

---

---

# *Rapport d'analyse environnementale*

**Projet de liaison routière Lachute – Masson, autoroute 50,  
Tronçon Lachute – Montebello  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-425**

**Le 5 août 2005**

---

---



## Équipe de travail

### Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet : Monsieur Louis Messely

Analystes : Madame Valérie Saint-Amant  
Madame Ruth Lamontagne (milieu sonore)

Supervision administrative : Monsieur Jacques Dupont, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Valérie Blais, secrétaire



## Sommaire exécutif

Ce rapport d'analyse porte sur l'évaluation environnementale du projet de liaison routière Lachute – Masson, tronçon Lachute – Montebello par le ministère des Transports (MTQ). Ce tronçon de 44,2 km s'étend sur deux régions administratives, soit les Laurentides et l'Outaouais, et donc sur le territoire des municipalités régionales de comté (MRC) d'Argenteuil (Ville de Brownsburg-Chatham et Municipalité de Grenville-sur-la-Rouge) et de Papineau (municipalités de Fassett et Notre-Dame-de-Bonsecours) respectivement. 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 de la liaison routière Lachute – Masson (autoroute 50) a cheminé dans la procédure d'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement entre 1981 et le 1<sup>er</sup> 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 ministère de l'Environnement (MENV) un rapport sur la justification du projet et des modifications importantes au tracé d'origine de façon à tenir compte de certaines préoccupations soulevées lors de l'audience publique et à optimiser le tracé 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'autorisation 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'attente des objectifs du MTQ pour ce projet, il apparaît justifié sur le plan du développement économique régional.

Le tronçon Lachute – Montebello de l'autoroute 50 aura une emprise nominale de 90 mètres et éventuellement deux chaussées de deux voies chacune séparées par un terre-plein central. Dans une première phase cependant, une seule voie sera construite à contresens. Des échangeurs sont prévus à la montée Labranche (route 327 à Saint-Philippe), au chemin Scotch (route 344 à Grenville-sur-la-Rouge), au chemin de la Rivière-Rouge (Calumet), au chemin Avoca (Pointe-au-Chêne), à la montée Fassett et à la route 323 (Notre-Dame-de-Bonsecours). Des voies de service ou de desserte sont prévues également à différents endroits le long du tracé ainsi que six ponts d'étagement pour des croisements de routes transversales (montées Rochon et Hall, chemins Windfield et Falloon, montée Boucher et la côte Ezilda) et des ponts d'étagement pour traverser une voie ferrée, la rivière Rouge et la rivière Saumon. Les autres cours d'eau seront traversés par des ponceaux. En juillet 2003, les coûts du projet du tronçon Lachute – Montebello étaient estimés à 100 millions de dollars pour la première phase (autoroute à deux voies – une chaussée) et à environ 170 millions de dollars pour compléter la deuxième phase. Les travaux débuteraient en 2005 pour se terminer en 2009.

Les principaux enjeux de ce projet concernent l'intégrité du milieu agricole et agroforestier, la protection des populations fauniques, la qualité de vie des résidents, les activités commerciales sur la route 148 et la qualité des eaux souterraines. S'y ajoutent des enjeux secondaires s'appliquant à la végétation, à l'aménagement du territoire, aux impacts récréotouristiques, aux

gaz à effet de serre, aux infrastructures d'utilité publique, à l'archéologie et au patrimoine, et enfin au paysage.

Le rapport d'analyse souligne les mesures prévues par l'initiateur pour atténuer les impacts potentiels négatifs du projet, incluant ses engagements récents à mettre au point diverses mesures d'atténuation ou de compensation au moment des demandes éventuelles de certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Ces engagements portent notamment sur la protection des cours d'eau et de sa faune aquatique et semi-aquatique, sur la nidification de l'avifaune, sur la gestion des déplacements du cerf de Virginie, sur le climat sonore en période d'exploitation du projet, sur la protection des activités commerciales le long de la route 148, sur l'alimentation en eau potable, sur les programmes de surveillance et de suivi du climat sonore, ainsi que sur le suivi des aménagements paysagers reliés au projet. Le rapport contient également quelques recommandations pour prévenir ou atténuer les impacts non couverts par l'initiateur.

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 et qu'il s'engage formellement à en appliquer d'autres qui permettront, avec l'application de quelques 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, le rapport d'analyse conclut que le projet de liaison routière Masson – Lachute, autoroute 50, tronçon Lachute – Montebello est justifié et acceptable sur le plan environnemental.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>1. Le projet .....</b>	<b>3</b>
1.1 Localisation du projet.....	3
1.2 Raison d'être du projet .....	4
1.3 Description générale du projet et de ses composantes.....	6
<b>2. Analyse environnementale .....</b>	<b>8</b>
2.1 Analyse de la raison d'être du projet .....	8
2.2 Intégrité du milieu agricole et agroforestier .....	9
2.2.1 Aspects fonciers.....	9
2.2.2 Accessibilité des lots .....	11
2.2.3 Bâtiments affectés.....	12
2.3 Protection des populations fauniques .....	18
2.3.1 Poissons.....	18
2.3.2 Amphibiens et reptiles.....	19
2.3.3 Oiseaux .....	21
2.3.4 Mammifères.....	22
2.4 Qualité de vie des résidants.....	24
2.4.1 Ambiance sonore .....	24
2.4.2 Vibrations .....	31
2.4.3 Impacts sonores pendant la construction .....	32
2.4.4 Surveillance et suivi du bruit .....	33
2.4.5 Autres nuisances pendant les travaux .....	34
2.5 Activité commerciale sur la route 148.....	35
2.6 Qualité des eaux souterraines .....	37
2.7 Autres considérations .....	39
2.7.1 Végétation .....	39
2.7.2 Aménagement du territoire.....	41
2.7.3 Impacts récréotouristiques.....	42
2.7.4 Infrastructures d'utilité publique .....	43
2.7.5 Gaz à effet de serre .....	43
2.7.6 Archéologie et patrimoine .....	44
2.7.7 Paysage .....	45
2.7.8 Mesures d'urgence.....	47
<b>Conclusion.....</b>	<b>47</b>
<b>Références.....</b>	<b>49</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>51</b>

## Liste des tableaux

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES SUPERFICIES AFFECTÉES PAR L'AUTOROUTE PRÉVUE DANS LA ZONE AGRICOLE .....	10
TABLEAU 2 : CLIMAT SONORE SIMULÉ – NOMBRE DE RÉSIDENCES PAR DEGRÉ DE PERTURBATION – ÉVALUATION DU MTQ .....	26

## Liste des figures

FIGURE 1 : TRONÇONS DE LA LIAISON ROUTIÈRE MASSON – LACHUTE .....	3
FIGURE 2 : SITUATION RÉGIONALE DU PROJET ÉTUDIÉ .....	5
FIGURE 3 : LE SECTEUR DU CHEMIN SCOTCH ET SES IMPACTS.....	13
FIGURE 4 : LÉGENDE DE LA FIGURE 3 .....	15

## Liste des annexes

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS EN AVRIL 2005 .....	53
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET .....	55



## INTRODUCTION

### *Objet du rapport*

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de Liaison routière Lachute – Masson (autoroute 50), tronçon Lachute – Montebello. L'initiateur de projet est le ministère des Transports (MTQ). Ce tronçon s'étend sur deux régions administratives, soit les Laurentides et l'Outaouais, donc sur le territoire des municipalités régionales de comté (MRC) d'Argenteuil (Ville de Brownsburg-Chatham et Municipalité de Grenville-sur-la-Rouge) et de Papineau (municipalités de Fassett et Notre-Dame-de-Bonsecours) respectivement.

### *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 Lachute – Montebello, 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 un kilomètre.

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 (MENV) entre 1981 et le 1<sup>er</sup> août 1997, date à laquelle la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a déposé son rapport. 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 n° 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 que l'option d'actualisation des études d'impact soit 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 juillet 2003, un « Document d'appui à la demande de certificat d'autorisation de réalisation »<sup>1</sup> (que nous nommerons par la suite « document d'appui (2003) », par lequel il répond aux demandes du rapport d'analyse environnementale de 1998. Il faut préciser que ce document consiste principalement en une comparaison des impacts de la nouvelle emprise avec celle présentée en 1992 et analysée en 1997-2000. 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) et, le 22 décembre 2003, une série de questions et commentaires a été acheminée au MTQ qui y a répondu le 9 décembre 2004 par son document « Réponses aux questions du ministère de l'Environnement à la suite de la demande de CAR »<sup>2</sup> (que nous nommerons par la suite « réponses aux questions » (2004)). Enfin, le 1<sup>er</sup> août 2005, le ministère des Transports a adressé au MDDEP une lettre dans laquelle il s'est engagé à préciser, au moment de sa demande visant l'obtention de certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, un certain nombre de mesures d'atténuation supplémentaires qu'il mettra en œuvre.

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.

---

<sup>1</sup> Ministère des Transports. *Document d'appui à la demande de certificat d'autorisation de réalisation (CAR) – Tronçon Lachute – Montebello*, Directions territoriales des Laurentides-Lanaudière et de l'Outaouais, 2003, 153 p. et 6 annexes.

<sup>2</sup> Ministère des Transports. *Réponses aux questions du ministère de l'Environnement à la suite de la demande de CAR, Autoroute 50 – Tronçon Lachute-Montebello*. Direction des Laurentides-Lanaudière. 2004, 27 p. et 11 annexes.

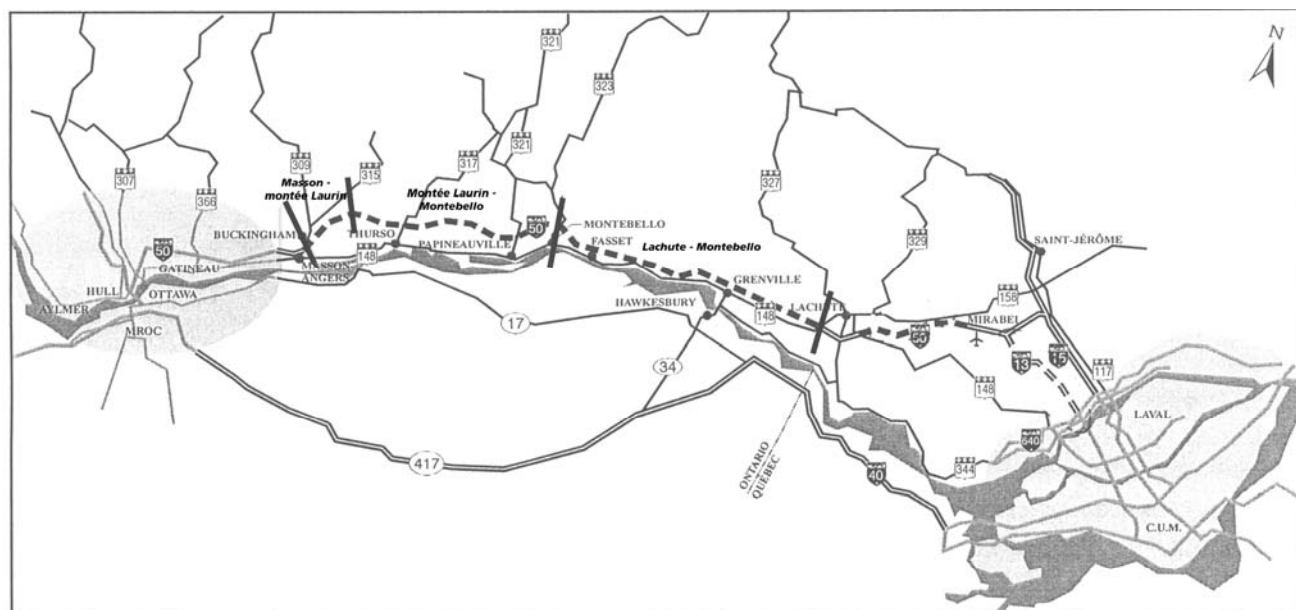
## 1. LE PROJET

Cette section comprend la localisation du projet, sa raison d'être ainsi que la description générale du projet et de 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 Masson – Lachute (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 MDDEP a reçu le 16 mars 2005 une mise à jour de l'étude d'impact pour le tronçon Montebello – Thurso et pour le tronçon Thurso – montée Laurin. La figure 1 localise le tronçon à l'étude au sein de cette liaison routière.

**FIGURE 1 : TRONÇONS DE LA LIAISON ROUTIÈRE MASSON – LACHUTE**



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Prévisions de la circulation sur l'autoroute 50

ROCHE  
DELUC

#### LÉGENDE

- (417) Réseau routier ontarien existant
- 503 Réseau routier québécois existant
- 15 Réseau autoroutier québécois existant
- A-50, Sections existantes
- A-50, Projet autoroutier à l'étude
- === A-13, Projet autoroutier possible

Octobre 1996

Source : Roche-Deluc. Prévisions de la circulation de l'autoroute 50. Préparé pour le ministère des Transports, 1996, 42 pages et 2 annexes.

Le tronçon Lachute – Montebello à l'étude, d'une longueur de 44,2 kilomètres, permettra de relier la fin de l'autoroute 50 actuelle, au droit de la route 148 au sud-ouest de la Ville de Lachute, à la route 323, immédiatement au nord de la Municipalité de Montebello. Le tracé retenu pour le tronçon qui concerne ce décret est présenté à la figure 2.

Les noms des municipalités de Lachute et de Montebello ont été retenus pour décrire le tronçon à l'étude car ils sont mieux connus du public; le projet débute en réalité sur le territoire de la Ville de Brownsburg-Chatham, au sud-ouest de Lachute, pour se terminer sur celui de la Municipalité de Notre-Dame-de-Bonsecours, au nord de Montebello.

## 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 est 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 dès son rapport d'opportunité<sup>3</sup> de 1987 sont les suivants :

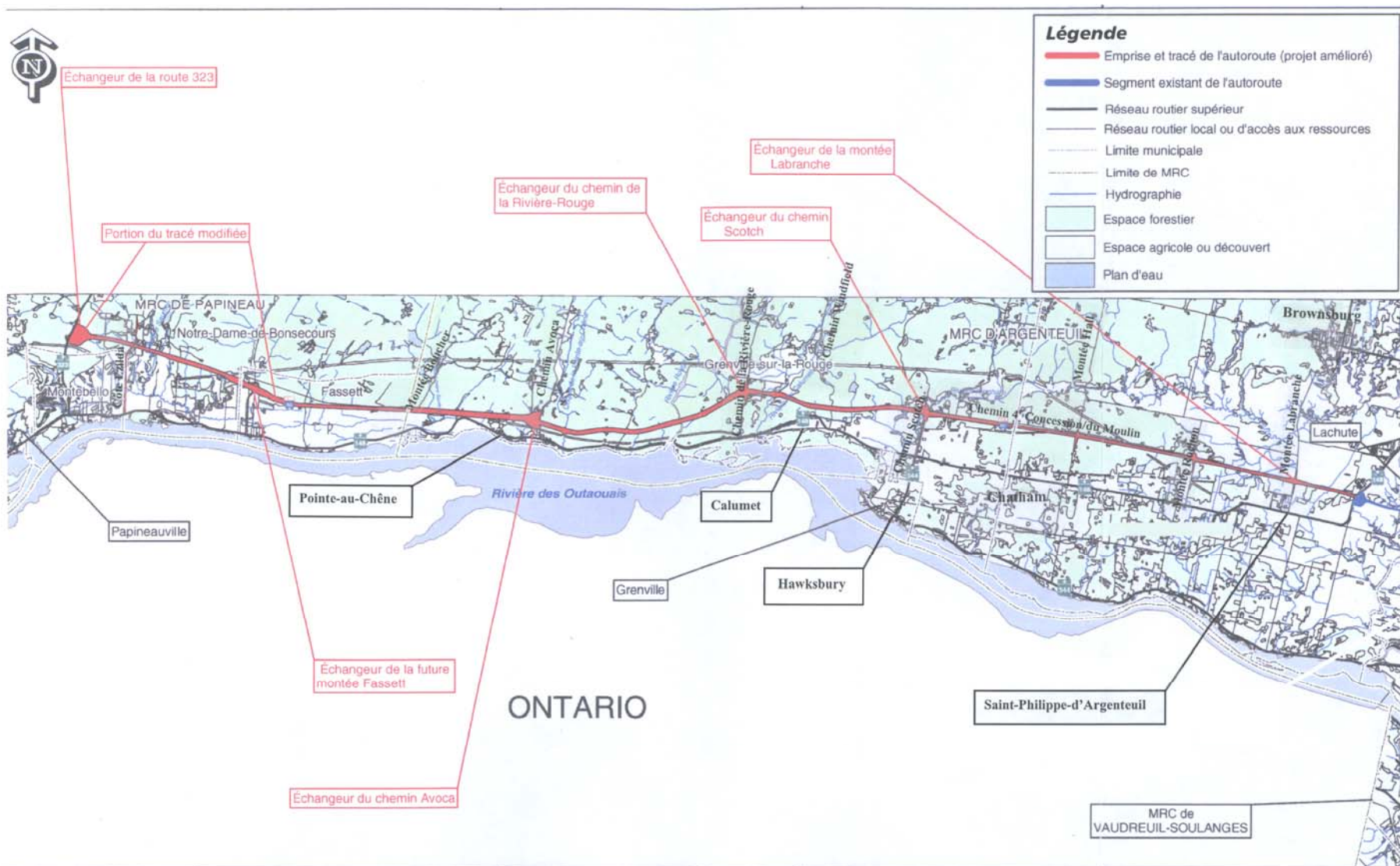
- relier l'Outaouais (et la région d'Ottawa) à la grande région métropolitaine de Montréal afin d'accroître et de renforcer les liens économiques;
- offrir une liaison plus rapide et plus directe entre les aéroports de Dorval et de Mirabel;
- mettre en valeur des attraits touristiques et récréatifs de 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.

