



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

Étude d'impact sur l'environnement: Autoroute 50 Tronçon Lachute – Mirabel

CANQ
TR
GE
PR
162
Rés.

les consultants **BCPTA** inc.
experts-conseils

Résumé

910

470188



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

Étude d'impact sur l'environnement: Autoroute 50 Tronçon Lachute - Mirabel

CANQ
TR
GE
PR
162
Rév.

RÉSUMÉ



les consultants **BCPTA** inc.
experts-conseils

mars 1988

EQUIPE DE TRAVAIL

LES CONSULTANTS BCPTA INC.

Mousseau, Pierre, biologiste, chargé de projet

Bouchard, Pierre, technicien en acoustique

Crevier, Raymond, ingénieur

Desloges, Sylvain, technicien en acoustique

Desrochers, Louise, architecte du paysage

Dupont, Micheline, cartographe

Duquesnoy, Bernadette, urbaniste

Gauthier, André J. administrateur

Gervais, André C., ingénieur en acoustique

Gratton, Louise, biologiste

Lacoste, Marie-Francine, traitement de texte

Lalonde, Diane, cartographe

Piuze, Marcel, architecte du paysage

Robert, Marie-Claude, architecte du paysage

Verreault, Guy, agronome

Avec la collaboration de ARKEOS Inc.

MINISTERE DE TRANSPORTS

Cette étude a été supervisée par le personnel du Service de l'environnement sous la responsabilité de M. Daniel Waltz, écologiste, chef de service.

Gagnon, Jacques, urbaniste, chargé de projet

Beaumont, Jean-Pierre, biologiste

Boulet, Monique, biologiste

Lalonde, Ginette, architecte du paysage

Lemire, Serge, agronome

Dumont, Jean, archéologue

Panet, Jean-Pierre, ingénieur

Avec la collaboration du Service des projets de Montréal:

Lessard, Marie-Josée, urbaniste

Hassan, Sobh, ingénieur

Thibeault, Jacques, ingénieur

TABLE DES MATIERES

| | Page |
|---|-----------|
| Equipe de travail | i |
| Table des matières | ii |
| Liste des tableaux | iii |
| Liste des planches | iv |
| Préambule | 1 |
| 1.0 Problématique et justification | 3 |
| 1.1 Problématique | 3 |
| 1.2 Justification | 4 |
| 2.0 Scénarios | 6 |
| 2.1 Scénarios étudiés | 6 |
| 2.2 Tracé retenu et ses caractéristiques | 7 |
| 3.0 Description du milieu | 9 |
| 3.1 Domaine physique | 9 |
| 3.2 Domaine biologique | 10 |
| 3.3 Domaine visuel | 13 |
| 3.4 Domaine urbain et péri-urbain | 14 |
| 3.5 Domaine agricole | 16 |
| 4.0 Intégration des résistances, synthèse environnementale et choix de tracé | 19 |
| 4.1 Intégration des résistances | 19 |
| 4.2 Synthèse environnementale | 20 |
| 4.3 Choix de tracé | 22 |
| 5.0 Impacts, mesures de mitigation et impacts résiduels | 26 |
| 6.0 Conclusions | 33 |

Annexe: Liste des lots touchés

LISTE DES TABLEAUX

| | Page |
|---|------|
| I Répartition en pourcentage des classes de résistance en fonction des différents traçés. | 23 |
| II Impact, mesures de mitigation et impacts résiduels | 28 |

LISTE DES PLANCHES

- 1 Scénarios étudiés
- 2 Choix de tracé
- 3 Appréciation globale de l'impact et impacts résiduels

PREAMBULE

Ce document présente une version abrégée de l'étude d'impact. Il comporte une analyse sommaire du milieu récepteur et des répercussions environnementales anticipées de même que la proposition de mesures visant à minimiser ces impacts.

La présente étude se conforme à la directive du ministre de l'environnement et à la section III du règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (RRQ, c.Q-2, r.9).

Le projet des autoroutes 13 et 50 consiste à relier deux agglomérations importantes, celles de Montréal et de Hull. Traversant l'aéroport de Mirabel, cet axe routier permettrait des liaisons rapides entre ces trois pôles et les autres centres d'activités économiques régionaux. La desserte de Mirabel a été un facteur déterminant dans le choix des tracés, établi à l'époque par le ministère des Transports et d'autres intervenants dont Transports Canada. Un tronçon de l'autoroute 13 entre l'autoroute 20 et l'autoroute 640 est ouvert à la circulation depuis la fin de 1975 et deux tronçons de l'autoroute 50, soit la voie périphérique de Lachute ouvert depuis 1977 et le premier tronçon de Hull vers Masson depuis 1983. A l'égard des tronçons d'autoroute non construits, des plans d'expropriation furent déposés en 1975 et 1976 sur la grande majorité du parcours.

Le présent projet concerne une section de l'autoroute 50, le tronçon de Lachute à Mirabel, soit du contournement de Lachute au boulevard Mirabel. Cette section de l'autoroute 50 est localisée au sud de la rivière du Nord et se caractérise par la présence d'une zone rurale avec, à ses extrémités, un pôle urbain, la municipalité de Lachute et l'aéroport Mirabel. Cette zone possède de très bonnes terres

agricoles, comprises dans la zone agricole permanente en vertu de la loi sur la protection du territoire agricole.

Le territoire à l'étude situé au pied du contrefort des Laurentides est limité au nord par la rivière du Nord, à l'est par le boulevard Mirabel et le rang Saint-Simon, au sud et à l'ouest par la route 148 (planche 1). Les limites exactes correspondront plutôt à la limite cadastrale de manière à éviter d'évaluer des parties de terres agricoles. De plus lorsque cela sera pertinent, des éléments du milieu seront considérés même s'ils sont situés à l'extérieur du territoire à l'étude. Ainsi le territoire comprendra des terres des municipalités de Lachute (MRC d'Argenteuil) et de Mirabel (MRC de Mirabel) couvrant une superficie d'environ 100km². La majorité du territoire est propriété fédérale sauf une section à l'est de Lachute qui est propriété privée. Toutefois, le gouvernement fédéral a déjà mis en marche un processus de rétrocession des terres expropriées.

1.0 PROBLEMATIQUE ET JUSTIFICATION

1.1 PROBLEMATIQUE

Les premières démarches entreprises pour relier Hull à Montréal remontent à 1967. De nombreuses études ont évalué la nécessité d'y construire une autoroute, pour satisfaire les besoins de circulation entre Hull, l'aéroport Mirabel et Montréal et ce compte tenu de l'état actuel de la route 148.

L'étude d'opportunité du Ministère des Transports (M.T.Q., 1987) présente les autoroutes 13 et 50 comme un projet visant à soutenir les objectifs de développement économique de la Communauté régionale de l'Outaouais et des municipalités régionales de comté (M.R.C.) de Papineau, d'Argenteuil et de Mirabel.

Les objectifs poursuivis du projet des autoroutes 13 et 50 sont les suivants:

- relier entre eux des centres importants (Hull, Lachute et Montréal) afin d'accroître et de renforcer leurs liens économiques;
- consolider un axe de développement existant en accélérant et améliorant les communications de manière à favoriser la mise en valeur des attraits touristiques et récréatifs de la région;
- répondre à la demande de déplacements dans l'axe routier considéré. Cette demande englobe deux types de trafic, soit le trafic de long parcours et le trafic régional (entre les diverses municipalités situées le long de l'axe de l'étude);

- pallier aux lacunes, en termes de caractéristiques géométriques et de circulation, du lien routier existant (la route 148), à savoir:
 - . pour tous les types de trafic, 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;
 - . pour le trafic de long parcours, le passage forcé au coeur de chacune des localités sises sur la rive nord de la rivière des Outaouais avec tout ce que cela comporte d'obstacles et de ralentissements;
 - . pour le trafic d'automobiles, la présence contraignante d'un bon nombre de véhicules lourds composés en grande partie de camions servant au transport du bois;
 - . rendre plus facilement accessible aux Québécois une plus grande partie de leur territoire.

