
RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

114 **Liaison routière Lachute-Masson,
autoroute 50**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Édition et diffusion :
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
625, rue Saint-Amable, 2^e étage
Québec (Québec)
G1R 2G5

Téléphone : (418) 643-7447
Télécopieur : (418) 643-9474
Sans frais : 1 800 463-4732

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

Téléphone : (514) 873-7790
Télécopieur : (514) 873-5024

Tous les documents et mémoires déposés durant le mandat d'enquête et d'audience publique ainsi que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

La commission remercie les personnes, les groupes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien professionnel, technique et administratif nécessaire à la réalisation de ce rapport.

La notion d'environnement

Au cours des dernières décennies, la notion d'environnement s'est considérablement élargie. Il est maintenant accepté que l'environnement ne se restreint pas au seul cadre biophysique, mais englobe aussi les aspects sociaux, économiques et culturels. La commission adhère à cette conception large de l'environnement qu'elle a appliquée à ce dossier. Cette conception trouve d'ailleurs appui devant les tribunaux supérieurs. L'arrêt de la Cour suprême du Canada, *Friends of the Oldman River Society*, nous a clairement indiqué, en 1992, que le concept de la qualité de l'environnement devait s'interpréter suivant son acception générale élargie. De même, la Cour d'appel du Québec confirmait en 1993, dans la décision *Bellefleur*, l'importance de tenir compte, en matière de décision environnementale, des répercussions d'un projet sur les personnes et sur leur vie culturelle et sociale.



Montréal, le 1^{er} août 1997

Monsieur David Cliche
Ministre de l'Environnement et de la Faune
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est, 30^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de liaison routière Lachute-Masson, autoroute 50.

Ce mandat d'enquête et d'audience publique s'est déroulé du 1^{er} avril au 1^{er} août 1997. Il a été réalisé par la commission composée de M^{me} Johanne Gélinas, membre du Bureau, qui en assumait la présidence, et de M. John Haemmerli, membre additionnel.

À l'issue de son analyse la commission rejette le choix du tracé et conclut que la construction d'un lien est-ouest devrait être redéfinie et révisée en tenant compte de données actualisées ainsi que des orientations gouvernementales. Cet exercice nécessiterait au préalable une réévaluation environnementale du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

André Harvey





Montréal, le 31 juillet 1997

Monsieur André Harvey, président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
625, rue Saint-Amable
2^e étage
Québec (Québec)
G1R 2G5

Monsieur,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience portant sur la liaison routière Lachute-Masson, autoroute 50.

Au terme de ses travaux, la commission considère que la justification du projet n'est pas démontrée et que le projet contrevient aux engagements gouvernementaux. De plus, le tracé ne constitue pas la variante de moindre impact. D'ailleurs, si le tracé ne devait être évalué qu'en regard de ses impacts sur l'agriculture, la commission est d'avis qu'il s'agit là d'un motif suffisant pour en recommander le rejet.

Par conséquent, la commission recommande que la construction d'un lien est-ouest soit redéfinie et révisée en tenant compte de données actualisées et en respectant les engagements gouvernementaux. Cet exercice nécessiterait au préalable une réévaluation environnementale du projet en fonction de deux variantes de conception réaliste.

Je tiens à souligner la contribution exceptionnelle de M. John Haemmerli qui m'a appuyée dans la réalisation de ce mandat et le travail soutenu de l'équipe.

Je vous remercie de votre confiance et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Johanne Gélinas
Commissaire



Table des matières

	Page
Liste des annexes	XII
Liste des figures	XII
Liste des tableaux	XIII
Chapitre 1 La description du projet	1
L'historique	2
Les objectifs	11
Les caractéristiques techniques	12
Le coût, le calendrier de réalisation et le financement	15
L'évaluation des impacts	16
Chapitre 2 Les préoccupations des participants	17
Les questions soulevées en première partie	17
Les opinions émises en deuxième partie	18
La nécessité du lien proposé	19
Les impacts du projet sur l'agriculture	26

Les impacts sur le développement économique	31
L'agriculture	31
Le développement industriel et commercial	33
Le tourisme	35
L'étalement urbain	37
Les impacts sur le milieu humain	39
Les expropriations	39
L'approvisionnement en eau potable	39
Les activités de plein air	41
Les impacts sur le milieu naturel	41
L'opposition entre les citoyens et les élus municipaux	43
Chapitre 3 La justification du projet	47
Le développement économique	49
L'amélioration du lien routier Montréal-Hull	55
Les temps de parcours	56
Les enquêtes origine-destination	57
La desserte des aéroports de Montréal	59
Les déficiences de la route 148	64
Les niveaux de service et les débits de circulation	65
Le transport des marchandises	68

Les taux d'accident	72
Les voies de dépassement	75
Le design des options	77
Le réaménagement de la route 148	77
La conception de l'autoroute 50	78
La localisation des échangeurs	79
La voie de contournement de Buckingham	81
L'avis de la commission	82
Chapitre 4 Les impacts sur le milieu biophysique	85
Les effets du transport routier sur l'environnement	85
Le cadre légal et administratif	87
La Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q., c. E-12.1)	87
La Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C-61.1)	88
La Loi sur les parcs (L.R.Q., c. P-9) et La Loi sur les réserves écologiques (L.R.Q., c. R-26.1)	88
La Convention sur la diversité biologique	89
L'entente sur les ponts et ponceaux	90
L'évaluation des données	90
L'analyse du milieu biophysique	93
La sensibilité des milieux humides à proximité de la route 148	93

Les espèces menacées ou vulnérables	95
La traversée des cours d'eau et l'impact sur le milieu aquatique	98
La faune terrestre et avienne	101
Les aires de confinement du Cerf de Virginie	101
La faune avienne des écosystèmes terrestres	104
Les peuplements forestiers	105
L'avis de la commission	106
Chapitre 5 Les impacts socio-économiques	107
Le profil socio-économique du territoire	107
Les secteurs d'activité économique	109
L'agriculture	109
L'agriculture et l'aménagement du territoire	110
Le corridor des basses terres	112
Les terres, fondement de l'agriculture	113
Le portrait de l'agriculture régionale	116
L'économie du secteur agricole	117
L'évaluation des impacts par le promoteur	120
Des répercussions potentielles pour l'ensemble du monde agricole	123
Les mesures d'atténuation proposées par le milieu municipal	125
L'avis de la commission	128

Le tourisme	129
Les disparités régionales	130
Les répercussions sur le tourisme	132
L’avis de la commission	135
Les ressources forestières	135
Le portrait de l’industrie	136
L’avis de la commission	138
Les impacts sur le milieu humain	138
L’expropriation	139
Les expropriés de longue date	139
Les réserves à des fins publiques	140
Les expropriés potentiels	141
L’avis de la commission	142
L’approvisionnement en eau potable	142
Les matériaux granulaires	146
L’avis de la commission	147
Chapitre 6 Le développement durable, l’aménagement du territoire et l’autoroute 50	149
Le projet de l’autoroute 50 et le développement régional	150
L’aménagement du territoire	153
L’avis de la commission	155

Conclusion	157
Bibliographie	159

Liste des annexes

Annexe 1	La définition des niveaux de services	161
Annexe 2	Les informations relatives au déroulement de l'enquête et de l'audience publique	165
Annexe 3	La documentation	175

Liste des figures

Figure 1.1	La présentation du projet à l'étude, tronçon Lachute-Montebello	4
Figure 1.2	La présentation du projet à l'étude, tronçon Montebello-Masson	8
Figure 3.1	Les aires industrielles le long du tracé	61
Figure 3.2	Les demandes en déplacement entre les régions de Montréal et Hull-Ottawa pour 2015	63
Figure 5.1	Réseaux d'aqueduc dans la municipalité de Plaisance	144

Liste des tableaux

Tableau 1.1	Les subdivisions de territoires pour les deux tronçons	1
Tableau 1.2	La localisation et la description des ouvrages dans le tronçon Lachute-Montebello	13
Tableau 1.3	La localisation et la description des ouvrages dans le tronçon Montebello-Masson	14
Tableau 1.4	L'estimation des coûts de construction pour les deux tronçons	15
Tableau 2.1	Les questions des participants selon les thèmes abordés	17
Tableau 3.1	Les niveaux de services actualisés de la route 148 à l'extérieur des zones urbanisées	66
Tableau 3.2	Les prévisions des débits de circulation sur l'autoroute 50 (sans l'autoroute 13) pour l'an 2000 et l'an 2015	67
Tableau 5.1	L'importance du secteur laitier	118
Tableau 5.2	Les fermes avec ventes annuelles inférieures à 50 000 \$	119

Chapitre 1 La description du projet

Le projet de parachèvement de l'autoroute 50, entre Lachute et Masson, consiste à créer un nouveau lien routier est-ouest d'une longueur de 90 km localisé au nord de la rivière des Outaouais et de la route 148. Il relierait l'agglomération Hull-Ottawa, qui englobe la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), à la région métropolitaine de Montréal. La région traversée, incluant les municipalités régionales de comté (MRC) d'Argenteuil et de Papineau, est constituée d'une zone rurale composée de petits centres dont la taille varie de 300 à 3 000 habitants (figures 1.1 et 1.2).

La zone d'étude du projet, est délimitée à l'est par le raccordement à Lachute de la route 148 avec la voie de contournement de l'autoroute 50 et à l'ouest par la rivière du Lièvre. Sa limite nord correspond, pour la section Lachute-Montebello, au sommet du contrefort qui se situe à environ un kilomètre du tracé proposé. Pour la section Montebello-Masson, elle correspond approximativement au pied du contrefort des Laurentides. Enfin, sa limite sud suit, presque sur tout son parcours, la rivière des Outaouais.

Ce projet concerne deux directions territoriales du ministère des Transports du Québec (MTQ), soit celles des Laurentides et de l'Outaouais. Le projet, qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale, est à l'image de cette double réalité administrative : deux études d'impact distinctes ont ainsi été réalisées, l'une pour le tronçon Lachute-Montebello et l'autre pour le tronçon Montebello-Masson. Lors de l'audience publique, chaque direction répondait aux questions concernant son territoire. Le tableau 1.1 précise les subdivisions de territoires pour les deux tronçons.

Tableau 1.1 Les subdivisions de territoires pour les deux tronçons

Direction territoriale du MTQ	Territoire couvert	Tronçon
Laurentides	MRC d'Argenteuil (pour la portion Lachute/Pointe-au-Chêne)	Portion est Lachute-Montebello
Outaouais	MRC de Papineau (pour la portion Fasset/Buckingham) et la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO)	Portion ouest Montebello-Masson

L'historique

Les premières démarches pour relier l'Outaouais à la région métropolitaine de Montréal remontent à 1967 alors que le Conseil économique régional de l'Outaouais inc. proposait la construction d'une autoroute à péage. Le MTQ réalisait dès 1972 des études de tracé qui « évaluaient la nécessité de construire cette autoroute, compte tenu de l'état de la route 148 actuelle pour satisfaire les besoins de circulation entre Hull, l'aéroport Mirabel et Montréal » (document déposé PR-8, p. 3).

À partir de 1976, le MTQ entreprenait l'expropriation de la majeure partie des terrains requis pour la construction de l'autoroute 50. L'année suivante, un premier tronçon était réalisé. Il consistait à contourner le sud de la municipalité de Lachute. Un second tronçon reliant Hull à Masson, d'une longueur de 30 km, était achevé en 1983 (M. Rosaire Roy, séance du 14 avril 1997, p. 18).

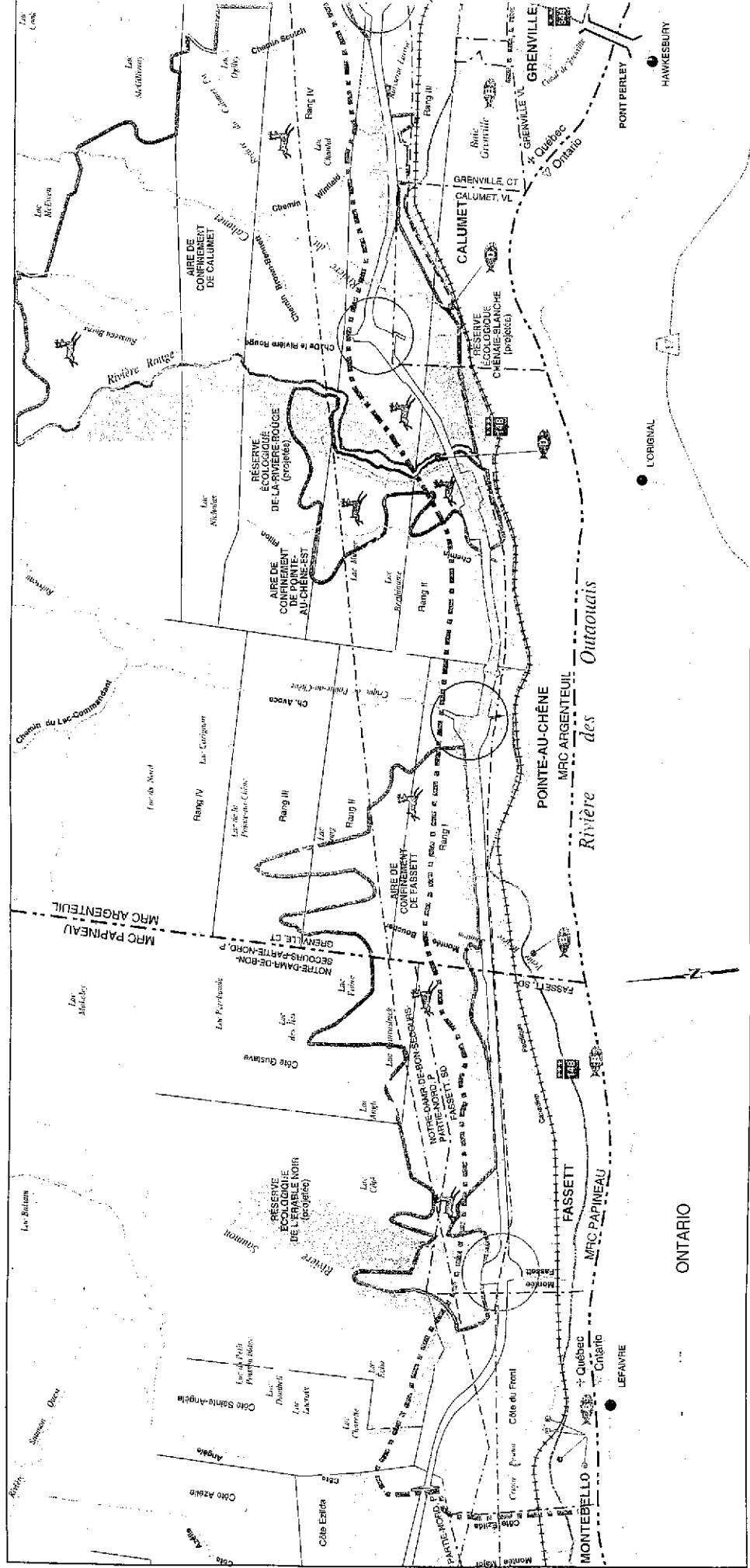
En 1981, le MTQ déposait un avis auprès du ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) pour obtenir l'autorisation requise à la réalisation de l'autoroute 50 entre Lachute et Masson. L'année suivante, le MENVIQ remettait au promoteur la directive devant servir à l'élaboration de son étude d'impact.