---

<sup>3</sup> Ministère des Transports. *Étude d'opportunité portant sur la construction des autoroutes 13 et 50 dans l'axe Montréal – Mirabel – Hull*, 1987, 129 p.

FIGURE 2 : SITUATION RÉGIONALE DU PROJET ÉTUDIÉ



Source : Étude d'impact

### 1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Outre le tronçon reliant l'autoroute des Laurentides 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 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 doit être achevée en 2005 mais sans que ce dernier 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 kilomètres plus loin. L'autre option est l'autoroute 417 en Ontario, celle-ci obligeant cependant les conducteurs à traverser le centre-ville d'Ottawa pour accéder au pont MacDonald-Cartier menant au Québec.

C'est à Montebello, destination touristique majeure pour l'Outaouais et porte d'entrée aux Laurentides et à la Station Mont-Tremblant via la route 323, que le MTQ a placé l'extrémité ouest du tronçon à l'étude qui, rappelons-le, s'étire sur 44,2 km.

La modulation 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 corridor 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) à la suite de quelques rencontres dont l'entente a été rendue publique le 19 novembre 2001. Cette variante ne s'appliquait cependant qu'au tronçon montée Laurin – Montebello. La description détaillée des variantes de tracés est présentée à la section 3.1 du rapport d'analyse du MENV de 2000.

Le tracé alors retenu par l'initiateur a été présenté dans son rapport d'octobre 1998.<sup>4</sup> Au cours des dernières années, il a encore été bonifié par le MTQ, de sorte que dans son document d'appui (2003), celui-ci pouvait présenter un projet amélioré (voir figure 2) qui repose sur les éléments suivants :

---

<sup>4</sup> Ministère des Transports. *Liaison routière Lachute – Masson, Tronçon Lachute – Montebello, Tronçon Montebello – Masson, Suite de l'audience publique sur l'environnement*, octobre 1998, 54 p.

- abandon du concept de route « panoramique » et réduction correspondante de la largeur de l'emprise qui est ramenée à 90 mètres (à l'exception des secteurs vallonneux et montagneux où des surlargeurs pourraient être requis) tandis que la largeur de l'emprise prévue dans les études d'impact de 1992 variait entre 90 et 300 mètres;
- 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 mètres 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 là où le tracé entendu avec l'UPA s'applique, en l'occurrence de Fassett à Montebello, c'est-à-dire sur 5 km. Cet aspect est traité plus en détail à la section 2.2.

En première phase, une seule chaussée avec deux voies en contresens sera construite, avec des voies auxiliaires aux 10 km environ. Des voies de service ou de desserte sont prévues également à différents endroits le long du tracé. Les pentes maximales seront de 5 %. Six échangeurs sont prévus : montée Labranche (accès à Brownsburg), chemin Scotch (Grenville-sur-la-Rouge, pont vers Hawkesbury en Ontario), chemins de la Rivière-Rouge et Avoca, future montée Fassett, et enfin, la route 323 au nord de Montebello. Les échangeurs du chemin Avoca et de la route 323 seront de type trèfle partiel, mais les autres seront de type losange, à empiètement minimal sur le milieu. Six ponts d'étagement sont prévus pour des croisements de routes transversales, soit aux montées Rochon et Hall, aux chemins Windfield et Falloon, à la montée Boucher et à la côte Ezilda. De plus, des ponts d'étagement doivent être ajoutés pour traverser une voie ferrée, la rivière Rouge et la rivière Saumon. Les autres cours d'eau seront traversés par des ponceaux, dont les rivières Kingham, Calumet, Petite rivière Saumon et le ruisseau Crique de Pointe-au-Chêne, ces derniers requérant des ponceaux majeurs. Le déboisement et les travaux de déblais dans le roc ne seront réalisés dans un premier temps que pour la chaussée sud. Le projet comprend également la construction de la montée Fassett et l'élargissement du chemin Scotch jusqu'à la route 148.

Le MTQ espère pouvoir débiter les travaux de la première phase à l'automne 2005, plus particulièrement pour le segment Lachute – Grenville-sur-la-Rouge. Les segments Grenville-sur-la-Rouge – Fassett et Fassett – Montebello sont plutôt prévus pour 2006. Il envisage d'ouvrir le premier segment à la circulation en 2008, les deux autres en 2009. 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, annoncés par un communiqué de presse le 15 février 2005, est évalué par le MTQ à 138 millions de dollars pour la première phase (autoroute à deux voies – une chaussée). Pour finaliser l'autoroute à deux chaussées, son estimation de 2003 était de 170 millions de dollars, mais aucune mise à jour n'a été réalisée depuis.

## **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 liaison routière Lachute – Montebello (autoroute 50). L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu. Par enjeu, nous entendons 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 environnemental 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, soit l'intégrité du milieu agricole et agroforestier et la propriété des terres, la protection des populations fauniques, la qualité de vie des résidants, l'activité commerciale de la route 148 et la qualité des eaux souterraines. Les enjeux secondaires sont traités par la suite. L'information ayant servi de base à ce traitement provient principalement du document d'appui (2003), des réponses aux questions (2004), d'une visite des lieux et 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 « Projet de liaison routière Lachute – Masson, tronçon Masson – montée Laurin »<sup>5</sup>. À la section 6.1, ce rapport examine 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. L'échéancier des travaux est présenté à l'annexe 2 du présent rapport.

Le projet de loi sur le développement durable du Québec, lancé le 14 juin 2005, requiert de tous les ministères qu'ils agissent à titre d'initiateur du développement durable dans leur sphère d'intervention, et du MDDEP, qu'il agisse en tant que coordonnateur en matière de

---

<sup>5</sup> MENV. Rapport d'analyse environnementale, Projet de liaison routière Lachute – Masson, tronçon Masson – montée Laurin, juin 2000, 69 p.



développement durable. Un examen de la raison d'être du projet dans une perspective de développement durable mérite donc d'être ajouté ici.

La Direction des évaluations environnementales indiquait, dans son rapport d'analyse environnementale de juin 2000, son point de vue sur l'acceptabilité environnementale du projet et du tracé de l'autoroute 50, sous réserve de diverses recommandations dont devait tenir compte l'initiateur. Au plan de l'équité sociale, les impacts positifs anticipés au cadre de vie des riverains de la route 148 par le transfert de circulation vers l'autoroute 50 pourraient s'avérer déterminants; le présent rapport se penchera sur cette préoccupation. Enfin, bien que les diverses études n'aient avancé une efficacité économique du projet que pour ses extrémités (couronne nord de Montréal, Gatineau), il faut garder à l'esprit qu'une meilleure accessibilité routière de la vallée de l'Outaouais est signe d'un projet économiquement efficient et que l'éloignement des camions des villages améliorera la sécurité de la route 148.

## 2.2 Intégrité du milieu agricole et agroforestier

L'insertion d'une infrastructure linéaire de l'ampleur d'une autoroute dans n'importe quel milieu crée inévitablement des inconvénients pour les propriétaires riverains et les utilisateurs du territoire de façon générale. La vallée de l'Outaouais, de surcroît, possède généralement une bonne terre arable, des exploitations agricoles dynamiques et une forêt riche et en santé. Bien qu'après l'audience publique l'initiateur ait ramené l'emprise de l'autoroute 50 à 90 mètres partout et que 4 échangeurs sur 6 soient conçus en type « losange », il n'en demeure pas moins que l'intégrité du milieu agricole et agroforestier doit être considéré comme l'enjeu majeur de ce projet.

### 2.2.1 Aspects fonciers

Lorsque dans les années soixante-dix, le MTQ achetait 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 Commission de protection du territoire agricole du Québec (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 créer des immeubles excédentaires pour le MTQ, qui se traduiront par des rétrocessions éventuelles aux anciens propriétaires des lots. C'est aussi principalement par les demandes de l'UPA que le MTQ a modifié son tracé à quatre endroits :

- au chemin Scotch, léger déplacement vers le nord;
- au chemin de la Rivière-Rouge, léger déplacement vers le sud;
- entre la montée Fassett et de la côte Ezilda, déplacement vers le nord;
- entre la côte Ezilda et la route 323, déplacement vers le sud.

Les secteurs agricoles de la vallée de l'Outaouais traversés par le projet d'autoroute, caractérisés par le dynamisme de leurs exploitations, sont surtout localisés à l'est dans Brownsburg-Chatham, et à l'ouest au nord de Calumet et dans le secteur de Montebello et Notre-Dame-de-Bonsecours

(voir figure 2). Les fermes laitières et de bovins de boucherie y dominent, bien que les secteurs à l'ouest accueillent de plus en plus de petits élevages et de cultures spécialisées. Les pâturages occupent aussi de grandes superficies. Il faut aussi noter que l'acériculture y est active et même en expansion graduelle.

Le principal impact du projet s'avère être l'immobilisation des superficies cultivées ou pacagées ou, dans une moindre mesure, affectées à des activités de prélèvement de matière ligneuse par les propriétaires privés. Dans son document d'appui de 2003, l'initiateur met l'emphase sur les modifications par rapport au projet initial; dans ce cas précis, l'approche est essentielle, car elle permet d'apprécier les superficies déjà acquises, celles à rétrocéder ou à acquérir. Le tableau 1 résume la situation en ce qui a trait aux superficies en culture.

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

Terres en culture		Rétrocessions	Nouvelles acquisitions*	Gain net en zone agricole
Ancienne emprise	Nouvelle emprise			
214,5 ha	155,3 ha	376,3 ha	98 ha	278 ha

\* En respect du processus normal d'acquisition du gouvernement pour la construction d'infrastructures routières.

Il est à noter que les chiffres des nouvelles acquisitions comprennent 5 hectares de résidus de lots devant être acquis par le MTQ en raison de leur isolement et que ce dernier appelle les « superficies extra-routières ».

Au plan de la zone agricole protégée par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles,<sup>6</sup> la nouvelle emprise permet un gain net de 278 hectares par rapport au projet initial. Ce gain appréciable découle en grande partie de l'abandon du modèle d'autoroute panoramique. Il n'en reste pas moins qu'il subsiste un impact résiduel pour quelques exploitations même après indemnisation des propriétaires selon le processus normal d'acquisition du gouvernement du Québec. En effet, sur les 41 exploitants agricoles concernés par le projet, quelques-uns verront leur exploitation sectionnée par l'infrastructure autoroutière; c'est notamment le cas à l'ouest de Grenville, au sud du chemin Prophet (Grenville-sur-la-Rouge) et dans le secteur de la côte Ezilda dans Notre-Dame-de-Bonsecours. Chacun de ces exploitants aura désormais à opérer son entreprise avec une superficie moindre, sans tenir compte de problèmes d'accessibilité des lots que nous traitons à la section suivante.

<sup>6</sup> Zone agricole protégée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, L.R.Q. Chapitre P-41.1

En toile de fond, il faut tenir compte du fait que l'examen des demandes du MTQ à la CPTAQ pour l'utilisation de lots à des fins autres qu'agricoles (pour les nouvelles acquisitions) a impliqué la consultation des agriculteurs concernés et de l'UPA.

L'impact aux superficies exploitées pour la production ligneuse, qui affecte souvent les mêmes propriétaires de lots (ceux qui possèdent une « terre à bois » au-delà de leurs champs), ne peut être atténué que par indemnisation des propriétaires selon le processus normal d'acquisition du gouvernement du Québec. L'initiateur rappelle dans son document d'appui (2003) que sa réduction de l'emprise depuis le projet initial a fait en sorte de réduire de 209 hectares la superficie requise sur les lots forestiers, la faisant passer de 685 à 476 hectares. Il y a malgré tout une perte nette de matière ligneuse disponible, qui ne peut être atténuée autrement.

Dans le même sens, l'impact porté à une érablière exploitée à Notre-Dame-de-Bonsecours ne peut être atténué autrement que par une compensation financière. En effet, puisque près de 1200 entailles seront amputées à cette érablière sur un total de 1600, l'exploitation ne pourra survivre. Il restera aux parties à s'entendre sur une indemnisation adéquate, dans le cadre du processus d'acquisition et d'expropriation d'immeubles à des fins gouvernementales.

### **2.2.2 Accessibilité des lots**

Bien que le MTQ ait localisé le tracé de l'autoroute à la limite des lots dans une grande partie du parcours, il demeure que plusieurs terres, qu'elles soient d'usage agricole ou forestier, seront sectionnées par l'infrastructure. Outre l'utilisation des chemins existants, le MTQ a intégré au projet différentes mesures d'atténuation afin de conserver l'accès aux terres de part et d'autre de l'autoroute, et ce, en fonction du type d'impact appréhendé et de la configuration du terrain :

- léger déplacement vers le nord du chemin de la 4<sup>e</sup> Concession entre le chemin Scotch et la limite municipale de Brownsburg-Chatham afin d'en préserver la fonction;
- construction d'une voie de desserte entre le chemin Scotch et la limite municipale de Brownsburg-Chatham (2,8 km), du côté sud de l'autoroute 50, afin de maintenir l'accès actuel et de désenclaver les terrains;
- construction d'une courte voie d'accès (500 m) à l'ouest du chemin Scotch, du côté nord de l'autoroute 50, pour donner accès à un poste de réduction de pression du réseau d'aqueduc de Grenville;
- reconfiguration du chemin Rourke au nord de l'autoroute 50, à partir du chemin de la Rivière-Rouge;
- construction d'une voie de desserte du côté nord de l'autoroute entre le chemin Avoca et la montée Boucher, c'est-à-dire sur 4,2 km;
- construction de la montée Fassett (1,5 km de longueur) afin de lier le village de Fassett à l'autoroute;
- établissement de servitudes de part et d'autre de l'autoroute et d'un passage agricole entre la montée Boucher et la limite des lots 35 et 37 (à l'est de la montée Fassett), diminuant ainsi à 1 km la distance à parcourir de chaque côté de l'autoroute pour avoir accès aux terres boisées;

- construction d'une voie de desserte à la montée Fassett à la limite des lots 50 et 51 (i.e. jusqu'au réservoir d'eau potable de Fassett), du côté nord de l'emprise d'autoroute;
- confirmation de servitudes et établissement d'un passage agricole pour les lots 52 à 60 inclusivement, soit à l'ouest du réservoir d'eau potable de Fassett et de part et d'autre de la rivière Saumon;
- acquisition des résidus de terrain enclavés à l'ouest de la rivière Saumon.