1.2 JUSTIFICATION

L'absence de lien autoroutier entre Hull-Lachute-Montréal est déplorée par l'ensemble des intervenants de ces régions comme étant un frein au développement. Selon ses promoteurs, sa réalisation permettrait de compléter l'armature régionale pour favoriser l'intégration des régions et de renforcer la cohésion entre les sous-régions et la région dans son ensemble, de promouvoir l'Outaouais québécois au sein du Québec ainsi qu'à l'extérieur pour attirer des investisseurs et, enfin d'améliorer l'accès à l'emploi pour la population de la région.

Les résultats des analyses de circulation indiquent, en premier lieu, que la justification du lien autoroutier (A-13) plus direct entre Montréal et Mirabel est liée au niveau de service offert par l'autoroute 15. Cette autoroute

constituant actuellement le seul lien routier, le prolongement de l'autoroute 13 apporterait une amélioration de l'accès à Mirabel autant des correspondances entre les aéroports de Dorval et Mirabel (problèmes soulevés récemment lors des analyses ayant trait aux déficiences du réseau aéroportuaire montréalais) que de l'accès au centre-ville de Montréal. De manière à répondre de façon optimale aux objectifs de desserte de Mirabel, l'amélioration des infrastructures d'accès terrestres permettra d'obtenir également un meilleur niveau de service. Enfin quant à la justification du segment de l'autoroute 50 compris entre le boulevard Mirabel et la municipalité de Lachute, celle-ci est liée aux caractéristiques actuelles de la circulation sur le réseau des routes principales existantes dans ce secteur (routes 148 et 158) ainsi qu'à la continuité qu'il faudra nécessairement assurer entre l'autoroute 13 et l'autoroute 50 dans l'hypothèse où cette dernière serait réalisée de Lachute à Masson. Pour ce dernier secteur, il ressort que toutes les contraintes découlant des caractéristiques physiques, géométriques et de circulation sur la route 148, découragent nombre de voyageurs de long parcours entre la région de Montréal et Hull-Ottawa, et ce à l'avantage de l'autoroute 40-417. La justification d'un lien autoroutier (A-50) à deux chaussées repose sur le niveau de service actuel et les conditions de circulation sur la route 148.

2.0 SCENARIOS

2.1 SCENARIOS ETUDIÉS

Entre le boulevard Mirabel et Lachute, deux scénarios principaux ont été analysés auxquels un troisième a été considéré pour étude, par optimisation pour tenir compte des composantes agricoles importantes du territoire (planche 1).

Trois tracés sont donc étudiés. Ils se présentent comme suit: tout d'abord il y a une section qui est commune qui débute à la route 148 pour se terminer au chemin des Sources; le tracé 1 le plus au nord se rapproche de la route 158 jusqu'au chemin St-Louis pour ensuite se diriger vers la courbe du boulevard Mirabel; le tracé 2 traverse l'intersection chemin St-Louis et rang St-Hyacinthe pour se terminer à l'intersection du boulevard Mirabel et du rang St-Rémi; enfin le tracé 3, le plus au sud longe le chemin de fer en traversant l'intersection du rang St-Hyacinthe et de la montée Lavigne pour atteindre le boulevard Mirabel.

Le corridor définitif a été adopté en avril 1983 après entente avec la Société immobilière du Canada (Mirabel) Ltée, Transports Canada et la ville de Mirabel. A cette époque, le gouvernement fédéral annonçait son intention de procéder à la vente des terres situées sur le territoire exproprié, en dehors de la zone opérationnelle de l'aéroport de Mirabel. L'emprise nécessaire à la réalisation des autoroutes 13 et 50 à l'intérieur du territoire exproprié a été remis au Ministère des Transports.

2.2 TRACE RETENU ET SES CARACTERISTIQUES

Le tracé retenu est l'hypothèse de tracé étudié la plus au nord (tracé I; planche 1). A la phase I, la section de l'autoroute 50 du boulevard Mirabel à la route 148 (raccordement à l'autoroute 50 existante à Lachute) est d'une seule chaussée. La chaussée est construite dans la voie sud de l'autoroute, les accotements ont 3,0 mètres de part et d'autres de la chaussée de 7,3 mètres (deux voies de 3,65 mètres). Cette phase comprend également un viaduc pour franchir la ligne de chemin de fer du Canadien National et une autre pour celle du Canadien Pacifique ainsi que l'étagement des routes transversales pour franchir à la fois la première et la seconde chaussée projetée. A la phase II, une seconde chaussée et un second viaduc des lignes de chemin de fer du Canadien National et du Canadien Pacifique seront construits. L'autoroute aura deux chaussées de 7.3 mètres chacune, soit quatre voies de 3,65 mètres. L'accotement sera de 1,3 mètre à l'intérieur et de 3 mètres à l'extérieur. L'emprise nominale sera de 90 mètres sauf à l'intérieur des limites municipales de Lachute où l'emprise expropriée atteint 213,36 mètres. Sur presque l'ensemble du parcours, le terre plein central aura une largeur de 26 mètres.

Le projet comprend également la construction de structures aux endroits suivants:

- boulevard Mirabel et chemin Saint-Simon (Mirabel): échangeur parclo type "A2" modifié
- chemin de fer du C.N. (Mirabel): viaduc
- chemin Côte Saint-Louis (Mirabel): échangeur type losange
- chemin de fer du C.P. (Mirabel): viaduc
- chemin des Sources (Mirabel): échangeur type losange

- route 329 et raccordement au chemin Vide-Sac (Lachute):
viaduc
- route 148/chemin Béthanie/Autoroute 50 (Lachute):
raccordement à l'autoroute 50 existante, échangeur
parclo type "A2"

Le calendrier de réalisation du projet prévoit que la phase I sera réalisé en 1987-1988 et la phase II après 1991.

3.0 DESCRIPTION DU MILIEU

Les principales composantes caractérisant le milieu ont été regroupées en 5 domaines spécifiques: physique, biologique, visuel, urbain et péri-urbain et agricole. Ces domaines ont été évaluée pour leur résistance à l'implantation d'une autoroute.

3.1 DOMAINE PHYSIQUE

Le territoire à l'étude s'inscrit entièrement dans les basses terres du St-Laurent, mince bande de terres sédimentaires au sud des Laurentides. A cet endroit, la rivière du Nord constitue la limite entre les basses terres du St-Laurent et les hautes terres des Laurentides. Elle correspond à une dépression allongée au pied des Laurentides.

Les basses terres du St-Laurent façonnées au Quaternaire par le glacier du Wisconsin, et la mer de Champlain ont une géomorphologie générale qui se présente comme une vaste étendue plane d'argile (entre 50 et 75 m. d'altitude) parsemée de dépôts morainiques, plus difficiles à éroder. Le relief est donc plat et la dénivellation s'échelonne en général entre 30 et 100 mètres au dessus du niveau de la mer (pentes entre 0 et 5 degrés).

Les eaux de ruissellement sont dirigées vers trois bassins versants différents: le bassin de la rivière du Nord qui capte les eaux de drainage de toute la partie nord de la zone d'étude; le bassin versant de la rivière du Chêne qui amène les eaux de drainage de la portion sud-est; et le bassin versant de la rivière St-André qui draine les eaux de toute la partie sud et sud-ouest.

Parmi les éléments caractérisant le domaine physique, seul certains éléments géomorphologiques et hydrographiques présentent une résistance à l'implantation d'un corridor routier: les talus d'érosion littorale, les ravins et la plaine de débordement de la rivière du Nord.

3.2 DOMAINE BIOLOGIQUE

VEGETATION

L'ensemble du territoire appartient à la section du Haut St-Laurent (L.2) de la région forestière des Grands Lacs et du St-Laurent (Rowe, 1972). Cette région est caractérisée par un couvert forestier composé de feuillus, principalement d'érable à sucre et de hêtre à grandes feuilles qu'accompagnent le bouleau jaune, le tilleul, le frêne blanc avec, selon les caractéristiques édaphiques du milieu, l'orme d'Amérique, l'érable rouge, le chêne rouge, le chêne à gros fruits et le caryer cordiforme.

La distribution géographique des domaines climaciques du Québec méridional (Grandtner, 1966) situe le territoire à la limite du domaine de l'érablière à caryer, confinée aux stations les plus thermophiles de la plaine argileuse de Montréal, et du domaine de l'érablière laurentienne ou à tilleul, qui lui succède vers le nord et en altitude.