En 1992, le MTQ déposait deux études d'impact pour les tronçons Lachute-Montebello et Montebello-Masson. Amorcées dans la première moitié des années 1980, ces deux études ont été complétées en partie en 1994 et d'autres informations sont à venir, notamment les résultats d'inventaires floristiques printaniers (M. Jacques Gagnon, séance du 14 avril 1997, p. 24 et 70). Outre la construction de l'autoroute 50 à l'intérieur d'une nouvelle emprise, ces études analysent une autre variante, à savoir le réaménagement de la route 148.

Au nombre des études réalisées par le promoteur figure une étude d'opportunité produite en 1987 qui porte sur la construction des autoroutes 13 et 50 dans l'axe Montréal-Mirabel-Hull. « Ce nouveau rapport consiste à présenter les autoroutes 13 et 50 comme un projet visant à soutenir les objectifs de développement économique de la région » (document déposé PR-8, p. 3). Cette étude faisait état de quatre scénarios d'amélioration de la liaison routière Lachute-Masson, soit :

- *la simple réfection, avec voies de dépassement de la route 148 ;*
- *l'élargissement à quatre voies divisées ou à quatre voies contiguës de la chaussée de la route 148 (avec voies périphériques aux agglomérations) ;*

Figure 1.1 - La présentation du projet à l'étude, tronçon LACHUTE / MONTEBELLO



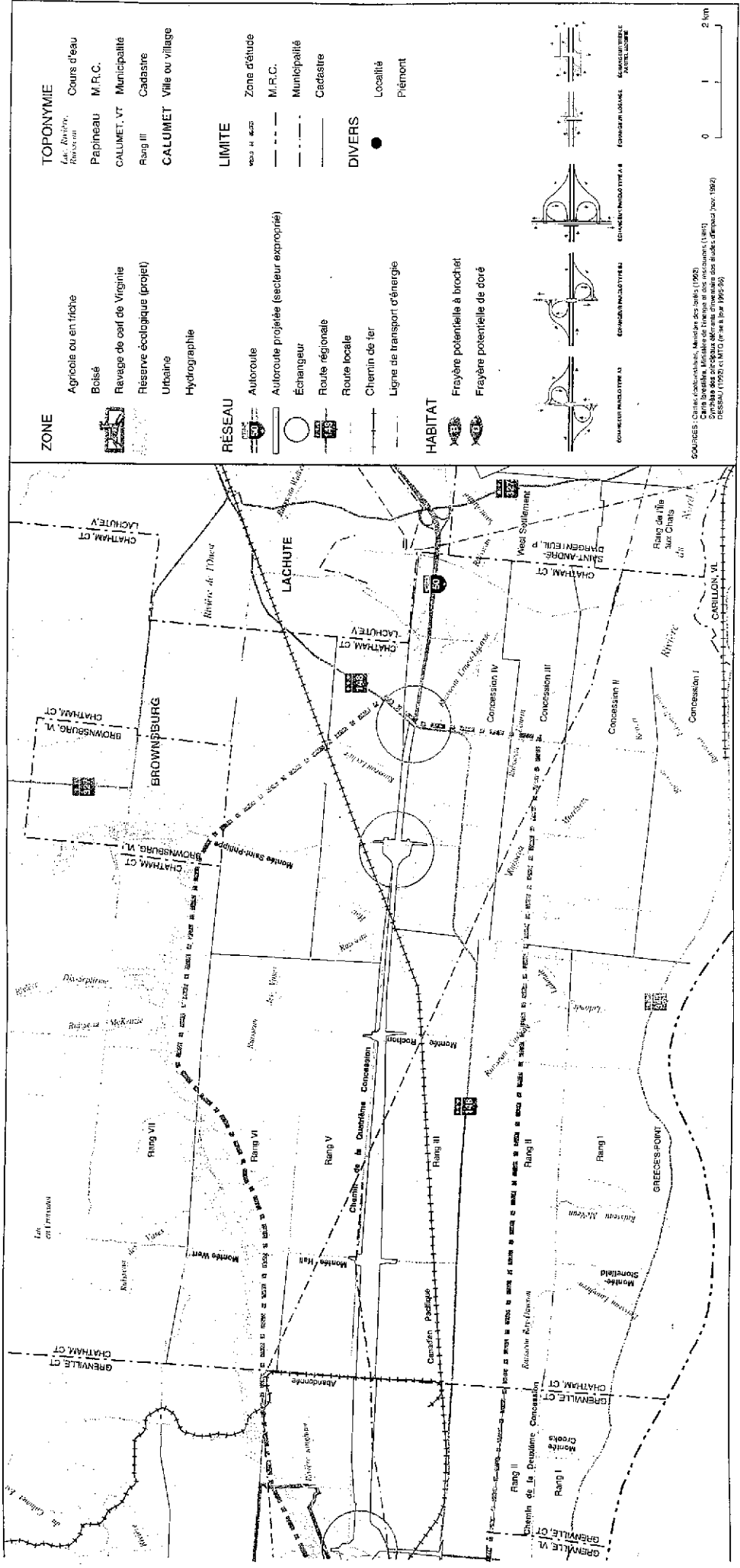
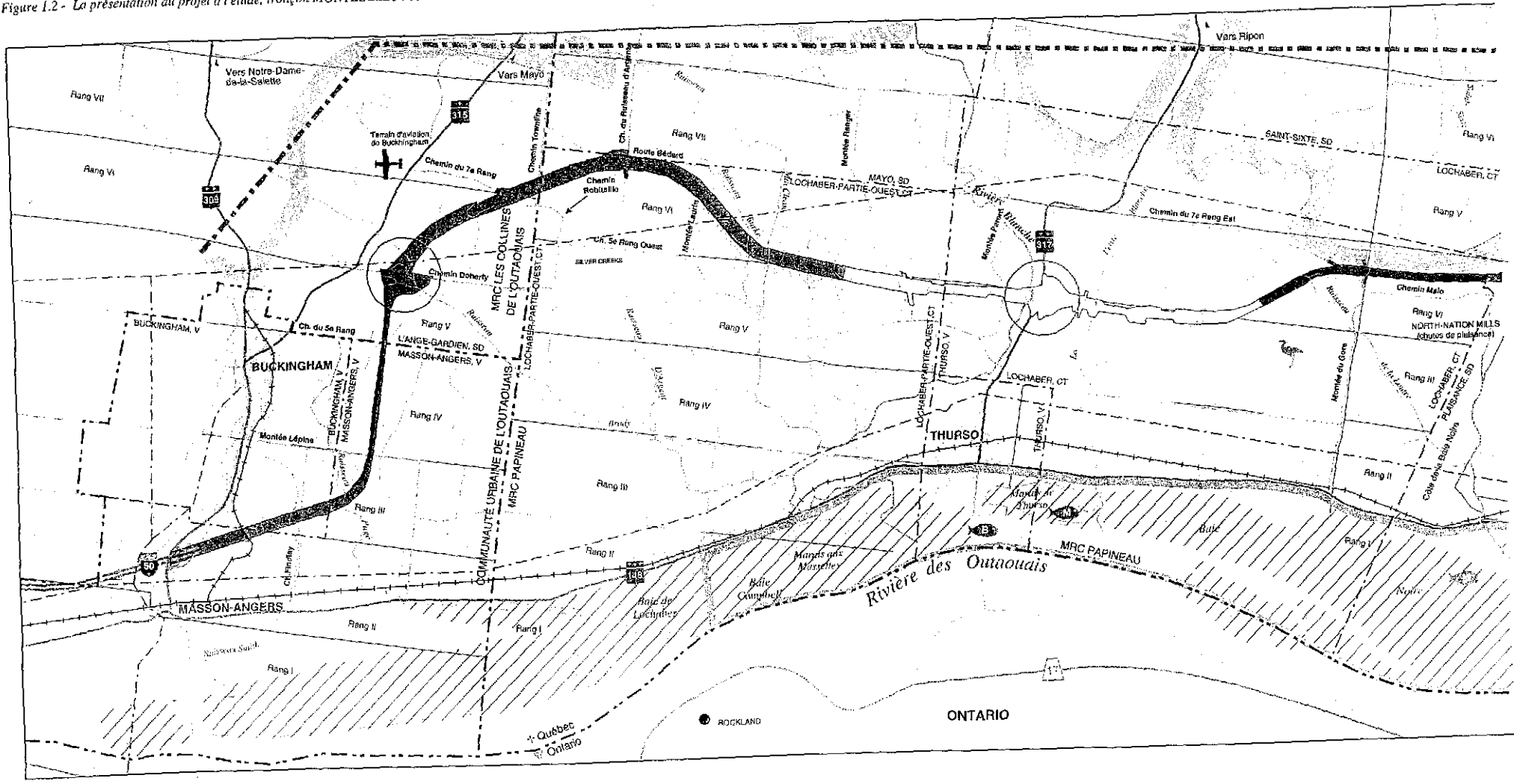
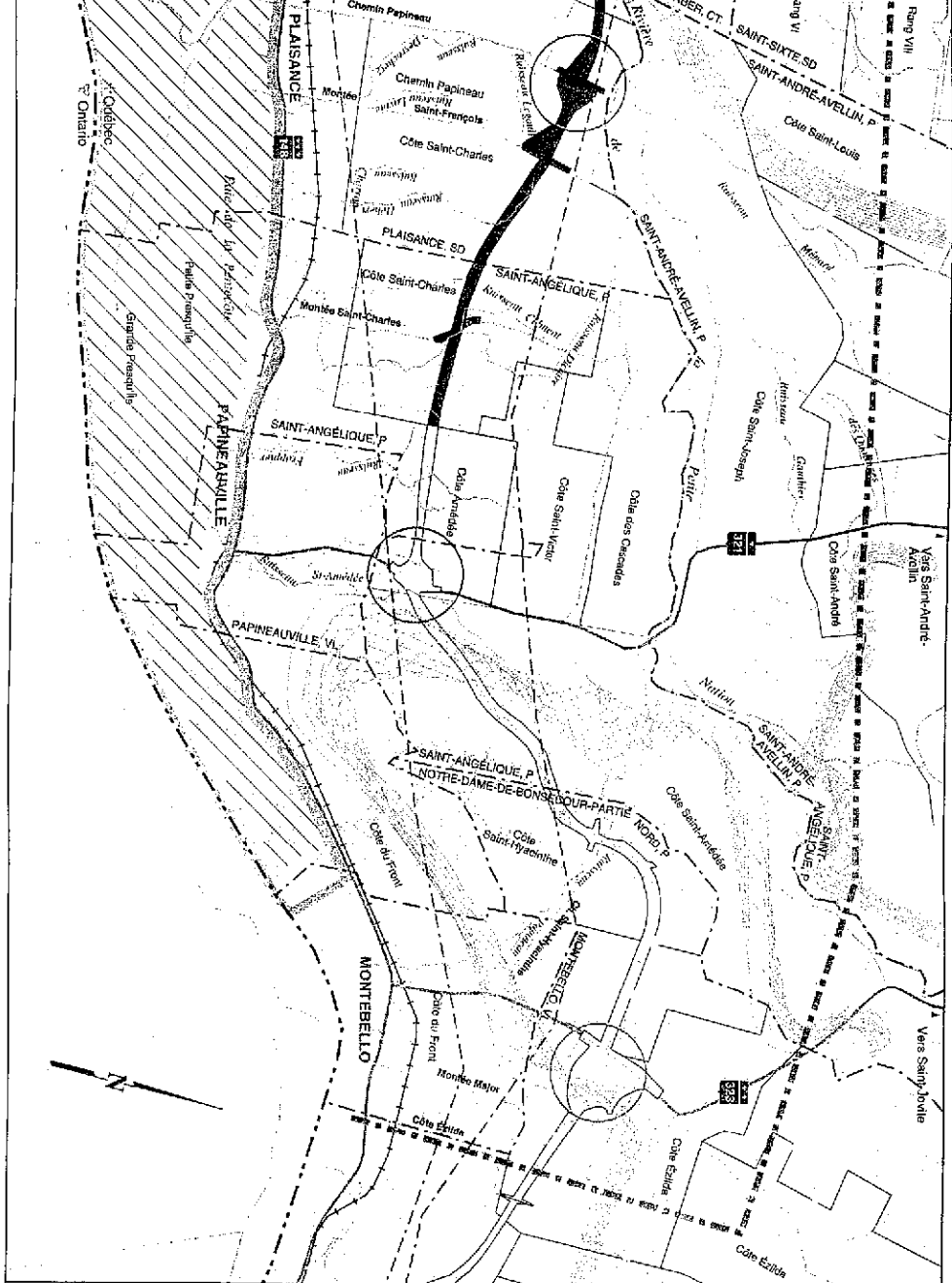


Figure 1.2 - La présentation du projet à l'étude, tronçon MONTEBELLO / MASSON-ANGERS





<p>ZONE</p> <ul style="list-style-type: none"> Agriculture ou en friche Aire de concentration réseau migratoire Boisé Parc de Plaisance (projet) Urbaine Hydrographique 		<p>TOPONYMIE</p> <ul style="list-style-type: none"> Lac, Rivière, Arrière-rivière Papineau CALUMET, VT Rang III CALUMET Cours d'eau M.R.C. Municipalité Cadastre Ville ou village 	
<p>RESEAU</p> <ul style="list-style-type: none"> Autoroute Autoroute projetée (secteur exproprié) Autoroute projetée (secteur à exproprier) Échangeur Route régionale Route locale Chemin de fer Ligne de transport d'énergie 		<p>LIMITE</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone d'étude M.R.C. Municipalité Cadastre 	
<p>FAUNE</p> <ul style="list-style-type: none"> Foyère potentielle à brochet Foyère potentielle à Maskinongé Héronnière 		<p>DIVERS</p> <ul style="list-style-type: none"> Localité Pionnier Aéroport local 	
<p>ÉCHELLE</p> <p>0 1 2 km</p>			

SOUS-PROJET : Carte de délimitation des municipalités de la région de Montebello (1982)
 Situation des limites municipales d'origine (1954)
 Situation des limites municipales d'origine (1954) et des limites municipales projetées (1982)

- *la construction, dans une nouvelle emprise, d'une autoroute (autoroute 50) comportant une chaussée de deux voies ;*
- *la construction, toujours dans une nouvelle emprise, d'une autoroute (autoroute 50) comportant deux chaussées de deux voies chacune.*

(Document déposé PR-8, p. 104)

La même étude concluait que, pour « assurer une desserte régionale efficace et augmenter le niveau de service et la sécurité des usagers, la construction de l'autoroute 50 à deux chaussées avec étagement des intersections semble la solution la plus appropriée » (document déposé PR-8, p. 105).

Les objectifs

Le promoteur, dans le cadre de ce projet, poursuit cinq objectifs clairement définis dans l'étude d'opportunité. Le projet vise d'abord à relier des centres importants dont Hull, Lachute et Montréal afin d'accroître et de renforcer leurs liens économiques, puis à offrir une liaison plus directe et plus rapide entre les aéroports de Dorval et de Mirabel.