Il faut rappeler que pour ces mesures également, le MTQ a obtenu l'assentiment des propriétaires concernés ainsi que de l'UPA. Ce sont les municipalités qui effectueront l'entretien des servitudes de passage.

Au plan des impacts appréhendés durant les travaux de construction de l'autoroute, le MTQ examine la possibilité d'aménager des passages temporaires pour la machinerie agricole et de clôturer les pâturages concernés avant le début des travaux. Il avance que, pour rendre ces deux mesures opérationnelles, les servitudes de passage agricole et certaines voies de desserte doivent être établies avant ou en parallèle des travaux relatifs à l'autoroute. Enfin, pour quelques lots forestiers qui se retrouveraient sans accès dans le secteur du chemin Falloon, l'initiateur dit évaluer les solutions possibles pour les désenclaver.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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, les mesures qu'il mettra en place pour assurer l'accès aux terres agricoles pendant les travaux ainsi que les solutions qu'il entend mettre en application pour désenclaver les cinq parcelles boisées dans le secteur du chemin Falloon.

*Compte tenu de cet engagement, l'équipe d'analyse considère que les impacts potentiels sur le milieu agricole seront suffisamment atténués par l'initiateur.*

### **2.2.3 Bâtiments affectés**

En faisant passer le tracé du tronçon Lachute – Montebello près des trécarrés de lots, l'initiateur minimise les risques d'affecter des bâtiments. En réalité, les impacts sur les bâtiments découlent d'un ajustement connexe, c'est-à-dire la reconstruction du chemin Scotch (route 344) jusqu'à la route 148. L'intersection avec cette dernière se trouvant élargie, un commerce et une résidence localisés sur la route 148, du côté est du chemin Scotch, devront être acquis. Toujours du côté est du chemin Scotch actuel, cette fois au nord de la voie ferrée, une résidence devra être acquise et une autre devrait être déplacée sur le même lot. L'initiateur aura aussi à déterminer le sort de quelques bâtiments complémentaires tels garages et cabanons, dont certains ont été construits dans l'emprise après que celle-ci ait été acquise par le MTQ, et ce, sans l'autorisation de ce dernier. La figure 3 (et sa légende à la figure 4) permet de localiser ces éléments.

FIGURE 3 : LE SECTEUR DU CHEMIN SCOTCH ET SES IMPACTS

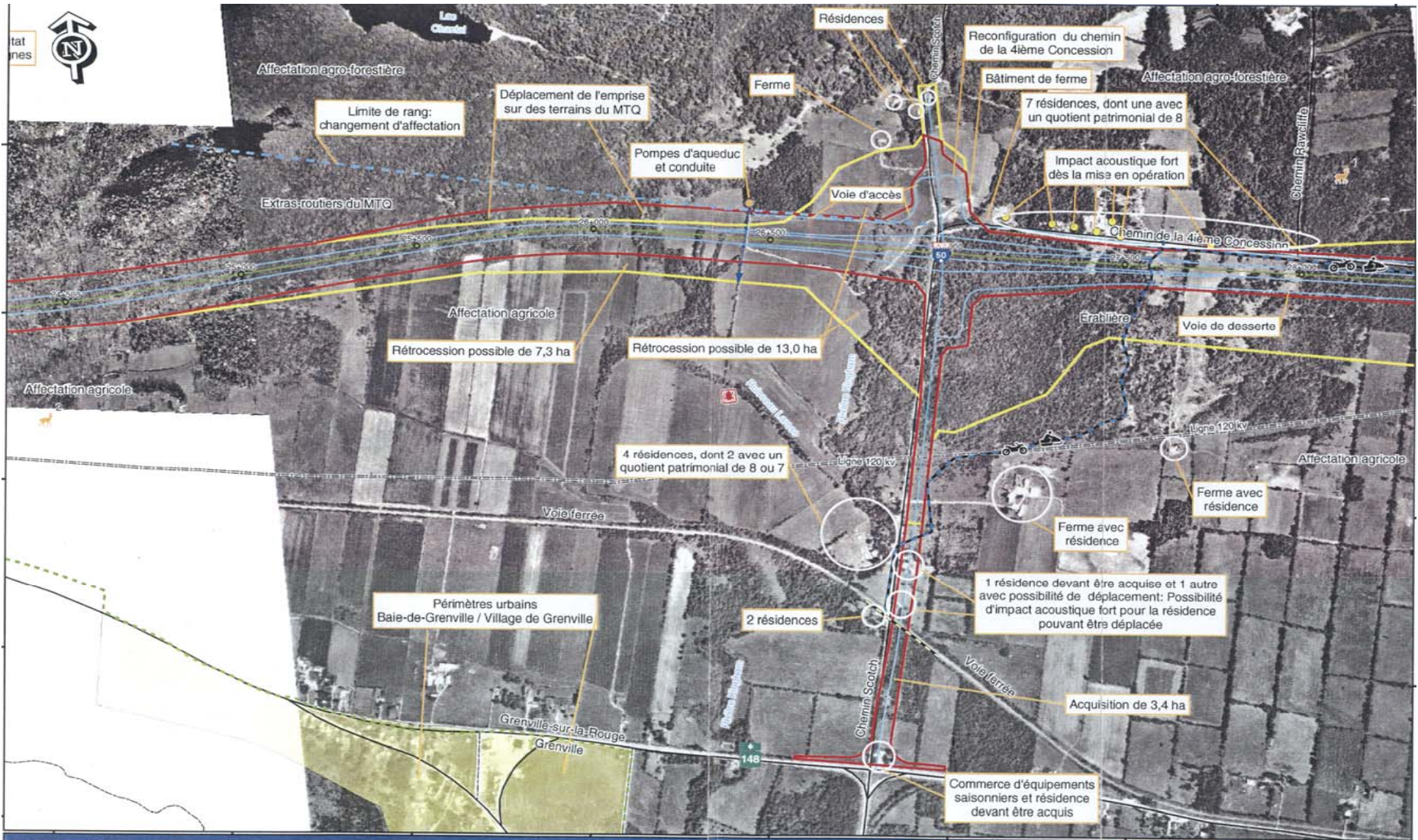
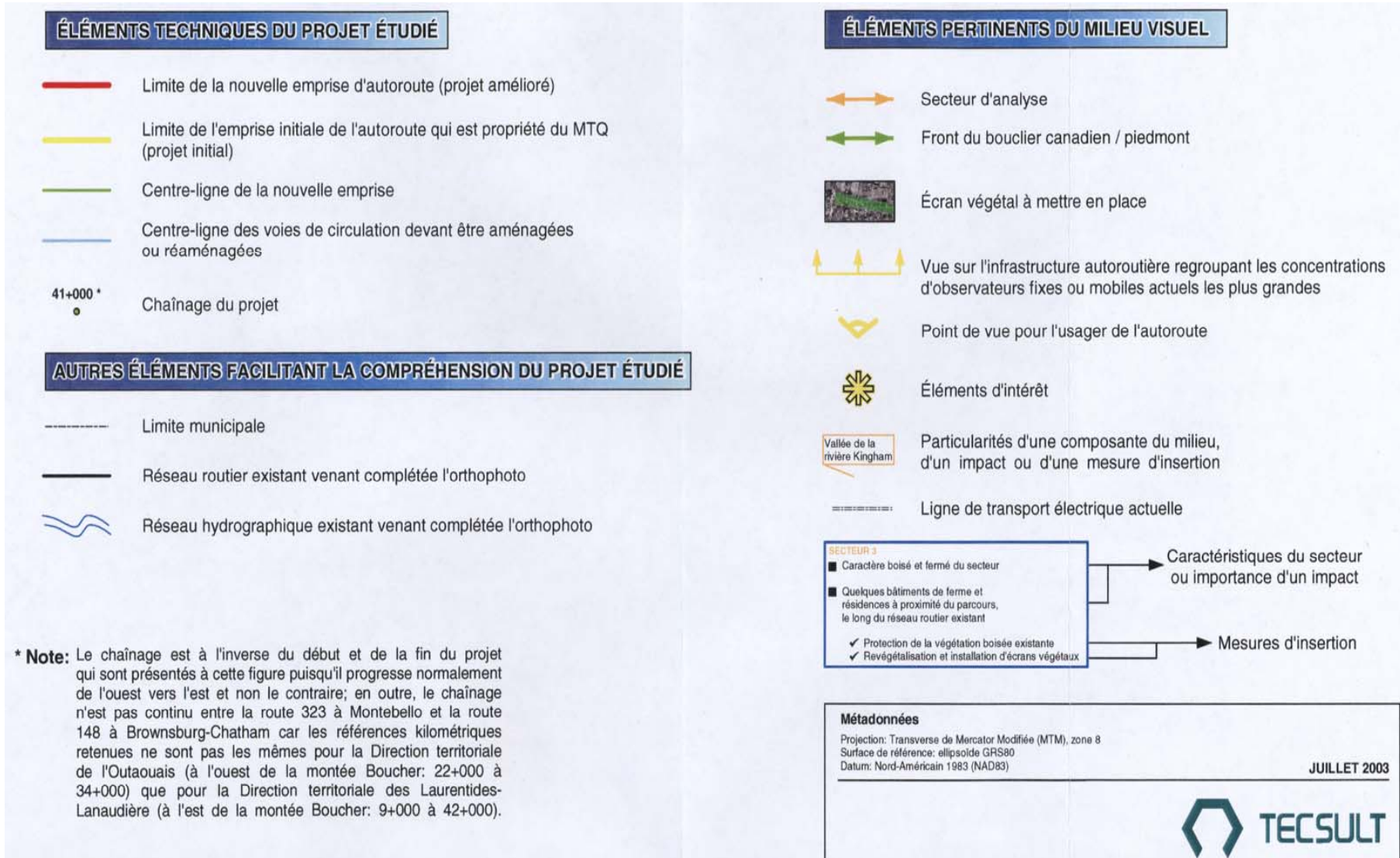




FIGURE 4 : LÉGENDE DE LA FIGURE 3







Beaucoup plus à l'ouest, c'est-à-dire entre le chemin Avoca et la montée Fassett, trois cabanes à sucre seront affectées, mais il appert qu'elles ont déjà été expropriées dans les années soixante-dix. Deux d'entre elles ne sont pas exploitées. Enfin, six ouvrages ou bâtiments de ferme à caractère accessoire seront également affectés, mais eux aussi ont déjà été expropriés.

En ce qui a trait aux marges de recul permises par les règlements de lotissement municipaux, le projet n'entraîne aucune dérogation malgré quelques rapprochements. Les quatre rapprochements les plus significatifs (montée Labranche, montée Rochon, montée Hall, Pointe-au-Chêne) résultent du projet initial, mais les règlements municipaux fixant les marges de recul ont été mis en vigueur après l'acquisition de l'emprise par le MTQ en 1976. La non conformité, en conséquence, est protégée par droit acquis. Il n'en demeure pas moins que ces résidants pourraient percevoir ces modifications de leur environnement comme une baisse de leur qualité de vie. Nous reviendrons sur cet aspect plus loin, mais d'ores et déjà, il faut avouer que les mesures d'atténuation possibles sont limitées.

Pour ajouter au contexte d'analyse, mentionnons que la CPTAQ a rendu quatre décisions favorables les 9 janvier et 23 mai 2003 relativement aux demandes du MTQ pour obtenir l'autorisation de lotir, d'aliéner ou d'utiliser à des fins autres que l'agriculture une superficie totale de 173,2 hectares sur le territoire de la Ville de Brownsburg-Chatham et des municipalités de Grenville-sur-la-Rouge, Fassett et Notre-Dame-de-Bonsecours. Rappelons qu'il s'agit de petits ajustements pour lesquels le MTQ a dû déplacer le tracé par rapport à l'emprise existante. Citons l'avis de la CPTAQ pour l'une des demandes : « (...) il y aura une certaine perte de sol et un rapprochement assez important des bâtiments agricoles. Cependant, ce genre de travaux gruge toujours un peu de terrain à l'agriculture et, compte tenu que la nouvelle route activera l'économie régionale, la Commission est d'avis que les avantages l'emportent sur les inconvénients ».<sup>7</sup> Dans un autre avis, la CPTAQ met en perspective les impacts négatifs du projet sur le milieu agricole, relativement aux bénéfices que l'industrie agricole recevra par le nouveau lien autoroutier, stimulateur d'activités économiques.<sup>8</sup>

*Compte tenu du cheminement spécifique de ce dossier en vue des autorisations de la CPTAQ en matière d'utilisation du territoire et d'activités agricoles, que les impacts sur l'agriculture ont été discutés avec les agriculteurs et les représentants de l'UPA, et puisque le MTQ a modifié son projet et conçu des mesures pour atténuer les impacts sur le milieu agricole et agroforestier et qu'il soumet ses acquisitions au processus d'acquisition et d'expropriation d'immeubles à des fins gouvernementales, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet actuel du MTQ ne peut minimiser davantage le sectionnement du milieu agricole et agroforestier causé par une telle autoroute.*

---

<sup>7</sup> Commission de protection du territoire agricole, Dossier 328075, Décision du 9 janvier 2003, p. 2.

<sup>8</sup> Ibid, dossiers 328994 et 328995, Décision du 23 mai 2003, p. 5.

## 2.3 Protection des populations fauniques

Le corridor dans lequel s'insère le tronçon de l'autoroute 50 à l'étude est dominé par la forêt, bien qu'il traverse des espaces agricoles aux deux extrémités. Les peuplements y sont assez âgés, autant dans la plaine à l'est et à l'ouest qu'au-dessus de l'escarpement laurentien entre Grenville et Pointe-au-Chêne. On retrouve notamment des érablières à sucre et, dans les secteurs les mieux drainés, des pinèdes et des chênaies rouges. Une bonne proportion de conifères assure aux espèces fauniques couvert et nourriture. Plusieurs cours d'eau de qualité traversent le corridor prévu pour l'autoroute.

### 2.3.1 Poissons

On recense 24 cours d'eau dans le tronçon dont huit ont une largeur supérieure à 4 mètres : les ruisseaux Crique à Pesant et Crique de Pointe-au-Chêne, l'émissaire du lac Charrette, ainsi que les rivières Saumon, Petite Saumon, Rouge, Calumet et Kingham. Les autres sont des ruisseaux, dans certains cas intermittents. Leur physionomie, dont dépend en grande partie leur richesse faunique, est variable. Le MTQ a également relevé six milieux humides dont un au niveau du ruisseau Crique à Pesant, un marécage arbustif dans Brownsburg-Chatham et des étangs à castor. Sur la base d'une caractérisation des milieux aquatiques faite en 1998 et d'inventaires menés en 2004 (réponses aux questions (2004), annexe 6), le MTQ a recensé plusieurs espèces de poissons, la plupart étant des espèces de petite taille, communes et considérées comme poisson fourrage (ex. : cyprinidés). Il y aurait cependant dans la rivière Rouge une plus grande diversité d'espèces. Nous traiterons de ce cas particulier plus loin.