La cartographie des régions écologiques du Québec méridional de Thibault et Carrier (1985) permet de préciser que le secteur à l'étude chevauche plus particulièrement les régions écologiques de la rivière Richelieu et de la Basse Gatineau, toutes deux caractérisées par la présence d'érablières rouges.

Les forêts occupent au total 3456 ha; soit environ le tiers de la superficie à l'étude, et comprennent surtout des peuplements feuillus, jeunes à matures, colonisant des stations mésiques. La principale perturbation est la coupe forestière qui, dans une large part, a contribué à la composition actuelle du couvert forestier. L'utilisation de certaines forêts comme pâturage a également été notée. Les principaux massifs forestiers se trouvent dans la partie nord du territoire.

Les groupements végétaux ayant une valeur écologique très élevée ne sont représentés sur le territoire que par la présence d'une érablière à caryer située dans la partie sud du territoire et la présence d'une station de Potentille tridentée répertoriée dans une sablière au nord du territoire.

Les groupements végétaux de valeur écologique élevée sont représentés par les peuplements climaciques matures représentant près du quart de la couverture forestière du territoire, (soit 862 ha). Ces groupements sont disséminés un peu partout dans la zone d'étude, mais apparaissent plus abondants dans la partie sud où de nombreuses érablières matures ont été préservées pour l'acériculture.

Les groupements végétaux de valeurs écologiques moyennes comportent les peuplements climaciques jeunes et les peuplements sous-climaciques matures, occupant respectivement 558 et 531 ha. Ces groupements, présents partout sur le territoire, confèrent à cette région le paysage caractéristique d'une forêt ayant à une période antérieure subi d'importantes perturbations.

FAUNE

Cent cinquante trois (153) espèces d'oiseaux se retrouvent dans le territoire à l'étude. Plus de 60% des espèces rencontrées sont nicheuses et sont à 90% des espèces qui migrent pour venir nicher dans la région.

Le territoire à l'étude est fréquenté par près d'une trentaine d'espèces de mammifères qui l'occupent pour y réaliser l'ensemble ou certaines de leurs activités vitales (reproduction, alimentation, etc...). Le Rat musqué et le Lièvre d'Amérique sont certainement les espèces ayant un certain intérêt économique les plus communes sur le territoire.

Depuis plus de 15 ans, une superficie boisée à la limite nord de la rivière du Nord à proximité de la municipalité de Lachute est utilisée par le Cerf de Virginie comme aire de confinement ou d'hivernage. En février 1982, la population y était estimée à environ 350 à 400 cerfs pour une superficie de 23 km².

Le territoire dans sa portion nord est donc susceptible d'être fréquenté par le cerf durant les hivers peu rigoureux avec une épaisseur de neige au sol peu élevée, et au printemps lorsque les cerfs ne sont plus confinés dans les aires d'hivernage.

L'ensemble du territoire ne comprend aucune aire de valeur exceptionnelle pour la faune. Par ailleurs, certaines sont de valeur écologique élevée:

- portion de l'aire d'hivernage du Cerf de Virginie occupant le territoire d'étude;
- sites de nidification des Hironnelles de rivage situés dans les sablières le long de la route 158.

Les aires de valeur écologique moyenne comprennent:

- aires potentielles de qualité élevée et très élevée comme habitat d'hiver pour le cerf;
- aire de repos et d'alimentation pour la sauvagine, en migration printanière;
- sites des colonies d'Hirondelles à front blanc;
- sites de nidification ou d'hivernage d'espèces jugées rares dans le territoire.

3.3 DOMAINE VISUEL

Compte tenu de son étendue relativement faible, la zone d'étude offre un grand intérêt sur le plan visuel à cause de la diversité de paysages qu'on y retrouve. En effet, la vallée de la rivière du Nord sise au pied du contrefort des Laurentides, à la limite de la plaine cultivable, compose des paysages singuliers où sont présents à la fois les caractères agricoles et forestiers, la montagne et la plaine. La haute plaine, légèrement vallonnée rappelle les paysages de la vallée de l'Outaouais dont elle constitue l'extrémité est. Quant à la basse plaine, elle est représentative des paysages agricoles plats et ouverts de la vallée du Saint-Laurent.

La zone d'étude comporte donc des paysages représentatifs de trois des grandes régions du Québec, soit les Laurentides, la vallée de l'Outaouais et la plaine du Saint-Laurent. A ce titre, elle représente un grand intérêt sur le plan visuel bien qu'elle ne comporte aucun paysage de valeur exceptionnelle ou unique au niveau local, régional ou national. La vallée de la rivière du Nord à cause de sa situation unique entre les Laurentides et la plaine comporte toutefois un grand intérêt au niveau régional; elle constitue un élément d'orientation significatif.

Parmi les 17 unités de paysage identifiées trois (3) offrent une résistance forte à l'implantation de l'autoroute, dix (10) présentent une résistance qualifiée de moyenne et quatre (4) offrent une résistance faible au passage de la route.

En somme, il appert, qu'à l'intérieur de la zone d'étude, c'est la basse plaine qui offre la plus grande résistance au passage de la route. Elle est suivie par la vallée qui offre une résistance variant de moyenne à forte, à l'exception de l'unité A6 qui regroupe les gravières. La haute plaine, avec 3 unités de paysage de faible résistance, 5 de résistance moyenne et aucune unité de paysage de forte résistance, est le type de paysage qui offre la plus faible résistance à l'intérieur de la zone d'étude.

3.4 DOMAINE URBAIN ET PERI-URBAIN

Le territoire à l'étude englobe partiellement les municipalités de Mirabel et Lachute, comprises respectivement dans les M.R.C. de Mirabel et d'Argenteuil. La ville de Mirabel comprend 14 anciennes municipalités fusionnées en 1970 (bill 60) pour les fins de l'aéroport.

La M.R.C. de Mirabel (48 886 hectares) est agricole à 85% alors que les zones urbanisées, disséminées sur le territoire, ne représentent que 1.1% de la superficie totale. De plus, on ne peut parler de la M.R.C. de Mirabel sans mentionner la présence marquante de l'aéroport international de Montréal.

Les aires urbanisées de la M.R.C de Mirabel sont essaimées, isolées sur un territoire essentiellement agricole et dont la progression socio-économique reste fortement influencée

par la proximité de l'aéroport et par la proximité de la banlieue nord de Montréal.

La M.R.C. d'Argenteuil, dans laquelle se trouve la ville de Lachute, regroupe 13 municipalités réparties sur un territoire de 125 900 hectares. Elle est occupée à près de 70% par la forêt (surtout la partie nord) et à 30% par l'agriculture (dans les cantons principalement). Toutefois, les activités reliées à la forêt ne sont pas exclusives (comme le sont les activités agricoles) puisque la récréation et la villégiature y sont pratiquées de façon complémentaire.

De façon générale, le potentiel archéologique préhistorique du territoire est relativement faible compte tenu des données environnementales consultées. Par ailleurs le potentiel archéologique historique, de nature essentiellement agricole, se déploie le long des voies terrestres initiales qui ont servi de support à l'implantation euro-canadienne du territoire.

Les zones de résistance forte se retrouvent principalement dans les extrémités du territoire à proximité ou le long des grands axes routiers:

- noyaux urbanisés de Lachute, St-Canut et St-Hermas
- concentrations patrimoniales;
- certaines zones de récréation et de villégiature

De plus le site de la forêt d'enseignement possède une valeur de contrainte puisque son rayonnement déborde largement le milieu local.

Pour l'analyse du domaine agricole, le territoire a été subdivisé en 3 zones distribuées d'ouest en est. En zone I, secteur de Lachute, le partage entre les sols de potentiel moyen et faible est équivalent et ils couvrent 60% de la zone environ, l'autre 40% est constitué de sols de bon potentiel. La zone II présente un milieu plus homogène où la qualité du sol a bon potentiel abonde, oscillant entre les valeurs "bonne et moyenne"; les sols de potentiel faible n'occupent que 15 à 20% de la zone. Enfin en zone III, on trouve en plus grande abondance, des sols de bonne et de faible qualité; les sols de qualité moyenne ne représentent que 10 à 15% de la zone alors que les sols de potentiel fort occupent jusqu'à 50% des terres. Les sols à fort potentiel, étant plus regroupés en zone II on peut s'attendre à y retrouver une plus grande activité agricole.

