accroissement des populations de cerf de Virginie au Québec s'est aussi manifesté en Outaouais. En ce qui concerne l'ensemble du tracé (Lachute–Masson), les trois aires de confinement disjointes se sont amalgamées en une seule depuis les études d'impact déposées en 1992, s'étendant maintenant de la rivière Kingham à Grenville à la route 323 à Montebello. D'une part, la construction de l'autoroute occasionnera une perte d'habitat hivernal pour l'espèce et d'autre part, l'insertion de cette infrastructure créera de hauts risques d'accidents avec la grande faune.

En se basant sur une étude réalisée par le MRNF – secteur Faune, le MTQ estime les densités de cerfs à 25 cerfs/km² dans l'ensemble de cette nouvelle aire de confinement (ravage). Cependant, en ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, cette densité devient beaucoup plus faible, soit une densité de 5,9 cerfs/km². D'ailleurs, contrairement au tronçon Lachute–Montebello, aucun ravage d'importance n'est reconnu dans la zone d'étude. Dans ce contexte, il n'y a pas de problématique particulière dans la zone d'étude concernant le cerf du Virginie.

Le vaste territoire agroforestier dans lequel se situe le tracé prévu pour l'autoroute 50 est habité par plusieurs autres espèces de mammifères, notamment l'orignal, la martre d'Amérique, la loutre de rivière, le castor, le coyote et même le loup. Pour ces espèces, et sans doute davantage pour les espèces plus petites (campagnols, souris, musaraignes), la perte d'habitat causée par la construction de l'autoroute 50 est irremplaçable. Cependant, dans le tronçon montée Laurin–Thurso, le projet ne contribuera que légèrement à la fragmentation des habitats de ces espèces de mammifères. D'une part, le tracé de l'autoroute longe généralement une série d'ouvertures existantes, soit des sections de lignes de transport d'électricité, des chemins ou des champs de

terres agricoles. D'autre part, toute la portion immédiatement au nord du tracé est presque en totalité à vocation forestière.

Enfin, notre recommandation portant sur la protection des oiseaux nicheurs (voir 2.3.4), qui demande de ne pas déboiser entre le 31 mars et le 15 août, assurerait aussi que les portées de chauves-souris ne soient pas affectées.

2.4 Qualité de vie des résidents

Cette section traite des enjeux du projet associés à l'amélioration ou à la préservation de la qualité de vie. Pour les besoins de cette analyse, nous avons soustrait les questions foncières et d'exploitation des ressources qui ont déjà été traitées à la section 2.2. Nous discuterons principalement ici des questions du bruit, autant en phase de construction qu'en phase d'exploitation, mais aussi de diverses nuisances tels l'émission de poussières, le camionnage et la sécurité routière.

2.4.1 Ambiance sonore

Le MDDEP ne possède aucun règlement prescrivant des normes relatives à l'intensité du bruit routier. La pratique administrative suivie dans le cadre de l'analyse des projets routiers assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 dB exprimé sur une période de 24 heures ($55 \text{ dB(A)} L_{\text{eq}, 24 \text{ h}}$)¹ à l'extérieur des résidences, et plus récemment, des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2002). L'approche de l'OMS fait une distinction entre les niveaux de jour et ceux de nuit. Elle recommande un maximum de 45 dB(A) $L_{\text{eq}, 8 \text{ h}}$ pour permettre le sommeil la nuit et, pendant le jour, un maximum de 50 dB(A) $L_{\text{eq}, 16 \text{ h}}$ pour éviter une gêne modérée et 55 dB(A) $L_{\text{eq}, 16 \text{ h}}$ pour éviter une gêne grave.

La valeur de 55 dB(A) $L_{\text{eq}, 24 \text{ h}}$, utilisée par le MDDEP comme limite d'acceptabilité pour le bruit communautaire dans les zones sensibles des projets routiers (aires résidentielles, institutionnelles et récréatives), est présentement en révision afin de tenir compte de l'évolution scientifique dans ce domaine. Les directives de l'OMS font partie des références qui supportent cette démarche. Une telle révision doit cependant faire l'objet d'un certain consensus parmi les principaux acteurs. Ainsi, le MDDEP participe aux travaux du comité de suivi du MTQ, mis en place en mars 2003, qui a comme mandat d'actualiser la Politique du bruit routier adoptée par le MTQ en 1998.

Considérant l'état d'avancement des travaux de révision, les spécialistes du bruit du MDDEP estiment qu'il serait prématuré de présumer du résultat de cette opération avant qu'elle ne soit terminée. En conséquence, le MDDEP maintient comme limite supérieure le seuil de confort recommandé par la SCHL à l'extérieur des maisons, soit un niveau de 55 dB(A) $L_{\text{eq}, 24 \text{ h}}$, et ce, jusqu'à ce que la révision soit complétée.

¹ L_{eq} : Niveau sonore équivalent, représenté selon la pondération A, mieux applicable à l'oreille humaine.

Climat sonore en phase d'exploitation

Les questions sonores ont fait l'objet d'une étude spécifique intitulée « *Autoroute 50 : Étude d'impact sonore : Tronçon montée Laurin–Montebello* » produite par Yockell Associés inc. en février 2005. La zone définie par l'initiateur pour l'examen des impacts acoustiques forme une bande de 300 m de part et d'autre de l'axe de l'autoroute 50 prévue entre la montée Laurin et Montebello. La zone de l'étude sonore intègre aussi les trois routes transversales (route 317 à Thurso, la montée Papineau à Plaisance et la route 321 à Papineauville). La seule route transversale dans le tronçon montée Laurin–Thurso est la route 317. Une simulation du climat sonore actuel et projeté (2017) a permis de dénombrer les résidences affectées par le projet. Selon cette étude, la mise en service de l'autoroute 50 apportera une remontée générale des niveaux sonores dans l'ensemble des secteurs étudiés, ceux-ci demeureront majoritairement inférieurs à 55 dB(A) $L_{eq, 24 h}$. Cependant, dans le tronçon à l'étude, quelques habitations verront leur niveau de bruit dépasser 55 dB(A). Selon l'étude de Yockell, l'augmentation du niveau sonore additionnel après 10 années de service sera de l'ordre de 1 dB(A) pour une exploitation à une chaussée. Pour l'exploitation à deux chaussées et par rapport à la situation prévalant à une seule chaussée, on assistera de façon générale à une diminution moyenne des niveaux sonores de 0,2 dB(A) au sud de l'autoroute et à une augmentation de l'ordre de 0,4 dB(A) au nord.