Lors de travaux de construction d'une autoroute, de nombreux impacts peuvent affecter les poissons des cours d'eau traversés : mise en suspension de sédiments par érosion des rives, perte du couvert végétal, perte d'habitats, voire même destruction de frayères. De plus, il appert que le MTQ prévoit redresser quelques-uns de ces cours d'eau afin de pouvoir installer des ponceaux sous l'autoroute. Les mesures d'atténuation conçues par l'initiateur pour protéger les milieux aquatiques et la faune qui les habite ont été pour la plupart annoncées dans l'étude d'impact de 1992, mais elles conservent leur pertinence : déboisement et terrassement effectués à la dernière minute de façon à minimiser l'érosion, maintien de l'écoulement naturel des cours d'eau, enfouissement du radier des ponceaux, construction en dehors de la période de fraie (mi-avril à mi-juin), restauration des sites après les travaux, etc. Dans 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. Enfin, le MTQ a indiqué dans son document de « Réponses aux questions » (2004) qu'il respecterait les mesures suivantes :

- aucun empiètement des culées à l'intérieur de la ligne des hautes eaux;
- aucun pilier dans le lit des cours d'eau;
- la construction du tablier devrait prévoir des structures préfabriquées afin que l'entrepreneur n'ait pas à installer des supports de coffrage à même le cours d'eau;
- dans la mesure du possible (techniquement), tous les ponceaux sur les cours d'eau à écoulement permanent devraient être de type à « contour ouvert » avec les assises en dehors de la limite des hautes eaux afin qu'il n'y ait pas de modification du lit;
- les dispositifs tels que la barrière d'eau « Watergate » de MegaSecur ou le « Portadam » devraient être utilisés pour l'isolement ou la sécurisation des aires de travail au lieu des batardeaux conventionnels.

Le MTQ rappelle dans le document de réponses aux questions (2004) que ses pratiques actuelles incluent une utilisation accrue d'abrasifs ainsi que la préhumidification des sels de voirie de façon à minimiser les impacts sur le milieu par ces derniers.

Dans la rivière Rouge, rivière à rapides et à eau bien oxygénée, une frayère potentielle de doré jaune se situerait sous le pont prévu ou encore à proximité. Le MTQ s'engage dans son étude à la localiser précisément et à s'assurer que la rivière ne sera ni obstruée ni modifiée à cet endroit, ainsi qu'à vérifier le potentiel de fraie pour d'autres espèces de poissons (esturgeon de lac, maskinongé, meunier noir, chevalier rouge, malachigan, achigan à petite bouche et perchaude) et présenter ces résultats 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. Il s'engage également à faire une évaluation de l'habitat du fouille-roche gris, une espèce récemment désignée vulnérable (16 mars 2005), dans la rivière Saumon. Le MTQ s'engage aussi, dans ses réponses aux questions (2004) à ne pas installer les piliers soutenant les ponts prévus à l'intérieur de la ligne des hautes eaux.

La protection de la faune benthique, dont la composition n'a pas été évaluée par l'initiateur, sera assurée en grande partie par l'entremise des mesures d'atténuation prévues pour les poissons.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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, les techniques de génie végétal de stabilisation des pentes et les interventions visant à minimiser la mise en suspension de sédiments dans l'eau. Les principes et techniques présentés dans les documents suivants seront intégrés :

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Critères d'analyse des projets en milieux hydrique, humide et riverain assujettis à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement*, Direction des politiques du secteur municipal, mars 2000;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Ponts et ponceaux : lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique*, janvier 1992.

Le MTQ s'engage également à préciser, afin qu'un suivi adéquat soit réalisé, son programme de suivi d'une durée de deux ans suivant la fin des travaux d'aménagement portant sur l'efficacité des mesures visant à protéger la faune aquatique, notamment le doré jaune et le fouille-roche gris, aux sites de traversée de cours d'eau. Ce programme indiquera que le rapport de suivi sera transmis au plus tard trois mois après la fin du programme.

*Compte tenu de cet engagement, l'équipe d'analyse considère que les impacts potentiels quant à la protection des habitats aquatiques seront limités à un niveau acceptable.*

### **2.3.2 Amphibiens et reptiles**

Bien qu'un inventaire des amphibiens et reptiles ait été réalisé par le MTQ en 2000, celui-ci n'était que partiel (Fassett – Montebello). Par conséquent, ce sont les résultats de l'inventaire exhaustif présentés dans le document d'appui (2003) qui sont utilisés pour caractériser la biodiversité herpétofaunique du tronçon Lachute – Montebello. Il en ressort que 15 espèces ont été observées dont 4 espèces de reptiles. Parmi ces derniers, la couleuvre à collier, notée à deux

endroits, est une espèce en situation précaire au Québec. Chez les amphibiens, la seule espèce sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables observée dans le tronçon a été la grenouille des marais, entendue notamment dans le milieu humide au sud du chemin de la 4<sup>e</sup> Concession près de la montée Scotch, ainsi que dans le ruisseau Crique à Pesant à l'extrémité ouest du tronçon où l'espèce hiberne.

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. C'est pourquoi, en plus de quelques mesures d'atténuation s'appliquant aux milieux humides en bordure des cours d'eau continus ou intermittents, l'initiateur propose dans son document d'appui (2003) deux mesures pour compenser la perte du milieu humide du ruisseau Crique à Pesant : la création d'un marais de quelques hectares dans une boucle de l'échangeur de l'autoroute 323 au nord de Montebello et la protection du marais bordant le lac Chantal. Cependant, le MTQ est revenu sur cette proposition dans ses réponses aux questions (2004), alléguant des difficultés techniques et les risques de mortalité sur les bretelles d'autoroute résultant de déplacements obligés des animaux entre le nouveau marais et les habitats hors emprise. Quant au lac Chantal, il allègue qu'il ne se trouve pas dans l'emprise.

Lors d'une récente visite de terrain faite le 9 juin 2005, le personnel du MRNF – secteur Faune a constaté que les digues de castors qui avaient créé un habitat humide au droit du ruisseau Crique à Pesant étaient détruites et abandonnées, et le marais vidé. L'habitat de la grenouille des marais s'en trouvant disparu, au moins temporairement, un mécanisme de vérification de l'état des lieux au moment où l'initiateur sera prêt à exécuter les travaux de construction de l'autoroute doit être prévu. Dans l'éventualité où un marais serait présent au moment où l'initiateur sera prêt à travailler sur ce tronçon, la Direction de l'aménagement de la faune de l'Outaouais du ministère des Ressources naturelles et de la Faune mentionne que le MTQ devrait alors compenser la perte d'habitat par une mesure de compensation appropriée.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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, un projet de compensation du milieu humide du ruisseau du Crique à Pesant. Il y annonce que la compensation pourra être sous forme monétaire, d'aménagement ou d'acquisition d'un milieu équivalent. Celui-ci sera conçu en fonction de la confirmation de la présence de la grenouille des marais et des caractéristiques existantes du milieu humide avant la période de construction de l'échangeur de la route 323.

*L'équipe d'analyse considère que cet engagement de l'initiateur, compte tenu de l'incertitude quant à l'existence d'un marais et la présence de la grenouille des marais au moment où il débutera les travaux d'ici quelques années, devrait permettre de respecter le principe d'aucune perte nette d'habitat faunique. Nous précisons cependant que la compensation, le cas échéant, par aménagement ou acquisition d'habitat devrait se faire par un nouvel habitat de superficie égale ou supérieure au précédent et favorable à la grenouille des marais, et ce, avec la collaboration du MRNF - secteur Faune. Dans le cas d'une compensation monétaire, celle-ci peut prendre la forme d'un don à la Fondation de la faune du Québec, dans un fonds dédié à la restauration des habitats fauniques.*

*La mesure de compensation devrait être mise en application au plus tard deux ans après la date de délivrance du certificat d'autorisation.*

*Dans l'éventualité où l'aménagement ou l'acquisition d'habitat serait retenue, nous proposons qu'un suivi soit réalisé par l'initiateur, par le biais d'un inventaire permettant de vérifier l'utilisation de cet habitat par la grenouille des marais.*

Bien que la couleuvre à collier perde également des habitats, nous partageons l'argument de l'initiateur lorsqu'il affirme que les enrochements créés par l'autoroute en créeront d'autres qui pourront être utilisés par cette petite couleuvre. Quant à la tortue serpentine, qui fréquente l'émissaire du lac Charrette, l'initiateur souligne que l'espèce est occasionnellement victime d'accidents de la route en Ontario. Pour contrer la possibilité que des femelles pondent dans l'accotement de l'autoroute à proximité immédiate de ce ruisseau, le MTQ annonce comme mesure d'atténuation qu'il déposera un substrat équivalent à celui de l'accotement en bordure de ce cours d'eau afin que la tortue choisisse d'y pondre préférentiellement.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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 sur la faune, d'une durée de deux ans, qui concerne l'utilisation des nouveaux substrats par la tortue serpentine au droit de l'émissaire du lac Charrette.

*Compte tenu de cet engagement, l'équipe d'analyse considère que les impacts potentiels à la tortue serpentine seront suffisamment atténués par l'initiateur.*

### **2.3.3 Oiseaux**

Un inventaire ornithologique assez complet, réalisé en 2002 pour le MTQ<sup>9</sup>, a permis de recenser 102 espèces d'oiseaux, dont 92 espèces nicheuses, entre L'Ange-Gardien et Lachute. Parmi celles-ci, seule la buse à épaulettes est sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Trois nids ont d'ailleurs été repérés sur le tracé prévu pour 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 sans nul doute la perte d'habitat forestier. Considérant que le projet prévoit le déboisement de 475 hectares de forêt et que la densité des couples nicheurs d'oiseaux a été évaluée entre 7 et 11 couples par hectare, il est estimé que 3800 couples d'oiseaux forestiers seraient affectés. Aucune mesure d'atténuation n'est envisageable pour contrer cette perte importante d'habitat, sinon de ne pas déboiser une boucle de l'échangeur de la route 323 où croît une forêt coniférienne mature. Seule la sauvegarde de la nichée de toutes les espèces au moment de la construction est possible : le MTQ avance dans son document d'appui (2003) qu'il pourrait, si possible, déboiser entre le 15 août et le 31 mars.

---

<sup>9</sup> Morneau, François. *Projet de prolongement de l'autoroute 50 entre L'Ange-Gardien et Lachute, Rapport d'impact sur l'avifaune*. 2002.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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, les zones de déboisement de l'emprise. Ce déboisement sera effectué entre le 15 août et le 31 mars, afin de réduire l'impact sur l'avifaune nicheuse. Les mesures seront également précisées afin que soit conservée et protégée la plus grande partie de la forêt de conifères matures dans la boucle sud de l'échangeur de la route 323.

*Compte tenu de cet engagement, l'équipe d'analyse considère que les impacts potentiels à la faune avienne ne peuvent pas être atténués davantage par l'initiateur.*

#### **2.3.4 Mammifères**

Le rapide accroissement des populations de cerf de Virginie au Québec s'est aussi manifesté en Outaouais : depuis les études d'impact déposées en 1992, les trois aires de confinement disjointes se sont amalgamées en une seule, s'étendant maintenant de la rivière Kingham à Grenville à la route 323 à Montebello (et au-delà vers l'ouest et le nord). 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 créerait de hauts risques d'accidents avec la grande faune. En se basant sur une étude réalisée par le MRNF – secteur Faune, qui estime les densités de cerfs à 25 cerfs/km<sup>2</sup> dans l'ensemble de cette nouvelle aire de confinement (ravage), le MTQ porte à près de 2400 le nombre de cerfs qui fréquenteraient « le secteur immédiat du futur tracé ». À preuve, il y aurait de 20 à 30 collisions avec des cerfs par année sur la route 148 dans le secteur Pointe-au-Chêne – Calumet. Les risques d'accidents sur l'autoroute 50 prévue pouvant donc être considérés élevés, le MTQ avait prévu des clôtures à cervidés le long du parcours de l'autoroute 50 dès l'étude d'impact de 1992.

À l'annexe F de son document d'appui (2003), l'initiateur insère un rapport sur cette question, réalisé par la firme Tecsalt et nommé « Avis technique sur la problématique du cerf de Virginie et le prolongement de l'autoroute 50 pour le tronçon entre Lachute et Montebello ». Cette étude se penche notamment sur les pertes d'habitats engendrées, et conclut que ces pertes « (...) n'auront pas d'effets mesurables sur la dynamique de population de cerfs (...) ». L'étude propose des mesures d'atténuation pour minimiser les risques d'accidents, dont nous retenons ici les principales :

- mise en place de clôtures à cervidés; pour ceci, trois options sont présentées, selon qu'il y ait passages ou non et qu'il y ait une clôture de chaque côté de l'autoroute ou d'un côté seulement;
- prévoir des structures d'échappement à tous les 800 mètres;
- mise en place de trois passages : rivières Rouge et Saumon, passage des agriculteurs 3 km à l'est de la montée Fassett;
- suivi des pistes d'une durée de 5 ans pour documenter l'efficacité des clôtures.

De ces propositions, l'initiateur a retenu d'installer une clôture de part et d'autre de l'autoroute, sauf pour le segment entre le chemin Avoca jusqu'à un peu à l'ouest de la côte Ezilda, où il n'y aurait qu'une clôture du côté nord de l'autoroute et aucun passage pour les cerfs. Les

préoccupations des agriculteurs possédant les terres qui seraient enclavées entre l'autoroute et la rivière des Outaouais, et qui désirent éliminer la déprédation de leurs récoltes par les cerfs, ont incité le MTQ à retenir cette approche pour ce secteur où l'aire de confinement serait délimitée au sud par cette nouvelle clôture au nord de l'autoroute. Quant aux passages, le MTQ ne retient des propositions de l'étude que le passage de la rivière Rouge, mais évalue la possibilité de passages au droit des chemins Windfield et Falloon, ainsi qu'à la piste multifonctionnelle du chemin Major.

Devant les incertitudes relatives à la problématique du cerf de Virginie, le MRNF – secteur Faune propose la formation d'un comité d'étude spécifique sur la question de la grande faune, qui rassemblerait des représentants du MTQ, du MRNF – secteur Faune et « possiblement du milieu agricole ». Les points à discuter seraient notamment la conception des traverses de cerfs, leur nombre, leur localisation et la distance entre chacune. Il y a lieu de se préoccuper de la localisation de passages au droit d'une piste multifonctionnelle (ski de fond, vélo, VTT) à la montée Major (qui sera dorénavant fermée à la circulation) près de la route 323, de la rivière Rouge (pentes escarpées) et du ponceau voûte de la rivière Calumet.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à préciser, au moment de ses demandes de certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, « Les aménagements requis pour atténuer les impacts de la présence de l'autoroute sur le cerf de Virginie et la petite faune, préparés en collaboration avec les spécialistes du ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Les aménagements proposés incluront la conception d'au moins quatre traverses satisfaisant les besoins du cerf de Virginie et des rampes d'échappement pour assurer la sécurité des utilisateurs de l'autoroute. Les infrastructures liées aux traversées de cours d'eau et aux fossés de drainage dont la conception exige un diamètre de 1 mètre seront surdimensionnées à 1,5 mètre afin de permettre le libre passage de la petite faune. »

*L'équipe d'analyse considère que l'initiateur formule ici un engagement adéquat pour que puisse être assurées la santé et la sécurité des populations de cerf de Virginie et de la petite faune ainsi que des usagers de l'autoroute en ce qui a trait à la traversée de l'autoroute 50.*

Ce vaste territoire agroforestier, que couvre 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 plus petites (campagnols, souris, musaraignes), la perte d'habitat causée par la construction de l'autoroute 50 est irremplaçable. Aucun inventaire n'a été réalisé pour estimer la taille de leurs populations, et ce, même pour les espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. L'initiateur a estimé que ces dernières avaient peu de chances de se retrouver dans l'emprise de l'autoroute, bien qu'en l'absence d'inventaire, rien n'est certain, notamment en ce qui a trait aux chauves-souris (la pipistrelle de l'Est et les chauves-souris argentée, cendrée et rousse), des espèces dont la présence est difficile à déterminer. Notre recommandation portant sur la protection des oiseaux nicheurs (voir 2.3.3), et demandant de ne pas déboiser entre le 31 mars et le 15 août, assurerait aussi que les portées de chauves-souris ne soient pas affectées.