Généralement les terres situées à l'est et à proximité de l'autoroute 15, où une agriculture de type industriel y est pratiquée, constituent un milieu fort actif pour l'agriculture. Par ailleurs, le sud et le centre de la zone d'étude, ainsi qu'un ensemble de fermes de type conventionnel situées à St-Hermas: sont des terres moyennement actives pour l'agriculture. Enfin le reste du territoire est un milieu faiblement actif à ce point de vue.

Un total de 47 exploitations agricoles dont la moitié sont des fermes laitières, se partagent un territoire ayant une superficie approximative de 11 455 hectares. Des 47 exploitations agricoles répertoriées en 1981, 37 ont une activité reliée à l'élevage de bovins pour le lait (25) principalement et pour la viande (9). Certains élèvent des moutons, des chèvres ou encore pratiquent un élevage mixte de bovins laitiers et de boucherie (3).

Parmi les exploitations qui s'adonnent exclusivement à la culture, on retrouve celles qui pratiquent les cultures commerciales ou la grande culture (8) et d'autres plus modestes en superficie s'adonnent à la culture spécialisée du gazon ou de produits maraîchers (2).

L'image que l'on se fait de la zone d'étude, reflète assez fidèlement celle de la tradition agricole du Québec, où l'élevage occupe une place prépondérante. L'originalité de cette agriculture ne réside donc pas dans la pratique comme telle. La principale distinction, concerne le mode d'exploitation des terres, alors que les exploitants, les premiers occupants pour la plupart louaient leurs propres terres du Gouvernement Fédéral, il n'y a pas si longtemps encore. Dans un tel contexte, il était difficile d'entrevoir l'avenir avec optimisme si l'on songe aux problèmes de relève que rencontre l'agriculture d'aujourd'hui. Cependant un territoire agricole ainsi marginalisé pendant plusieurs années et comptant un fort pourcentage de petites exploitations, présente à nouveau aujourd'hui après rétrocession des terres, un dynamisme encourageant pour l'avenir.

Treize (13) exploitations acéricoles relevées sur le territoire sont pour la plupart de petites dimensions. La majorité d'entre elles exploitent 3000 entailles ou moins. La plus grosse sucrerie compte 6000 entailles et un système moderne de récolte par tubulure ou canalisation.

La sylviculture manifeste son importance par le biais de 18 peuplements qui totalisent 216 ha. Parmi ceux-ci, 10 peuplements comptant 96 ha, n'ont que 10 ans d'âge. Par ailleurs, une forêt de 59 ha de pins rouges matures (50 ans) représente le peuplement le plus important; cette forêt d'enseignement est située à l'intersection des routes 148 et du chemin des Sources.

Chacune des fermes a été évaluée qualitativement pour sa résistance à l'implantation d'une autoroute en considérant les différentes composantes bio-physiques et économiques qui caractérisent l'exploitation sans tenir compte des rendements et des autres performances économiques des exploitations. Les résistances fortes correspondent aux fermes qui ont obtenues une évaluation élevée, aux érablières exploitées et aux plantations de pin blanc et de tilleul.

En somme pour l'ensemble de la zone d'étude, le chemin de fer qui la traverse d'ouest en est presque en son centre marque une limite nette entre 2 pôles très différents au niveau de la résistance: une partie nord ne présentant pas de blocs importants de résistance homogène et offrant plusieurs ouvertures, comparativement à une partie sud bouchée et pratiquement résistante d'une extrémité à l'autre.

4.0 INTEGRATION DES RESISTANCES, SYNTHESE ENVIRONNEMENTALE ET CHOIX DE TRACE.

La détermination d'un tracé autoroutier préférentiel a été effectué sur la base de la synthèse des résistances obtenues par chaque domaine considéré.

4.1 INTEGRATION DES RESISTANCES

La planche 2 révèle que la portion ouest du territoire d'étude est composée de grandes zones homogènes, lesquelles offrent généralement une résistance moyenne à l'implantation d'une autoroute. Des zones importantes de résistances fortes et très fortes occupent la limite ouest et nord de cette portion du territoire. Les valeurs très fortes proviennent de l'évaluation effectuée par le domaine urbain et péri-urbain et le domaine visuel pour le périmètre urbanisé de Lachute et par les domaines visuels et physiques pour la zone inondable située au sud de la rivière du Nord. La principale zone de contrainte du territoire représentée par la forêt d'enseignement y est aussi présente. On y note en plus aussi la présence de deux éléments ponctuels très résistants (patrimoine bâti).

La portion centrale du territoire peut se subdiviser en deux entités séparées par la voie de chemin de fer. Ainsi la portion centrale nord comporte elle aussi de grandes zones homogènes. Ces zones présentent surtout une résistance variant de moyenne à forte. C'est à la limite nord de cette portion que se rencontrent les zones et éléments ponctuels de très forte résistance. Ces valeurs proviennent principalement des domaines biologique, visuel et physique. Un élément ponctuel du domaine biologique représentant une contrainte s'ajoutent aux autres éléments ponctuels.

La portion centrale sud est plus morcellée que les portions précédentes. Toutefois de grandes zones de résistance forte y sont présentes et y expriment la résistance du milieu agricole. Quelques zones de résistance très forte y occupent la partie la plus au sud provenant d'évaluation des domaines agricole, visuel, urbain et péri-urbain. On y note aussi une petite zone de contrainte du domaine biologique, (station d'érablière à Caryer) et des éléments ponctuels de très forte résistance (éléments du patrimoine bâti et un puits communautaire).

La portion est du territoire d'étude est celle qui est la plus morcellée. Plusieurs zones de petites superficies y sont présentes et la résistance y varie de faible à forte. C'est la portion où se retrouve la plus forte proportion de zones de résistance faible. Les quelques zones de très forte résistance proviennent du domaine biologique et agricole. A la limite nord, plusieurs éléments ponctuels de forte résistance et une de très forte résistance constituent des éléments de grande valeur du domaine biologique.

En somme, les zones de très forte résistance occupent les limites nord, sud et ouest du territoire, les zones de forte résistance la limite nord et la portion centrale sud, les zones de résistance moyenne les portions ouest et centrale nord et les zones de faible résistance la portion est du territoire d'étude.

4.2 SYNTHÈSE ENVIRONNEMENTALE

Le territoire à l'étude contient plusieurs éléments d'ordre physique, biologique, visuel, urbain et péri-urbain ainsi qu'agricole qui sont d'une grande valeur et qui peuvent être sensibles à l'implantation d'un corridor routier.

Ainsi dans le domaine physique, les éléments les plus résistants sont les talus d'érosion parcourant le territoire d'est en ouest, les ravins le traversant du nord au sud dans sa portion centrale et le découpant à sa limite sud et la plaine de débordement de la rivière du Nord à la limite nord du territoire.

Le domaine biologique présente aussi certaines résistances au projet autoroutier. Tout d'abord deux petites superficies couvertes par une végétation rare pour la région (station de Potentille tridentée et peuplement d'érablière à caryer) ont été classées contraintes. Les zones de résistance forte représentent des peuplements climaciques matures, des colonies d'Hirondelles de rivage et une partie d'une importante aire d'hivernage pour le Cerf de Virginie qui sont principalement localisée un peu partout sur le territoire sauf en son centre. Par ailleurs le centre et la portion nord offrent une résistance moyenne à cause de la présence de peuplements climaciques jeunes et sous-climaciques matures d'aires de qualité élevée et très élevée comme habitat potentiel d'hiver pour le cerf et d'une aire d'alimentation et de repos pour la sauvagine en migration printanière.

Le domaine visuel attribue de son côté une résistance forte à trois unités de paysage soit celui de la basse plaine avec son relief plat, ses champs visuels ouverts et la présence de nombreux observateurs et ceux de la vallée de la rivière du Nord englobant Lachute et le grand méandre avec l'attrait de leur paysage, leur qualité de mise en scène et leurs vues ouvertes. Dix autres unités de paysage offrant une résistance moyenne sont distribuées principalement dans le centre du territoire soit dans la haute plaine.

