



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

**RACCORDEMENT DE L'AUTOROUTE 50
À LA ROUTE 148 VIA LE CHEMIN FINDLAY**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

41B

551283



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

**RACCORDEMENT DE L'AUTOROUTE 50
À LA ROUTE 148 VIA LE CHEMIN FINDLAY**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

Avril 1986

CAND
TR
GE
PR
187
Ries.

Cette étude a été réalisée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

EQUIPE DE TRAVAIL

Gérard Lemelin
Guy Verreault

urbaniste, chargé de projet
agronome, rédacteur

Monique Boulet
Ginette Lalonde
Bernard Letarte
Gilles Fontaine
Denis Roy

biologiste
architecte du paysage
agronome
technicien agricole
archéologue

Sous la supervision de:
Andrée Lehmann

géomorphologue, chef de la Division
des études environnementales-ouest

Avec la collaboration de:
Guy Canuel

ingénieur

Sous la supervision de:
Claude Girard

urbaniste, chef de la Division
du contrôle de la pollution
et recherches

Graphisme et édition:
Hrant Khandjian

technicien en arts appliqués
et graphiques

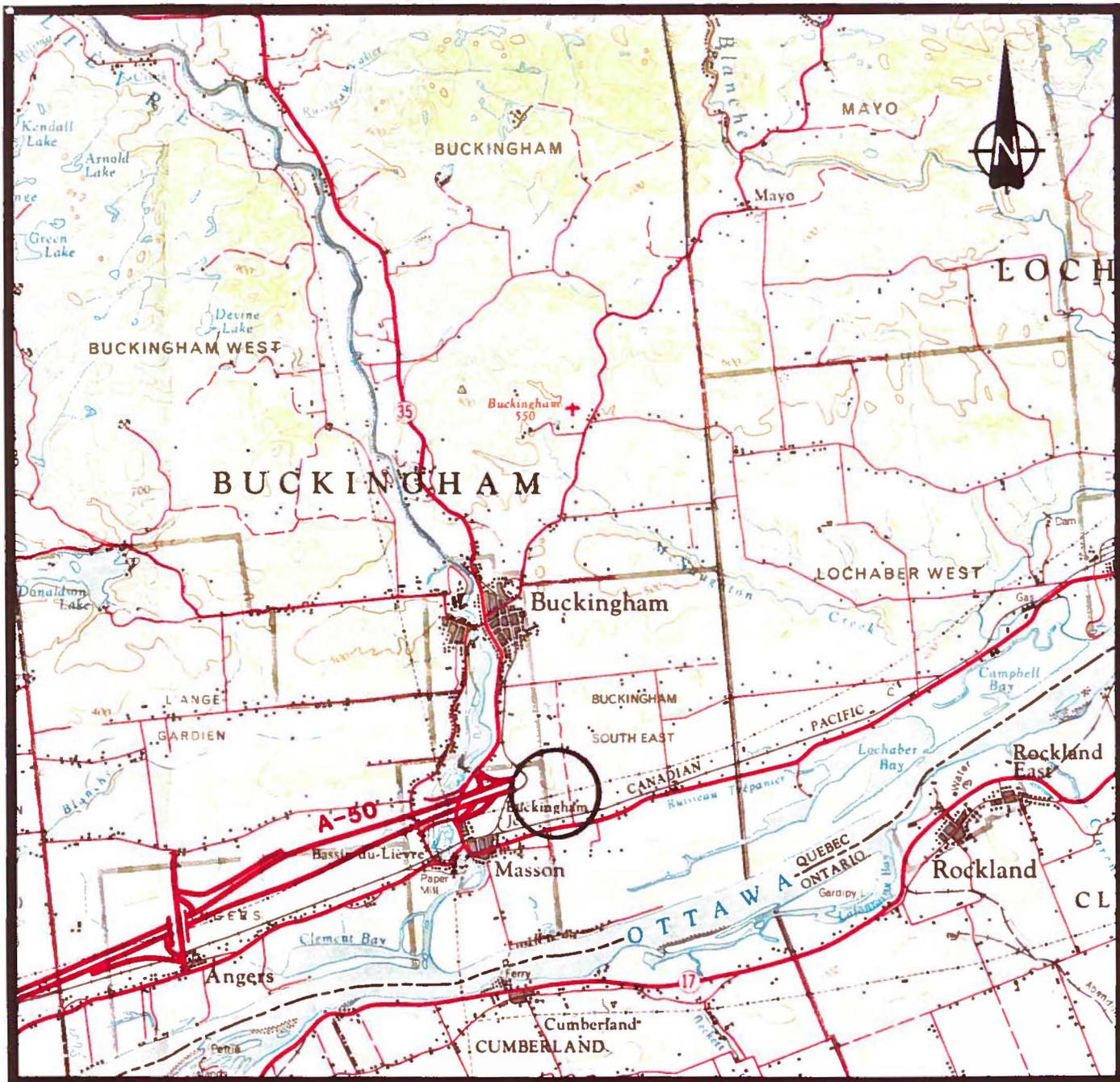
TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
LISTE DES CARTES	iii
<u>1. PROBLEMATIQUE</u>	<u>2</u>
1.1 Origine du projet	2
1.2 Enoncé des hypothèses de solution (carte 2)	2
<u>2. CONFRONTATION DES SCENARIOS</u>	<u>3</u>
<u>3. TRACE RETENU</u>	<u>6</u>
<u>4. EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET</u>	<u>9</u>
4.1 Rappel des faits	9
4.2 Impacts et mesures de mitigation	9
<u>5. CONCLUSION</u>	<u>12</u>