En guise de mesure d'atténuation pour les autres espèces de mammifères, le MTQ prévoit déplacer les castors affectés avant les travaux et limiter au minimum l'emprise de construction et les aires de chantier, particulièrement en milieu humide. D'autre part, il propose de surdimensionner à 1,5 mètre les ponceaux associés aux ruisseaux et fossés de drainage,

ordinairement prévus à 1 mètre, favorisant ainsi leur utilisation par la petite faune, ceci afin de minimiser la fragmentation des habitats.

De façon générale, les impacts résiduels à la faune, avec l'application des mesures d'atténuation, seront d'une ampleur faible à moyenne, d'où l'importance des activités de surveillance et de suivi environnemental appliquées par l'initiateur. À cet effet, le programme préliminaire de surveillance inclus au document d'appui (2003) prévoit le contrôle du déboisement, des travaux en eau et en rive, et de l'installation des structures pour le cerf de Virginie.

Quant au suivi, le MTQ prévoit, au même document, des activités de suivi s'appliquant aux mammifères et qui consistent à :

- élaborer un plan de suivi et d'entretien afin de s'assurer de l'efficacité des clôtures contenant le cerf de Virginie en toute saison;
- documenter l'efficacité des points de passages choisis pour le cerf de Virginie, incluant un suivi des pistes durant une période de cinq ans aux abords des passages.

*L'équipe d'analyse considère que le programme de suivi sur les mammifères, tel que prévu aux documents de l'étude d'impact, est adéquat.*

## 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 2.1. Nous discuterons principalement ici des questions du bruit et des vibrations, autant en phase de construction qu'en phase d'exploitation, mais aussi de diverses nuisances telles 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'hypothèques et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 décibels exprimé sur une période de 24 heures (55 dB(A)  $L_{Aeq, (24 h)}$ )<sup>10</sup> 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)  $L_{Aeq, (8 h)}$  pour permettre le sommeil la nuit et, pendant le jour, un maximum de 50 dB(A)  $L_{Aeq, (16 h)}$  pour éviter une gêne modérée et 55 dB(A)  $L_{Aeq, (16 h)}$  pour éviter une gêne grave.

La valeur de 55 dB(A)  $L_{Aeq, (24 h)}$ , utilisée par le MDDEP comme limite d'acceptabilité pour le bruit communautaire dans les zones sensibles des projets routiers (aires résidentielles,

<sup>10</sup>  $L_{Aeq}$  : Niveau sonore équivalent, représenté selon la pondération A, mieux applicable à l'oreille humaine.



institutionnelles et récréatives), est présentement en voie de 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 et 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)  $L_{Aeq, (24 h)}$  jusqu'à ce que la révision soit complétée.

#### ***2.4.1.1 Climat sonore en phase d'exploitation***

La zone définie par l'initiateur pour l'examen des impacts acoustiques forme une bande de 300 mètres de part et d'autre de l'axe de l'autoroute 50 prévue. À vocation agricole et forestière, cette zone est caractérisée par un bruit ambiant relativement calme. Les principales sources de bruit s'avèrent les axes routiers, soit la route 148 et quelques routes nord-sud telles la montée Labranche (reliant Brownsburg-Chatham à la route 148) et la route 323. Les chemins secondaires ou tertiaires, qui donnent accès aux territoires forestiers et de villégiature, sont moins passants mais une certaine quantité de camions allant et venant de bancs d'emprunt ou d'autres entreprises au nord affecte le niveau de bruit qui, autrement, serait restreint au bruit de fond naturel.

Les premiers relevés sonores, présentés dans les études d'impact de 1992, ont été effectués en 1985. Quelques relevés ont été pris sur 24 heures, d'autres sur une ou trois heures. Les résultats donnent un aperçu de l'ambiance sonore en milieu agroforestier outaouais. À proximité des chemins nord-sud achalandés où circulent des camions, les niveaux (en  $L_{Aeq, (24 h)}$ ) s'approchaient de 55 dB(A), mais sans le dépasser. Pour les chemins moins passants, ils s'abaissaient de 40 à 42 dB(A) alors que les  $L_{Aeq}$  de nuit approchaient le 26 dB(A).

Des niveaux sonores légèrement supérieurs ont été enregistrés par la firme Acoustec, en 2002, alors qu'elle effectuait une étude adaptée au tronçon Lachute – Montebello pour le MTQ.<sup>11</sup> C'est à partir de 11 points de mesure pris au droit de résidences situées à proximité du corridor prévu pour l'autoroute que des niveaux de bruit ( $L_{Aeq, (24 h)}$ ) de 34,8 à 54,8 dB(A) ont été enregistrés. Afin d'étendre le portrait à l'ensemble de la zone d'étude, Acoustec a procédé à des comptages de circulation qui, combinés à ceux préexistants au MTQ et traités grâce au logiciel TNM (Traffic Noise Model) de la FHWA (Federal Highway Administration), ont permis de produire des cartes isophoniques pour la zone d'étude. Les résultats montrent que les niveaux actuels, estimés en  $L_{Aeq, (24 h)}$ , sont généralement inférieurs à 45 dB(A) le long des routes secondaires, à l'exception de la montée Labranche et du chemin Scotch où les niveaux s'élèvent entre 55 et 60 dB(A), voire même au-delà à certains points de la montée Labranche.

---

<sup>11</sup> Acoustec. *Étude de l'impact acoustique, Prolongement de l'autoroute 50 entre Lachute et Montebello*, préparé pour Tecult inc., 2003, 28 p. et 3 annexes.

Les simulations acoustiques de l'étude d'Acoustec permettent de déterminer les impacts sonores pour les résidents le long du tronçon à l'étude. Ces cartes montrent les niveaux sonores simulés actuels (2002), pour l'ouverture de l'autoroute en 2007 et dix ans plus tard, soit en 2017. Dans ce dernier cas, les niveaux simulés sont indiqués pour deux phases : autoroute à une chaussée (chaussée sud) (phase 1) et autoroute à deux chaussées (phase 2). Le tableau 2, tiré du document d'appui (2003), présente le nombre de résidences affectées par le projet pour ces quatre périodes, selon leur degré de perturbation.

**TABLEAU 2 : CLIMAT SONORE SIMULÉ – NOMBRE DE RÉSIDENCES PAR DEGRÉ DE PERTURBATION – ÉVALUATION DU MTQ**

DEGRÉ DE PERTURBATION	NOMBRE DE RÉSIDENCES AFFECTÉES SELON LES ANNÉES			
	2002	2007	2017 – Phase 1	2017 – Phase 2
<b>FORTE (&gt; 65 dB(A))</b>	1	2	2	4
<b>MOYEN (60 - 65 dB(A))</b>	34	41	43	45
<b>FAIBLE (55 - 60 dB(A))</b>	11	27	27	25
<b>ACCEPTABLE (&lt; 55 dB(A))</b>	70	46	44	42
<b>TOTAL</b>	116	116	116	116

Pour l'évaluation des impacts sonores, le MTQ a utilisé la grille d'évaluation de sa Politique sur le bruit routier<sup>12</sup>. Cette grille tient compte du niveau sonore existant et du niveau sonore simulé. La résultante de cet exercice est illustrée au tableau 3, qui précise les niveaux sonores prévus pour chacun des secteurs de résidences.

<sup>12</sup> Ministère des Transports. *Politique sur le bruit routier*, Service de l'environnement, 1998, 13 p.

**TABLEAU 3 : NIVEAU SONORE POUR LES RÉSIDENCES SUBISSANT UN IMPACT ( $L_{Aeq, (24 h)}$ )**

Secteur	Quadrant de l'intersection	Actuel (2002) (dB(A))	À l'ouverture (2007) (dB(A))	Impact	2017 (Phase 1) (dB(A))	Impact	2017 (Phase 2) (dB(A))	Impact
<b>Montée Labranche</b>	Nord-est	55	61	Moyen	61	Moyen	62	Fort
	Sud-est	55	62	Fort	62	Fort	61	Moyen
	Sud-est	60	61	Faible	61	Faible	61	Faible
	Sud-ouest	60	61	Faible	61	Faible	61	Faible
<b>Chemin de la 4<sup>e</sup> Concession / du Moulin</b>	Est	45	56	Moyen	57	Moyen	58	Fort
	Est	45	55	Faible	56	Moyen	57	Moyen
	Est	45	54	Faible	55	Faible	55	Faible
	Centre	45	56	Moyen	57	Moyen	58	Fort
	Centre	45	56	Moyen	57	Moyen	58	Fort
	Centre	45	54	Faible	55	Faible	56	Moyen
	Centre	45	53	Faible	54	Faible	55	Faible
	Ouest	45	59	Fort	59	Fort	60	Fort
	Ouest	45	59	Fort	59	Fort	60	Fort
	Ouest	45	59	Fort	59	Fort	60	Fort
	Ouest	45	59	Fort	60	Fort	61	Fort
	Ouest	45	58	Fort	58	Fort	59	Fort
	Ouest	45	59	Fort	60	Fort	61	Fort
	Ouest	45	60	Fort	61	Fort	63	Fort
<b>Chemin Scotch</b>	Ouest	55	59	Moyen	59	Moyen	59	Moyen
	Ouest	56	60	Moyen	60	Moyen	60	Moyen
	Ouest	56	60	Moyen	60	Moyen	60	Moyen
	Ouest *	61	65	Moyen	65	Moyen	65	Moyen
	Ouest	54	55	Faible	56	Faible	56	Faible
	Ouest	59	62	Faible	62	Faible	62	Faible
	Ouest	59	60	Faible	60	Faible	60	Faible
	Ouest	59	60	Faible	60	Faible	60	Faible
<b>Chemin Rourke (Rivière-Rouge)</b>	Est	47	48	Faible	49	Faible	48	Faible
	Nord-ouest	50	56	Moyen	57	Moyen	58	Fort
	Nord-ouest	50	56	Moyen	57	Moyen	58	Fort
	Nord-ouest	50	56	Moyen	57	Moyen	57	Moyen
<b>Pointe-au-Chêne</b>	Sud-ouest	50	56	Moyen	57	Moyen	56	Moyen
	Sud-ouest	50	61	Fort	62	Fort	60	Fort
	Sud-ouest	50	59	Fort	60	Fort	59	Fort
	Sud-ouest	53	53	Nul	54	Faible	54	Faible
<b>Chemin de la Côte-Ézilda</b>	Sud-est	54	55	Faible	56	Faible	56	Faible
	Nord-ouest	45	56	Moyen	57	Moyen	58	Fort
	Nord-est	45	49	Faible	50	Faible	51	Faible
	Nord-est	45	48	Faible	49	Faible	50	Faible
<b>Chemin de la Côte-Ézilda</b>	Nord-est	45	47	Faible	51	Faible	51	Faible
	Sud-ouest	62	63	Faible	64	Faible	64	Faible

\*Sujette à déplacement ou expropriation

Secteur du chemin de la 4<sup>e</sup> Concession (près du chemin Scotch)

Sept résidences du chemin de la 4<sup>e</sup> Concession (Grenville-sur-la-Rouge), localisées immédiatement à l'est de l'échangeur prévu avec le chemin Scotch, subiront un impact acoustique fort dès la mise en service de l'autoroute. Bénéficiant d'une ambiance sonore actuelle très calme (45 dB(A))  $L_{Aeq, (24 h)}$ , elles subiraient alors des niveaux de 58 à 60 dB(A). Il s'agit d'une augmentation du niveau sonore de 13 à 15 dB(A), ce qui est important. Leur situation ne s'améliorerait pas 10 ans après l'ouverture (2017), les niveaux sonores s'élevant alors de 59 à 63 dB(A).

Considérant que l'espace semble disponible entre l'autoroute et le chemin de la 4<sup>e</sup> Concession pour élever un écran acoustique visant à abaisser les niveaux sonores, le MTQ indique dans ses réponses aux questions (2004) que les sept résidences situées du côté nord de ce chemin, immédiatement à l'est de l'échangeur du chemin Scotch « (...) pourront faire l'objet d'un examen plus approfondi pour l'aménagement d'un talus antibruit ».

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à préciser, au moment de ses demandes de certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, les aménagements, tel qu'une butte acoustique ou toute autre mesure d'atténuation, au droit des résidences situées sur le chemin de la 4<sup>e</sup> Concession, immédiatement à l'est de l'échangeur du chemin Scotch.

*L'équipe d'analyse recommande malgré tout qu'il soit exigé de l'initiateur qu'il applique sa mesure d'atténuation au droit du chemin de la 4<sup>e</sup> Concession, immédiatement à l'est de l'échangeur du chemin Scotch, le plus tôt possible au début des travaux pour ce segment d'autoroute.*

Secteur de la montée Labranche

Il appert que dès la mise en opération de l'autoroute, un impact fort serait ressenti à la résidence la plus rapprochée dans le quadrant sud-est de l'intersection de la montée Labranche avec la future autoroute. À partir d'un climat sonore actuel de 55 dB(A),  $L_{Aeq, (24 h)}$ , une augmentation de 7 dB(A) est prévue à l'ouverture, portant ainsi son niveau sonore à 62 dB(A),  $L_{Aeq, (24 h)}$ . Pour un horizon de 10 ans suivant la construction de l'autoroute, aucune modification des niveaux de bruit n'est prévue, la circulation sur la montée Labranche étant elle-même responsable de niveaux de bruit assez élevés.

Secteur chemin de la 4<sup>e</sup> Concession – chemin du Moulin

Sept résidences isolées sont situées le long du chemin de la 4<sup>e</sup> Concession (devenant chemin du Moulin dans Brownsburg-Chatham). Selon la méthode du MTQ, trois d'entre elles subiraient un impact moyen en phase 1 à l'ouverture et en 2017 (augmentation de 9 dB(A)), et un impact fort en phase 2 (2017 – deux chaussées), avec des niveaux sonores de 58 dB(A).

Les quatre autres résidences ne subiraient à l'ouverture qu'un impact faible malgré une augmentation de 8 à 10 dB(A). Sur ces quatre résidences, l'une passerait à un niveau d'impact moyen en phase 1 (2017) et une seconde en phase 2 (2017), avec des niveaux sonores de 56-57 dB(A). Enfin, toujours selon la méthode d'évaluation des impacts sonores du MTQ, un

impact faible est attribué aux deux dernières résidences malgré une augmentation de 10 dB(A). Une telle augmentation correspond à doubler la force du bruit, dans un milieu où il y a pourtant une plus grande attente en termes de paix et de tranquillité.

#### Secteur du chemin Scotch

Le secteur où sont situées les résidences de part et d'autre du chemin Scotch présentait en 2002 des niveaux sonores assez élevés, soit au-delà de 55 dB(A),  $L_{Aeq, (24 h)}$ . L'augmentation de leurs niveaux sonores serait de 4 dB(A), autant à l'ouverture de l'autoroute qu'en 2017 (phase 1 et phase 2). Bien que quelques résidences ressentiraient un impact moyen à fort avec la présence de l'autoroute et surtout de l'échangeur, et qu'une mesure d'atténuation serait nécessaire, le MTQ allègue dans son document d'appui (2003) l'impossibilité d'aménager « un talus antibruit en continuité et même ponctuellement » puisque les résidences sont réparties de façon linéaire le long du chemin Scotch. Il faut aussi considérer que le bruit ambiant actuel dépasse déjà le seuil de 55 dB(A),  $L_{Aeq, (24 h)}$ .

#### Secteur des chemins Rourke et de la Rivière-Rouge

À l'exception d'une résidence sise au sud-ouest de l'échangeur prévu avec le chemin de la Rivière-Rouge, les trois autres résidences de ce secteur sont localisées sur le chemin Rourke. Toutes les quatre subiraient un impact moyen à l'ouverture, alors qu'en phase 2 (2017) deux de celles du chemin Rourke percevraient un impact fort (58 dB(A), pour une augmentation de 8 dB(A)).