Selon le MTQ, la faible densité d'occupation du sol dans la zone d'étude sonore ainsi que le nombre limité d'impacts acoustiques qualifiés (selon la politique du MTQ) de forts ou de moyens à proximité du futur corridor font en sorte qu'aucune mesure d'atténuation particulière n'est recommandée par l'initiateur.

Néanmoins, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit élaborer et réaliser un programme de suivi du climat sonore généré par l'exploitation des infrastructures routières réalisées dans le cadre du projet. Ce programme doit prévoir des relevés sonores et des comptages de véhicules effectués un an et cinq ans après la mise en exploitation du tronçon montée Laurin–Thurso et un comptage de véhicules réalisé dix ans après cette mise en exploitation. La localisation et le nombre de points d'échantillonnage doivent être représentatifs des zones sensibles.

Ce programme doit également comprendre des relevés sonores et des comptages de véhicules deux ans après l'ouverture finale de l'autoroute 50 dans son ensemble.

Le programme doit prévoir la possibilité de proposer des mesures d'atténuation visant à respecter un niveau sonore de 55 dB(A) $L_{eq, 24 h}$ ou au niveau de bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dB(A) $L_{eq, 24 h}$, auquel cas il devient le seuil à viser, et ce, dans l'hypothèse où les résultats obtenus du suivi environnemental démontrent la pertinence de leur mise en place.

Impacts positifs sur la route 148

Un des principaux objectifs du projet de prolongement de l'autoroute 50 est de désengorger la route 148 en y diminuant substantiellement la circulation de camions. Par le fait même, ce

transfert vers l'autoroute 50 ne pourra que créer des impacts positifs à l'ambiance sonore de la route 148 et des villages qu'elle traverse.

En effet, selon des calculs effectués par le MTQ, il appert que le nombre de logements subissant un climat sonore de plus de 60 dB(A) $L_{eq\ 24\ h}$ le long de la route 148 serait de 378 à l'heure actuelle mais serait réduit à 19 avec la présence de l'autoroute (tronçon montée Laurin–Montebello). En ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, les 81 logements situés en bordure de la route 148 verront leur niveau sonore baisser de 3 à 4 dB(A).

L'équipe d'analyse considère cette amélioration de la situation acoustique sur la route 148 comme un des principaux impacts positifs du projet. Le transfert des poids lourds vers l'autoroute 50 devrait à lui seul améliorer la qualité de vie des riverains de la route 148, non seulement en terme de bruit, mais aussi en terme de vibrations générées, de poussières soulevées, d'accès aux propriétés et de confort de conduite, sans oublier les risques d'accidents.

Impacts sonores pendant la construction

Pour les fins de cette évaluation, le MTQ a étudié les impacts anticipés pour les résidences situées dans une bande de 300 m de part et d'autre de la future autoroute et des routes transversales y donnant accès. Il a ainsi été évalué qu'une vingtaine de résidences seraient perturbées par les principaux travaux de construction (enfouissement des pieux dans le roc, dynamitage, bruit des panneaux des bennes de camions, klaxons de recul). Pour en atténuer les impacts, le MTQ prévoit les mesures d'atténuation suivantes :

- effectuer les travaux bruyants près des habitations, entre 8 h et 17 h du lundi au vendredi;
- s'assurer que les équipements à moteur soient munis de silencieux performants et en bon état;
- mettre en place, si nécessaire, des écrans acoustiques temporaires à proximité des lieux où des équipements bruyants seront employés;
- munir, si nécessaire, les marteaux hydrauliques de dispositifs antibruit;
- s'assurer que les impacts des panneaux arrière des camions à benne soient évités à proximité des milieux construits et habités;
- voir à ce que les alarmes de recul soient à intensité variable;
- tenter de limiter le camionnage et disposer des matériaux non récupérables dans l'emprise projetée ou dans l'ancienne emprise du projet initial, et ce, en respectant la Loi sur la qualité de l'environnement, la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles ainsi que les règlements et directives édictés;
- prioriser l'utilisation des voies de circulation présentant des débits déjà importants afin de réduire les impacts potentiels sur les milieux les plus calmes;
- élaborer un programme de suivi sonore pendant les travaux.

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit élaborer et réaliser un programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant les travaux de construction. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et

comprendre des relevés sonores aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit des chantiers. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau sonore initial et des mesures de la contribution sonore des chantiers. Ce programme doit prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige et inclure un mécanisme d'information de la population riveraine susceptible d'être affectée par les travaux.

Ce programme détaillé doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Enfin, le MTQ doit s'assurer que le camionnage s'effectue exclusivement sur le réseau routier autorisé.

2.4.2 Autres nuisances pendant les travaux

Le MTQ a étudié les impacts causés par l'émission de poussières et par le camionnage ainsi que les notions de sécurité routière durant les travaux lesquels sont anticipés pour les résidences situées dans une bande de 300 m de part et d'autre de la future autoroute.

Poussières

Le chantier de construction, incluant le déplacement des équipements, est susceptible de soulever des poussières qui seront surtout perturbantes par périodes sèches et venteuses. Les intersections avec les chemins transversaux et quelques routes parallèles seront les plus vulnérables. Le MTQ a prévu ces quelques mesures d'atténuation, que nous jugeons adéquates :

- arroser ou épandre un abat-poussière dans les secteurs ou sur les routes où la poussière pourrait devenir une nuisance pour certains résidents;
- choisir les emplacements des amoncellements d'agrégat, de pierre ou autre matière suffisamment loin des habitations et dans les lieux protégés par des écrans boisés naturels et, si cela est impossible, y prévenir le soulèvement des particules par le vent en les arrosant ou en les recouvrant.