ANNEXE 1: Liste des lots

LISTE DES CARTES

Carte 1:	Localisation	1
Carte 2:	Présentation des scénarios	4
Carte 3:	Réaménagement de l'intersection	5
Carte 4:	Section-type autoroute 50	7
Carte 5:	Section-type chemin Findlay	8
Carte 6:	Les impacts ponctuels: Le tracé retenu	11




 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

**RACCORDEMENT
 DE L'AUTOROUTE 50
 A LA ROUTE 148
 VIA LE CHEMIN FINDLAY**

CARTE DE LOCALISATION

Echelle 1:125,000
 0 2 4
 KM

CARTE No. 1

1. PROBLÉMATIQUE

1.1 ORIGINE DU PROJET

Le projet origine d'un besoin de raccorder sécuritairement et efficacement deux réseaux routiers parallèles, en l'occurrence la route 148 et l'autoroute 50. Cette nécessité est d'autant plus évidente que l'autoroute 50 se termine, en direction Est, dans la municipalité de Masson, son prolongement se poursuivra dans un certain temps.

1.2 ÉNONCÉ DES HYPOTHÈSES DE SOLUTION (CARTE 2)

Deux hypothèses de lien entre les routes précitées ont été étudiées et s'énoncent comme suit:

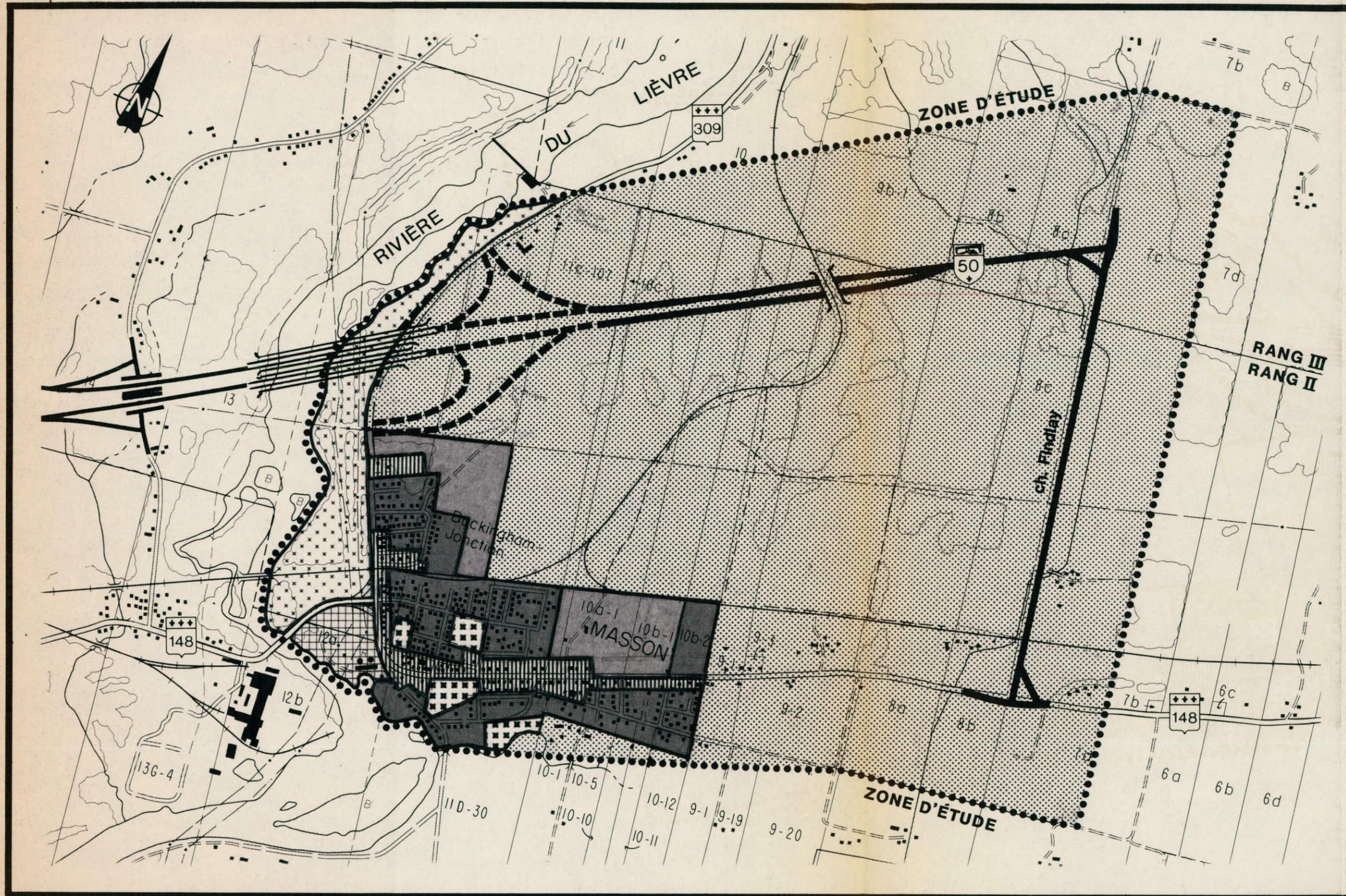
Le scénario 1, consiste en un raccordement de l'autoroute 50 à la route 148 en empruntant l'échangeur qui s'y trouve et un tronçon de la route 309. Un réaménagement à l'intersection s'imposerait, toutes les composantes étant en place (réf. carte 3). La circulation en transit emprunterait alors la rue principale à Masson.

Le scénario 2, propose la construction d'un lien plus direct en dehors de l'agglomération de Masson en utilisant la montée Findlay déjà existante.

2. CONFRONTATION DES SCENARIOS

Le scénario 2 présente les avantages techniques suivants par rapport au scénario 1.