#### Secteur de Pointe-au-Chêne

La situation de deux résidences à Pointe-au-Chêne est particulière : en retrait de la route 148 sur 250 mètres et ainsi séparées par leurs terres, elles se trouveraient cependant à moins de 80 mètres de l'autoroute et, par conséquent, percevraient à l'ouverture des niveaux sonores de 59 à 61 dB(A). L'ambiance sonore actuelle étant de 50 dB(A), l'impact anticipé est fort. En phase 1 (2017), les niveaux passeraient de 60 à 62 dB(A).

#### Secteur de la côte Ezilda

Dans ce secteur, une seule résidence ressentirait un impact fort, et ce, en phase 2 (2017) : augmentation de 11 dB(A) à l'ouverture, de 12 dB(A) en phase 1 (2017), puis de 13 dB(A) en phase 2 (2017), ce qui porterait alors les niveaux sonores à 58 dB(A). Pour quatre autres résidences, les impacts demeurent faibles.

#### Constat pour ces six derniers secteurs

Étant donné que la Politique sur le bruit routier du MTQ prescrit que, pour les niveaux de bruit « au-dessus de 55 dB(A),  $L_{Aeq, (24 h)}$ , les impacts moyens ou forts feront l'objet de mesures d'atténuation » et que les spécialistes du bruit du MDDEP sont d'avis que ce seuil de confort doit, de façon minimale, être respecté, il est donc requis que le MTQ examine les possibilités pratiques qui existent pour atténuer ces impacts localisés à ces résidences pour lesquelles un impact moyen et fort a été identifié :

- montée Labranche : 1 impact fort et 1 impact moyen à l'ouverture;
- chemin de la 4<sup>e</sup> Concession – chemin du Moulin : 3 impacts moyens à l'ouverture, 4 en 2017 – phase 1, dont 3 passent à impact fort en 2017 – phase 2;
- chemin Scotch : 4 impacts moyens à l'ouverture, 6 en 2017;
- chemins Rourke et de la Rivière-Rouge : 4 impacts moyens à l'ouverture, dont 2 passent à impact fort en 2017 – phase 2;
- Pointe-au-Chêne : 2 impacts forts à l'ouverture;
- côte Ezilda : 1 impact moyen à l'ouverture, passant à impact fort en 2017 – phase 2.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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, les solutions techniquement, économiquement et socialement faisables pour réduire les niveaux de bruit qui seront perçus au droit des résidences localisées dans les secteurs de la montée Labranche, des chemins du Moulin, Scotch, Rourke et de la Rivière-Rouge, de Pointe-au-Chêne et de la côte Ezilda, et pour lesquelles des impacts sonores moyen et fort sont prévus. Il précise que ces aménagements viseront à limiter, « dans la mesure du possible, les impacts sonores à des niveaux faibles, tel que défini dans la Politique sur le bruit routier du MTQ ». L'expression « dans la mesure du possible » fait référence à la présence des entrées privées des résidences du chemin Scotch, qui rend certains aménagements inapplicables, notamment les écrans acoustiques.

Il s'engage aussi à réaliser une nouvelle évaluation des niveaux sonores projetés incluant l'effet des mesures d'atténuation sur le climat sonore.

*Compte tenu de cet engagement, l'équipe d'analyse considère que les impacts potentiels sur le milieu sonore seront suffisamment atténués par l'initiateur.*

En ce qui a trait aux deux résidences du chemin de la 4<sup>e</sup> Concession/du Moulin qui subissent un impact faible malgré une augmentation de 10 dB(A) (45 à 55 dB(A)), le MDDEP maintient à 55 dB(A)  $L_{Aeq, (24 h)}$  la limite supérieure du seuil de confort à l'extérieur des maisons, tel que recommandé par la SCHL, considérant l'état d'avancement des travaux de révision de la Politique sur le bruit routier. Puisqu'il s'agit de prévisions et que la réalité peut être différente, des mesures à ces résidences devront être prévues au programme de suivi pour évaluer si l'impact ne passe pas plutôt à un niveau moyen.

#### **2.4.1.2 Impacts positifs sur la route 148**

Un des principaux objectifs du projet de prolongement de l'autoroute 50 est de désengorger la route 148, notamment 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.

Dans son rapport de 2003, la firme Acoustec a recensé un total de 722 résidences en bordure de la route 148, en plus de deux terrains de camping, deux hôtels et une auberge. Les niveaux de bruit actuels ont été évalués de façon théorique, en se basant sur les calculs d'un document du

MTQ (1994) intitulé « Planification des transports et révision des schémas d'aménagement, Guide à l'intention des MRC ». Il utilise les débits de circulation (DJMA)<sup>13</sup> évalués en 2002, soit 11 230 à l'est du chemin Scotch et 8630 à l'ouest du chemin Scotch, et des vitesses de 100 km/h en zone rurale et 70 km/h dans les villages. L'exercice révèle que sur ces 722 résidences, 589 (donc 82 %) subiraient actuellement des niveaux sonores situés entre 60 et 65 dB(A)  $L_{Aeq, (24 h)}$ , ce qui est révélateur d'un milieu ambiant moyennement perturbé par le bruit.

Dans une seconde étape, l'étude acoustique a utilisé les deux hypothèses de retrait de débit de la route 148 par l'autoroute, adaptées des études antérieures du MTQ, pour estimer le trafic résiduel sur la route 148 après la mise en service de l'autoroute 50. En utilisant l'hypothèse la plus réaliste de trafic résiduel sur la 148, soit 20 % des niveaux de 1995 (année de base pour les calculs du MTQ), on y enregistrerait une diminution de plus de 6 dB(A). Ces chiffres n'étant qu'une estimation théorique, il est impossible d'attribuer à chaque résidence le niveau de bruit résiduel. Ils indiquent néanmoins qu'une diminution de près de 6 dB(A) correspondrait à un impact positif appréciable pour une majorité de résidences.

*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, notamment, devrait à lui seul améliorer la qualité de vie des riverains de la route 148, non seulement en terme de bruit mais aussi de vibrations générées, de poussières soulevées, d'accès aux propriétés et de confort de conduite, sans oublier les risques d'accidents.*

## 2.4.2 Vibrations

Bien que les vibrations puissent provoquer une gêne chez l'humain, surtout lorsque continues et assez perceptibles, les principaux impacts surviennent quand elles sont assez puissantes pour engendrer des dommages aux bâtiments (fissures, déplacements de structures). La transmission des vibrations est fonction de la nature du sol, de la fréquence de vibration générée par la pression appliquée (en hertz), de sa force et de la distance à la source des personnes ou des bâtiments. Le seuil de dommages aux bâtiments causés par les travaux réguliers correspond à une vitesse de vibration de 6 mm/s (fréquence de 10 à 20 Hz), alors que pour le dynamitage, le seuil est fixé à 25 mm/s (fréquence de 20 Hz et plus).

Dans le cadre du présent projet, l'initiateur a fait l'exercice en utilisant les chartes appropriées et en arrive aux constatations suivantes :

- au cours de la construction, l'emploi des rouleaux vibrants n'affectera aucunement les bâtiments, car l'intensité des vibrations qu'ils créent ne s'élève qu'à 2,5 mm/s à 15 mètres de la source, alors que les résidences les plus proches seront à 50 mètres de l'autoroute;
- la situation est assez rassurante également quant aux vibrations émises par le battage de pieux pour la construction des ponts et viaducs, l'intensité des vibrations aux résidences les plus proches s'élevant à 2,5 mm/s; le MTQ prévoit quand même l'utilisation d'un séismographe

---

<sup>13</sup> DJMA : Débit journalier moyen annuel

pour surveiller l'intensité des vibrations, ce qui lui permettra d'en diminuer l'intensité si elle devait dépasser le 2,5 mm/s calculé;

- quant aux travaux à l'explosif, le MTQ prévoit à l'article 11.4.4.1 de son Cahier des charges et devis généraux (CCDG) une norme de 25 mm/s aux résidences et commerces et 50 mm/s aux puits d'alimentation en eau. Il juge qu'en fonction des fréquences impliquées, les risques que des impacts se produisent aux résidences sont négligeables et, par mesure de prévention, il effectuera à priori une inspection des bâtiments et des puits afin d'être mieux en mesure de comparer avec les effets que pourraient avoir les vibrations causées par le dynamitage;
- enfin, l'initiateur a évalué que pour les résidences les plus rapprochées de la future autoroute, l'intensité des vibrations créées par la circulation lors de la phase exploitation atteindrait à peine le seuil de perception humaine, c'est-à-dire 0,15 mm/s à 0,3 mm/s.

*L'équipe d'analyse juge que l'initiateur a pris les précautions adéquates pour réduire au minimum les impacts causés par les vibrations. Aucune autre mesure d'atténuation n'est requise.*

### **2.4.3 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 mètres de part et d'autre de la future autoroute et des routes transversales y donnant accès. Il a ainsi 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 :

- près des habitations, effectuer les travaux bruyants 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 cela devait s'avérer nécessaire, des écrans acoustiques temporaires à proximité des lieux où des équipements bruyants seront employés;
- les marteaux hydrauliques devraient aussi être munis de dispositifs antibruit;
- s'assurer que les impacts des panneaux arrière des camions à benne soient évités à proximité des milieux construits et habités;
- les alarmes de recul devraient être à intensité variable;
- lorsque cela est possible et que cela se fait en respectant la Loi sur la qualité de l'environnement, la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles et les règlements et directives édictés en vertu de ces lois, tenter de disposer des matériaux non récupérables dans l'emprise projetée ou dans l'ancienne emprise du projet initial, et ce, afin de limiter le camionnage.

*L'équipe d'analyse est d'avis que ces mesures sont adéquates pour atténuer les impacts des travaux de construction.*

Afin de s'assurer que ces mesures soient bien appliquées, il y a lieu de prévoir un programme de surveillance.



## 2.4.4 Surveillance et suivi du bruit

### Surveillance

Les objectifs du MDDEP à l'égard du niveau sonore des chantiers de construction pour des projets soumis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement veulent que, pendant la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, les niveaux de bruit équivalents ( $L_{Aeq, (12 h)}$ ) provenant d'un chantier de construction ne dépassent pas le niveau équivalent du bruit ambiant ( $L_{Aeq, (12 h)}$ ) tel que mesuré en tous points de réception dont l'occupation est résidentielle. Cependant, lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dB(A), le niveau de bruit à respecter est de 55 dB(A). Si des dépassements ne peuvent être évités, l'initiateur doit les justifier et préciser les travaux mis en cause, leur durée et les dépassements prévus. De plus, l'initiateur doit démontrer qu'il a pris toutes les mesures raisonnables d'atténuation sonore afin de limiter le plus possible ces dépassements.

Dans son document d'appui (2003), le MTQ annonce qu'il déposera, lors des demandes visant l'obtention de certificats d'autorisation, un programme établissant les niveaux sonores à respecter pendant les travaux de construction. Il annonce de plus que ce programme « pourra cibler des mesures d'atténuation ou des moyens ou équipements plus précis que ceux déjà énoncés (...) afin de limiter les inconvénients dus au bruit pendant les travaux ». Cet engagement de l'initiateur est assez ferme mais incomplet.

*Sur cet aspect, l'équipe d'analyse est d'avis que l'initiateur devrait élaborer un programme de surveillance du climat sonore durant la période de construction, qui inclurait les niveaux de bruit à respecter et la prise de relevés sonores aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier. Il devrait également prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige.*

D'autre part, dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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, les mécanismes pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités.

### Suivi

Le MTQ propose, à la page 132 de son document d'appui (2003), d'effectuer un suivi sonore en phase d'exploitation aux « six lieux où les impacts acoustiques les plus notables risquent de se produire (montée Labranche, axe des chemins du Moulin/4<sup>e</sup> Concession, chemin Scotch, chemin de la Rivière-Rouge (et Rourke), partie ouest de Pointe-au-Chêne et chemin de la Côte-Ézilda) ». Il prendra des relevés sonores avant le début des travaux et « dans l'année qui suivra l'ouverture de la nouvelle autoroute ».

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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, les particularités du programme de suivi du climat sonore prévu à son document d'appui (2003). Il précise que ce programme comprendra notamment des relevés sonores et des comptages routiers un an après la mise en service du tronçon et deux ans après

l'ouverture finale de l'autoroute 50 dans son ensemble. La localisation et le nombre de points d'échantillonnage seront représentatifs du secteur visé. De plus, le suivi comprendra un ou plusieurs relevés sonores de 24 heures consécutives chacun.

L'initiateur indique également que le programme de suivi du climat sonore permettra de s'assurer de l'efficacité des mesures en place et de prévoir, le cas échéant, les moyens nécessaires pour limiter les impacts à des niveaux faibles. Les rapports de suivi seront transmis au plus tard trois mois après chaque série de mesures.

*L'équipe d'analyse recommande que des mesures acoustiques aux deux résidences du chemin de la 4<sup>e</sup> Concession/du Moulin qui subissent un impact faible malgré une augmentation de 10 dB(A) soient incluses au programme de suivi pour évaluer si l'impact ne passe pas plutôt à un niveau moyen.*

#### **2.4.5 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 mètres de part et d'autre de la future autoroute.

##### Les 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, tel le chemin de la 4<sup>e</sup> Concession, 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'agrégats, 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.

##### Le camionnage et le trafic engendré

En ce qui a trait au camionnage, il appert que la route 148 et quelques routes transversales, dont la route 344 depuis Hawkesbury en Ontario, 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 des travaux de construction – un impact somme toute temporaire – doit être jugé inévitable.*

### La 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.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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 surveillance environnementale des travaux faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées. Il y indique que le rapport de surveillance sera transmis au plus tard six mois après la fin des travaux.

*L'équipe d'analyse reconnaît que l'initiateur informera adéquatement le Ministère de l'application des diverses mesures d'atténuation reliées à la phase de construction.*

## **2.5 Activité commerciale sur la route 148**

Les économistes résument les chances de succès d'une entreprise commerciale à trois facteurs principaux : sa localisation, sa localisation et sa localisation. Cette vérité est bien connue des commerçants, mais généralement la problématique du déplacement de l'activité commerciale de l'ancienne route à la nouvelle autoroute (ou voie de contournement) a été négligée au Québec. Même 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. Dans une perspective de développement durable, cette préoccupation prend son importance si l'on veut assurer l'équité sociale du projet.

Il faut se rappeler qu'un des objectifs du MTQ en vue de la construction de l'autoroute 50, et utilisé dans son argumentaire de justification, 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 la même hypothèse qui a été présentée

plus haut pour l'analyse des impacts positifs sur la route 148, 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 à l'autoroute 50 doivent être évalués et, le cas échéant, atténués par l'initiateur de projet.

Ce n'est qu'en 2004 que le MTQ a produit une étude d'impact sur l'activité commerciale de la route 148.<sup>14</sup> Le MTQ a d'abord répertorié 134 commerces sur la route 148 entre Lachute et Montebello, dont 52 évalués à sensibilité significative à la clientèle extérieure (de transit ou touristique). Sur ces 52 commerces, l'étude porte l'attention sur les 21 restaurants et casse-croûte, les 6 hôtels-motels, les 6 dépanneurs et les 7 commerces à vocation touristique.

L'étude du MTQ mentionne que des études européennes et américaines, et depuis quelques années quelques 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. Le MTQ rappelle que, au plan de l'accès, la plupart des localités seront reliées à l'autoroute par un échangeur et une voie d'accès de moins de 3 km<sup>15</sup>, à l'exception du secteur de Chatham.

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. C'est pourquoi une recommandation est faite dans son document d'appui (2003) que le MTQ serve de « coordonnateur pour le déploiement d'une stratégie commerciale, laquelle devra nécessairement impliquer les diverses associations commerciales trouvées dans les municipalités, les instances municipales en cause elles-mêmes et les autres ministères pouvant être intéressés à la question (...). Cette stratégie pourrait par exemple s'appuyer sur les mesures qui sont ici proposées :

- 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 favorise (sic) 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;

---

<sup>14</sup> Cette étude constitue l'annexe 9 du document de Réponses aux questions (2004).