Parmi les éléments du domaine urbain et péri-urbain, seule la forêt d'enseignement localisée près de l'intersection de la route 158 et du chemin des Sources a été considérée à titre de contrainte. Les éléments présentant une résistance forte sont ceux affichant un intérêt ethno-historique qui

sont localisés le long des routes 148, 158 et Côte Saint-Louis, et ceux d'intérêt récréatif et de villégiature soit les golfs de Lachute et St-Hermas et la zone de villégiature à St-Canut. A cela se rajoutent les périmètres urbanisés de Lachute, St-Canut et de St-Hermas qui comprennent certains des éléments précédents. Une seule zone offre une résistance moyenne, il s'agit de la zone commerciale en périphérie de St-Hermas (côté nord-ouest) qui comprend des commerces de gros et extensifs ainsi que des commerces semi-industriels de type artisanal.

Le domaine agricole de son côté présente des éléments de forte résistance et de résistance moyenne fortement regroupées dans le centre et dans la portion est du territoire d'étude. Ce sont des exploitations agricoles de grande qualité à cause entre autres de leurs bâtiments d'élevage et de remisage des récoltes. Quelques érablières exploitées y sont aussi présentes. Les portions nord-est et ouest du territoire d'étude offrent peu de zones de forte résistance, quelques érablières exploitées, plantations de pin blanc et exploitations agricoles de grande qualité y sont présentes.

Ainsi ce territoire situé au pied des Laurentides a comme vocation principale l'agriculture. Des noyaux urbains et péri-urbain le ceinturent par endroit. Ses paysages y sont variés et d'intérêt tout comme ses bois et sa faune.

4.3 CHOIX DE TRACE

Les trois tracés étudiés sont comparés au tableau I en considérant l'importance de la distance que chacun des trois parcourt dans les différentes zones de résistances. Ainsi on constate que la section commune traverse des zones de résistance moyenne sur plus de 70% de son parcours (planche 2). Le tracé 1 pour sa part traverse principalement dans la section A des zones de résistance

TABLEAU I

REPARTITION EN POURCENTAGE DES CLASSES DE RESISTANCE EN FONCTION DES DIFFERENTS TRACES

| | SECTION COMMUNE | TRACES | | | | | | | | |
|---|--------------------|--------------|--------------|-------|--------------|--------------|-------|--------------|--------------|-------|
| | | 1 | | | 2 | | | 3 | | |
| | | SECTION A | SECTION B | TOTAL | SECTION A | SECTION B | TOTAL | SECTION A | SECTION B | TOTAL |
| RESISTANCE | | | | | | | | | | |
| - TRES FORTE | 0,0 | 0,0 | 5,7 | 3,3 | 0,0 | 3,7 | 2,1 | 7,5 | 0,0 | 4,0 |
| - FORTE | 15,6 | 20,5 | 29,3 | 25,5 | 23,0 | 30,5 | 27,2 | 29,6 | 62,1 | 44,6 |
| - MOYENNE | 70,9 | 41,0 | 15,6 | 26,5 | 42,2 | 62,7 | 53,6 | 39,7 | 37,9 | 38,8 |
| - FAIBLE | 13,5 | 38,5 | 49,4 | 44,7 | 34,8 | 3,1 | 17,1 | 23,2 | 0,0 | 12,4 |
| DISTANCE TOTALE (km) | | | | | | | | | | |
| | 6,7 | 4,7 | 6,3 | 11,0 | 4,6 | 5,8 | 10,4 | 5,3 | 4,6 | 9,9 |
| PRESENCE D'ELEMENTS PONCTUELS DE TRES FORTE RESISTANCE | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | X | | X |

Note: La section commune est comprise entre la route 148 et le chemin des Sources

La section A de chaque tracé est comprise entre le chemin des Sources et la ligne de transport d'énergie.

La section B de chaque tracé est comprise entre la ligne de transport d'énergie et le boulevard Mirabel.

moyenne ou forte tandis que dans la section B, ce sont surtout des zones de faible résistance.

Plus de la moitié du tracé 2 traverse des zones de résistance moyenne (surtout dans la section B). Il faut noter également que cette section B présente sur près du tiers de son parcours, des zones de résistance forte.

Enfin le tracé 3 traverse sur plus de 80% de son parcours des zones de forte et moyenne résistances. Cette proportion atteint 100% lorsque l'on considère seulement la section B.

Le territoire à l'étude présente donc:

- une forte résistance au tracé 3 à cause de son passage important à travers des zones de forte résistance et des zones de résistance moyenne, incluant un élément ponctuel de très forte résistance.
- une résistance moyenne au tracé 2 à cause de la prédominance des zones de résistance moyenne.
- une résistance plus faible au tracé 1 qui, même s'il traverse des zones de résistance forte ou moyenne, parcourt le plus de zones de résistance faible.

Ainsi, le tracé 1 peut être considéré comme préférable pour le passage de l'autoroute 50 entre Lachute et le Boulevard Mirabel. Ce tracé passe dans la section nord du territoire, il a l'avantage d'épargner les éléments de grande qualité des différents domaines considérés et plus particulièrement les terres agricoles qui sont en fait la principale vocation du territoire.

L'intérêt visuel pour l'utilisateur a été évalué pour les trois tracés. Les tracés 1 et 2 sont légèrement préférables au tracé 3 car ils sont caractérisés par un meilleur indice d'harmonie de leur infrastructure et un plus grand dynamisme du tracé. Cependant, le tracé 1 permet une meilleure absorption des ouvrages et des points de vue très intéressants sur la vallée de la rivière du Nord et le contrefort des Laurentides.

5.0 IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS

L'évaluation des impacts repose sur une série de paramètres: l'intensité, l'étendue, la durée et l'importance. Ces quatre paramètres comprenant chacun trois classes, ont été considérés de valeur égale pour déterminer l'appréciation globale de l'impact.

L'impact résiduel sera par la suite évalué en fonction des mesures de mitigation possibles. Chacun des impacts a été décrit et analysé sur une fiche d'évaluation présentée dans le rapport. Pour le domaine agricole, l'impact résiduel a été réévalué en considérant les conséquences sur l'exploitation. Cette évaluation a permis d'obtenir l'impact final sur l'exploitation.

Le tableau 2 présente les différentes valeurs obtenues dans l'évaluation des impacts. Les mesures de mitigation y sont identifiées par un numéro dont voici la signification:

- 1- Fixer par adoucissement de pente et plantation de végétaux la partie restante du talus.
- 2- Limiter le déboisement au minimum requis pour la construction.
- 3- Maintenir le drainage naturel.
- 4- Procéder au nettoyage de tous les débris à la fin des travaux.
- 5- Pas de déboisement durant les mois de janvier, février et mars.
- 6- Traitement paysager.
- 7- Plantation dense d'un écran d'arbres feuillus et résineux.

- 8- Plantation d'alignement d'arbres feuillus.
- 9- Plantation en massifs d'arbres feuillus ou résineux selon le cas.
- 10- Déplacer l'autoroute à la limite nord de l'emprise.
- 11- Réduire la bande centrale au minimum requis.
- 12- Déplacer l'autoroute à la limite sud de l'emprise.
- 13- Plantation en massifs d'un écran d'arbustes de un mètre de hauteur.
- 14- Planifier les travaux de remblayage et d'excavation en été, période propice à la mise en pâturage des animaux.
- 15- Installation de clôtures temporaires.
- 16- Remplacement de la perte par des érables plus jeunes.
- 17- Assurer un nouvel accès à la cabane à sucre, à un bois ou à un champs en culture.
- 18- Envisager de déménager les bâtiments actuels.
- 19- Installation d'une clôture permanente.
- 20- Utilisation d'abat-poussière.

Les impacts sont localisés sur la carte 3. L'identification des impacts se fait à l'aide des lettres P,B,V,A lesquelles indiquent respectivement le domaine touché: physique, biologique, visuel ou agricole.

Une partie de ces impacts pourra être atténuée par l'application de deux mesures de mitigations générales. La première consiste à réduire la bande déboisée à la largeur effectivement nécessaire pour les chaussées et les fossés.