- La déviation du trafic de transit et du trafic lourd du noyau bâti;
- le soulagement de 3 000 véhicules sur la route 148 et du niveau sonore qui l'accompagne;
- une diminution du risque d'accidents: soixante-dix accidents sont survenus sur la route 148 depuis 1982, dans l'agglomération de Masson;
- le scénario 2 permettrait une plus grande fluidité des véhicules tout en diminuant le temps de parcours de plus de deux minutes;
- finalement, la réalisation du scénario 2 permettrait de rentabiliser des équipements en place tout en constituant une étape préliminaire au programme de prolongation de l'autoroute 50 vers l'Est.



**RACCORDEMENT DE
L'AUTOROUTE 50 À LA ROUTE 148
VIA LE CHEMIN FINDLAY**

UTILISATION DU SOL

Actuelle	Projetée	
		Résidentielle
		Publique
		Commerciale
		Industrielle
		Zone agricole permanente
		Raccordement projeté de l'autoroute 50 à la route 148
		Section en construction

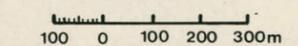
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien Michelle Joron

Date: MAI 85

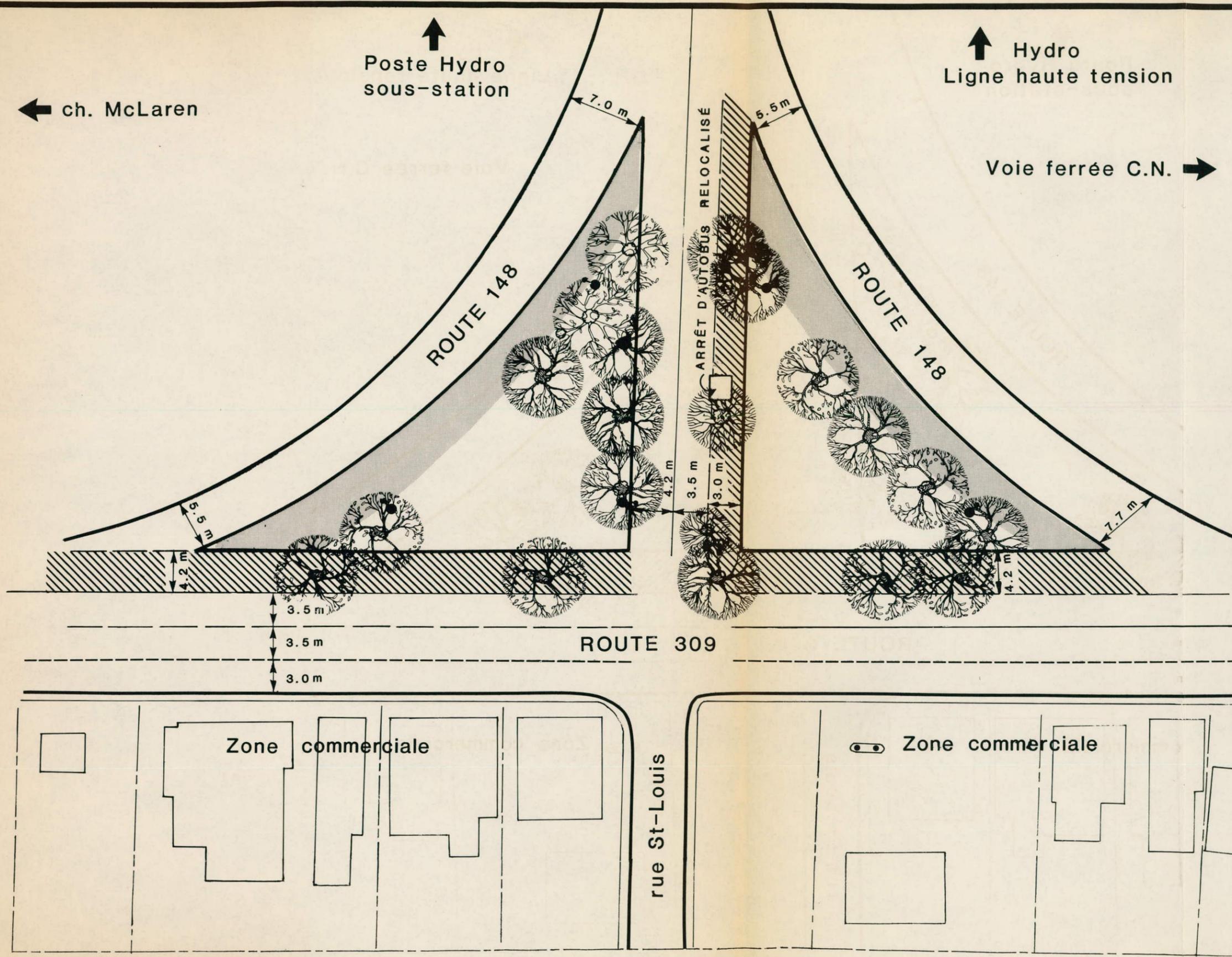
Échelle: 1:15 000



CARTE 2

SOURCE: Carte cadastrale, 1:20 000 M.T.F., Québec 1977

ROUTES 148 & 309 Ville de Masson



-  Zone de surlargeur
-  Zone d'empiètement

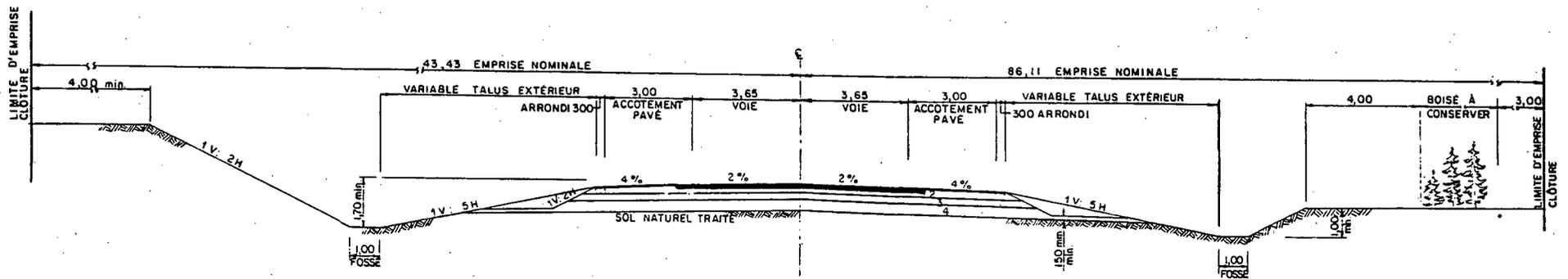
 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien :
 Chargé de projet :
 Approuvé par le chef de service :
 Échelle : Date **Mars 85. CARTE 3**

3. LE TRACE RETENU

La carte 2 montre à une échelle réduite l'ensemble du projet à réaliser. En premier lieu, une chaussée à deux voies de l'autoroute 50 en direction est serait construite jusqu'à la montée Findlay (carte 4).

En second lieu, la montée Findlay serait portée à 30 mètres (carte 5), c'est-à-dire un gabarit qui s'intégrerait à la route 148 et à la chaussée de l'autoroute.