<sup>15</sup> En réalité, moins de 2 km pour la plupart. L'exception est Montebello qui, en tant que pôle touristique régional, ne devrait pas ressentir d'impact négatif par la construction de l'autoroute 50.

- 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 la mise en opération 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 supra-municipales, le ministère des Affaires municipales et des Régions, 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.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s’engage à 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, « les éléments d’implication du Ministère visant à favoriser l’émergence et la mise en œuvre d’une stratégie commerciale concertée entre les instances municipales, gouvernementales, organismes et associations concernés afin de soutenir l’activité commerciale le long de la route 148 ».

*Puisque le comité ainsi formé est susceptible de formuler d’autres mesures que celles du MTQ énumérées ci-dessus, l’équipe d’analyse est d’avis que l’engagement du MTQ concernant son implication dans la mise en œuvre d’une stratégie commerciale est acceptable.*

## **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 déglacage représente un risque de contamination pour les puits individuels ou collectifs situés à proximité de l’infrastructure routière construite.

Le territoire compris entre Lachute et Montebello présente une topographie inclinée vers la rivière des Outaouais. Conséquemment, la nappe d’eau souterraine s’écoule dans cette direction, généralement dans le même sens que les eaux de ruissellement en surface. La vulnérabilité des puits du tronçon à l’étude à la contamination par les chlorures épandus sur l’autoroute prévue est fonction de la nature des sols, de leur distance à l’autoroute et du sens d’écoulement de l’eau souterraine.

L’initiateur a bien cheminé depuis son relevé préliminaire des puits en 1985, cité dans l’étude d’impact de 1992 : il présente dans son document d’appui (2003) les résultats de deux études de

puits réalisées en 2002 et 2003 pour le tronçon Lachute – Montebello.<sup>16</sup> Ces études ont répertorié 108 sources d'alimentation en eau à proximité de l'autoroute projetée, dont six réseaux d'aqueducs. 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.

En raison de leur distance à l'autoroute projetée et de leur localisation en amont hydraulique de celle-ci, les réseaux d'aqueducs de Saint-Philippe-d'Argenteuil, de Grenville, de Montebello et de l'auberge Montevilla (secteur de la côte Ezilda) ne seront pas affectés. Celui de Grenville-sur-la-Rouge (secteur Calumet), bien que situé à 350 mètres de distance de l'autoroute prévue, verrait sa zone d'appel théorique perturbée par une coupe de roc de 18 mètres de hauteur. Afin de parer au risque, le MTQ procédera à l'imperméabilisation des fossés de l'autoroute à l'aide de géomembranes dans le secteur à risque. Quant aux deux puits artésiens de Fassett, postérieurs aux études du MTQ, ils devront faire l'objet d'une étude afin de déterminer leur vulnérabilité.

En ce qui a trait aux puits individuels, les deux études de puits révèlent que 19 prises d'eau sont jugées à risque d'une contamination par les chlorures (concentrations excédant les teneurs maximales en chlorures et sodium fixées respectivement à 250 et 200 mg/l par Santé Canada). À cet égard, le MTQ a conçu un programme de suivi approprié.

D'autre part, il appert que deux puits individuels pourraient subir une baisse de leur débit : pour celui d'une propriété au chemin Prophet (Calumet), le MTQ pourrait le déménager si des effets se faisaient sentir; quant au puits de la montée Major, il prévoit effectuer une surveillance afin de s'assurer que le débit demeure suffisant.

Enfin, le MTQ prévoit exproprier cinq puits de surface qui correspondent justement à des propriétés devant être expropriées, car localisées dans l'emprise requise pour le réaménagement du chemin Scotch.

Dans son document d'appui (2003), l'initiateur annonce quelques mesures pour atténuer l'impact sur les puits :

- imperméabiliser les fossés des voies nord et sud dans la portion de l'autoroute où des déblais seront effectués dans le roc à l'intérieur de la zone d'appel théorique du puits municipal de Grenville-sur-la-Rouge (secteur Calumet), soit des chaînages approximatifs 22+260 à 23+060 ainsi que 23+470 à 23+760 (...), ce qui constitue 1090 mètres linéaire de protection.
- pour les nouveaux puits artésiens de Fassett qui seront en opération en 2003, imperméabiliser les fossés de voies du segment de l'autoroute qui pourrait être concerné le cas échéant.

---

<sup>16</sup> Ministère des Transports. *Étude de puits. Municipalités : N.-D.-de-Bonsecours & Fassett, Circonscription électorale Papineau*. Direction du laboratoire des chaussées, 2002, 10 p. et 5 annexes.

Ministère des Transports. *Étude de puits – Autoroute 50. Municipalités : Grenville-sur-la-Rouge et Brownsburg-Chatham, Circonscription électorale Argenteuil*. Direction du laboratoire des chaussées, 2003, 20 p. et 5 annexes.

Le MTQ a préparé un programme de suivi des puits pour le segment Lachute – Calumet.<sup>17</sup> Ce programme a comme objectif d’assurer le maintien de la capacité des puits ainsi que du maintien de la qualité de l’eau potable. L’échantillonnage de 32 puits est prévu,<sup>18</sup> d’abord avant les travaux, puis à chaque printemps suivant la mise en service de ce segment, et ce, pour une période minimale de deux ans. Advenant une augmentation de la concentration en chlorures, un nouveau puits pourrait être creusé. Ce programme est jugé satisfaisant.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s’engage à 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 prévu à l’étude d’impact pour les deux nouveaux puits artésiens de la Municipalité de Fassett. Ce programme révisé, d’une durée minimale de deux ans suivant la réalisation des travaux, sera transmis au plus tard six mois après chaque série de mesures.

*Par conséquent, l’équipe d’analyse juge qu’avec ce programme les impacts potentiels du projet sur la qualité des eaux souterraines du tronçon Lachute-Montebello seront limités adéquatement.*

## 2.7 Autres considérations

### 2.7.1 Végétation

À l’étape de la sélection du tracé initial pour l’autoroute 50 en 1992 et encore plus lors des dernières négociations avec l’UPA à la suite de l’audience publique, un des critères utilisés par le MTQ a été la protection des terres agricoles. Comme il en a été question plus haut à la section sur les aspects fonciers, cette décision a forcément entraîné le passage de l’autoroute en milieu forestier. Ces forêts sont pourtant parmi les plus riches au Québec. Dans la plaine en particulier, on note quelques peuplements à forte valeur écologique auxquels est attribuée une forte valeur de conservation. Rappelons qu’il s’agit de forêts privées, et que les lots forestiers touchés par le projet concernent majoritairement les mêmes propriétaires des lots agricoles épargnés. Ces propriétaires y prélèvent la ressource ligneuse, à petite échelle principalement, et certains pratiquent l’acériculture.

Les pertes de superficies forestières attribuables au projet s’élèvent à 476 hectares. Bien que cette superficie soit une nette amélioration par rapport aux 685 hectares prévus avec l’ancien projet d’autoroute de type panoramique, ces gains ne sont que relatifs. Bien que de bonnes superficies forestières ont été affectées par l’épisode de verglas de 1998, il s’avère quand même que 101 hectares de peuplements à forte valeur écologique seraient touchés par le projet, ainsi que 159 hectares de peuplements de moyenne valeur écologique, pour un total de 260 hectares. Cet impact est jugé majeur.

---

<sup>17</sup> Ministère des Transports. *Programme de suivi environnemental des puits d’eau potable – Autoroute 50 – Tronçon : montée Boucher à route du Canton (route 148), Municipalités : Grenville-sur-la-Rouge et Brownsburg-Chatham*, Direction du laboratoire des chaussées, 2003, 5 p. et 3 annexes.

<sup>18</sup> Le puits municipal de Grenville-sur-la-Rouge est inclus dans ce programme, même si le MTQ prévoit à priori l’imperméabilisation des fossés de l’autoroute, tel que présenté plus haut.

Au chapitre des espèces à statut particulier, rappelons que le MTQ a présenté en 1996, 1998 et 2000 des rapports d'inventaire détaillés sur les espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Les derniers inventaires, portant essentiellement sur le tronçon à l'étude, ont révélé la présence des huit espèces suivantes :

- ail des bois (*Allium tricoccum*) : 12 stations
- dentaire laciniée (*Cardamine concatenata*) : 1 station
- galéaris remarquable (*Galearis spectabilis*) : 4 stations
- chêne blanc (*Quercus alba*) : 21 stations
- desmodie nudiflore (*Desmodium nudiflorum*) : 6 stations
- ginseng à cinq folioles (*Panax quinquefolius*) : 3 stations
- goodyérie pubescente (*Goodyera pubescens*) : 2 stations
- adlumie fongueuse (*Adlumia fungosa*) : 1 station

Chacune des espèces touchées ayant un habitat et une biologie particulière, les botanistes du MTQ ont eu recours à des méthodes adaptées comme mesure d'atténuation, tels la transplantation dans des conditions édaphiques semblables et l'ajout à une banque de graines (en vue d'un éventuel ensemencement). Il est également prévu que, lors des travaux, le déboisement soit limité au minimum et que les matériaux en surplus ne soient pas disposés dans les peuplements à forte valeur écologique.

Considérant les impacts résiduels forts, il a été convenu que le MTQ acquiert, à des fins de conservation, un ou des territoires de superficie et de qualité écologique équivalentes ou supérieures à ceux perdus par la construction de la liaison routière Lachute – Masson. Cette décision s'est traduite par la condition 5 du décret gouvernemental du 5 septembre 2000, qui stipule que le MTQ doit réaliser ces mesures de compensation et doit former un comité de surveillance conjointement avec des représentants du MDDEP afin de veiller à ce que la sélection des territoires, leur acquisition et leur conservation s'effectuent selon les critères de ce dernier. Ce comité conjoint a ainsi évalué la superficie requise pour compenser les pertes, puis a retenu en Outaouais un site de 56 hectares possédant une qualité floristique particulièrement élevée. Il s'agit d'un alvar<sup>19</sup> situé à Quyon, qui compte 13 espèces de plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables et qui se qualifierait, selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, dans les catégories « Forêt refuge », « Forêt ancienne » et « Écosystème forestier rare ». Le site a été acheté par le MTQ puis transféré au MENV à titre de zone de conservation en 2004. Cette mesure de compensation s'applique à l'ensemble de la liaison routière Lachute – Masson.

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

---

<sup>19</sup> Un alvar se caractérise par un substrat calcaire affleurant, une végétation forestière peu développée en raison des périodes d'inondation et de sécheresse qu'ils subissent en une seule saison. Les alvars sont des habitats rares au niveau planétaire.



En ce qui a trait aux impacts sur la forêt en tant que ressource, c'est-à-dire la perte de superficies forestières (475 hectares), la principale mesure d'atténuation des impacts passe par l'indemnisation des propriétaires selon le processus normal d'acquisition du gouvernement du Québec. Par ailleurs, l'initiateur s'assurera que les acériculteurs garderont accès à leurs entailles. Pour le cas particulier de l'érablière de Notre-Dame-de-Bonsecours, qui perdra 1200 de ses 1600 entailles, le MTQ prévoit comme mesure d'atténuation de « documenter plus précisément le nombre d'entailles tombant dans l'emprise projetée, celles qui peuvent être conservées à l'intérieur de l'emprise le cas échéant, et négocier après coup des indemnités avec l'exploitant visé selon le processus habituel (...) ».

*Dans l'ensemble, les mesures d'atténuation sont jugées adéquates et les impacts résiduels inévitables.*

## **2.7.2 Aménagement du territoire**

Divers documents de planification gouvernementaux, régionaux et locaux en matière de transports et d'aménagement du territoire réfèrent au projet de prolongement de l'autoroute 50. Ils se basent en bonne partie sur des études produites à ce sujet qui concluent que la présence de l'autoroute 50 favoriserait le développement économique de la région de l'Outaouais et possiblement des MRC de Papineau, d'Argenteuil et de Mirabel.

Le projet du MTQ respecte les règlements de zonage des municipalités traversées et est conforme aux orientations des schémas d'aménagement en vigueur des MRC de Papineau et d'Argenteuil. De plus, tel que mentionné plus haut, il a reçu les autorisations de la CPTAQ.

Au niveau des schémas d'aménagement des MRC, la majorité du parcours prévu de l'autoroute 50 est situé en zone d'affectation agricole, rurale ou agroforestière, désignation qui varie selon le schéma. Les autres affectations qui seront croisées par le projet sont les suivantes :

- le périmètre urbain de Saint-Philippe, à l'extrémité est, frôlé au croisement avec la route 148;
- une zone industrielle de Grenville-sur-la-Rouge, à la limite avec Brownsburg-Chatham, longée sur un peu plus de un kilomètre;
- le grand périmètre urbain (traversé sur plus de 2,5 km) de Pointe-au-Chêne, incluant une zone industrielle à l'ouest de l'échangeur prévu pour le chemin Avoca.

La grande superficie du périmètre d'urbanisation de Pointe-au-Chêne (plus de 4 km<sup>2</sup>) reflète l'espoir de dynamisme économique généré par la venue éventuelle de l'autoroute 50.

Les impacts du projet sur l'aménagement du territoire sont relativement limités. Le fractionnement de la zone agricole a été réduit par le passage du tracé en marge des lots forestiers ou encore plus au nord et la modification du tracé et la réduction de la largeur de l'emprise depuis le projet initial ont atténué les impacts potentiels sur l'utilisation du sol. De plus, la localisation de l'autoroute non loin au nord de la plupart des noyaux villageois peut être vue comme un impact positif pour le développement de ceux-ci, notamment pour le secteur de Pointe-au-Chêne. Un impact indirect imprévisible se présente cependant : cette volonté de croissance pourrait inciter quelques municipalités à prolonger leurs périmètres d'urbanisation vers le nord (comme l'a fait récemment Pointe-au-Chêne), et ce, au détriment de la zone agricole

protégée. À ce sujet, le MTQ indique dans son document d'appui (2003) qu'il s'associera étroitement aux instances municipales concernées par le projet afin d'assurer une gestion rationnelle du territoire sous leur juridiction.

### 2.7.3 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 Montebello – Masson, a permis d'éviter le Domaine Oméga en déplaçant le tracé vers le sud, à l'intérieur du parc Kenauk. Les seules infrastructures de ce dernier, propriété de Fairmont (Château Montebello), sont des chalets localisés à l'ouest de la route 323, donc inclus dans le tronçon suivant (Montebello – Thurso). La réduction du gabarit de l'échangeur pour la route 323 diminuera également les impacts de l'autoroute à cet endroit. Toujours non loin de Montebello, sur la côte Ezilda, le tracé de l'autoroute évite l'Auberge Suisse Montevilla, un centre de plein air renommé. Par ailleurs, le MTQ assure que l'ambiance sonore de ces centres ne sera pas affectée. Les impacts à ces centres sont donc jugés nuls.

Par ailleurs, plusieurs autres activités récréatives se déroulent, et les pistes qu'elles utilisent sont croisées çà et là par le tracé de l'autoroute 50 prévue :

- sentiers de motoneige (Trans-Québec #3 entre Grenville et Brownsburg-Chatham, et sentier local à Notre-Dame-de-Bonsecours) et de véhicules tout terrain (VTT) (parallèles au sentier de motoneige Trans-Québec #3) : le MTQ prévoit dans son projet de privilégier une traversée de l'autoroute 50 par le Trans-Québec #3 à la montée Hall et par le sentier de Notre-Dame-de-Bonsecours sur le pont d'étagement de la côte Ezilda;
- sentier pédestre (rive gauche de la rivière Rouge) : le MTQ précise à ce sujet que la planification de ce sentier, en cours actuellement, devra prévoir une intégration avec la traversée de la rivière par l'autoroute 50, en considérant également qu'un passage à cervidés y est prévu;
- ski de fond : dans son document d'appui (2003), l'initiateur prévoit créer un passage multifonctionnel sous l'autoroute au droit de la montée Major (chemin qui sera désormais fermé à la circulation automobile), notamment pour une des pistes du Club VéloSki Petite-Nation au nord de Montebello, qui est utilisée par le Marathon canadien de ski de fond.