Le déboisement ne doit pas être étendue à toute la largeur de l'emprise. Le déboisement devra également être limité au strict nécessaire autour des échangeurs et à l'intérieur des boucles de ces ouvrages.

La deuxième mesure concerne le profil de l'autoroute. Le relief de plusieurs des unités de paysage traversées est de type vallonné. Afin de favoriser une meilleure absorption de l'ouvrage dans le paysage, il est souhaitable que le profil de la route épouse le plus possible le relief naturel. Si le profil de la route est trop uniforme, afin de réduire les courbes verticales, il en résultera une succession de déblais ou de remblais selon le niveau moyen de la route par rapport au relief adjacent. Un profil souple, s'harmonisant autant que possible au relief naturel favorisera une meilleure intégration de la route dans le paysage et atténuera les impacts de la route particulièrement en milieu ouvert.

Comme le projet sera réalisé en phases et qu'une seule chaussée sera construite dans une première phase, le déboisement devra être limité au minimum requis pour la construction de cette première chaussée et des ouvrages qui y sont annexés.

TABLEAU II

IMPACTS, MESURES DE MITIGATIONS ET IMPACTS RESIDUELS.

| IDENTIFI- CATION DE L'IMPACT | NATURE DE L'IMPACT | INTENSITE | ETENDUE | DUREE ¹ | IMPORTANCE | APPRECIATION GLOBALE | MESURES DE MITIGATION | IMPACT RESIDUEL OU FINAL ² | CHAINAGE |
|------------------------------------|------------------------|-----------|------------|--------------------|------------|-------------------------|--------------------------|---|---|
| P-1 | Talus d'érosion | Forte | Ponctuelle | Permanente | Moyenne | Moyenne | 1 | Nul | 6+700,6+900 |
| B-1 | Déboisement végétation | Forte | Ponctuelle | Permanente | Moyenne | Moyenne | 2,3,4 | Moyen | 12+300 |
| B-2 | Déboisement végétation | Moyenne | Ponctuelle | Permanente | Moyenne | Moyenne | 2,3,4 | Moyen | 1+100,15+100 |
| B-3 | Déboisement végétation | Forte | Ponctuelle | Permanente | Faible | Moyenne | 2,3,4 | Moyen | 3+700,16+200 |
| B-4 | Déboisement végétation | Moyenne | Ponctuelle | Permanente | Faible | Moyenne | 2,3,4 | Moyen | 2+100,5+700,6+700 14+900,18+500,19+000 |
| B-5 | Déboisement végétation | Faible | Ponctuelle | Permanente | Moyenne | Moyenne | 2,3,4 | Moyen | 1+500,5+000,3+500,14+200 15+500,16+300,17+800,18+200 |
| B-6 | Déboisement végétation | Faible | Ponctuelle | Permanente | Faible | Mineure | 2,3,4 | Mineur | 3+500,9+400,9+800,10+100 11+400,11+500,16+300,19+000 |
| B-7 | Cerf habitat | Faible | Locale | Intermittente | Faible | Mineure | 2,5 | Mineur | 0+800,2+900,3+300 6+800,16+200 |

| | | | | | | | | | |
|------|-------------------|---------|------------|---------------|---------|---------|-----------|---------|--|
| B-8 | Cerf dérangement | Forte | Locale | Intermittente | Faible | Moyenne | ----- | Moyenne | 0+800, 2+900, 3+300, 6+800 10+500, 10+800, 11+500, 16+200 |
| V-1 | Ferme Hammond | Forte | Ponctuelle | Faible | Faible | Mineure | 7 | Mineur | 0+000 |
| V-2 | Chemin Béthanie | Moyen | Locale | Forte | Faible | Moyenne | 6, 8, 9 | Mineur | 0+000 |
| V-3 | Chemin Vide-Sac | Faible | Locale | Faible | Faible | Mineure | ----- | Mineur | 2+000 |
| V-4 | Résidence | Faible | Locale | Faible | Moyenne | Mineure | 2, 10, 11 | Mineur | 3+000 à 5+000 |
| V-5 | Usine GLC | Forte | Locale | Forte | Faible | Moyenne | 2, 10, 11 | Bul | 2+000 à 4+000 |
| V-6 | Chemin Vide-Sac | Forte | Régionale | Moyenne | Moyenne | Majeure | 9 | Moyen | 5+500 à 6+500 |
| V-7 | Maya | Forte | Locale | Faible | Faible | Moyenne | 2, 9 | Mineur | 6+500 à 7+000 |
| V-8 | Rang St-Hyacinthe | Faible | Locale | Faible | Moyenne | Mineure | ----- | Mineur | 9+000 à 10+000 |
| V-9 | Résidences | Faible | Ponctuelle | Forte | Moyenne | Moyenne | 2, 9, 12 | Mineur | 10+000 à 11+500 |
| V-10 | Côte St-Louis | Moyenne | Locale | Moyenne | Moyenne | Moyenne | 2, 8 | Mineur | 12+000 à 12+500 |
| V-11 | Résidences | Faible | Ponctuelle | Faible | Faible | Mineure | ----- | Mineur | 12+500 à 13+500 |
| V-12 | Route 158 | Faible | Locale | Forte | Faible | Moyenne | 13 | Mineur | 13+000 à 15+000 |
| V-13 | Boulevard Mirabel | Moyenne | Locale | Moyenne | Moyenne | Moyenne | 2 | Mineur | 18+500 à 19+500 |

| | | | | | | | | | |
|------|----------------|--------|------------|------------|---------|---------|----------|---------------|---------------|
| A-1 | Exploit. I-9 | Forte | Ponctuelle | Permanente | Forte | Majeure | ----- | Majeur/Mineur | 0+900 à 1+200 |
| A-2 | Exploit. I-9 | Forte | Locale | Temporaire | Forte | Moyenne | 14 | Mineur/Mineur | 0+050 |
| A-3 | Exploit. I-9 | Faible | Ponctuelle | Permanente | Forte | Moyenne | ----- | Moyen/Nul | 0+000 à 0+800 |
| A-4 | Exploit. I-9 | Faible | Ponctuelle | Temporaire | Forte | Mineure | 15 | Nul/Nul | 0+100 |
| A-5 | Exploit. I-10 | Faible | Ponctuelle | Permanente | Moyenne | Moyenne | ----- | Moyen/Mineur | 4+900 à 6+500 |
| A-6 | Exploit. E-17 | Faible | Ponctuelle | Permanente | Forte | Moyenne | 16 | Mineur/Nul | 16+400 |
| A-7 | Exploit. E-17 | Faible | Ponctuelle | Permanente | Forte | Moyenne | 17 | Nul/Nul | 16+400 |
| A-8 | Exploit. E-10 | Forte | Ponctuelle | Permanente | Forte | Majeure | 16 | Moyen/Moyen | 18+000 |
| A-9 | Exploit. II-9 | Faible | Locale | Permanente | Forte | Moyenne | ----- | Moyen/Mineur | 10+000 |
| A-10 | Exploit. II-9 | Faible | Ponctuelle | Permanente | Forte | Moyenne | ----- | Moyen/Mineur | 10+000 |
| A-11 | Exploit. II-13 | Forte | Locale | Permanente | Forte | Majeure | 18 | Nul/Nul | 10+400 |
| A-12 | Exploit. II-13 | Faible | Ponctuelle | Temporaire | Forte | Mineure | 15,19,20 | Nul/Nul | 10+400 |
| A-13 | Exploit. II-13 | Faible | Ponctuelle | Permanente | Forte | Moyenne | ----- | Moyen/Nul | 10+400 |
| A-14 | Exploit. II-20 | Forte | Locale | Permanente | Forte | Majeure | 17 | Mineur/Mineur | 10+600 |
| A-15 | Exploit. II-20 | Faible | Ponctuelle | Temporaire | Forte | Mineure | 15,19,20 | Nul/Nul | 10+600 |

| | | | | | | | | | |
|------|----------------|--------|------------|------------|--------|---------|-------|---------------|-----------------|
| A-16 | Exploit. II-20 | Faible | Ponctuelle | Permanente | Forte | Moyenne | ----- | Moyen/Mineur | 10+600 à 11+200 |
| A-17 | Exploit. A-1 | Faible | Ponctuelle | Permanente | Forte | Moyenne | ----- | Moyen/Mineur | 11+600 |
| A-18 | Exploit. A-1 | Moyen | Ponctuelle | Permanente | Forte | Moyenne | 17 | Mineur/Mineur | 11+000, 11+600 |
| A-19 | Exploit. A-5 | Faible | Ponctuelle | Permanente | Faible | Mineure | ----- | Mineur/Mul | 12+000 |
| A-20 | Plantation | Forte | Ponctuelle | Permanente | Faible | Moyenne | ----- | Moyen/Mineur | 3+800 |
| A-21 | Plantation | Faible | Ponctuelle | Permanente | Faible | Mineure | ----- | Mineur/Mineur | 14+000 |