Un troisième objectif cherche à consolider un axe de développement existant en accélérant les communications de manière à favoriser la mise en valeur des attraits touristiques et récréatifs de la région. Le quatrième vise à mieux répondre à la demande de déplacements dans l'axe routier considéré, à la fois pour le trafic de long parcours et le trafic régional.

Enfin, le dernier objectif propose de pallier les lacunes des 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 cœur de chacune des localités sises sur la rive nord de la rivière des Outaouais, avec tout ce que cela comporte d'obstacles et de ralentissement ;*
- *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.*
(Document déposé PR-8, p. 4)

Les caractéristiques techniques

Le concept retenu pour le projet est celui d'une autoroute panoramique à deux chaussées de deux voies, séparées par une bande centrale de largeur variable. L'autoroute 50 aurait une emprise de 90 m à 150 m, à l'exception de la portion située entre le chemin Scotch et la montée Rochon où elle atteindrait 300 m. Le promoteur explique ce besoin afin de « conserver une zone de boisé potentielle et permettre des chaussées vraiment séparées » (M. Pierre Labelle, séance du 14 avril 1997, p. 23).

L'autoroute 50 longerait la route 148 à une distance moyenne de 1,5 km, dans la section Laurentides, et de 3 km dans la section Outaouais. Le tracé n'a jamais été défini à l'intérieur de l'emprise projeté. Ainsi, lorsque la commission ou les participants renvoient à un tracé il s'agit, à proprement parler, de l'emprise dans sa totalité.

Quant aux structures, le projet de l'autoroute 50 nécessiterait la construction d'ouvrages importants pour enjamber cinq rivières et de 29 autres structures à la croisée des chemins, incluant 11 échangeurs. Les tableaux 1.2 et 1.3 localisent et décrivent chacun des ouvrages.

En ce qui concerne les expropriations sur le tronçon Lachute-Montebello, elles sont complétées, sauf pour le raccordement du chemin Scotch à la route 148 où il reste à acquérir du terrain sur une distance de 1,5 km (M. Pierre Labelle, séance du 14 avril 1997, p. 23).

Pour le tronçon Montebello-Masson où l'autoroute s'étendrait sur près de 60 km, « il reste à acquérir du terrain sur une distance de 28 km entre Masson-Angers et Plaisance. Une réserve foncière a été imposée afin de préserver une partie de l'emprise de la future autoroute » (M. Rosaire Roy, séance du 14 avril 1997, p. 20). Les figures 1.1 et 1.2 indiquent les zones déjà expropriées.

Tableau 1.2 La localisation et la description des ouvrages dans le tronçon Lachute-Montebello

TRONÇON LACHUTE-MONTEBELLO (d'est en ouest)			
Localisation *	Type d'ouvrage	Description	Coût (M\$)
Route 148	Échangeur	- Parcelle type A-B ** ; - 2 ponts jumelés à 3 travées continues de 12,2 m, 20,9 m et 12,2 m ; - excavations dans le terrain naturel (T.N.) pour fondations et pour la route 148.	2,0
Montée La Branche (Montée Saint-Philippe)	Échangeur	- Parcelle type A-B ; - 2 ponts jumelés à travers simple de 27,4 m ; - excavations dans le T.N. pour fondations et pour montée Saint-Philippe.	1,0
C.P.R.	Étage	- Structure mixte de portiques et dalles en béton ; - longueur totale appr. : 212 m ; - présence d'un ponceau de 1,5 m de diamètre en travers de la structure ; - excavations dans le T.N. pour les fondations.	2,2
Montée Rochon	Étage	- Pont à 3 travées de 26,2 m ; - excavations peu profondes.	1,2
Montée Hall	Étage	N/D	1,0
Voie ferrée privée	Étage	N/D	1,0
Chemin Scotch	Échangeur	- Parcelle type B2 ; - 2 ponts jumelés de type portique 22,6 m ; - excavations dans le T.N. pour fondations et chemin Scotch.	1,0
Chemin Whinfield	Étage	- 2 ponts jumelés de type portique 15,2 m ; - excavations dans le T.N. pour fondations et chemin Whinfield.	1,0
Rivière du Calumet	Ponceau sur rivière	- Ponceau en tôle ondulée ; - longueur 115 m (environ) ; - respect de l'alignement naturel de la rivière.	1,0
Chemin de la Rivière-Rouge	Échangeur	- Parcelle type A2.	1,8
Rivière Rouge	Pont sur rivière	- Deux structures jumelées ; - 4 travées de 77 m, 2 travées de 48 m ; - poutres-caissons en béton ; - batardeaux de peu d'envergure pour les piles en bordure de la rivière ; - pont ou ponceau temporaire.	16,0
Chemin Falloon	Étage	- 2 ponts jumelés 20 m x 13,5 m ; - excavations dans le T.N. pour fondations et pour le chemin Falloon.	1,0
Chemin Avoca	Échangeur	- Parcelle type A-B ; - 2 ponts jumelés (un pour chaque voie) 18,3 m x 39,6 m.	1,8
Montée Boucher	Étage	N/D	1,7

* L'orthographe de plusieurs toponymes a été corrigée (source : Commission de toponymie).

** Les types d'échangeurs sont illustrés sur les figures 1.1 et 1.2

Source : adapté des documents déposés DA-3 et DA-30.

Tableau 1.3 La localisation et la description des ouvrages dans le tronçon Montebello-Masson

TRONÇON MONTEBELLO-MASSON (d'est en ouest)			
Localisation *	Type d'ouvrage	Description	Coût (M\$)
Montée Fassett	Échangeur	- Parclo type A-B **.	1,0
Rivière Saumon ***	Pont sur rivière	- Une structure (chaussées rapprochées) ; - remblais d'approche protégés par empierrement adéquat ; - pont ou ponceau temporaire.	2,5
Côte Azilda	Étagement	N/D	1,0
Route 323	Échangeur	- Trèfle partiel modifié.	1,5
Chemin Saint-Hyacinthe	Étagement	N/D	1,0
Route 321	Échangeur	- Parclo type A-B.	1,2
Côte Saint-Charles	Étagement	N/D	1,0
Montée Saint-François	Étagement	N/D	1,0
Montée Papineau	Échangeur	- Parclo type A-B.	1,0
Rivière de la Petite Nation	Pont sur rivière	- 1 pont avec angle de 40° avec la rivière ; - longueur totale de 150 m (environ) ; - nombre de piles réduit dans la rivière ; - chemin d'accès requis ; - batardeaux probablement nécessaires pour piles en bordure ou dans le lit de la rivière ; - pont ou ponceau temporaire.	3,0
Montée du Gore	Étagement	N/D	1,2
Route 317	Échangeur	- Parclo type A-B.	1,2
Rivière Blanche	Pont sur rivière	- 2 ponts jumelés ; - 3 travées de 14 m (voie nord) ; - 2 travées de 40 m (voie sud) ; - chemin d'accès requis ; - batardeaux probablement nécessaires pour piles ; - pont ou ponceau temporaire.	1,8
Montée Ranger	Étagement	N/D	1,0
Montée Silver Creek	Étagement	N/D	1,0
Chemin Robitaille	Étagement	N/D	1,2
Chemin Doherty	Échangeur	- Losange.	1,0
Chemin Lépine	Étagement	N/D	1,0
Viaduc C.P.	Étagement	N/D	1,4

* L'orthographe de plusieurs toponymes a été corrigée (source : Commission de toponymie).

** Les types d'échangeurs sont illustrés sur les figures 1.1 et 1.2

*** Le terme « Kinonge » a été remplacé par « Saumon » en 1986 (source : Commission de toponymie).

Source : adapté des documents déposés DA-3, DA-4 et DA-29.

Le coût, le calendrier de réalisation et le financement

Le tableau 1.4 résume les coûts du projet tels qu'ils ont été présentés par le promoteur lors de l'audience publique. Il s'agit d'un projet d'envergure évalué à 400 millions de dollars pour la construction d'une autoroute à deux chaussées (4 voies). Il en coûterait 100 millions de moins pour la construction d'une seule chaussée (2 voies). Selon le MTQ, il est rare qu'un projet de 400 millions de dollars puisse s'inscrire dans une programmation quinquennale : « les projets de cette envergure-là font souvent l'objet d'une programmation spéciale au Ministère. Soit parce qu'il y a une entente fédérale-provinciale, soit parce qu'il y a un budget d'alloué pour ce projet-là » (M. Jacques Gagnon, séance du 15 avril 1997, p. 60).

Tableau 1.4 L'estimation des coûts de construction pour les deux tronçons

Composantes	Tronçon Lachute-Montebello (chaussée : 30 km) (M\$)	Tronçon Montebello-Masson (chaussée : 60 km) (M\$)
Chaussée	100,0	160,0
Structures	34,0	25,0
Acquisitions	0,5	5,0
Chemins de service et de raccordement	5,0	4,0
Honoraires professionnels	30,0	36,0
Total	169,5	230,0

Source : adapté des documents déposés DA-29 et DA-30.

Au regard du calendrier de réalisation, le MTQ précise, dans son plan de transport couvrant la période de 1996 à 2011, qu'il poursuivra :

[...] des activités concernant le projet de prolongement de l'autoroute 50 entre Masson-Angers et Lachute, en vue de l'obtention, dans un premier temps, des autorisations gouvernementales nécessaires à la réalisation du projet. Celles-ci permettront l'acquisition des parties du corridor qui n'appartiennent pas encore au Ministère, assurant par la même occasion la protection du corridor. Quant à la réalisation des divers tronçons, elle s'effectuera selon les besoins et les disponibilités budgétaires. Le premier tronçon devant être construit s'étendra sur 7,2 km à partir de la fin actuelle de l'autoroute jusqu'au futur échangeur avec le chemin Doherty à Buckingham, ce qui permettra de contourner cette municipalité. De plus, ce tronçon sera relié à la route 148 par le chemin Findlay, qui sera amélioré.

(Document déposé DA-1, p. viii)

Le contournement de Buckingham, au coût de 7 millions de dollars, est prévue pour 2003. Quant au reste du tracé, aucun échéancier n'est prévu.

L'évaluation des impacts

L'Étude d'impact visait tout d'abord à faire l'évaluation environnementale de deux options, soit le réaménagement de la route 148 et la construction d'une autoroute en site propre entre la route 148 et le piémont des Laurentides.

Au terme de l'étude, c'est le tracé initial de l'autoroute 50, dont une partie importante de l'emprise a déjà été expropriée, qui est ressorti comme étant le tracé de moindre impact environnemental. L'option du réaménagement de la route 148, une route nationale avec accès, bordée de nombreuses habitations, a été rejetée en raison des expropriations massives qu'elle impliquait.

Les principaux impacts touchant le milieu biophysique, pour la variante retenue, concernent une atteinte aux nombreuses espèces floristiques et fauniques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables potentiellement situées dans la zone à l'étude. Le projet nécessite des traversées de cours d'eau qui entraînent également des impacts sur le milieu aquatique pendant et après la phase de construction. Finalement, le projet traverse d'importants ravages de cerfs de Virginie, impact que le promoteur se propose d'atténuer par la construction de passages. Il implique également un déboisement significatif qui viserait potentiellement certains peuplements forestiers d'intérêt phytosociologique et des habitats d'oiseaux.

Le promoteur estime que la majorité des impacts socio-économiques du projet seraient positifs. Il considère qu'un nouveau lien rapide Montréal-Hull favoriserait le développement économique régional. Les industries agricole et forestière profiteraient ainsi de marchés élargis et d'une meilleure circulation des produits, et le projet faciliterait l'accroissement du tourisme régional.

Le projet de route traverserait toutefois de nombreuses terres agricoles, morcelant ainsi plusieurs exploitations. Le promoteur considère que ces impacts peuvent être atténués par l'achat ou la location de terres.

Les impacts humains, quant à eux, concernent principalement l'expropriation requise pour le tracé proposé, l'approvisionnement en eau potable d'une municipalité ainsi que des réseaux d'aqueduc privés.

Chapitre 2 **Les préoccupations des participants**

L'intérêt manifesté par la population a été soutenu tout au long de l'examen public du projet de construction de l'autoroute 50. Ce chapitre résume les préoccupations exprimées par les participants au cours des deux parties de l'audience publique, soit les questions soulevées lors des six séances publiques tenues en après-midi et en soirée à Montebello du 14 au 17 avril 1997 ainsi que les commentaires, opinions et prises de position contenus dans les mémoires présentés lors des quatre séances publiques tenues en après-midi et en soirée au même endroit, du 13 au 15 mai 1997.

Les questions soulevées en première partie

Au cours de la première partie de l'audience publique, quelque 150 participants ont eu l'occasion de poser des questions, par l'entremise de la commission, au promoteur ainsi qu'aux représentants des ministères et des organismes municipaux invités à participer aux séances. Les questions des participants ont porté sur divers thèmes que présente le tableau 2.1 :

Tableau 2.1 Les questions des participants selon les thèmes abordés

Thèmes	Nombre
Le contexte et la justification du projet	31
Les impacts du projet sur le milieu humain	20
Les impacts du projet sur l'agriculture	17
Les caractéristiques du projet	17
Les caractéristiques du tracé	11
Les impacts du projet sur le milieu naturel	9
Total	105

La majorité des questions des participants ayant trait au contexte et à la justification du projet ont porté sur les caractéristiques actuelles de la circulation dans la région concernée par le projet et sur les prévisions de circulation présentées par le promoteur. D'autres ont abordé les solutions de rechange à ce projet, c'est-à-dire le transport ferroviaire et le réaménagement de la route 148, ainsi que l'organisation du transport dans la région visée.

Les questions des participants relatives aux impacts sur le milieu humain peuvent être regroupées sous quatre thèmes : l'étalement urbain, les expropriations, les impacts du projet sur le tourisme et les sources d'eau potable de la région touchée. Celles concernant les caractéristiques du projet abordaient les coûts, le financement, l'échéancier, la localisation, la capacité portante des sols ainsi que la nature et la provenance des matériaux de construction.

Quant aux impacts du projet sur l'agriculture, les questions des participants ont porté sur le potentiel agricole des sols dans l'emprise projetée de l'autoroute, les effets du morcellement des terres agricoles, la survie de l'agriculture et la déstructuration du tissu rural. La plupart des questions abordant l'emplacement du tracé concernaient son déplacement vers le nord afin de protéger les terres agricoles de qualité et la desserte plus adéquate de l'ensemble de la région. La plupart des questions touchant les impacts du projet sur le milieu naturel visaient la faune avienne, tandis que les autres avaient une portée plus générale relativement aux réserves fauniques, à l'émission de gaz à effet de serre et au déboisement qu'exige le projet.

Les opinions émises en deuxième partie

Trente et un mémoires ont été déposés en deuxième partie d'audience et deux participants ont choisi d'exprimer leur opinion verbalement. La majorité des préoccupations proviennent de citoyens ou de familles principalement du secteur agricole et d'organismes municipaux. Un ministère, un organisme syndical, trois comités politiques régionaux, trois associations, deux coopératives de services municipaux et un club sportif à vocation récréotouristique ont également fait valoir leurs préoccupations vis-à-vis de certains éléments du projet.