Camionnage et le trafic engendré

En ce qui a trait au camionnage, il appert que la route 148 et quelques routes transversales seront sollicitées pour la circulation des camions transportant des matériaux de construction. L'initiateur indique notamment que les matériaux granulaires proviendront principalement de bancs d'emprunt situés au nord de l'emprise projetée de l'autoroute, sur le Bouclier canadien. Le MTQ mentionne que la route 148, qui connaît déjà de forts taux de camionnage, absorbera ce trafic supplémentaire, mais que ce ne sera pas le cas pour les routes transversales. Il ne prévoit aucune mesure d'atténuation.

À l'instar de l'initiateur, l'équipe d'analyse admet qu'aucune mesure d'atténuation n'est applicable dans ce cas et que le dérangement de la circulation routière par le camionnage pendant les des travaux de construction aura un impact temporaire inévitable.

Sécurité

Durant les travaux, la plus forte circulation de camions sur les routes du secteur pourrait hausser les probabilités d'accidents, les risques étant plus grands aux intersections. De manière à atténuer les problèmes éventuels de sécurité routière, le MTQ a élaboré quelques mesures que nous jugeons adéquates :

- établir des schémas et des plans de gestion de la circulation au besoin et les faire respecter rigoureusement par l'entrepreneur lors de la réalisation des travaux;
- définir une signalisation claire pour le déroulement des travaux, s'assurer que l'entrepreneur l'établisse comme il se doit sur le terrain et la faire respecter fermement par les autorités concernées;
- ajuster l'horaire des travaux et la signalisation au besoin pour tenir compte des pointes de circulation quotidiennes et estivales afin de ne pas perturber la circulation en général.

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit déposer un programme de surveillance environnementale au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard 30 jours avant la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

2.5 Activité commerciale sur la route 148

Les économistes résumant les chances de succès d'une entreprise commerciale à sa localisation. Lors de l'audience publique du projet d'autoroute 50 en 1997, les principales interventions portant sur l'activité commerciale visaient à encourager la venue d'une autoroute qui contribuerait à la croissance économique de l'Outaouais et des Basses-Laurentides. Seul le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO) soulevait dans son mémoire les impacts indirects portés aux commerçants le long de la route 148.

Un des objectifs du MTQ en vue de la construction de l'autoroute 50 est de « pallier les déficiences géométriques et de la circulation de la route 148, c'est-à-dire : (...) le passage forcé au cœur de chacune des localités sises sur la rive nord de la rivière des Outaouais ». Selon les prévisions du MTQ, près de 80 % des véhicules seraient soustraits à la route 148 au profit de l'autoroute 50, c'est-à-dire quelque 7000 véhicules. Conséquemment, les impacts causés aux commerces par le détournement du trafic de la route 148 vers l'autoroute 50 méritent d'être évalués et, le cas échéant, atténués par l'initiateur de projet.

En 2005, la firme Tecslut a produit une étude d'impact sur l'activité commerciale de la route 148 (entre la montée Laurin et Montebello) pour le compte du MTQ². Le MTQ a d'abord répertorié 7 commerces sur la route 148 entre la montée Laurin et Thurso, tous situés dans le secteur de ce dernier. Selon cette étude, l'initiateur s'attend généralement à des pertes de chiffre d'affaires de l'ordre de 10 à 13 % pour ces commerces. Cette prévision est nettement inférieure

² Cette étude constitue l'annexe 3 du document de Réponses aux questions (2005).

aux prévisions des commerçants qui s'attendent plutôt à des pertes de l'ordre de 40 % de leur chiffre d'affaires. Notons que, selon cette même étude, environ 77 % des commerçants situés le long du parcours entre la montée Laurin et Montebello sont favorables au projet, même si certains craignent une baisse substantielle de leur chiffre d'affaires.

L'étude du MTQ mentionne aussi que des études européennes, américaines et depuis quelques années certains cas-types québécois démontrent que l'insertion d'une voie de contournement (ou d'une autoroute en parallèle) peut provoquer une baisse d'achalandage à certains types de commerces. Cependant, bien que l'étude du MTQ ait défini le niveau de sensibilité des diverses catégories de commerces recensés le long de la route 148, elle souligne qu'il reste difficile de prévoir correctement les impacts appréhendés concernant la perte potentielle de revenus pour chaque commerce, car d'autres facteurs peuvent entrer en ligne de compte : son pourcentage de clientèle extérieure, ses possibilités d'adaptation, sa distance à la voie d'accès à l'autoroute, les autres attraits de la localité, etc.

À l'instar des autres cas de contournement ou de construction d'autoroute en parallèle au Québec ou ailleurs, les mesures qui seront prises par les municipalités riveraines à la route 148 pour limiter ou inciter le développement de commerces sur les voies d'accès aux échangeurs pourraient *influencer grandement l'impact réel du projet sur les commerces de la route 148.*

Le MTQ est conscient des impacts que la construction de l'autoroute 50 peut avoir sur les commerces de la route 148. Lors de la consultation interministérielle, le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) s'est aussi montré inquiet de ces impacts. D'ailleurs, c'est suite à certains questionnements du MAMR que le MTQ a mandaté la firme Tecslut pour évaluer les impacts du projet sur les commerces situés en bordure de la route 148. C'est aussi pourquoi dans son rapport final (2005), le MTQ recommande qu'il « coordonne le déploiement d'une stratégie concertée visant à contrer les effets négatifs du projet sur les commerçants, laquelle devra nécessairement impliquer les diverses associations commerciales trouvées dans les municipalités, les instances municipales en cause elles-mêmes, les instances municipales limitrophes telles la Ville de Gatineau et la MRC d'Argenteuil, et les autres ministères pouvant être intéressés à la question (...). Cette stratégie pourrait par exemple s'appuyer sur les mesures suivantes :