 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

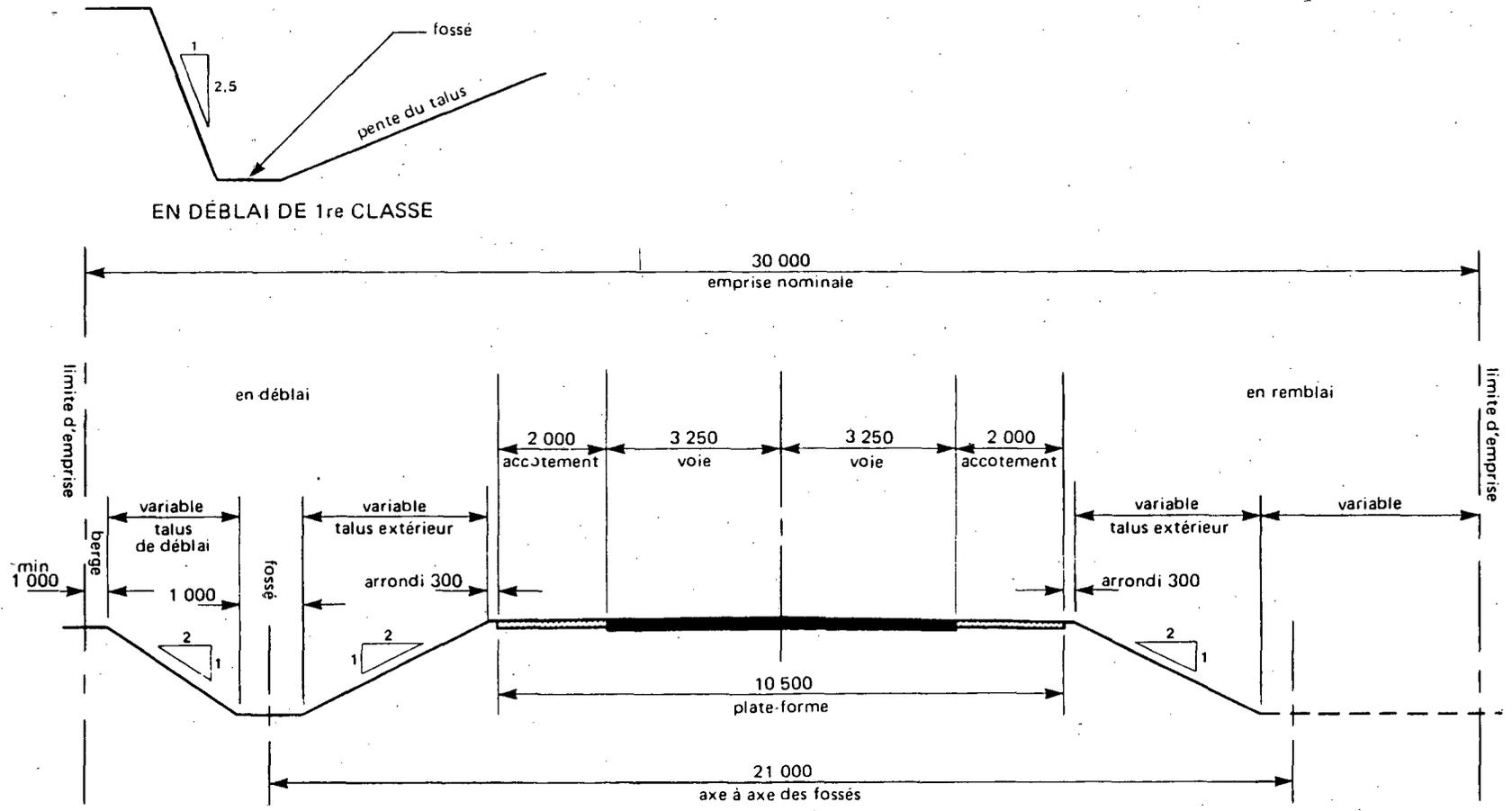
SECTION TYPE

AUTOROUTE 50

Une Chaussée

Dessin non à l'échelle

CARTE 4



TYPE : ROUTE PRINCIPALE, RÉGIONALE OU LOCALE



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

SECTION TYPE

Chemin Findlay

Dessin non à l'échelle

CARTE 5

4. EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET

4.1 RAPPEL DES FAITS

Le tracé d'autoroute est la propriété du ministère des Transports depuis plus de dix ans.

L'autoroute 50 est parachevée jusqu'à Masson et se termine par un échangeur (en voie de finalisation).

Le milieu concerné par le projet est exclusivement agricole et le nouveau corridor se situe approximativement à la limite des lots.