La grande majorité des participants s'entendent quant au besoin de créer un nouveau lien routier entre Lachute et Masson. Il y a cependant une divergence d'opinion quant à la nature et à l'emplacement du tracé proposé. Alors que la presque totalité des organismes municipaux appuient inconditionnellement le projet tel qu'il est proposé par le promoteur, plusieurs participants, en majorité des producteurs agricoles, rejettent

le tracé projeté. Par conséquent, ils proposent de le déplacer plus au nord en raison des impacts sur l'agriculture et de la nécessité de désenclaver les municipalités du nord.

Cette section reprend l'essentiel des opinions émises lors de cette deuxième partie d'audience. Elles concernent la nécessité du lien proposé, les impacts du projet sur l'agriculture, les impacts sur le développement économique, l'étalement urbain ainsi que sur les impacts sur le milieu humain et naturel. Elle présente finalement l'opposition entre les citoyens et les élus municipaux.

La nécessité du lien proposé

La plupart des participants constatent le besoin réel de créer un nouveau lien routier entre Lachute et Masson. Pour eux, ce besoin découle entre autres des multiples inconvénients associés à la route 148. L'esprit qui se dégage des points de vue de la majorité des participants lors de cette deuxième partie trouve écho dans les propos suivants :

Dans l'Outaouais d'aujourd'hui, personne ne conteste la nécessité de poursuivre la réalisation d'une voie rapide de circulation qui faciliterait la communication entre Buckingham et l'accès à Montréal par la jonction à l'autoroute 15.

*Il est devenu évident que la vieille 148, qui assume tant bien que mal une surcharge énorme de circulation lourde, est rendue dangereuse, et qu'elle n'est plus en état d'être constamment améliorée, comme on l'a toujours fait jusqu'à ce jour. Les accidents, les pertes de vie, les ralentissements, les inconvénients d'une circulation lourde nuit et jour, au cœur de nombreux villages, vont continuer d'augmenter et imposer un fardeau financier absolument déraisonnable au public québécois. À ce propos, il y a consensus, il faut une autoroute.
(Mémoire de M. Léo Raby, p. 1)*

Parmi les participants, ce sont particulièrement des organismes municipaux qui réclament le projet proposé par le promoteur pour pallier ces lacunes :

Finalement, l'option de prolonger l'autoroute 50 via le tracé élaboré entre Lachute et Masson-Angers s'avère la plus avantageuse pour la population qui bénéficiera d'une diminution du débit de circulation de

transit et de la diminution des conflits potentiels et existants entre le trafic de la route 148 et le trafic local. D'autre part, les autorités locales pourront mieux gérer le camionnage lourd sur leur territoire en restreignant ce camionnage lourd de transit sur certains rangs et routes locales.

(Mémoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais (CUO), du Conseil régional de développement de l'Outaouais (CRDO), de la Corporation de développement des Laurentides (CDL), de la MRC d'Argenteuil et de la MRC de Papineau, ci-après nommé Mémoire conjoint, p. 8)

Cependant, tout en reconnaissant la nécessité d'un nouveau lien, plusieurs autres participants ont demandé à ce que le tracé de l'autoroute 50 soit revu, voire déplacé vers le nord, afin que la totalité de la région, non seulement sa partie sud, soit désenclavée face au reste du Québec. Ces participants souhaitent un trajet mieux situé pour desservir adéquatement la population du nord de la région, qui demeurerait enclavée sans lien est-ouest efficace :

Comme solution, je propose qu'on déplace ce tracé vers le nord, non pas parce que j'ai le syndrome de « pas dans ma cour », mais bien par logique, par solidarité et pour les raisons suivantes : les municipalités du nord n'ont aucune bonne route rapide « est-ouest » pour aller vers les grands centres, soit Hull ou Montréal. [...]

Ce serait une réduction de temps de 30 à 40 minutes pour tous les résidents de ces municipalités du nord qui ont à se rendre soit à Hull ou Montréal. Qu'on pense aux travailleurs, après avoir payé l'impôt et les dépenses du véhicule, il ne reste rien de salaire. Qu'on pense aux jeunes pour leurs études, ça coûte trop cher. Qu'on pense aux personnes qui nécessitent des soins d'urgence, trente ou quarante minutes de plus, c'est trop.

L'autoroute, en étant plus centrée, élimine la discrimination entre le nord et le sud. Ces gens sont « payeurs de taxes » comme les autres. De plus, ils paient plus cher de taxes sur l'essence. Qu'on pense à eux ! Ce sont les citoyens oubliés de la région de l'Outaouais.
(Mémoire de M. Jean-Claude Vermette, p. 3 et 4)

N'est-ce point du reste dans cet esprit de désenclavement que nos voisins ontariens ont positionné l'autoroute 417 qui rejoint Ottawa à l'autoroute 40 au Québec. Comme nous, ils auraient pu faire le choix

d'un axe longeant la rivière tout en doublant la route 117. Ils ont au contraire fait le choix de faire passer l'autoroute au milieu de l'est ontarien afin d'avoir un juste équilibre des infrastructures routières entre la 401 au sud et la 117 au nord.

(Mémoire de l'UPA, p. 9)

Quelques solutions de rechange au projet de l'autoroute 50 ont également été proposées par des participants pour résoudre les problèmes associés à la route 148. Certains favorisent l'aménagement de voies de dépassement sur cette route, de concert avec la réactivation du transport ferroviaire des personnes et des marchandises :

L'achalandage de la RN 148 n'est pas assez grand en soi pour justifier son remplacement par une autoroute à quatre voies. Transport 2000 propose certaines alternatives au prolongement de l'autoroute 50 :

- *l'aménagement de davantage de voies de passage sur la route 148 ;*
- *un lien direct entre l'autoroute 50 et la route 148 à l'est de Masson ;*
- *une meilleure offre de transport en commun en collaboration avec les opérateurs d'autocars et de bus ;*
- *un service de trains régionaux pour voyageurs entre Hull, Lachute et Montréal — un tel service existait et fut supprimé sans motif valable par ordre du Cabinet fédéral en 1981 ;*
- *un train touristique entre Hull et Montebello cela a déjà été proposé par les opérateurs du Chemin de fer Hull-Chelsea-Wakefield ;*
- *un service de fret sur la ligne « Canadien Pacifique » (sous-division de Lachute), au complet, entre Ottawa, Hull, Lachute, Sainte-Thérèse et Québec, avec réouverture du tronçon Masson-Lachute.*

(Mémoire de Transport 2000 Québec, p. 2)

D'autres participants privilégient particulièrement le transport de marchandises par train afin de dégager la route 148 :

Le CREDDO est conscient des besoins d'infrastructure routière pour la région. Il est aussi conscient de l'importance pour la région de se diversifier. Mais ces besoins et sa diversification doivent être considérés dans l'ensemble de la perspective du transport tant au

niveau québécois que régional. [...] de l'avis du CREDDO, il serait nettement plus rentable tant au niveau économique qu'au niveau environnemental et social d'encourager le retour du transport des marchandises sur le rail.

Bien entendu, des investissements devraient être faits sur le réseau ferroviaire, mais nous croyons que ceux-ci seraient à long terme moins coûteux que l'entretien actuel des routes suite à l'utilisation des poids lourds. Sans parler de l'augmentation du niveau de sécurité sur les routes. Le CREDDO croit que, si une partie du transport des marchandises quitte le réseau routier et que certaines transformations y sont effectuées, la route 148 pourrait être plus efficace.

(Mémoire du Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO), p. 4 et 5)

Certains participants croient cependant qu'un réaménagement plus modeste de la route 148 peut constituer une solution à court terme au problème de transport de la région :

À très court terme, réfection globale de la route 148 avec construction de voies de dépassement et d'autres améliorations possibles. Évidemment, lorsque nous parlons ici de réfections de la route 148, nous ne parlons pas du projet tel que présenté par le ministère des Transports. Ce projet, que nous qualifierions de « chromé », ne semble avoir été mis de l'avant que pour servir à justifier son rejet comme alternative. Non, dans nos esprits, il s'agit d'une réfection techniquement et financièrement réalisable dans les conditions financières de nos gouvernements.

(Mémoire de l'UPA, p. 10)

D'autres, particulièrement les représentants des municipalités, rejettent carrément l'idée de réaménager la route 148 :

Parmi les variantes de tracé analysées figure le réaménagement de la route 148 à quatre voies contiguës ou à quatre voies séparées. Toutefois, cette alternative à la construction de l'autoroute 50 entraînerait de nombreux impacts majeurs sur le milieu bâti localisé dans les communautés visées par le passage de la route 148. Une fois la route 148 réaménagée pour accueillir un débit journalier significativement supérieur au débit actuel, une multitude de voies de contournement devraient être envisagées le long du parcours.

Les impacts résultant de la présence de ces voies de contournement sur le tracé de la route 148 sont considérables puisque ces voies sont techniquement complexes à réaliser et qu'elles occasionnent une déviation de la circulation. Mis à part les détours occasionnés au détriment des voyageurs de transit, les voies de contournement ceignent les localités.

(Mémoire conjoint, p. 8)

Le projet de l'autoroute 50 est d'autant plus justifié pour certains que, selon eux, l'état de la route 148 incite de nombreuses personnes à utiliser l'autoroute 40-417 située sur le territoire ontarien :

Le passage de la route 148 au cœur des localités des MRC de Papineau et d'Argenteuil, localisées en bordure de la rivière des Outaouais, représente un sérieux inconvénient au niveau de l'utilisation de la route. Pour beaucoup de voyageurs de transit, emprunter l'autoroute 40-417 en Ontario, plutôt que la route 148, est avantageux car on n'y retrouve pas les obstacles qui caractérisent la route tels que les nombreuses zones à vitesse réduite (50 km/heure) et la présence de feux de circulation.

(Mémoire conjoint, p. 7)

Certains des participants qui ont abordé cette situation de transfert de circulation de la route 148 à l'autoroute 40-417 ont mentionné que cette option posait plusieurs inconvénients liés à son accès :

En clair, cette route ne rencontre plus les normes de sécurité et les standards auxquels ont autant droit les citoyens de l'Outaouais que ceux du reste du Québec. Pour pouvoir profiter d'une route plus sécuritaire et conforme aux standards entre Gatineau et Montréal, nous devons traverser chez nos voisins ontariens qui, en contrepartie, en retirent toutes les retombées économiques.

Toutefois, le fait que tous les Québécois qui désirent utiliser une route sécuritaire en provenance ou en direction de Montréal doivent traverser des quartiers résidentiels de la ville d'Ottawa est perçu très négativement par les résidents touchés. De plus, à chaque fois qu'il est question de projets pour améliorer les accès entre Québec et l'autoroute ontarienne 417, nous devons faire face à une levée de bouclier de la part des résidents concernés d'Ottawa.

(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 10)

Par rapport à cette difficulté, le projet de l'autoroute 50 constitue une solution avantageuse car :

[...] il s'agit d'un lien direct entre deux centres urbains régionaux (Montréal-Hull), sans avoir à affronter, comme c'est le cas avec la 40-417, les obstacles du centre-ville d'Ottawa et ceux reliés aux ponts interprovinciaux dans la région de la Capitale nationale.
(Mémoire conjoint, p. 8 et 9)

Cependant, la majorité des participants estiment que l'option que constitue l'autoroute 40-417 soulève des problèmes autres que ceux liés strictement à la circulation. Ils y voient l'expression d'éléments de justification de ce projet, tels le développement et l'identité de la région. La Ville de Gatineau exprime bien ce sentiment :

La situation actuelle obligeant les automobilistes et les camionneurs désirant accéder rapidement à la région métropolitaine de Montréal à emprunter l'autoroute 417 située en Ontario défavorise à la fois le développement d'un sentiment d'appartenance de l'Outaouais au reste du Québec (vice et versa), d'une identité régionale québécoise forte et d'investissements économiques importants pour le Québec au profit de l'Ontario.
(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 6)

La majorité des participants s'entendent pour dire que la venue de l'autoroute 50 favoriserait le développement économique régional et ce, tant du côté des citoyens que des représentants municipaux.

À ce chapitre, plusieurs participants, principalement des élus, ont indiqué que la réalisation de ce projet était urgente pour assurer l'autonomie de la région face à son compétiteur ontarien :

L'urgence d'agir dans le dossier du prolongement de l'autoroute 50 a été soulevée à maintes reprises dans divers études et comités de travail à dessein de soutenir les objectifs de diversification économique des régions touchées et, de surcroît, d'exercer une plus grande concurrence avec la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton, laquelle partage le même espace économique que la CUO.
(Mémoire conjoint, p. 27)

L'emplacement du tracé en vue d'un développement optimal a constitué un sujet de dissension parmi les participants. Plusieurs voudraient que le tracé de l'autoroute 50 soit déplacé vers le nord afin que le développement économique de la région soit plus homogène et non seulement concentré au sud, comme d'autres le préconisent :

La région se subdivise en trois milieux auxquels chacun a ses propres caractéristiques. Le sud est développé surtout par ses exploitations agricoles et industries lourdes. Le nord se spécialise dans l'exploitation forestière et, au centre, on retrouve un attrait touristique et résidentiel avec ses lacs, montagnes et forêts habitées. Contrairement à plusieurs autres régions du Québec où les ressources et l'espace sont déjà utilisés à leur maximum, la région de la Petite-Nation offre une diversité de ressources non développées et un potentiel de développement économique énorme vu son étendue au nord. Avec une autoroute centrée dans la région, on pourrait voir un développement aussi fulgurant et rapide que les Laurentides lors de la construction de l'autoroute 15 et cela, en favorisant les trois milieux.

(Mémoire de M. Danic Vermette, p. 4)

Oui à une autoroute 50. Oui à une autoroute 50 qui pourrait répondre à des attentes, non pas de courte durée, mais plutôt tournées vers le futur. Que cet outil indispensable ne se limite pas à seulement rejoindre deux points. Que l'autoroute 50 soit un outil de développement pour toute une région, un ralliement visionnaire qui pourrait même devenir un levier économique primordial pour toute la population au lieu d'être un sujet de déchirement ou une menace pour notre patrimoine.

(Mémoire de M. Yves Gagnon, p. 8)

De plus, un citoyen a même questionné la nécessité du projet :

Personne n'a démontré le besoin fondamental de cette autoroute pour le développement de la région. Les impacts nuisibles, nocifs et irréparables sont de beaucoup supérieurs aux impacts positifs et constructifs.

(Mémoire de M. André Fouillet, p. 4)

Un autre s'est interrogé sur la raison d'être de ce projet compte tenu de son coût :

[...] le coût élevé, à notre avis, au moment où l'on coupe dans les programmes de santé et d'éducation. [...] nous trouvons que c'est un peu cher et un peu désobligeant de construire une autoroute à même des deniers qu'on coupe des salaires et salariés de l'État, et d'autres programmes peut-être encore plus importants. Petite remarque en passant sur les priorités sociales et sociétales.