- fournir un support approprié aux instances municipales de manière à ce que les zones pouvant accueillir le développement à l'extérieur de la zone agricole favorisent une concentration de services complémentaires qui sont le moins possible en concurrence avec les commerces des noyaux urbains le long de la route 148 ou à proximité de celle-ci;
- assurer, dans les zones pouvant accueillir le développement à l'extérieur de la zone agricole, une priorité d'installation aux commerces locaux qui pourraient être lésés à la suite de l'exploitation de l'autoroute;
- publiciser, avec une signalisation appropriée établie le long de l'autoroute, les différents services offerts dans les noyaux urbains et pouvant attirer une clientèle de passage (informations touristiques, restaurants, épiceries, kiosques, etc.);
- soutenir tout effort de revitalisation des noyaux urbains de la route 148 pouvant être entrepris par les municipalités concernées. »

Une telle stratégie commerciale, visant à atténuer les impacts anticipés aux activités commerciales de la route 148, peut effectivement être coordonnée par le MTQ, mais la participation des intervenants du monde municipal (les instances municipales et supramunicipales, le ministère des Affaires municipales et des Régions, les organismes et associations concernés) est essentielle. Ces derniers auront le pouvoir de faire les modifications appropriées aux outils de planification et d'aménagement du territoire.

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit préciser les éléments d'implication de son ministère visant à favoriser l'émergence et la mise en œuvre d'une stratégie commerciale concertée entre les instances municipales et gouvernementales, organismes et associations concernés afin de soutenir l'activité commerciale le long de la route 148. Ces éléments d'implication doivent être déposés au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

2.6 Qualité des eaux souterraines

La protection des sources d'eau potable lors de la construction d'une autoroute en terrain accidenté est un enjeu majeur qui mérite une attention particulière. En effet, la migration dans la nappe d'eau souterraine des chlorures utilisés comme sels de déglçage représente un risque de contamination pour les puits individuels ou collectifs situés à proximité de l'infrastructure routière construite.

L'initiateur présente dans son rapport final (2005) les résultats de deux études de puits réalisées en 2003 et 2004 pour le tronçon montée Laurin–Montebello, dont une couvre le tronçon montée Laurin–Thurso (MTQ 2004). Cette dernière étude a répertorié 105 points d'alimentation en eau, dont 46 puits artésiens, 43 puits de surface, 1 puits crépiné, 7 réservoirs d'eau, 4 sources, 1 prise d'eau dans une rivière, 2 séries de 5 pointes reliées entre elles et comptabilisées comme 2 points d'eau, ainsi qu'une pointe seule. De plus, 2 lacs touchés par le tracé projeté ont également été relevés. Pour chacun des puits, les études évaluent l'impact potentiel sur leur capacité, c'est-à-dire, déterminent si le sectionnement de la couche de sol perméable par l'infrastructure autoroutière peut en diminuer le débit, voire le tarir. Elles évaluent également la possibilité de contamination par les chlorures.

La Ville de Thurso est entièrement desservie en eau potable par un réseau d'aqueduc municipal, dont la prise d'eau est située dans la rivière Blanche en bordure sud du 5^e Rang Ouest à Lochaber. La prise d'eau municipale croisera la rivière Blanche à 1,35 km en aval de l'autoroute projetée. Lors de la construction de la structure au-dessus de la rivière, les mesures d'atténuation classiques seront mises en place par l'initiateur pour minimiser l'apport de sédiments dans la rivière. Par ailleurs, compte tenu du débit important de la rivière Blanche en période de fonte printanière, les concentrations détectables de sels déglçants seront négligeables à la prise d'eau.

En ce qui a trait aux puits individuels, l'étude de puits révèle qu'une prise d'eau est jugée à risque. Cette dernière sera expropriée et remplacée.

L'initiateur propose les mesures d'atténuation suivantes pour minimiser l'importance des impacts sur l'alimentation en eau :

- effectuer des travaux de sautage nécessaires aux déblais de roc conformément aux exigences du Cahier des charges de devis généraux du MTQ qui limite les vibrations à moins de 50 mm/s aux puits d'alimentation en eau environnants afin d'éviter que des dommages irréparables ne leur soient causés, tant au point de vue qualitatif que quantitatif;
- installer les sections des conduites d'amenée d'eau localisées à l'intérieur de l'emprise routière qui demeureront suite au projet dans une gaine protectrice enfouie sous la ligne de gel, le tout afin de prévenir toute réouverture dans l'emprise en cas de bris éventuels;
- démanteler, lors de la construction de l'autoroute, les conduites d'amenée d'eau qui ne seront plus utilisées;
- aménager de nouveaux puits, en se conformant au Règlement sur le captage des eaux souterraines du MDDEP;
- faire un suivi de contamination ou de baisse de débit.

Quant au programme de suivi, le MTQ présente, dans son rapport 2005, un programme type qui servira à établir le programme de suivi spécifique au tronçon montée Laurin–Thurso.

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit préciser, au moment de ses demandes visant l'obtention de certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le programme de suivi environnemental des puits d'eau potable. Ce programme, d'une durée minimale de deux ans suivant la réalisation des travaux, sera transmis au plus tard six mois après chaque série de mesures.

2.7 Autres considérations

2.7.1 Impacts récréotouristiques

Les pôles récréotouristiques de la vallée de l'Outaouais se localisent dans le secteur de Hull–Gatineau et à l'extrémité ouest du tronçon Lachute–Montebello, soit autour du Château Montebello et du Domaine Oméga, un lieu d'interprétation de la faune nordique du type « parc-safari ». Il est à noter que l'effort récent de bonification du tracé par le MTQ, qui touche principalement le tronçon Masson–Montebello, a permis d'éviter le Domaine Oméga en déplaçant le tracé vers le sud, à l'intérieur du parc Kenauk.