4.2 IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

Ces impacts sont identifiés par la lettre "A" sur la carte 5. Notons qu'aucun impact majeur n'affecte le milieu. Le seul impact d'importance qui soit et d'intensité moyenne concerne l'enlèvement des clôtures qui constitue une étape préparatoire à l'élargissement d'une emprise de route. Cependant, la pose de clôtures temporaires annulerait l'impact de notre intervention.

La perte de superficie en culture ne représente qu'un impact faible, qu'on explique par le fait qu'il s'agit d'une perte économique minime pour les utilisateurs. En réalité, les exploitants utilisaient temporairement des terres acquises par le ministère des Transports.

Par surcroît, l'expropriation ayant eu lieu il y a plusieurs années, les cultivateurs concernés ont pu compenser la perte prévisible de superficies cultivables (environ 3,4 ha au total).

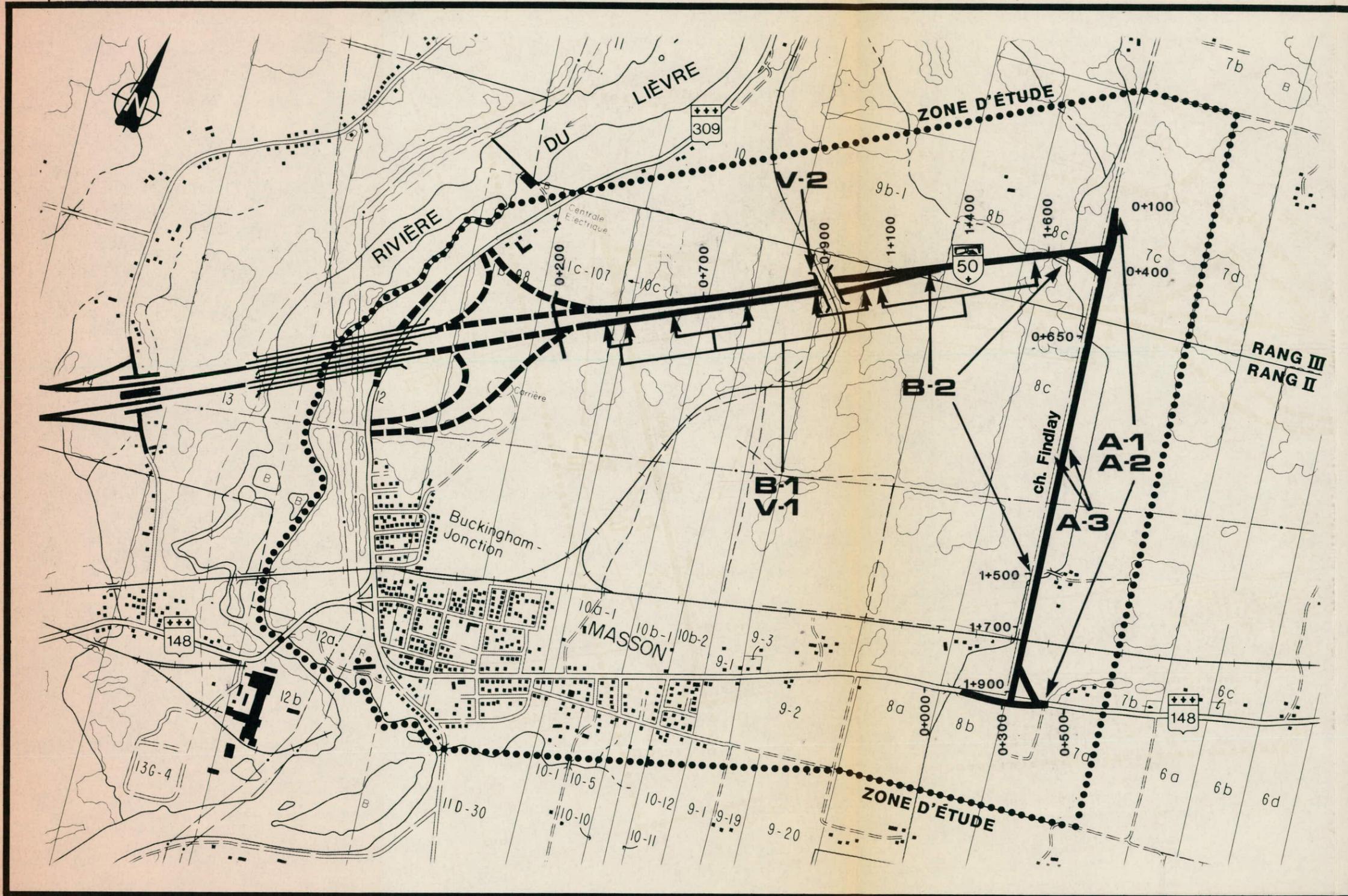
En contrepartie, le projet améliorerait les conditions de drainage des terres longeant le chemin Findlay.