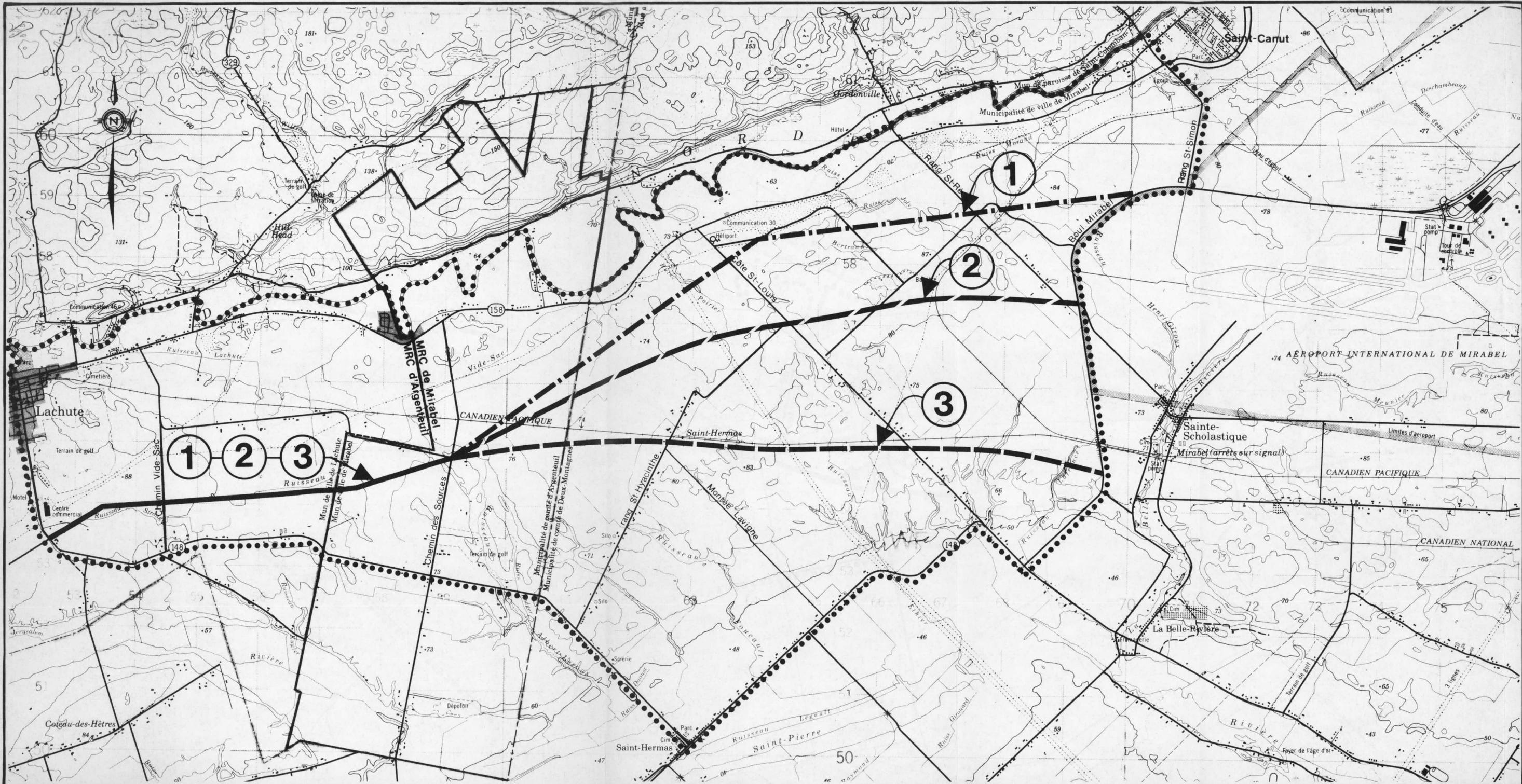
1: Pour les impacts du domaine visuel, la durée a été remplacée par le nombre d'observateurs

2: Pour le domaine agricole, un impact final a été évalué en considérant les conséquences sur l'exploitation

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
AUTOROUTE 50
 TRONÇON LACHUTE-MIRABEL

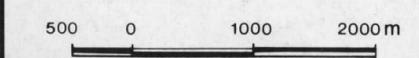
SCÉNARIOS ÉTUDIÉS

-  TRACÉ COMMUN PROPOSÉ
- TRACÉS PROPOSÉS
-  1
-  2
-  3
-  LIMITE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE



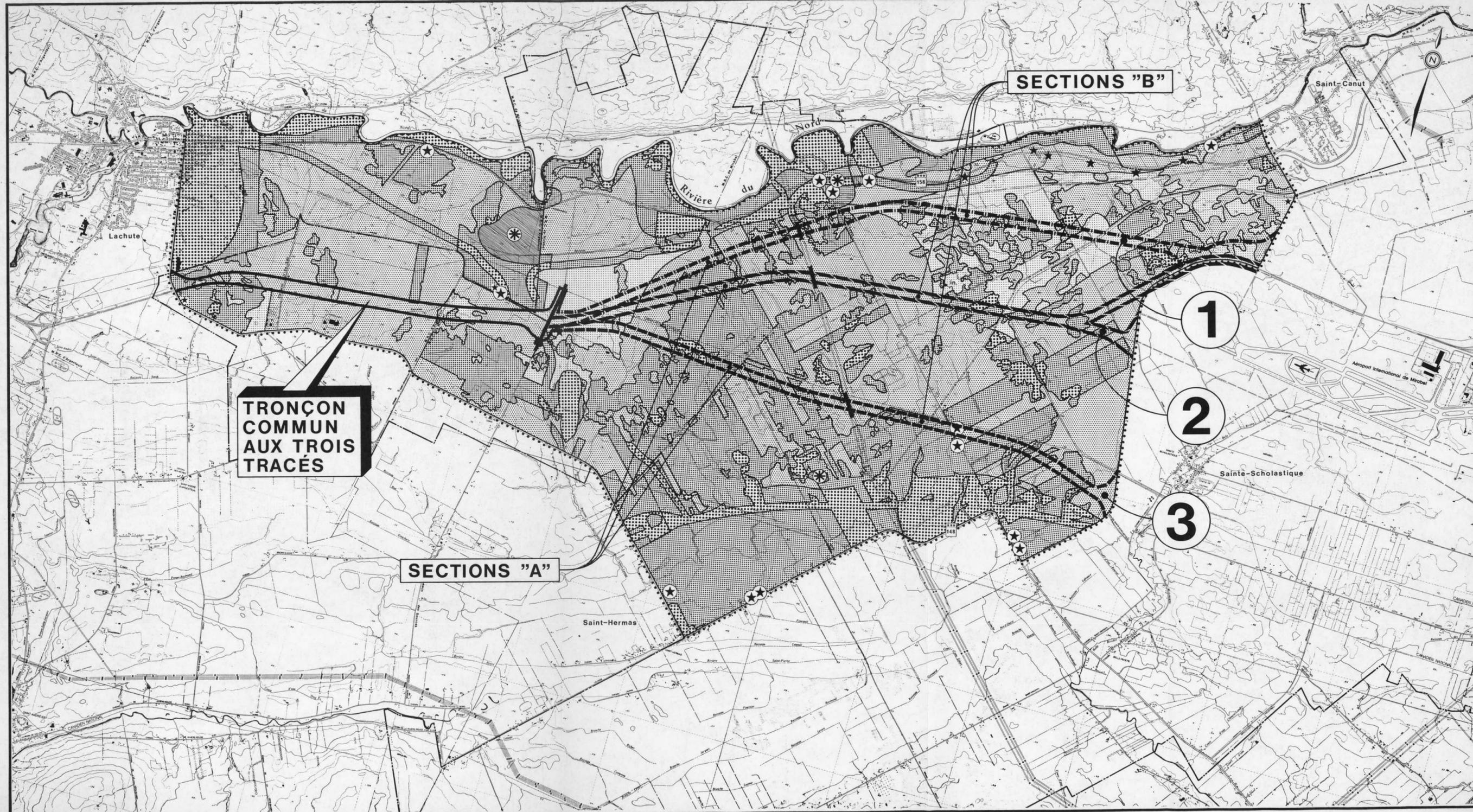
 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
 MINISTÈRE DES TRANSPORTS
 SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