Par ailleurs, plusieurs autres activités récréatives se déroulent et les pistes qu'elles utilisent sont parfois croisées par le tracé de l'autoroute 50, dont des sentiers de motoneige, de quad et de ski de fond et de raquette.

Dans son rapport final (2005), le MTQ prévoit la relocalisation de pistes et l'aménagement d'espaces au droit des traversées de chemins afin d'atténuer les impacts sur ces parcours linéaires. À cet égard, tous les points de passage ont été identifiés en tenant compte des demandes des organismes gestionnaires de sentiers. Cependant, le MTQ entend poursuivre une

réflexion de concert avec ces gestionnaires ou avec les intéressés par ces sentiers puisque, dans plusieurs cas, les sentiers prévus ont un caractère multifonctionnel.

2.7.2 Gaz à effet de serre

Les émissions de GES et les changements climatiques sont au nombre des préoccupations environnementales importantes de la dernière décennie. Bien qu'il soit parfois ardu de cerner l'effet précis et quantitatif d'un projet comme celui de l'autoroute 50 en matière d'émissions de GES, différents éléments peuvent être utilisés pour effectuer un raisonnement qualitatif à ce chapitre.

Au Québec en 2001, les transports étaient responsables de 38,9 % des émissions de GES avec 33,4 millions de tonnes équivalent CO₂. La majorité de ces derniers proviennent de combustibles fossiles utilisés comme carburants (essence, diesel, propane, gaz naturel, huile lourde, etc.). Les émissions de GES associées à l'utilisation de l'automobile au Québec ont diminué de 7,8 % entre 1990 et 2001, alors que celles des camions légers et véhicules lourds ont augmenté dramatiquement de 88,7 % et 30,7 % respectivement. Ces augmentations sont liées directement à l'accroissement du nombre de camions légers et de véhicules lourds sur les routes. Le nombre de camions légers³ a doublé de 1990 à 2001 passant de 587 575 à 1 161 489, alors que le nombre de véhicules lourds est passé de 99 607 à 192 929 entre 1990 et 2001. Le nombre d'automobiles, lui, a peu varié.

Dans la perspective de la mise en œuvre du protocole de Kyoto, les différents paliers de gouvernement ont présenté des politiques, plans ou actions visant la réduction des émissions de GES. Dans la foulée de la ratification du protocole de Kyoto, l'Assemblée nationale du Québec a adopté, le 24 octobre 2002 et par une motion unanime, une position sur la mise en œuvre du protocole.

L'analyse de la problématique des GES découlant d'un projet routier fait forcément appel à sa justification. En ce qui a trait à l'autoroute 50, le respect de l'objectif économique du MTQ pour la réalisation du projet « le renforcement des liens économiques entre l'Outaouais et la grande région métropolitaine de Montréal », pourrait impliquer une augmentation nette du transport automobile dans cette région et donc provoquer un accroissement des émissions de GES. Il est cependant difficile d'évaluer l'importance des liens entre une infrastructure routière et le développement économique d'une région. L'initiateur n'a pas détaillé dans ses rapports les retombées économiques potentielles de la réalisation du projet pour la région, mais l'étude de Roche-Deluc (1996) avance qu'à un horizon de 20 ans (alors fixé à 2015), la réalisation du projet générerait une circulation de l'ordre de 7 %, soit de 400 à 1000 véhicules additionnels, principalement pour des activités récréotouristiques.

En revanche, il est possible que l'ouverture de l'autoroute 50 contribue à diminuer les quantités de GES dégagés par les véhicules qui n'auraient plus à ralentir dans les villages le long de la route 148.

³ Tous les véhicules de 3900 kg et moins, principalement conçus pour le transport des passagers, sont des « automobiles », et ceux qui sont conçus pour le transport de marchandises légères ou qui sont équipés de quatre roues motrices sont classés dans la catégorie des « camions légers ».

Les données disponibles ne permettent pas à l'équipe d'analyse d'affirmer que l'autoroute 50 aura une influence sur l'émission de GES à l'échelle régionale ou mondiale.

2.7.3 Archéologie

Le tracé retenu par le MTQ pour l'autoroute 50 n'a jamais fait l'objet d'un inventaire archéologique. En réponse à une préoccupation du MDDEP, l'initiateur a prévu dans son rapport final (2005) que « des inventaires archéologiques seront faits avant le début des travaux » et que le programme de recherche archéologique sera déposé au MDDEP lors des demandes visant l'obtention de certificats d'autorisation prévus à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Il indique notamment que si des vestiges archéologiques sont trouvés, des fouilles archéologiques seront entreprises, conformément aux prescriptions de la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c. B-4.1) et avec l'autorisation du ministère de la Culture et des Communications. Il assure également que le personnel sur le chantier sera informé de la possibilité de découvertes fortuites et que, le cas échéant, les travaux seront interrompus.

2.7.4 Paysage

Parallèlement à l'évaluation de la problématique agricole, la capacité d'absorption visuelle du paysage (topographie et couverture forestière) a été considérée dans le tracé de l'autoroute 50. Les impacts visuels s'appliquant au tronçon montée Lachute–Masson sont bien décrits dans les deux études d'impact de 1992, mais le MTQ a présenté dans son rapport final (2005) une mise à jour de son étude sur le paysage afin de l'adapter au nouveau tracé de l'autoroute.

Le tracé de l'autoroute entre la montée Laurin et Montebello traverse deux types de paysage :

- 1) un paysage généralement plat ou avec de faibles pentes, lequel est composé de terres agricoles se situant en marge de terres forestières et parfois de terres ponctuées de petits milieux boisés;
- 2) un paysage qui est plutôt de topographie montueuse où les milieux boisés dominent, mais pouvant tout de même être traversé par certaines parcelles agricoles. Cette alternance est typique de la zone de transition agroforestière qui se trouve à la limite de la plaine agricole et du piedmont du Bouclier canadien.