De plus, le projet s'avererait bonifiant pour l'agglomération de Masson en déviant de son centre urbain, une partie de la circulation de transit.

Par voie de conséquence la sécurité serait meilleure et le climat sonore serait diminué; d'autant plus que les véhicules lourds qui n'ont pas nécessairement Masson comme destination seraient fortement tentés d'emprunter la voie d'évitement.

Du point de vue naturel, des tranchées seraient pratiquées dans des bois dont la valeur faunique et floristique est de peu d'intérêt.

Finalement, le nouvel accès par le chemin Findlay donnerait l'occasion au voyageur, en direction Est, de profiter d'une vue panoramique de la rivière des Outaouais et de ses rives.



RACCORDEMENT DE L'AUTOROUTE 50 À LA ROUTE 148 VIA LE CHEMIN FINDLAY

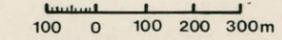
**LES IMPACTS PONCTUELS: *
LE TRACÉ RETENU**

- V-1:** DÉBOISEMENT:
IMPACT VISUEL FAIBLE
 - V-2:** ROUTE EN DÉBLAI:
IMPACT VISUEL FAIBLE
 - A-1:** PERTE DE SUPERFICIES EN CULTURE:
IMPACT AGRICOLE FAIBLE
 - A-2:** ENLÈVEMENT DE CLÔTURE:
IMPACT AGRICOLE MOYEN
 - A-3:** AMÉNAGEMENT DE FOSSÉS:
IMPACT AGRICOLE POSITIF
 - B-1:** DÉBOISEMENT:
IMPACT BIOLOGIQUE FAIBLE
 - B-2:** POSE DE PONCEAUX:
IMPACT BIOLOGIQUE FAIBLE
- RACCORDEMENT PROJÉTÉ DE L'AUTOROUTE 50 À LA ROUTE 148
 SECTION EN CONSTRUCTION

* IMPACT: ÉVALUATION DE L'IMPACT AVANT LA MESURE DE MITIGATION

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement
Technicien Michelle Joron Date: MAI 85.

Échelle: 1:15 000



CARTE 6

SOURCE: Carte cadastrale, 1:20 000 M.T.F., Québec 1977

5. CONCLUSION

Le projet de raccordement de l'autoroute 50 à la route 148 répond à un besoin d'efficacité du nouveau réseau routier. La rentabilisation d'équipements et d'infrastructures en place n'est pas étrangère à cette décision.

Environnementalement parlant, les dommages ne causent pas dans l'ensemble de préjudices aux milieux naturel et agricole.

Bref, nous sommes assurés que le projet favorisera la sécurité et l'aisance du voyageur tout en étant intégré harmonieusement dans son milieu.

ANNEXE 1

LISTE DES LOTS

CADASTRE DU CANTON DE BUCKINGHAM

Rang III:

Lots: 9b-1
8b
8c
7c

Rang II:

Lots: 11c-107
10c-1
10a-1
10b-1
10b-2
9-1
9-2
8-2
8-b
7-a

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 301