(M. Harry Gow, séance du 15 mai 1997 en soirée, p. 37)

Les impacts du projet sur l'agriculture

Les impacts du projet sur l'agriculture régionale ont été à la base des préoccupations et des opinions de nombreux participants. Une importante proportion de participants à cette audience publique était constituée de producteurs agricoles, principalement des municipalités de Plaisance et de Sainte-Angélique, qui ont exprimé leur divergence quant au tracé proposé, invoquant le morcellement de leurs terres.

En effet, l'impact du passage de l'autoroute 50 sur les terres agricoles de la région a constitué le sujet qui a suscité la plus forte opposition de la part des participants et ce, pour différentes raisons, la première étant la destruction de terres agricoles de grande qualité et en quantité limitée dans la région touchée :

[...] le territoire agricole en Outaouais, notamment, occupe une très faible proportion du territoire de la région (-2 %). Cependant, ce territoire jouit d'un très haut potentiel agricole dans son ensemble et ce, à plusieurs points de vue.

Plus de 70 % des sols sont de très haute qualité et offrent un potentiel de développement actuel et futur considérable ainsi qu'un très haut potentiel de diversification, le tout dans un contexte de topographie et de drainage de bon à excellent.

Le climat de la région est l'un des meilleurs du Québec et, comme le mentionne l'Étude d'impact, seules la plaine de Montréal et la vallée du Richelieu jouissent d'un climat légèrement plus avantageux.

(Mémoire de l'UPA, p. 3)

Cette autoroute détruirait la meilleure bande de terre arable de toute la région de l'Outaouais. La venue éventuelle de développements résidentiels et industriels fera en sorte que l'agriculture disparaîtra complètement comme ce fut le cas entre Hull et Masson et comme ce fut aussi le cas pour la 640 entre Terrebonne et Saint-Joseph-du-Lac. C'est exactement le même portrait : route 148 et autoroute 50 longeant la rivière Outaouais et la route 344 et la 640 longeant la rivière des Mille-Îles. J'ai vu l'impact sur l'agriculture, j'y demeurais. (Mémoire de M. Jean-Claude Vermette, p. 2)

Plusieurs participants ont insisté sur la rareté et l'importance de la ressource que représentent les terres agricoles dans la région touchée par le projet :

En effet, à partir du moment où le sol est destiné à un autre usage qu'agricole ou forestier, sa vocation agricole est perdue à jamais sans mesure d'atténuation possible, notamment dans le cas d'une route ou d'une construction domiciliaire. On vient donc de faire disparaître une partie d'un patrimoine non renouvelable qui, à nos yeux, est aussi en danger si ce n'est plus que le patrimoine culturel et faunique de la région, car il est à la base de notre vie sur cette planète. (Mémoire de l'UPA, p. 4)

Mais, en ce qui concerne la terre, je ne peux aller m'en acheter au magasin, c'est précieux, c'est irremplaçable, et une fois qu'on l'a détruite, on ne pourra jamais la refaire. Et je suis convaincu qu'une grave erreur va être commise en passant une autoroute dans l'aire d'alimentation de notre espèce et je suis tout aussi convaincu, mais sans avoir de chiffres à l'appui, par mon expérience en tant qu'agronome et agriculteur, que les études d'impact sur l'agriculture n'ont pas été faites suivant les règles de l'art. On va « scrapper » des acres de terre constitués des séries de sols Sainte-Rosalie, Pontiac, Rideau, quand on sait fort bien que ces séries de sols ont un haut potentiel agricole et nous en faisons la preuve nous, les agriculteurs, à chaque année. (Mémoire de M. Alain Pratte, p. 1 et 2)

De plus, l'Union des producteurs agricoles (UPA) a clairement indiqué que l'agriculture serait vouée à la déstructuration si le projet se réalisait :

Non seulement la zone agricole occupe une très faible superficie du territoire de la région Outaouais-Laurentides mais, de plus, comme le

montre la photographie satellite, les terres agricoles sont localisées majoritairement dans une bande étroite coincée entre la rivière des Outaouais et les contreforts des Laurentides.

Cette bande exiguë où se concentre une grande partie de l'activité autre qu'agricole est déjà traversée d'est en ouest par plusieurs axes qui découpent le territoire : la route 148, la voie ferrée du Canadien Pacifique, deux lignes à haute tension.

Y ajouter une autoroute serait vouer la zone agricole et la zone rurale en général à un « potentiel de déstructuration » plutôt qu'à un potentiel de développement prometteur comme nous le disions plus haut.

(Mémoire de l'UPA, p. 5 et 6)

Quant aux représentants municipaux qui appuient inconditionnellement le projet de l'autoroute 50, ils jugent que ses impacts sur l'agriculture sont de loin inférieurs à ceux qu'aurait le réaménagement de la route 148 :

Les études d'impact des deux tronçons présentent avec cohérence les aspects négatifs sur l'agriculture des deux alternatives étudiées, soit l'autoroute 50 et l'élargissement de la route 148. Il ressort clairement que l'élargissement de la route 148 affecterait l'activité agricole de Papineau et d'Argenteuil dans une mesure de loin supérieure à ce qu'il adviendrait de cette activité dans le cas où il y aurait construction de l'autoroute.

(Mémoire conjoint, p. 12)

Plusieurs autres participants ont décrié le manque de rigueur du promoteur quant à son évaluation des impacts sur l'agriculture. Les propos de la majorité des participants qui ont abordé le sujet sont bien résumés par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) et l'UPA :

L'enquête réalisée auprès des entreprises agricoles date du début des années 1980 et n'a pas été mise à jour depuis. La méthodologie utilisée pour évaluer l'impact du projet sur le milieu agricole ne tient pas compte de l'impact du projet sur la structure de coût des entreprises [...] et caractérise les fermes selon leur apparence de dynamisme à l'époque de l'enquête sans tenir compte de leur potentiel de développement actuel et futur.

(Avis sectoriel du MAPAQ, p. 2)

[...] il est intéressant de constater que ce concept du « pas d'impact » est curieusement pris en compte lorsqu'il s'agit d'éviter un « golf » ou un « parc récréatif », etc. Mais, dans le cas du patrimoine agricole, le « moindre impact » semble être suffisant.

Toujours dans le même ordre d'idée, j'aimerais attirer l'attention de la commission sur le fait qu'on ne devrait pas accepter que soient retenus comme paramètre servant à évaluer le « moindre impact » tous les critères d'évaluation du dynamisme agricole : « terres louées versus terres possédées », « agriculture à temps partiel versus temps plein », « terres en friche », etc., autant de critères qui définissent le faire valoir des terres mais qui n'ont rien à voir avec le potentiel, seul critère légitime d'évaluation.

(Mémoire de l'UPA, p. 5)

Les représentants du domaine agricole ont réclamé tout au long de cette audience publique que le promoteur déplace le tracé proposé de l'autoroute 50 :

[...] l'analyse des impacts environnementaux n'a pas intégré les composantes agricoles du territoire. Tel que présenté, le projet comporte des impacts majeurs. Par conséquent, une reconfiguration du projet devrait être envisagée afin de respecter les orientations du gouvernement en cette matière qui visent à harmoniser les projets en fonction d'une préoccupation de soutien au secteur bioalimentaire.

(Avis sectoriel du MAPAQ, p. 8)

Le consensus atteint par tous les participants issus du milieu agricole tient au fait qu'ils rejettent le tracé proposé par le promoteur car il empiéterait sur les meilleures terres agricoles de la région. Ils proposent donc de déplacer le tracé de l'autoroute plus au nord, car les impacts sur l'agriculture seraient moindres :

Il est vraiment déconcertant de constater que, pour relier Montebello à Plaisance, le tracé projeté de l'autoroute 50 dévie vers le sud et traverse les plus beaux plateaux de terres agricoles de l'Outaouais.

Il serait pourtant possible d'éviter ces terres agricoles en orientant le tracé de l'autoroute un peu plus au nord. C'est là notre proposition !

(Mémoire de la Ferme Carésyl, p. 7)

Il y aurait moins d'impact sur les terres agricoles car, géographiquement, on couperait les vallées, soit celles de la Petite-Nation, Petite-Rouge, La Rouge, etc. C'est moins dommageable de couper une vallée que de la longer comme c'est le cas avec le tracé actuel.
(Mémoire de M. Jean-Claude Vermette, p. 4)

La réplique des représentants municipaux à cette proposition a été la suivante :

Nous nous devons de reconnaître les efforts importants du ministère des Transports afin de limiter ces impacts en longeant le piedmont, par exemple, et en traversant le plus souvent possible les boisés au lieu des terres cultivées.

Bien que les secteurs exclusifs (zones 1-2-3) seront éliminés de la Loi sur la protection du territoire agricole, l'étude d'un tracé plus au nord ne ferait pas en sorte d'éliminer tout impact sur l'agriculture. Jusqu'au nord de la MRC de Papineau, par exemple, on retrouve des producteurs laitiers, bovins et horticoles qui n'ont rien à envier aux producteurs de la plaine outaouaise. Et il en va de même pour les zones agricoles. Les informations de nos projets de schémas d'aménagement révisés, entre autres, le confirment.
(Mémoire conjoint, p. 14)

Plusieurs participants ont mentionné que le projet mettrait en péril la survie des communautés agricoles, la relève de la gestion et la survie des fermes familiales locales :

[...] on se plaint de l'exode des jeunes des villages vers la ville comme d'une catastrophe évidente. Voyez ce cas-ci : des terres sur lesquelles on a travaillé d'arrache pied et qui, de génération en génération, se sont reléguées de père en fils, assurant ainsi l'avenir de centaines de jeunes qui n'ont eu, ou n'auront pas, à prendre l'emploi que d'autres citoyens ont autant besoin en ville. N'est-ce pas un plus pour l'avenir, ça ?

Notez, notez bien, messieurs les promoteurs : ce tronçon de terrain proposé pour l'autoroute est principalement occupé par de jeunes propriétaires dans la trentaine, avec des familles de 3-4-5 et 6 enfants [...] dont nous sommes ! Est-ce que cette valeur est encore importante pour vous ? Ou seulement les affaires ? Si, dans vos décisions, vous prenez les humains en considération : le monde est humain ! Sinon

[...] nos et vos enfants d'aujourd'hui, citoyens de demain, vous en feront d'amers reproches, messieurs les promoteurs.

(Mémoire de M. Mario Malo et M^{me} Célyne Leclerc, p. 1)

Les impacts sur le développement économique

Majoritairement, les élus perçoivent le projet de l'autoroute 50 comme un élément structurant du développement économique de l'Outaouais. D'autres participants sont d'accord sur ce point, tout en apportant certaines nuances. Ceux issus du milieu agricole soulignent le caractère destructeur du projet de l'autoroute 50 sur l'économie agricole alors que d'autres considèrent que le projet n'apporterait rien de positif à l'ensemble de l'économie de la région.

L'agriculture

Un des arguments des participants du secteur agricole motivant leur opposition au tracé proposé tient au fait que l'agriculture constitue un agent économique régional à part entière, que les fermes sont des entreprises qui génèrent une activité économique appréciable à laquelle est rattaché un réseau de services connexes d'envergure non négligeable :

[...] j'ai entendu dire par les représentants des MRC que la haute technologie était considérée en premier, suivie de la forêt pour terminer avec l'agriculture. Pourtant, en agriculture, nous avons des emplois stables, durables, nous sommes un élément important dans l'économie locale et régionale. Des milliers d'emplois stables reliés à l'agriculture. Les usines qui s'implantent avec d'importantes subventions offrent-elles toujours des emplois aussi permanents que l'agriculture ?

(Mémoire de M^{me} Diane Saint-Pierre et M. André Saint-Pierre, p. 11 et 12)

Est-ce envisageable et réaliste de construire une autoroute dans un parc industriel ou dans une zone résidentielle où il y aurait 25 maisons sur une distance de un kilomètre ? NON ! Pourtant, la Ferme Carésyl est considérée comme une industrie.

(Mémoire de la Ferme Carésyl, p. 3)

Pour plusieurs, le projet constitue une menace pour l'économie agricole et pour le réseau de services connexes :

La réalisation du projet tel que prévu par le promoteur pourrait avoir un impact économique négatif pour les MRC traversées par l'autoroute 50. [...] pour les deux tronçons d'autoroute, la perte de sol cultivable ou forestier dans la seule emprise du tracé proposé correspond à 14 fermes de superficie moyenne de la MRC d'Argenteuil. À partir des données du recensement fédéral 1991 tel que publié dans l'étude d'impact préparée pour le ministère des Transports du Québec, la perte minimale de chiffre d'affaires dépasserait un million de dollars et la disparition d'actifs serait supérieure à 5 millions de dollars de 1991.

(Avis sectoriel du MAPAQ, p. 4)

Cette autoroute aura un impact considérable sur tous les services reliés à l'agriculture. Moins de producteurs agricoles, moins de services dans l'entourage. Par exemple : garages agricoles, équipements laitiers, quincaillerie et meunerie de Thurso, clinique vétérinaire, entrepreneurs reliés à l'agriculture, tous seront appelés à disparaître dans un avenir rapproché comme c'est le cas entre Hull et Masson. On ne peut pas se permettre de ralentir l'agriculture dans l'Outaouais, c'est un secteur-clé de notre économie.

(Mémoire de M. Jean-Claude Vermette, p. 3)

Déstructurer le tissu social et le dynamisme économique local. Il va notamment accélérer le drainage des ressources humaines et financières vers la ville et, de plus, accroître les pressions sur la zone agricole par la venue dans le paysage d'usages non compatibles avec l'agriculture. Tout en favorisant l'étalement urbain. De plus, mais surtout, il crée un stress psychologique considérable sur le dynamisme agricole hypothéquant grandement le maintien, la croissance et le transfert des entreprises agricoles.