En ce qui concerne le tronçon montée Laurin–Thurso, l'autoroute chevauche les limites de ces deux types de paysage. Elle parcourt un secteur boisé qui est constitué de petits monts et qui est situé à la limite de plaines agricoles relativement ouvertes. Trois secteurs d'intérêt visuel ont été identifiés par le MTQ pour ce tronçon, soit : 1) le segment situé à l'est de la montée Laurin jusqu'au niveau de la montée Legault sur le chemin du 5^e Rang Ouest, 2) le segment situé au nord du chemin du 5^e Rang Ouest, de part et d'autre de la montée Ranger et jusqu'à la montée Parent, et 3) la traversée de la rivière Blanche et de la route 317, incluant la plaine agricole à l'est de cette route et le corridor de l'ancienne voie ferrée abandonnée qui s'y trouve.

En ce qui a trait au premier secteur, les impacts visuels devraient être mineurs ou inexistantes.

En ce qui concerne le deuxième secteur, d'importantes percées visuelles seront créées au sud et, dans une certaine mesure, au nord de l'emprise pour les usagers de l'autoroute. On prévoit donc une perte de l'intégrité du paysage agricole et forestier, surtout au niveau du chemin du 5^e Rang Ouest. Au nord de l'emprise, les usagers des sentiers de ski, et du Club de golf de Thurso

pourront avoir des vues en certains points sur l'autoroute. De plus, les usagers des montées Ranger et Parent verront aussi des percées visuelles sur l'autoroute. Afin de minimiser ces impacts, le MTQ s'engage à reconstituer le fond de scène traditionnel boisé et à limiter la perception des remblais au sud et au nord de l'autoroute.

Le troisième secteur est situé à l'intérieur d'une unité visuelle agricole. La traversée de la rivière Blanche, très escarpée et boisée en alternant avec les vues ouvertes et contrastées au niveau des champs agricoles, créera un grand intérêt visuel pour les usagers. Cependant les travaux nécessaires à la construction de l'autoroute créeront des percées visuelles importantes vers l'autoroute à partir des fermes localisées le long des chemins du 7e et du 5e Rang Est. Afin d'atténuer ces percées visuelles, le MTQ propose la conservation de bandes boisées et l'installation d'écrans végétaux à la limite de l'emprise.

Enfin, d'autres mesures d'atténuation sont prévues selon les impacts à atténuer. L'ensemble de ces mesures est jugé adéquat pour permettre d'atténuer les impacts appréhendés sur le paysage.

L'équipe d'analyse est d'avis que les impacts potentiels du projet sur le paysage seront limités à un niveau acceptable.

À l'instar des aspects sonores, il est probable que l'autoroute 50 procure quelques impacts visuels positifs. D'une part, du fait du transfert d'une forte proportion du trafic de la route 148 à l'autoroute 50, l'impact visuel actuel créé par le passage des véhicules lourds pour les riverains de cette route sera amoindri. D'autre part, et bien que la conception panoramique de l'autoroute 50 ait été abandonnée, de beaux points de vue seront créés pour ses usagers, en particulier dans la montée sur le Bouclier canadien. L'utilisation de l'autoroute 50 pourrait être, en Outaouais, un facteur d'attrait pour une certaine catégorie d'usagers.

2.7.5 Mesures d'urgence

Compte tenu du potentiel d'accidents ou d'incidents reliés à l'exploitation d'une autoroute, il a été demandé à l'initiateur de présenter un plan de mesures d'urgence. En réponse à la question du MDDEP, le MTQ a présenté, dans ses réponses aux questions (2005), son plan régional de mesures d'urgence, soit celui de sa Direction de l'Outaouais. Il inclut notamment les modes d'intervention selon les risques (accidents, déversements de matières dangereuses, éboulements, incendies de forêt, etc.), la stratégie de communication en situation d'urgence et une description du rôle des autres intervenants. Ces plans sont récents (2001) et jugés adéquats.

CONCLUSION

Le projet de prolongement de l'autoroute 50, liaison routière entre Lachute–Masson, est envisagé depuis maintenant près de 40 ans. Bonifié à quelques reprises depuis l'audience publique de 1997, le projet est maintenant reconnu comme justifié, principalement de par la grande volonté régionale de le voir réalisé afin de favoriser le développement économique de l'Outaouais et résoudre les problèmes de circulation sur la route 148. De plus, il faut rappeler que le gouvernement du Québec a annoncé en février 2005 sa volonté de parachever l'autoroute 50 d'ici 2010 tout en prévoyant les investissements requis.

Le tronçon montée Laurin–Thurso diffère quelque peu de celui qui a été présenté lors de l'audience publique de 1997. Puisque l'UPA et les agriculteurs impliqués ont été consultés et que les mesures d'atténuation mises de l'avant par l'initiateur sont généralement adéquates, il apparaît que les impacts sur le territoire agricole seront limités. Une telle autoroute peut aussi entraîner des perturbations de la flore et la faune. À ces enjeux s'ajoutent ceux affectant la qualité de vie des résidants (climat sonore, autres nuisances), l'activité commerciale sur la route 148, la qualité des eaux souterraines, etc.

Pour tous ces enjeux, l'initiateur propose généralement des mesures d'atténuation adéquates. Afin de compléter ou de bonifier celles-ci, des conditions se trouvent dans le projet de décret. Ces conditions permettront, avec les mesures d'atténuation prévues dans les documents du MTQ, d'atténuer ou de compenser les impacts du projet à un niveau acceptable. Ces conditions portent notamment sur la protection des cours d'eau et de leur faune aquatique et semi-aquatique, sur la nidification de l'avifaune et sur le climat sonore en période d'exploitation et de construction du projet. Enfin, la réalisation de programmes de surveillance et de suivi assurera que les mesures d'atténuation seront bien appliquées.