 les consultants BCPTA inc.
 EXPERTS-CONSEILS



date : mars 1988
 planche no: 1

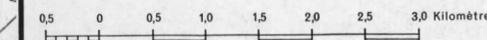
CHOIX DE TRACÉS



| ZONE | ÉLÉMENT PONCTUEL | |
|------|------------------|--------------------------------|
| | | CONTRAINTE |
| | | RÉSISTANCE TRÈS FORTE |
| | | RÉSISTANCE FORTE |
| | | RÉSISTANCE MOYENNE |
| | | RÉSISTANCE FAIBLE |
| | | LIMITE DU TERRITOIRE D'ÉTUDE |
| | | LIMITE DU TERRITOIRE EXPROPRIÉ |
| | | IDENTIFICATION DE TRACÉ |

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

les consultants BCPTA inc.
 EXPERTS-CONSEILS



Date: mars 1988

Planche No: 2

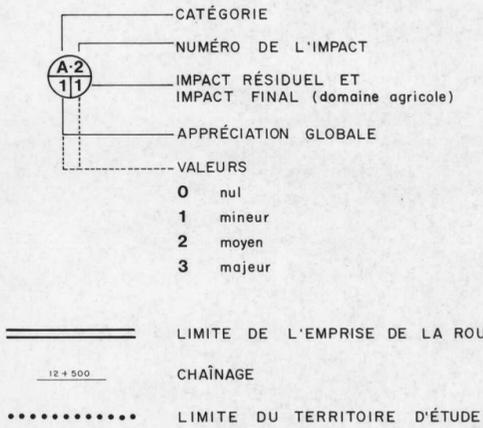
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
AUTOROUTE 50
 TRONÇON LACHUTE - MIRABEL

**APPRÉCIATION GLOBALE DE L'IMPACT
 ET IMPACTS RÉSIDUELS**

CATÉGORIES D'IMPACTS

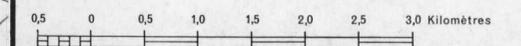
- A AGRICOLE
- B BIOLOGIQUE
- V VISUEL
- P PHYSIQUE

IDENTIFICATION DES IMPACTS

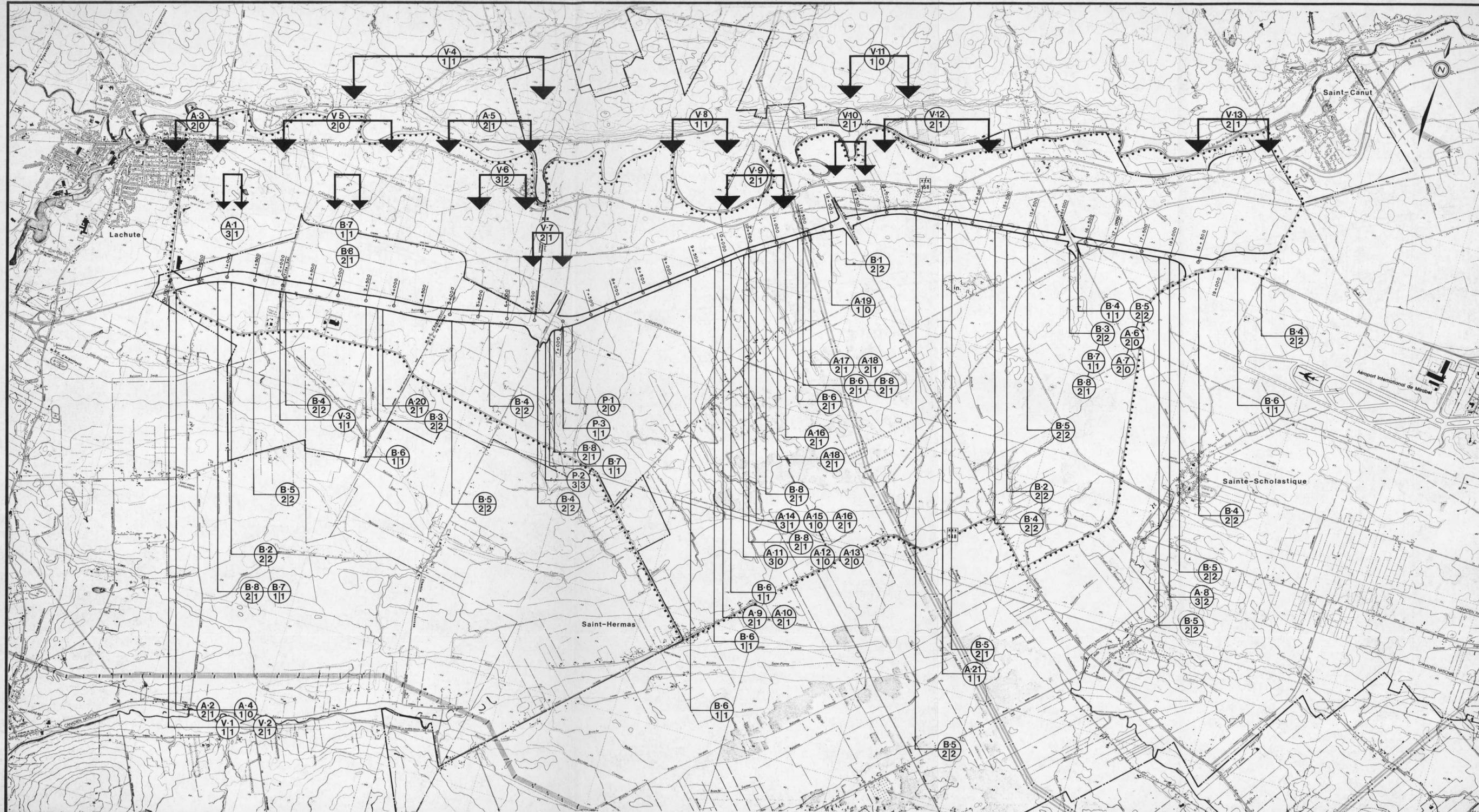


Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

les consultants BCPTA inc.
 EXPERTS-CONSEILS



Date: mars 1988
 Planche No: 3



6.0 CONCLUSION

La présente étude d'impact a permis de mettre en évidence que le territoire à l'étude situé au pied des Laurentides a comme vocation principale l'agriculture, que des noyaux urbain et péri-urbain le ceinturent par endroit, et que ses paysages sont variés et d'intérêt tout comme sa végétation, ses bois et sa faune.

Parmi les trois tracés étudiés, le tracé 1, traversant le territoire dans sa portion nord, a été jugé préférable pour le passage de l'autoroute 50 entre Lachute et Mirabel. Ce tracé a l'avantage d'épargner les éléments de grande qualité des différents domaines considérés et plus particulièrement les terres agricoles, principale vocation du territoire. De plus, ce tracé permet une meilleure absorption des ouvrages et des points de vue très intéressants sur la vallée de la rivière du Nord et le contrefort des Laurentides.

L'évaluation des impacts a révélé que le tracé retenu présentait très peu d'impacts majeurs. L'emploi des mesures de mitigation suggérées permettra de minimiser les impacts. De ce fait, la majorité des impacts résiduels seront mineurs. En somme, le tracé avec les mesures de mitigation proposées est une solution acceptable environnementalement.

Annexe

Liste des lots touchés

LISTE DES LOTS TOUCHES

30-153

31-119

31-120

34-79

34-84

35-77

35-78

35-144

45-1

47-97

47-98

47-100

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 134 733