(Mémoire de l'UPA, p. 6)

La menace est telle que certains participants réclament que le tracé soit revu :

Nous pensons que le projet tel que présenté, outre le fait d'avoir de graves conséquences sur le potentiel et le dynamisme agricoles de la région, est également un non-sens, à moyen et long terme, sur le développement de la région. Les investissements d'un tel projet sont

trop importants pour que l'on néglige d'en étudier sa localisation géographique avec plus de pertinence et d'objectivité.
(Mémoire de l'UPA, p. 11)

Les représentants des municipalités reconnaissent les impacts ponctuels du projet sur les producteurs agricoles, mais perçoivent l'impact global du projet sur l'agriculture sous un autre angle, celui de l'amélioration du transport vers des marchés nouveaux et la création de conditions optimales pour la transformation locale des produits récoltés :

L'absence d'un lien autoroutier avec les principaux pôles urbains limite le potentiel de développement agricole. [...] ainsi, le désenclavement des régions touchées par le parachèvement de l'autoroute 50 aura des impacts économiques agricoles positifs, même dans la plaine outaouaise, de loin supérieurs aux impacts négatifs des fermes touchées. Dans une optique de diversification économique, les municipalités des MRC de Papineau et d'Argenteuil ont réalisé qu'elles bénéficiaient de nombreux atouts pour attirer et stimuler la création et le développement d'entreprises liées à la transformation et la distribution de produits agricoles. L'accessibilité de ces entreprises aux réseaux autoroutiers nationaux est toutefois essentielle.
(Mémoire de la CUO, p. 15)

Le développement industriel et commercial

Il s'agit de l'un des principaux éléments de justification du projet de la part des élus municipaux. Ces derniers admettent qu'ils attendent beaucoup du projet à cet égard et que de nombreuses occasions de développement économique ont échappé à la région en raison de l'absence d'une autoroute :

Sans autoroute en rive québécoise, Gatineau et la région sont condamnées à l'asphyxie économique lente mais certaine. Déjà cinq fois plus forte sur le plan économique que la CUO, la MROC profite de cette situation odieuse où nous faisons office d'otages. D'ailleurs, combien de projets avons-nous perdus au profit de municipalités de l'est ontarien, à cause de cette incapacité de fournir un accès convenable à un réseau routier performant ? [...] à l'heure du libre-échange, de l'ouverture des marchés, de l'importance de plus en plus grande de la sous-traitance et du maillage entre entreprises, du

concept d'approvisionnement « just in time », la nécessité de pouvoir accéder rapidement à un réseau autoroutier est primordiale pour les entreprises dans une économie de plus en plus concurrentielle.
(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 18)

De plus, nous estimons qu'à ce jour, l'absence d'un lien direct pour le transport rapide des marchandises et des voyageurs de transit entre Montréal et l'Outaouais a coûté un bon nombre d'implantations industrielles et que cela nuit considérablement au développement de l'Outaouais et des Basses-Laurentides ainsi qu'à leur désenclavement face au reste de la province.
(Mémoire conjoint, p. 5)

Les représentants municipaux ont même avoué avoir planifié l'organisation du territoire en fonction du passage de l'autoroute 50 :

Les décisions politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme ont, depuis quinze ans, toujours pris en considération l'aménagement de l'autoroute 50 sur le tracé projeté. Prenons seulement l'exemple des parcs industriels. Le développement et les investissements des parcs industriels régionaux ont été réalisés en bordure de ce tracé projeté (Gatineau, Thurso, Sainte-Angélique, Lachute). De plus, certains de ces parcs ont reçu des exclusions de la zone agricole en fonction de ce tracé.
(Mémoire conjoint, p. 23)

Certains croient, au contraire, que le développement industriel et commercial serait mieux servi par un déplacement du tracé plus au nord :

[...] je vois très mal la venue d'une autoroute longeant la route 148 et qui ne desservirait pas la concentration de la population de la région de la Petite-Nation, car la région est beaucoup plus peuplée au nord qu'au sud, dans l'ensemble.
(Mémoire de M. Danic Vermette, p. 3)

Un organisme affirme que la présence d'une autoroute à proximité de la route 148 pourrait avoir un effet dévastateur sur l'activité commerciale aux abords de cette route :

Le CREDDO est inquiet de l'impact de l'autoroute 50 sur les petits commerçants des municipalités le long de la 148. Les sites touristiques

majeurs ne seront pas touchés, mais les petits le seront. L'expérience ontarienne de la 17 et de la 417 ne laisse rien présager de bon. Après l'ouverture de l'autoroute 417, les commerces sur la route 17 ont subi des pertes d'achalandage de 10 % à 90 % !
(Mémoire du CREDDO, p. 11)

Le tourisme

Ceux qui appuient inconditionnellement le projet voient dans l'autoroute 50 une occasion d'élargir le champ d'attraction touristique de la région de l'Outaouais par le biais d'un accès plus rapide en provenance de l'Ontario et de la région montréalaise :

[...] le potentiel que représente la MROC (750 000 personnes et une population de 870 000 prévue en 2011) pour le développement des régions touristiques comme la Petite-Nation et les Laurentides reste à exploiter. Un lien autoroutier passant par ces régions les favoriserait très certainement en générant de nouveaux revenus.
(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 15)

Ces participants font valoir que libérer la route 148 de sa circulation actuelle permettrait d'introduire un couloir pour l'implantation d'une route verte qui :

[...] vise notamment la valorisation du potentiel récréotouristique du Québec en créant un lien cycliste entre la Gaspésie et l'Abitibi-Témiscamingue. Le cyclotourisme connaît une popularité grandissante et le tracé de l'autoroute 148 est retenu en raison de ses caractéristiques patrimoniales et paysagères particulières. Avec la construction de l'autoroute 50, ce projet d'aménagement s'avère très prometteur et représente une opportunité incroyable pour les municipalités désireuses d'y incorporer des attractions touristiques, des circuits d'interprétation locaux et des haltes-vélos. Jusqu'ici, ces projets demeurent impossibles considérant les niveaux de circulation de la route 148.
(Mémoire conjoint, p. 24)

Sans nier ces faits, plusieurs participants ont souligné que la grande part du tourisme régional se retrouvait dans la partie plus au nord et que, de ce fait, une liaison autoroutière éventuelle à cet endroit desservirait plus adéquatement la population :

[...] ces vallées ont traditionnellement entretenu peu de relations entre elles par manque d'un réseau adéquat de routes les reliant les unes aux autres. Quelle que soit la vallée considérée, il faut toujours redescendre à son extrémité sud pour rejoindre la vallée voisine. Cet état de fait a maintenu ces vallées dans un état de cloisonnement qui a largement hypothéqué leur potentiel de développement même sur le plan touristique.

Le décroisement de ces vallées passe donc par la nécessité d'un lien direct entre elles d'autant plus qu'à long terme, c'est dans le nord de la région que se trouve le plus fort potentiel de développement touristique, forestier et de villégiature de la région.
(Mémoire de l'UPA, p. 8)

En effet, les villages comme Saint-Sixte, Saint-André-Avellin, Notre-Dame-de-la-Paix, Ripon seront éloignés par rapport au tracé actuel alors que ce serait des endroits les plus à même de profiter de sa proximité à cause de la vocation touristique importante de ceux-ci. Ces sites ont des possibilités énormes pour la villégiature à cause des dizaines de lacs parsemant la région amenant les citadins autant de Montréal que d'Ottawa. Ils offrent une infinité de loisirs comme la pêche, la chasse, la baignade, le ski nautique. Les gens des villes s'y plaisent, construisent des chalets et visitent les pourvoiries. Tous ces villages ne pourraient que gagner à se développer davantage et bénéficieraient du fait d'être près d'une voie rapide entre les deux grandes villes sources privilégiées de leur clientèle.
(Mémoire de M^{me} Francine Robert, p. 1)

C'est en attirant les résidents urbains vers le nord par une belle route, facile d'accès et qui mène directement au nord où l'attrait touristique et les paysages sont différents et attrayants comparativement à la vallée où se trouvent les villes de Gatineau, Masson-Angers que vous les convaincrez à venir s'installer dans la région.
(Mémoire de M. Danic Vermette, p. 3)

L'étalement urbain

D'aucuns estiment qu'il existe une forte relation entre le développement autoroutier et l'étalement urbain et, dans le cas de l'autoroute 50, cet étalement se ferait aux dépens du territoire agricole. Plusieurs participants ont illustré les conséquences de la déstructuration du milieu agricole, liées aux multiples impacts qu'entraîne l'étalement urbain :

Ce projet d'envergure contrevient aux orientations gouvernementales car il ne favorise pas l'utilisation prioritaire de la zone agricole à des fins agricoles. Il entraînerait vraisemblablement une augmentation de l'étalement urbain, la déstructuration de la zone agricole décrétée et un accroissement des problèmes de cohabitation entre les activités agricoles et urbaines, ce qui va à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement.

(Avis sectoriel du MAPAQ, p. 8)

Conséquemment, les prix offerts par les promoteurs pour ces terres ne sont plus à la portée des agriculteurs qui doivent, en surplus, investir pour les aménager, les remettre en production et assurer une rentabilité pour vivre d'agriculture.

(Mémoire de M^{me} Diane Saint-Pierre et de M. André Saint-Pierre, p. 7)

De plus, ce sera une guerre éternelle entre les municipalités et la CPTAQ pour négocier du territoire pour un développement résidentiel ou industriel. Alors, la terre arable sera encore et encore empiétée jusqu'à ce qu'il n'en reste plus.

(Mémoire de M. Jean-Claude Vermette, p. 3)

Quelques participants ont illustré également les effets déstructurants sur le milieu agricole qu'a engendré la réalisation du premier tronçon de l'autoroute 50 entre Hull et Masson :

- *Présence plus ou moins concentrée d'usage non agricole le long de l'autoroute et de la route 148 (résidentiel, commercial, industriel, services) sur des territoires enclavés à l'intérieur du terroir agricole.*
- *Structure foncière morcelée avec viaduc pour permettre la jonction entre des parties de lots qui formaient des planches continues*

propices aux exigences d'une agriculture moderne où le temps, c'est de l'argent.

- *La tenue des terres y est davantage en location que possédée.*
- *Apparition de friches de plus en plus nombreuses.*
- *Localisation près des échangeurs d'excroissance des noyaux villageois d'Angers, Masson et Buckingham mais distincts de ceux-ci et pas nécessairement cohérents avec le développement de ces villages.*

(Mémoire de l'UPA, p. 7)

Nous croyons que, si la population avait le choix entre des quartiers revitalisés et accessibles de Hull et de Gatineau, beaucoup de jeunes familles opteraient pour demeurer plus près de leur travail et des services (ceux-ci étant déjà payés).

(Mémoire du CREDDO, p. 10)

D'autre part, les représentants des municipalités estiment que le projet va permettre de consolider, voire de densifier l'occupation du territoire :

C'est l'épine dorsale du réseau régional, lequel aura des impacts positifs sur le développement des seize espaces économiques régionaux situés sur le territoire de la CUO de même que sur plusieurs parcs et zones industrielles localisés sur les territoires des MRC de Papineau et d'Argenteuil, principalement en bordure du tracé de l'autoroute 50. De surcroît, ces impacts positifs auront des répercussions sur la consolidation du tissu urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.

(Mémoire conjoint, p. 24)

[...] sur le territoire de Gatineau, l'autoroute 50 contourne la zone urbaine et agit même à titre de limite nord du périmètre d'urbanisation, exception faite du parc d'affaires et technologique. Selon les outils de planification en cours de réalisation, soit le deuxième projet de schéma d'aménagement révisé et le plan d'urbanisme et de développement de Gatineau en révision, l'autoroute 50 continuera à constituer la limite nord de l'expansion urbaine dans les années à venir.

(Mémoire de la Ville de Gatineau, p. 7)

Les impacts sur le milieu humain

Les expropriations

Il existe deux visions distinctes concernant les conséquences des expropriations qui, pour la plupart, ont été effectuées il y a plus de 20 ans. Selon certains, cette situation engendre une insécurité et une incertitude généralisée au regard du développement local :

Advenant une expropriation, comment me sentirais-je ? Je ne pourrai faire aucun investissement sur mon fond de terre et sur mes bâtisses. Je ne pourrai que laisser tout à l'abandon après avoir eu des félicitations sur ma ferme. Je vivrai le syndrome des producteurs de Mirabel, lors de la construction de l'aéroport, endroit dont je suis natif. M'arrivera-t-il la même chose que le cousin de mon épouse qui a laissé sa vie pour défendre sa terre et celles de tous les producteurs de Mirabel ?

(Mémoire de M. Jean-Claude Vermette, p. 3)

Les élus municipaux voient dans cette situation d'expropriation l'acceptation par la population du tracé proposé :

Le tracé projeté est quant à lui accepté depuis plus de 20 ans, d'autant plus que les terrains situés sur l'emprise de Lachute à Papineauville, ainsi que ceux situés sur le tracé d'une longueur de quatre kilomètres au nord de Thurso ont déjà été expropriés.

(Mémoire conjoint, p. 4)

L'approvisionnement en eau potable

Quelques participants ont tenu à démontrer que le tracé proposé toucherait leurs sources d'approvisionnement en eau potable. Pendant que certains se disent prêts à accepter les mesures d'atténuation proposées (mémoire de la municipalité de

Plaisance, p. 2), d'autres résidants sont moins favorables à l'idée d'abandonner leur source d'approvisionnement actuelle en faveur d'une municipalisation de ce service :

En conclusion, le tracé que nous propose le promoteur s'avère une menace pour la bonne continuité de notre réseau d'aqueduc, [...] le promoteur favorise plutôt une solution d'atténuation qui nous est complètement inacceptable. Compte tenu que ce site de captage représente près de la moitié des eaux qui sont recueillies par le réseau, compte tenu de la qualité et de la rareté de l'eau potable, compte tenu de l'économie avec laquelle nous opérons le réseau et des atouts physiques que nous avons le privilège d'avoir, nous ne désirons pas que l'autoroute passe en aval ou en amont de nos sites de captage car c'est une richesse naturelle que l'on se doit de protéger.

(Mémoire de la Coopérative d'aqueduc agricole Saint-François de Plaisance, p. 3)

Que dire maintenant pour le secteur de Plaisance où il existe un coteau sablonneux fertile pour l'approvisionnement en eau potable des fermes touchées et des réseaux d'aqueduc rural alimentés en eau de qualité, par gravité et à des coûts relativement bas ?

La solution ou l'alternative avancée par le promoteur est encore une dépendance, dépendance qui, à court terme, deviendra une dépendance de la rivière de la Petite Nation.

(Mémoire de M. Bernard Desjardins, p. 3)

À l'opposé, les élus estiment que les mesures avancées par le promoteur à ce sujet sont adéquates :

Bien qu'en général on peut considérer comme mineurs les impacts généraux de la construction de l'autoroute 50 sur les puits d'eau potable, trois sites de prise d'eau demeurent problématiques, soit les ouvrages de captage d'eau du village de Cahumet et ceux des syndicats des propriétaires de la Montée Papineau et de la Montée Saint-François à Plaisance. Pour ce qui est du risque de perturbation de l'eau du puits municipal de Cahumet, [...] nous souscrivons aux actions de vérification que propose le Ministère ainsi qu'à la stratégie d'intervention advenant un problème de contamination, soit la réalisation d'un puits crépiné dans l'aquifère sous la masse argileuse ou assurer l'alimentation à partir du lac Chantal.

[...] pour ce qui est des ouvrages de captage d'eau des deux syndicats de Plaisance, Montée Saint-François et Papineau, nous recommandons que le Ministère, tel qu'il le propose, raccorde ces deux réseaux à l'aqueduc municipal de Plaisance. Il est à noter que cette alternative est souhaitée par une partie des membres desservis par ces deux réseaux privés, ce que ne soulignent pas les porte-parole de ces deux syndicats. De plus, ces alternatives assureraient à ces citoyens une eau potable de qualité.

(Mémoire conjoint, p. 17 et 18)

Les activités de plein air

Les représentants du Sentier de la Blanche-Neige, promoteurs et propriétaires de terrains consacrés à des activités récréotouristiques de plein air, sont venus demander au promoteur que leurs intérêts soient pris en compte dans ce projet et que toute perte de territoire résultant d'un sectionnement éventuel soit compensée par une superficie équivalente de territoire adjacent au territoire original (mémoire du Sentier de la Blanche-Neige, p. 1).