Au plan du développement durable, compte tenu du fait que les mesures d'atténuation prévues par l'initiateur permettent de ramener les impacts aux milieux naturel et humain à un niveau acceptable (pôle environnemental), que la circulation des biens et services sera facilitée (pôle économique), que le projet est fortement valorisé par les intervenants régionaux et qu'il améliorerait les conditions de vie pour plusieurs générations de résidants de la route 148 (pôle social), il s'inscrirait globalement dans une perspective de développement durable.

Considérant que le gouvernement du Québec a annoncé en février 2005 sa volonté de parachever l'autoroute 50 d'ici 2010 tout en prévoyant les investissements requis; considérant la grande volonté régionale de voir réaliser ce projet afin de favoriser le développement économique de l'Outaouais et de résoudre les problèmes de circulation sur la route 148; considérant que l'initiateur propose généralement des mesures adéquates qui permettront, avec l'application des recommandations incluses au présent rapport, d'atténuer ou de compenser les impacts du projet à un niveau acceptable; considérant que des impacts positifs substantiels sont entrevus pour les riverains de la route 148,

l'analyse environnementale conclut que le projet de l'autoroute 50, liaison routière Lachute–Masson, tronçon montée Laurin-Thurso, est justifié et acceptable sur le plan environnemental.

Original signé par :

Hervé Chatagnier, géographe

Chargé de projet

Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1987). *Étude d'opportunité portant sur la construction des autoroutes 13 et 50 dans l'axe Montréal – Mirabel – Hull*. Direction de la planification routière, 129 p.;

DESSEAU INC. (1992). *Liaison routière Lachute–Masson – Tronçon Montebello–Masson, Étude d'impact sur l'environnement*, préparé pour le ministère des Transports, Service de l'environnement, 2 volumes;

ROCHE-DELUC (1996). *Prévisions de la circulation de l'autoroute 50*, préparé pour le ministère des Transports, 42 p. et 2 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1998a). *Politique sur le bruit routier*, Service de l'environnement, 13 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1998b). *Liaison routière Lachute–Masson, Tronçon Lachute–Montebello, Tronçon Montebello–Masson, Suite de l'audience publique sur l'environnement*, 54 p.;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (2000). *Rapport d'analyse environnementale, Projet de liaison routière Lachute–Masson, tronçon Masson–montée Laurin*, 69 p.;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2003). *Cahier des charges et devis généraux : infrastructures routières : construction et réparation*, pagination multiple;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2004). *Étude de puits – Autoroute 50, de la montée Laurin, lot 529 (2 km à l'ouest de la rte 321) Mun. : Lochaber-Ouest, Lochaber, Plaisance et Papineauville, circ. Élect. : Papineau* Direction du laboratoire des chaussées, 20 p. et 5 annexes;

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS (2005). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement, La protection du territoire et des activités agricoles, Addenda au document complémentaire révisé (2005), Précisions relatives à l'encadrement des élevages à forte charge d'odeur, en particulier porcins, et à la protection du milieu naturel*, 18 p. et 2 annexes, disponible au :

http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/oram_prot_agricole_addenda.pdf;

YOCKELL ASSOCIÉS INC. (2005). *Étude d'impact sonore – Tronçon montée Laurin–Montebello*, 19 p. et 5 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2005a). *Projet de l'autoroute 50 : Demandes de décret gouvernemental : Tronçon montée Laurin–Thurso - Tronçon Thurso–Montebello, rapport final*. Direction territoriale de l'Outaouais, 162 p. et 13 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2005b). *Liaison routière Lachute–Masson : Autoroute 50 et projets connexes - Bilan des actions de protection sur les plantes à statut précaire (menacées, vulnérables, susceptibles)*, Direction Laval – Mille-Îles, 56 p. et 12 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2005c). *Construction de l'autoroute 50 : Tronçon montée Laurin–Thurso, tronçon Thurso–Montebello : Réponses aux questions du ministère de l'Environnement*, 28 p. et 6 annexes.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

Les unités administratives du MDDEP :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Outaouais;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction des politiques de l'eau;
- la Direction du patrimoine écologique et des parcs;
- le Centre d'expertise hydrique du Québec;
- la Direction des politiques de l'air (climat sonore);

les ministères suivants :

- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère du Tourisme.