Dans son document d'appui (2003), le MTQ prévoit des relocalisations de pistes et l'aménagement d'espaces au droit des traversées de chemins, afin d'atténuer les impacts sur ces parcours linéaires.

*Au plan récréotouristique, outre ces quelques impacts négatifs atténués par l'initiateur, il faut retenir principalement que la venue de l'autoroute 50, comme axe majeur de transport en Outaouais, créera certainement des avantages pour les pôles touristiques d'ampleur provinciale tels que le Château Montebello et le Domaine Oméga. L'échangeur de la route 323 étant prévu à moins de cinq kilomètres de ces destinations, leur accès restera facile. De plus, lorsque l'autoroute sera construite au complet, les perspectives d'un circuit touristique sur la route 148 grâce à la diminution de l'achalandage, notamment des poids lourds,*

*se verront facilitées pour les acteurs en présence. Cette route, que la configuration et surtout les paysages offerts permettent de lui attribuer un statut de route panoramique, pourra retrouver le charme qu'elle avait il y a quelques décennies. Il s'agit, selon l'équipe d'analyse, d'un impact positif majeur du projet, qui devrait améliorer grandement l'attrait récréotouristique de l'Outaouais.*

#### **2.7.4 Infrastructures d'utilité publique**

En plus des routes locales, le tracé prévu de l'autoroute 50 croise quelques infrastructures ou équipements d'utilité publique. Il s'agit d'abord d'une ligne électrique à 120 kV et d'une autre à 315 kV, traversées à deux reprises chacune; de conduites municipales d'aqueducs (réseaux de Grenville, de Fassett et de Montebello); de divers fils aériens ou enfouis d'Hydro-Québec et de Bell et Vidéotron; et une voie ferrée entre les montées Labranche et Rochon (le MTQ prévoit d'ailleurs un pont d'étagement au-dessus de celle-ci).

*Le MTQ a prévu des mesures afin d'atténuer les impacts sur ces infrastructures. Notamment, les sections de conduites d'aqueducs situées à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute seront remplacées et installées dans une gaine protectrice afin de prévenir toute réouverture des voies de circulation en cas de bris éventuel. L'équipe d'analyse juge ces mesures adéquates.*

#### **2.7.5 Gaz à effet de serre**

Les émissions de gaz à effet de serre (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 du tronçon Lachute – Montebello 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 CO<sub>2</sub>. 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 véhicules lourds sur les routes. Le nombre de camions légers<sup>20</sup> 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

---

<sup>20</sup> 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 ».

adopté, par une motion unanime, une position sur la mise en œuvre du protocole (24 octobre 2002).

L'analyse de la problématique des gaz à effet de serre 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 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)<sup>21</sup> 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. L'étude ne précise pas d'où proviendrait cette augmentation. De nouveaux déplacements? De touristes américains attirés par le Québec par l'ouverture de l'autoroute 50 et un meilleur accès à quelques sites, notamment la Station Mont-Tremblant? Ou bien faut-il songer qu'une part de cette circulation induite serait simplement transférée au détriment d'autres destinations?

S'il n'est pas assuré que l'ouverture de l'autoroute 50 pourrait contribuer 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 (objectif « pallier les déficiences géométriques et de la circulation de la route 148 »). Il y a fort à croire que le transfert de circulation depuis l'autoroute 417 en Ontario vers l'autoroute 50, qui libèrerait le centre-ville d'Ottawa des véhicules allant emprunter le pont MacDonald – Cartier vers Hull, serait bénéfique pour la qualité de l'air. Cet avantage ne sera vraiment effectif qu'après l'ouverture de l'autoroute 50 dans son ensemble.

*Les données disponibles ne permettent pas à l'équipe d'analyse d'affirmer que le tronçon Lachute – Montebello de l'autoroute 50 aurait une influence sur l'émission de GES à l'échelle régionale ou mondiale. Les avantages positifs sur le centre-ville d'Ottawa pourraient même indiquer le contraire.*

## 2.7.6 Archéologie et patrimoine

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 ministère de l'Environnement, l'initiateur a prévu dans son document d'appui (2003) 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.

---

<sup>21</sup> ROCHE-DELUC. *Prévisions de la circulation de l'autoroute 50*, préparé pour le ministère des Transports, 1996, 42 p. et 2 annexes.

Au plan du patrimoine bâti, un inventaire patrimonial a été effectué en 1994.<sup>22</sup> Le consultant du MTQ identifiait que deux maisons à fort quotient patrimonial à proximité immédiate du tracé de l'autoroute 50 prévue, soit une à la montée Labranche et une à la montée Rochon, en plus de six autres sur le chemin Scotch, entre l'échangeur prévu et la route 148. Le MTQ n'identifie pas d'impacts à ces bâtiments d'intérêt patrimonial.

### 2.7.7 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 Laurin – Lachute sont bien décrits dans les deux études d'impact de 1992, mais le MTQ a présenté dans son document d'appui (2003) une mise à jour de son étude sur le paysage afin de l'adapter au nouveau design de l'autoroute.

Le tracé de l'autoroute entre Lachute et Montebello traverse deux grands bassins visuels : le paysage plat des terres agricoles de Brownsburg-Chatham, Grenville et Fassett d'une part, et d'autre part, le paysage vallonné et irrégulier marquant la majorité du tracé, entre l'ouest du chemin Scotch et la route 323 (à l'exception de la bordure de la plaine agricole à Fassett). On distingue les observateurs potentiels de l'autoroute en observateurs fixes, c'est-à-dire les résidants des habitations situées près de l'autoroute, et en observateurs mobiles, c'est-à-dire ceux qui auront un point de vue sur l'autoroute depuis les chemins existants et ceux qui percevront le paysage depuis l'autoroute elle-même lorsque construite. Il faut également prendre en considération les observateurs occasionnels, tels les clients des quelques établissements touristiques (ex. : l'Auberge Suisse Montevilla), les promeneurs, les sportifs, etc.

L'évaluation des impacts sur le paysage est ici abordée d'un point de vue technique et objectif, mais précisons que toute évaluation peut être faussée par la perception nécessairement subjective des divers observateurs.

En se basant sur les principes d'analyse reconnus, tels les caractéristiques des paysages, leur modification par le projet et l'ouverture visuelle pour les observateurs potentiels, l'initiateur détermine que les impacts visuels les plus clairs se rapportent aux secteurs suivants :

- les résidants de Brownsburg-Chatham, à l'est de la montée Rochon et de part et d'autre de la montée Labranche;
- le secteur des chemins 4<sup>e</sup> Concession et Scotch à Grenville-sur-la-Rouge;
- la montée dans le flanc du Bouclier canadien à l'ouest du chemin Scotch, visible à distance mais dont les remblais-déblais pourraient être majeurs;
- le secteur du chemin de la Rivière-Rouge (incluant les chemins Rourke et Prophet) et la traversée de la rivière Rouge (adeptes d'activités en rivière);
- le secteur de la côte Ezilda, dont les clients de l'Auberge Suisse Montevilla;
- le croisement avec la route 323, où le profil surélevé de l'autoroute prévue créera une coupure dans un paysage forestier de qualité.

L'impact du projet sur le paysage est généré par divers travaux, dont la coupe du couvert forestier et les multiples travaux de terrassement qui créent une fissure au sein du cadre naturel.

---

<sup>22</sup> Nove. *Liaison routière Lachute-Masson – Tronçon Lachute-Montebello*. Inventaire patrimonial, 1994.

Cet effet sera visible de 3 à 5 ans, tant que les espèces arbustives n'auront pas colonisé la frange boisée existante. Il est à noter que, considérant la forte empreinte sur l'utilisation du sol et sur le paysage du projet initial, révélée de surcroît lors de l'audience publique du BAPE, le MTQ s'est vu obligé d'abandonner sa conception panoramique pour l'autoroute 50. Les deux ajustements au tracé, l'un éloignant l'autoroute de quelques résidences du chemin de la Rivière-Rouge et l'autre du Domaine Oméga, permettent également d'amenuiser les impacts. L'initiateur a aussi prévu quelques mesures d'atténuation supplémentaires :

- conserver des écrans boisés ou revégétaliser avec des espèces arbustives ou arborescentes à l'intérieur de l'emprise projetée pour l'autoroute;
- reboiser les zones de déblais et de remblais qui sont les plus exposées aux différents observateurs, que ceux-ci soient fixes ou mobiles;
- en milieu agricole, ensemercer les espaces résiduels de l'emprise d'espèces de graminées du même type que celles croissant à proximité;
- faire une planification concertée pour le secteur de la rivière Rouge, pour une meilleure insertion possible de l'autoroute dans le milieu naturel;
- effectuer un traitement architectural particulier aux ponts des rivières Rouge et Saumon;
- s'assurer que le profil longitudinal de l'autoroute ne s'accroît davantage au droit de la montée Labranche;
- respecter le plus possible le profil longitudinal actuel du chemin Scotch lors de son réaménagement.

L'ensemble de ces mesures sont jugées adéquates pour permettre d'atténuer les impacts appréhendés sur le paysage. Deux aspects seulement demeurent incomplets. Il s'agit d'abord d'une mesure d'atténuation présentée dans le document d'appui (2003) et visant le réaménagement d'un marais dans l'échangeur de l'autoroute 30, mais qui a été abandonnée par le MTQ depuis (réponses aux questions (2004)). Cette question a été abordée plus haut au chapitre « Perturbation de la faune » et une mesure de compensation a été demandée à l'initiateur.

Il est essentiel qu'un suivi soit effectué pour s'assurer du succès des aménagements paysagers prévus par l'initiateur.

Dans sa lettre du 1<sup>er</sup> août 2005, le MTQ s'engage à 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 sur l'efficacité des mesures prévues d'intégration visuelle du projet au paysage, tels la remise en végétation, l'ensemencement de graminées, la plantation ou autres. Il y précise que ce suivi sera réalisé sur une période minimale de deux ans, et que le rapport de suivi sera transmis au plus tard six mois après la fin du programme.

*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 envisageable 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 à l'ouest de Grenville. Pour certaines

catégories d'usagers, cet attrait du paysage outaouais pourrait être un facteur d'attrait envers l'utilisation de l'autoroute 50.

### **2.7.8 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 ministère de l'Environnement, le MTQ a présenté, dans ses réponses aux questions (2004), ses plans régionaux de mesures d'urgence, soit celui de sa Direction de l'Outaouais et celui de sa Direction des Laurentides – Lanaudière. Ils incluent 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 entre Masson et Lachute 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 afin de 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 Lachute – Montebello à l'étude est sensiblement le même que celui qui a été présenté lors de l'audience publique de 1997. Comme les superficies de l'emprise sont presque toutes propriété du MTQ, que 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 sont limités. Une telle autoroute peut aussi entraîner des perturbations de la faune; dans ce cas-ci, une problématique particulière se présentait sous la forme d'une immense aire de confinement de cerf de Virginie. Le MTQ étudie actuellement des options pour empêcher les mammifères de s'aventurer sur l'autoroute, mais tout en leur permettant de la traverser, en l'occurrence par des passages sous les voies. À ces enjeux s'ajoutent ceux affectant la qualité de vie des résidents (climat sonore, vibrations, 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, il a produit le 1<sup>er</sup> août 2005 un document d'engagements qui permettra, avec l'ajout de quelques recommandations prévues au présent projet de décret, d'atténuer ou de compenser les impacts du projet à un niveau acceptable. Ces engagements portent notamment sur la protection des cours d'eau et de sa faune aquatique et semi-aquatique, sur la nidification de l'avifaune, sur la gestion des déplacements du cerf de Virginie, sur le climat sonore en période d'exploitation du projet, sur la protection des activités commerciales le long de la route 148 et sur l'alimentation en eau potable. Enfin, la réalisation de programmes de surveillance et de suivi assureront 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 résidents 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 réalisé 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 liaison routière Masson – Lachute, autoroute 50, tronçon Lachute – Montebello, est justifié et acceptable sur le plan environnemental.*

*Original signé par :*

Louis Messely, géographe  
M. Environnement, M. A.T.D.R.  
Chargé de projet  
Service des projets en milieu terrestre



## RÉFÉRENCES

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

NOVE. *Liaison routière Lachute – Masson – Tronçon Lachute – Montebello, Étude d'impact sur l'environnement, Inventaire patrimonial*. Préparé pour Ministère des Transports, Service de l'environnement, octobre 1994, non paginé;

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

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

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

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

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de puits. Municipalités : N.-D.-de-Bonsecours & Fassett. Circonscription électorale Papineau*. Direction du laboratoire des chaussées, mars 2002, 10 p. et 5 annexes;

MORNEAU, FRANÇOIS. *Projet de prolongement de l'autoroute 50 entre L'Ange-Gardien et Lachute – Rapport d'impact sur l'avifaune*, 2002;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de puits – Autoroute 50. Municipalités : Grenville-sur-la-Rouge et Brownsburg-Chatham. Circonscription électorale Argenteuil*. Direction du laboratoire des chaussées, avril 2003, 20 p. et 5 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme de suivi environnemental des puits d'eau potable – Autoroute 50 – Tronçon : montée Boucher à route du Canton (route 148). Municipalités : Grenville-sur-la-Rouge et Brownsburg-Chatham*. Direction du laboratoire des chaussées, avril 2003, 5 p. et 3 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Document d'appui à la demande de certificat d'autorisation de réalisation (CAR) – Tronçon Lachute – Montebello*. Directions territoriales des Laurentides – Lanaudière et de l'Outaouais, juillet 2003, 153 p. et 6 annexes;

ACOUSTEC. *Étude de l'impact acoustique – Prolongement de l'autoroute 50 entre Lachute et Montebello*. Préparé pour TecSult inc., 2003, 28 p. et 3 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du ministère de l'Environnement du Québec à la suite de la demande de CAR, Autoroute 50 – Tronçon Lachute – Montebello.* Direction des Laurentides – Lanaudière, décembre 2004, 27 p. et 11 annexes;

Lettre de M. Mario Turcotte, du ministère des Transports, à M. Guy Demers, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 1<sup>er</sup> août 2005, concernant les engagements supplémentaires du MTQ, 1 p. et 1 annexe.

## **ANNEXES**



## **ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS À L'AUTOMNE 2003**

Les unités administratives du MDDEP :

- la Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides – Analyse et expertise;
- la Direction régionale de l'Outaouais – Analyse et expertise;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction des politiques de l'eau;
- la Direction du développement durable, du patrimoine écologique et des parcs;
- le Centre d'expertise hydrique du Québec;
- la Direction des politiques sur 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)
2000-03-11	Réception à la DÉE du rapport du MTQ sur les espèces fauniques susceptibles d'être désignées menacées et vulnérables
2000-04-03	Réception à la DÉE du rapport du MTQ sur les espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées et vulnérables
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
2000-11-28	Premier certificat d'autorisation, pour le tronçon Masson – montée Findlay
2002-02-08	Deuxième certificat d'autorisation, pour le tronçon montée Findlay – chemin Doherty
2003-01-24	Troisième certificat d'autorisation, pour le déboisement du tronçon chemin Doherty – montée Laurin
2003-08-13	Réception à la DÉE de la mise à jour de l'étude d'impact pour le tronçon Lachute – Montebello : « Document d'appui à la demande de certificat d'autorisation de réalisation (CAR) »
2003-12-22	La DÉE achemine au MTQ des questions et commentaires portant sur le document de demande d'août 2003
2004-02-09	Quatrième certificat d'autorisation, pour la mise en service du tronçon Masson – chemin Doherty
2004-12-17	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 »
2005-08-05	Réception à la DÉE de la lettre d'engagements du MTQ