Les impacts sur le milieu naturel

Très peu de participants ont abordé le sujet des impacts sur le milieu naturel lors de l'audience publique. Les principales préoccupations sont venues du CREDDO et concernaient la protection de la flore rare ou menacée et des cours d'eau de la région visée par le projet :

Le piémont laurentien est une zone floristique très riche, frange la plus nordique de la zone plus modérée de la vallée du Saint-Laurent et de l'Outaouais. Sa richesse floristique : fleurs printanières, variétés arbicoles nobles (ex. : chêne rouge, érable) est considérable.

Nous sommes heureux de voir que le ministère des Transports a mis de l'avant une série de mesures d'atténuation pour les espèces floristiques rares et menacées. Le tracé sera tout de même lourd de conséquences.

L'autoroute 50 traversera 4 rivières (Kinonge, la Blanche, Petite Nation et Rouge), ce qui nécessitera la construction d'autant de ponts. Ceci aura un impact important sur la qualité de l'environnement, en particulier sur l'habitat de certaines espèces aquatiques.

[...] le CREDDO tient pour acquis que, si le ministère des Transports construit un pont, qu'il prend toutes les mesures à sa portée pour assurer le moins d'impact possible sur l'environnement, il y aura tout de même impact. Que dire des impacts liés à l'entretien du réseau routier en période hivernale !

(Mémoire du CREDDO, p. 7 et 8)

Les préoccupations des élus municipaux sont bien résumées dans les propos suivants :

Il est malheureusement impossible de construire une autoroute de 90 km sans engendrer des impacts biologiques. Néanmoins, les études d'impact soulèvent la fragilité extrême des secteurs à proximité de la route 148, éliminant du fait même la possibilité d'élargir cette route.

[...] en général, les impacts sont minimes pour ce qui est du tracé retenu de l'autoroute 50, considérant la présence humaine à proximité, l'absence de zone humide et principalement la culture intensive des secteurs à proximité qui a modifié le milieu naturel de ce secteur.

Enfin, la construction plus au nord, laquelle option signifierait une plus grande superficie de boisés naturels et de lacs à traverser, occasionnerait des impacts biologiques supérieurs à ceux du tracé retenu.

(Mémoire de la CUO, p. 19 et 20)

L'opposition entre les citoyens et les élus municipaux

Une divergence de points de vue quant à la justification du projet s'est manifestée entre les citoyens et les élus municipaux. Certains estiment que les éléments initiaux de justification du projet n'étant plus d'actualité, le tracé devrait donc être réétudié :

[...] ce projet qui traîne dans le portrait du développement régional depuis au-delà de 25 ans a été pensé, conçu et partiellement réalisé sur la base de principes de développement dépassés :

- 1. Qui ne s'inscrivent pas dans une perspective à long terme du développement global de la région qui n'a pas juste un potentiel et une réalité est/ouest, mais également un potentiel nord/sud.*
- 2. Qui ne s'inscrivent pas dans une perspective de développement durable pour l'agriculture en particulier, mais aussi pour le milieu rural en général.*

(Mémoire de l'UPA, p. 2)

Là où il n'y a pas consensus, c'est sur le tracé projeté de la future section d'autoroute qui reste à construire, d'ouest en est de l'Outaouais. Le tracé actuel connu est celui qui a été élaboré au début des années 80 et qui tient compte aujourd'hui de nombreuses conditions et situations qui ont changé, qui n'existent plus, ou qui se sont transformées au cours des dernières années.

(Mémoire de M. Léo Raby, p. 1)

Cette réalité est perçue différemment par les élus, pour lesquels les éléments initiaux de justification du projet sont toujours pertinents aujourd'hui :

La croissance démographique et le développement économique soutenu des régions de l'Outaouais et des Laurentides sur lesquels se basaient les organismes régionaux dans les années 1970 pour revendiquer un lien routier entre Hull et Montréal sont des arguments toujours valides, voire même confirmés par les statistiques enregistrées depuis.

(Mémoire conjoint, p. 4)

Ils blâment également les opposants au projet de ne pas faire preuve de bonne volonté et de ne pas se soucier assez du bien collectif régional :

D'un autre côté, je pense qu'on représente les populations qui nous ont aidé à préparer ces schémas d'aménagement, et je le dis poliment, mais il ne faudrait pas passer des intérêts particuliers au détriment justement du bien général parce que le développement, et ce qui nous manque entre la métropole et Hull, c'est peut-être ce réseau routier que nous attendons depuis très longtemps.

(M. Florian Saint-Onge, séance du 13 mai 1997, p. 72)

À cela, les opposants ont répliqué :

[...] il y a tellement longtemps qu'ils la veulent l'autoroute 50, que les problèmes qui sont conséquents au tracé actuel, ça les dépasse, ils n'y pensent même pas. Ça fait trop longtemps qu'ils attendent après l'autoroute 50.

(M. Bernard Desjardins, séance du 15 mai 1997, p. 13)

Certains citoyens pensent que, contrairement aux grandes agglomérations urbaines situées aux extrémités du tracé qui en retireraient les dividendes, les localités traversées en subiraient les inconvénients :

Moi, je trouve ça un peu stupide qu'on dise que c'est un axe routier. Le premier but, je pense, je ne sais pas si, le premier, c'est le développement économique local ou régional ou dans l'Outaouais ou bien si le premier but, c'est une liaison entre Montréal et Hull. Moi, je trouve ça pas poli que les gens de l'extérieur viennent nous dire où passer l'autoroute chez nous.

[...] il me semble, moi, que ce n'est pas aux gens de Montréal, puis ce n'est pas aux gens de Hull à venir nous dicter où passer la route. C'est les citoyens de l'Outaouais qui doivent le décider et puis je pense qu'ils doivent le décider à l'endroit où elle est plus profitable pour tout l'ensemble de la région. Pas juste une petite gang au sud.

(M. Jean-Claude Vermette, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 88 et 89)

De plus, des citoyens estiment ne plus être représentés par les élus. Ils considèrent que ces derniers ne tiennent pas compte de leurs revendications, ignorent leurs doléances et prennent des décisions qui dépassent le cadre de leur mandat :

On a entendu les promoteurs et la MRC dire tellement de choses que ça n'a absolument aucun sens. Quand on est revenu chez nous hier soir, j'étais découragée d'une chose. C'est que pour régler ce que l'autoroute va faire sur notre terre, pour régler ça avec nous autres, c'est avec ces gens-là qu'on va avoir affaire. Mais je vous garantis qu'on va être pas mal petits dans nos souliers parce qu'on aura pas le BAPE pour nous écouter, on va être tout seuls avec eux autres. Puis, en tout cas, moi, je me sens comme une puce qui se fait écraser par un épais talon. Je m'excuse là, mais c'est ça.

(M^{me} Célyne Leclerc, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 61)

Ayant assisté aux audiences publiques concernant l'établissement de l'autoroute 50 dans la Petite-Nation, nous apprenons avec stupéfaction qu'aucune étude ou presque n'a été faite pour éviter le plus possible les terres agricoles, en dirigeant l'autoroute un peu plus au nord. Et que les promoteurs tiennent à ce tracé comme de l'or trempé ! Quel dessin faudra-t-il faire pour vous démontrer que la situation politique autour du débat de cette autoroute est, à notre avis, quelque peu pourrie ! L'appui massif de la MRC et des autres instances politiques qui, coûte que coûte, sont prêtes à tout sacrifier sur leur passage nous déconcerte !

(Mémoire de M^{me} Célyne Leclerc et de M. Mario Malo, p. 1)

Quant à nos élus municipaux, je pense que le mandat qu'ils ont reçu de la population est de gérer au mieux les affaires municipales, mais non de décider, pour elle, ce qui est bon ou mauvais pour les générations futures ; il existe des outils démocratiques pour cela !

(Mémoire de M. André Fouillet, p. 4 et 5)

Finalement, des participants déplorent le fait que leurs préoccupations ne soient pas reflétées par celles de leurs élus municipaux et ils trouvent déplorable que ces mêmes élus municipaux ne soient pas présents pour entendre leurs représentations (M. Carol Sabourin, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 44). D'autres encore, ont critiqué la

pertinence du processus de consultation publique et le manque de concertation avec la population à l'étape de l'élaboration de ce projet :

[...] il faudrait réfléchir sur le bien-fondé de cette route qui a pour objet premier de relier Montréal à Hull et de voir comment la population concernée par cette autoroute a été oubliée pour négocier le tracé.

(M. Jean-Claude Vermette, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 88)

Chapitre 3 **La justification du projet**

Les premiers éléments de justification de ce projet remontent aux années 1970 alors que la desserte de Mirabel aurait été le facteur déterminant du choix du tracé (document déposé PR-8, p. 1).

En 1981, le promoteur indiquait dans son avis de projet que quatre objectifs étaient visés, soit absorber la circulation de transit entre Montréal et Hull, suppléer à l'insuffisance de la route 148, desservir les industries de la région tout en favorisant le développement industriel et relier efficacement l'Outaouais à l'aéroport de Mirabel (document déposé PR-1a, p. 1).

L'étude d'opportunité de 1987 confirmait ces éléments de justification et précisait que le projet de parachèvement de l'autoroute 50 s'inscrivait dans un cadre plus vaste, à savoir celui de relier deux agglomérations importantes, celles de Montréal et Hull, par la réalisation des autoroutes 13 et 50 dans le contexte du projet aéroportuaire de Mirabel. L'objectif principal s'énonçait comme suit :

[...] traversant l'aéroport de Mirabel, cet axe routier permettrait des liaisons rapides entre ces trois pôles et les autres centres d'activités économiques régionaux.

(Document déposé PR-8, p. 1)

Certains tronçons de ce projet d'ensemble ont déjà été construits, telles l'autoroute 13 entre l'autoroute 20 et l'autoroute 640 en 1975, l'autoroute 50 en périphérie de Lachute en 1977 et l'autoroute 50 entre Hull et Masson en 1983 (document déposé PR-8, p. 1). Un autre tronçon reliant Mirabel à la limite des comtés d'Argenteuil et de Deux-Montagnes était mis en service en 1995 (document déposé DA-2, p. 1). La partie restante pour relier définitivement Mirabel à Lachute devrait être construite pour 1998 (M. Rosaire Roy, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 18).

L'Étude d'impact de 1992 reprend sensiblement les mêmes orientations générales en décrivant encore une fois le projet de l'autoroute 50 comme étant le lien principal entre l'aéroport de Mirabel et les centres urbains de Montréal et de Hull. Le promoteur précise sur ce point :

[...] la nécessité de cette autoroute compte tenu de l'insuffisance de la route 148 pour satisfaire la demande de déplacements entre Hull, l'aéroport de Mirabel et Montréal, pour concrétiser les objectifs de développement économique de la région [...].
(Étude d'impact PR-3a, p. 1)

Enfin, le récent plan de transport de l'Outaouais précise les objectifs suivants au regard du projet de l'autoroute 50 :

Le ministère des Transports veut favoriser pour sa part les déplacements vers Montréal par le territoire du Québec. Toutefois, les besoins de circulation ne justifient pas la réalisation immédiate de tous les tronçons de l'autoroute 50. De plus, des sommes très importantes seraient requises pour son parachèvement alors que les ressources financières du Ministère sont de plus en plus réduites pour le développement d'infrastructures. Dans ce contexte, il faut atteindre les objectifs suivants :

- 1) obtenir les autorisations gouvernementales requises pour pouvoir réaliser l'autoroute 50 ;*
- 2) acquérir les terrains nécessaires pour protéger l'intégrité du corridor prévu pour l'autoroute ;*
- 3) réaliser de façon prioritaire un tronçon en contournement de Buckingham et de Masson-Angers ;*
- 4) réaliser les autres tronçons selon les besoins et en fonction des disponibilités budgétaires.*

(Document déposé DA-1, p. 47)

Pour la commission, les éléments de justification et les objectifs initiaux du projet, malgré le temps écoulé depuis, sont restés pratiquement inchangés. En effet, l'étude d'opportunité et l'Étude d'impact inscrivent le projet de l'autoroute 50 dans le cadre du projet aéroportuaire de Mirabel et elles reprennent donc en partie les éléments de justification des années 1970. Par contre, dans le Plan de transport de l'Outaouais, le promoteur ne soutient plus l'urgence de réaliser le projet de l'autoroute 50, à la suite des changements survenus dans les besoins de circulation sur la route 148 et de l'évolution du contexte économique depuis 1987. Ce sont, entre autres, ces types de

changements qui ont amené la commission à analyser l'ensemble des données relatives à la justification du projet afin de vérifier sa pertinence face à la réalité d'aujourd'hui.

Ainsi, la commission reprend dans ce chapitre les principaux éléments de justification avancés par le promoteur, lesquels visent un certain nombre d'objectifs qui se résument ainsi :

- 1) relier entre eux des centres importants (Hull-Lachute-Montréal) afin d'accroître et de renforcer leur lien économique ;
- 2) offrir une liaison plus directe et plus rapide entre Dorval et Mirabel ;
- 3) répondre à la demande de déplacement dans l'axe routier considéré. Cette demande englobe deux types de trafic :
 - le trafic de long parcours ;
 - le trafic régional ;
- 4) pallier les lacunes en matière de caractéristiques géométriques et de circulation du lien routier existant, la route 148 ;
- 5) consolider un axe de développement existant en accélérant et en améliorant les communications de manière à favoriser la mise en valeur des attraits touristiques et récréatifs de la région.

(Document déposé PR-8, p. 4)

Dans son analyse, la commission les a regroupés sous cinq thèmes, soit le développement économique, l'amélioration d'un lien routier Montréal-Hull, la desserte des aéroports de Montréal, les déficiences de la route 148 et le design des options.

Le développement économique

Dans cette section, la commission examine l'élément justificatif voulant que l'autoroute 50 constituerait un outil de développement économique pour la région de l'Outaouais. Bien que le secteur récréotouristique soit retenu comme un élément important du développement économique régional, la commission le traitera plus loin au chapitre 5, dans son analyse des secteurs d'activité économique.

Lors de l'audience publique, le collectif des maires de l'Outaouais et des organismes économiques a soutenu que l'étude du tracé était réaliste et toujours d'actualité. Le tracé a été conçu dans le but d'offrir un accès direct au grand pôle urbain et, pour eux, « c'est le seul lien autoroutier à développement économique qu'il reste à construire au Québec » (M. Mario Laframboise, séance du 13 mai 1997 en soirée,

p. 68). Ces élus sont convaincus que ce tracé constituerait un nouveau lien de développement industriel au Québec, « Le triangle dont on nous parle, Ottawa, Toronto et Montréal [...] c'est l'avenir de l'industrie » (M. Mario Laframboise, séance du 13 mai 1997 en soirée, p. 67).

Quatre secteurs économiques ont été identifiés pour soutenir le développement et l'emploi dans l'Outaouais. Ce sont, en ordre décroissant d'importance, la haute technologie, la forêt, l'agriculture et le tourisme. Le transport serait un facteur déterminant pour assurer la croissance de ces secteurs économiques. À cet égard, le préfet de la MRC de Papineau mentionnait : « [...] quand une industrie s'installe dans la transformation, la seule façon économique de s'en sortir, la première, c'est toujours le transport » (M. Mario Laframboise, séance du 13 mai 1997 en soirée, p. 70).