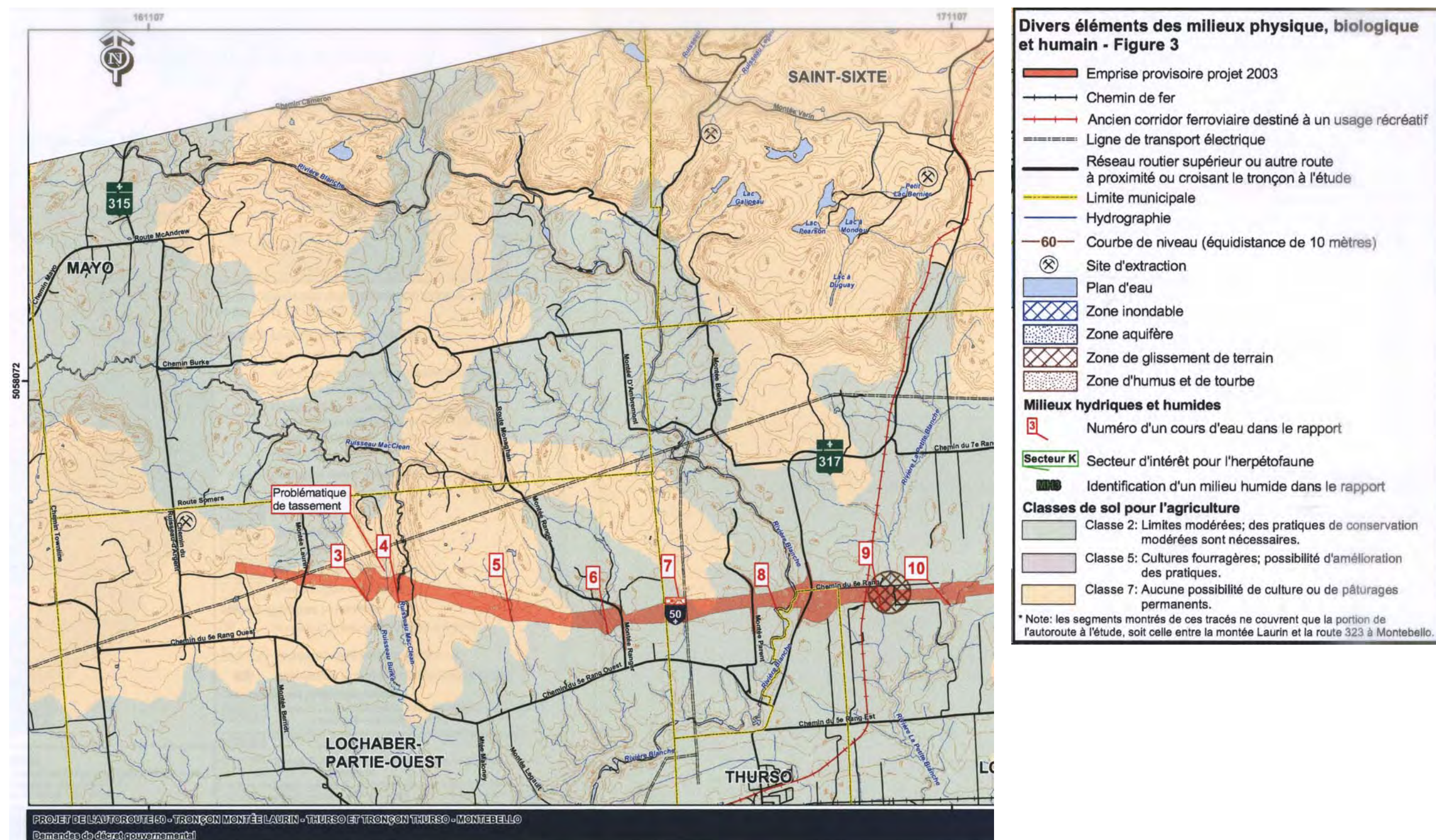
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts.

Date	Événements
1981-08-25	Réception de deux avis de projet (tronçon Lachute–Montebello et tronçon Montebello–Masson) du ministère des Transports (MTQ)
1982-05-03	Délivrance de la directive ministérielle
1992-09-15	Réception de l'étude d'impact sur l'environnement pour le tronçon Lachute–Montebello à la Direction des évaluations environnementales (DÉE)
1992-09-25	Réception de l'étude d'opportunité portant sur la construction des autoroutes 13 et 50 dans l'axe Montréal–Mirabel–Hull
1992-10-28	Début de la consultation interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact portant sur le tronçon Lachute–Montebello
1992-11-16	Réception de l'étude d'impact sur l'environnement pour le tronçon Montebello–Masson à la DÉE
1993-11-22	Transmission des questions et commentaires portant sur le tronçon Lachute–Montebello au MTQ
1994-12-07	Réception d'un rapport complémentaire contenant des renseignements (questions et commentaires) supplémentaires demandés relatifs au tronçon Lachute–Montebello
1995-01-12	Début de la consultation interministérielle sur le rapport complémentaire (version finale de l'étude d'impact) portant sur le tronçon Lachute–Montebello
1995-04-03	Début de la consultation interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact portant sur le tronçon Montebello–Masson
1995-05-30	Transmission des questions et commentaires portant sur le tronçon Montebello–Masson au MTQ
1996-02-28	Réception d'un rapport complémentaire contenant les renseignements (questions et commentaires) supplémentaires demandés relatifs au tronçon Montebello–Masson et au tronçon Lachute–Montebello
1996-04-12	Début de la consultation interministérielle sur la recevabilité du rapport complémentaire portant sur le tronçon Montebello–Masson
1996-08-08	Transmission au MTQ d'une autre série de questions et commentaires portant sur les deux tronçons
1996-09-12	Réception d'un rapport complémentaire contenant les renseignements supplémentaires demandés le 1996-08-08
1996-09-18	Avis de recevabilité produit par le ministère de l'Environnement (MENV)
1996-10-07 au 1996-11-21	Période d'information et de consultation publiques de 45 jours menée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

1997-04-01 au 1997-08-01	Mandat d'audience publique
1997-08-01	Dépôt du rapport du BAPE
1998-10-26	Réception à la DÉE d'un rapport du MTQ intitulé « Liaison routière Lachute–Masson : Suite de l'audience publique sur l'environnement »
1999-01-19	La DEE achemine au MTQ des questions et commentaires portant sur le rapport d'octobre 1998
1999-05-27	Réception à la DÉE d'un rapport du MTQ intitulé « Liaison routière Lachute–Masson : À la suite de l'audience publique sur l'environnement » (Réponses aux questions et commentaires)
2000-05-31	Réception à la DÉE d'une lettre du MTQ concernant des mesures de compensation pour la perte d'habitats contenant des espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées et vulnérables
2000-09-05	Adoption du projet de décret
2005-03-16	Réception à la DÉE de la mise à jour de l'étude d'impact pour le tronçon montée Laurin–Thurso et Thurso–Montebello : « Projet de l'autoroute 50 : Demandes de décrets gouvernementaux - Tronçon montée Laurin–Thurso - Tronçon Thurso–Montebello, rapport final, mars 2005 »
2005-07-15	La DÉE achemine au MTQ des questions et commentaires portant sur le document de mars 2005
2005-10-20	Réception à la DÉE du document du MTQ intitulé « Réponses aux questions du ministère de l'Environnement du Québec à la suite de la demande de CAR »

ANNEXE 3 : SITUATION RÉGIONALE DU PROJET ÉTUDIÉ



Source : Rapport final 2005