De plus, les maires attribuent la lenteur du développement économique de leur région à l'absence d'un lien autoroutier sur leur territoire et ils expliquent le succès de l'évolution industrielle des compétiteurs à l'est de l'Ontario par la présence des autoroutes qui leur permettent un meilleur accès aux marchés. Ils revendiquent donc un réseau équivalent du côté québécois.

Cependant, l'absence d'une infrastructure autoroutière n'expliquerait pas en elle-même la stagnation économique décrite par les élus. Des facteurs d'une autre nature ont été soulevés. À ce propos, la Ville de Gatineau fournit cette explication :

La raison majeure [...] c'est vraiment le dynamisme en matière de développement de haute technologie du côté ontarien [...]. Maintenant, il y a toute la question de dépendance vers une seule source d'emplois, qui est le gouvernement fédéral. Il n'y a pas eu d'efforts dans le passé de diversification économique parce qu'on s'est dit : « Le gouvernement fédéral va toujours être là, va toujours être l'employeur majeur », et il y a eu un peu de laisser-aller sur les efforts. [...] les comités ont donc été créés et il y a eu toute une mobilisation vers la diversification économique.

(M. Jacques Perrier, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 6 et 7)

Un des participants, qui réside au nord de la région concernée, met en doute « l'apport d'une économie financière réelle », en insistant sur la déstructuration de l'économie locale et l'empiètement sur les terres arables que le projet entraînerait (mémoire de M. Yves Gagnon, p. 6). Il suggère plutôt que l'absence d'un lien routier plus au nord aurait privé la région d'une croissance économique réelle, à savoir la possibilité de créer une voie de circulation pour la population, de développer le potentiel touristique et de donner accès aux matières premières. Cette vision est partagée par la majeure partie des citoyens et s'oppose à celle des élus.

Une étude portant plus particulièrement sur l'organisation de l'espace de la CUO compare les forces et les faiblesses de l'organisation du transport sur les deux rives de l'Outaouais. Comparativement à la municipalité régionale Ottawa-Carleton (MROC), l'absence de coordination entre les diverses composantes du plan d'urbanisme, le système de transport et l'implantation des infrastructures de services a été identifiée comme faiblesse première du côté de la CUO. Le parc industriel de Gatineau est cité à titre d'exemple puisque l'autoroute l'a rejoint dix ans après sa construction (document déposé DC-1).

La commission a examiné plus en détail les fondements sur lesquels s'appuie la revendication des élus. Elle s'est attardée aux documents dont elle disposait, notamment une étude portant sur les retombées fiscales de la construction des autoroutes 13 et 50, que le MTQ ne juge plus pertinente mais qui demeure la seule information disponible (document déposé DB-1). Les élus s'y sont d'ailleurs abondamment référés.

En 1991, le Conseil d'expansion économique, au nom du Front commun des autoroutes 13 et 50 Laurentides-Outaouais, a mandaté un consultant pour préparer une étude qui démontre les avantages fiscaux pouvant découler de la construction de ces deux infrastructures routières (document déposé DB-1). L'estimation du retour fiscal, à la suite de la mise en œuvre de ces deux autoroutes est basée sur la circulation des sommes d'argent provenant d'éventuelles immobilisations manufacturières.

Sommairement, la méthode vise à mettre en relation les atouts de la région en matière de développement industriel, notamment la présence de parcs industriels bien desservis, et les principaux facteurs de localisation identifiés par les dirigeants d'entreprises. Ces facteurs sont les coûts liés à la main-d'œuvre, le niveau d'efficacité des infrastructures de transport en région, l'accessibilité des aéroports, un service de transport à prix concurrentiel et l'accessibilité à un réseau autoroutier. L'étude conclut que l'autoroute 50 serait un facteur de développement économique pour la région et que les trois paliers de gouvernement bénéficieraient de recettes fiscales intéressantes.

L'étude mentionne également que, si les facteurs incitatifs tiennent un rôle important dans le choix de localisation des entreprises, ils ne peuvent à eux seuls attirer le développement dans une région. En fait, les retombées économiques d'une autoroute exigent en contre-partie, que la dynamique économique de la région soit en mesure de l'accueillir. L'étude a évalué cette dynamique en utilisant les indicateurs suivants : la vitalité économique définie en fonction de la démographie et de l'emploi et l'analyse de la base économique, soit la répartition des emplois par secteur d'activité économique.

Enfin, en l'absence de statistiques territoriales bien définies, les consultants ont élargi le territoire d'étude en englobant les MRC avoisinantes, soit celles de Mirabel, de Deux-Montagnes et de Sainte-Thérèse-de-Blainville, lesquelles pourraient aussi profiter du passage des autoroutes 13 et 50. Dans les circonstances, la commission se demande dans quelle mesure l'évaluation finale tient compte de la dynamique des sous-régions situées au centre.

Examinées plus en détail, ces informations montrent que le taux d'activité économique sur le territoire visé est jugé supérieur à celui de l'ensemble du Québec (66,6 % par rapport à 62,8 %). Ce constat s'applique toutefois aux extrémités du tracé alors qu'au dire même de la firme, « on assiste à la situation inverse dans les MRC d'Argenteuil et de Papineau » (document déposé DB-1, p. 2.9).

L'étude mentionne également que les revenus moyens de la région sont comparables à ceux du Québec, tandis que les revenus totaux moyens des MRC de Papineau et d'Argenteuil seraient inférieurs à la moyenne québécoise. Malgré ce fait, elle n'en tient pas compte dans son évaluation finale. Elle conclut, en extrapolant sur une moyenne régionale, qu'il existe une dynamique homogène capable d'accueillir une infrastructure autoroutière qui entraînerait une croissance économique sur tout son parcours.

Pour la commission, rien ne laisse présager que l'effet d'entraînement suggéré par l'étude pourrait créer des retombées économiques pour les MRC d'Argenteuil et de Papineau de la même façon que celles dont pourraient bénéficier les deux pôles urbains situés aux extrémités du projet.

Néanmoins, à la lumière des conclusions de cette étude, la commission est à même de comprendre la conviction des élus, à savoir que l'autoroute 50 est perçue comme l'épine dorsale du développement économique (mémoire conjoint, p. 24). La commission ne partage cependant pas ce point de vue. Elle est d'avis que les régions dotées d'une base industrielle relativement solide et bien implantée pourraient sans doute bénéficier du passage autoroutier. Ce serait notamment le cas des parcs industriels de Mirabel, de Lachute et de Gatineau. Ces parcs sont rejoints par un corridor ferroviaire, sont situés à proximité des aéroports et sont équipés de systèmes d'aqueduc et d'égout ainsi que d'infrastructures de communication.

En périphérie de la CUO, seul le parc industriel de Thurso est desservi par un service complet d'aqueduc et d'égout. La compagnie James MacLaren en est la principale occupante. Dès 1988, les usages résidentiels, commerciaux et industriels lourds liés à l'expansion de cette entreprise occupent l'ensemble du territoire de Thurso. Ultérieurement, des lots de la municipalité rurale adjacente, Lochaber Ouest, ont été

annexés pour l'expansion industrielle de MacLaren. La nouvelle exclusion de 24,6 hectares accordés par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) est considérée comme insuffisante. La Ville de Thurso réclame une expansion supplémentaire de 80 acres pour le secteur résidentiel, de 20 à 40 acres pour le secteur commercial et de 78 acres pour l'industriel. Compte tenu de la venue de l'autoroute 50, la MRC évalue à quatre fois les besoins d'espace déjà estimés et ce, à court terme.

Du reste, les municipalités rurales traversées par le projet seraient tenues de mettre en place des infrastructures industrielles et sociosanitaires (Projet de schéma d'aménagement révisé, deuxième projet, p. 12-1). Ainsi, dans le but particulier de localiser des parcs ou des aires industrielles à proximité des futurs échangeurs de l'autoroute 50, le schéma d'aménagement de la MRC de Papineau a prévu trois zones d'aménagement prioritaires. La première concerne des lots de la paroisse de Notre-Dame-de-Bonsecours, au nord de Montebello, où est pressenti un parc régional industriel lourd. Ce secteur est également retenu pour le développement résidentiel et commercial. La MRC prétend qu'affirmer la vocation de ce nouveau secteur, dont elle se porte garante pour l'implantation éventuelle d'un système d'égout, est un gage de développement économique.

La deuxième zone d'aménagement prioritaire concerne le territoire annexé de Thurso, lequel serait pourvu de services d'aqueduc et d'égout grâce, entre autres, à une importante subvention pour l'implantation d'infrastructures municipales octroyée par le Conseil régional de développement de l'Outaouais (CRDO) (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 12-1).

La troisième zone est une affectation industrielle lourde à Sainte-Angélique, municipalité où les infrastructures de tenure publique ne sont pas entièrement disponibles mais où s'est également installée une usine de transformation du bois.

La commission a constaté que deux des trois aires industrielles prioritaires de la MRC de Papineau n'ont pas les infrastructures d'accueil nécessaires pour recevoir ces parcs industriels et que la troisième dépend d'une subvention du CRDO. L'étude sur les retombées fiscales avait établi que la présence d'infrastructures d'accueil était indispensable à la localisation de nouvelles entreprises dans un milieu donné, en plus d'une autoroute.

La commission croit que ces initiatives d'industrialisation du milieu rural, principalement en regard des parcs industriels lourds, vont directement à l'encontre du document gouvernemental relatif aux orientations en matière d'aménagement : « [...] l'implantation de nouvelles activités industrielles devrait être prévue en priorité

sur les terrains disponibles dans les espaces industriels déjà viabilisés » (document déposé DB-48, p. 42).

Ce document souligne également qu' « en matière d'activité réelle, bien que le taux d'occupation soit en constante croissance pour l'ensemble des parcs, la performance est directement proportionnelle à la taille des municipalités. En effet, les parcs des municipalités de plus de 25 000 habitants avaient, en 1991, un taux moyen d'occupation de 78,3 %, le taux diminuant progressivement pour n'être plus que 46,4 % pour les municipalités de moins de 5 000 habitants » (document déposé DB-48, p. 40). Ces statistiques confirment les appréhensions de la commission, à savoir que l'autoroute 50 correspond davantage aux besoins et à l'organisation des deux pôles urbains industrialisés qu'à ceux des MRC d'Argenteuil et de Papineau.

Dans ces deux MRC, la commission remarque que l'implantation industrielle se ferait au détriment des zones agricoles advenant une exemption accordée par la CPTAQ. Ces demandes d'exclusion industrielle seraient éventuellement étendues au résidentiel et au commercial comme l'ont démontré les exemples de Montbello et de Thurso.

Dans les circonstances, non seulement la commission n'endosse pas l'hypothèse d'un effet structurant pour les régions enclavées au centre, mais elle est d'avis que le parachèvement de l'autoroute 50, selon le tracé actuel, comme infrastructure de support au développement industriel pourrait fortement contribuer à déstructurer les communautés rurales le long du parcours.

Elle en veut pour exemple les pertes liées à une trame commerciale appauvrie des villages longeant la route 17 en Ontario, lors de la construction de l'autoroute 417. La commission croit que les commerces aux abords de la route 148 pourraient aussi connaître une perte d'achalandage importante.

À l'instar du promoteur, la commission considère qu'une autoroute ne peut à elle seule assurer le développement économique régional : « [...] une multitude d'autres facteurs interviennent, comme la disponibilité de terrains et l'accès à un bassin de main-d'œuvre et ces facteurs ont souvent plus d'importance que l'autoroute elle-même » (document déposé DA-73, partie B, p. 20). D'ailleurs, comme l'admet le MTQ, le facteur déterminant demeure l'accessibilité globale que procure le réseau routier. La commission croit que les entreprises manufacturières qui voudraient profiter de l'autoroute 50 pourraient être tentées de regrouper leurs unités de production sur des terrains à moindres coûts, situés à la périphérie des centres urbains.

Aux yeux de la commission, si l'implantation des entreprises manufacturières progressait effectivement des pôles urbains vers la périphérie, il s'agirait d'une

situation d'étalement urbain. Or, l'étalement urbain est précisément ce que cherchent à contrer les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire.

Au terme de l'analyse de la justification économique du projet, la commission constate ainsi que plusieurs aspects de cette justification auraient des effets qui seraient en contradiction avec les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, la commission croit que privilégier la logique économique dans la justification d'une infrastructure de transport exigerait que le coût des « externalités » découlant de l'implantation de celle-ci soit également pris en compte alors qu'il est reconnu aujourd'hui que l'étalement urbain, pour ne considérer que cet aspect, engendre des coûts importants, qui doivent être assumés par l'ensemble de la collectivité. Or, la commission n'a pas disposé de ce type de données pour apprécier à sa juste valeur l'argument économique.

Enfin, la commission pense qu'il faudrait revoir l'assertion voulant que les systèmes de transport actuels et la construction de nouvelles infrastructures génèrent des emplois et des avantages durables pour l'économie. La commission considère que le promoteur devrait, au minimum, examiner les avantages qu'il pourrait tirer de la réfection de la route 148 afin de permettre une comparaison de cette option avec le projet de l'autoroute 50.

Dans les circonstances, la commission ne peut prétendre que la construction de l'autoroute 50 présente plus d'avantages que la réfection de la route 148 en termes de développement économique régional.

L'amélioration du lien routier Montréal-Hull

Un des éléments majeurs soulevés par le promoteur pour justifier la construction de l'autoroute 50 est l'amélioration du lien routier entre Montréal et Hull.

Concrètement, il s'agit de réduire le temps de parcours entre ces deux agglomérations afin de répondre à la demande de déplacement tant pour le trafic de long parcours que pour le trafic régional. Dans cette section, la commission analyse si le projet de l'autoroute 50 répond à ces deux objectifs.

Les temps de parcours

Présentement, trois axes routiers relient la région Ottawa-Hull à la région métropolitaine de Montréal, soit :

- la route nationale 148 du côté québécois ;
- la route nationale 17 du côté ontarien ;
- l'autoroute 417 du côté ontarien, rejoignant l'autoroute 40 à Pointe-Fortune sur le territoire québécois.

L'autoroute 40-417 constitue présentement le seul lien autoroutier entre Montréal et la CUO (figure 3.1). Elle offre ainsi une solution de rechange à la route 148 pour le trafic de long parcours entre ces deux pôles. Les débits de circulation y sont relativement faibles puisqu'ils atteignent en moyenne 15 000 véhicules/jour, ce qui ne représente que 30 % de la capacité de l'autoroute (document déposé DA-1, p. 33). Par contre, l'autoroute 417 n'est pas reliée par une voie rapide au réseau autoroutier de la CUO. Seules certaines rues du centre-ville d'Ottawa relient le territoire québécois à l'autoroute 417, ce qui pénalise les voyageurs qui voient ainsi leur temps de parcours augmenter (document déposé DA-1, p. 34). Ce problème toucherait plus particulièrement le camionnage dont il sera question plus loin, dans la section relative au transport des marchandises.

Par ailleurs, les études préliminaires au plan de transport des Laurentides mentionnent que la présence de l'autoroute 417 à environ 10 kilomètres de Hawkesbury (figure 1.1) contribue à alimenter les échanges vers le Québec via le pont Perley à Grenville. Elles indiquent aussi que l'axe du pont Perley constitue, après l'axe de l'autoroute 15 vers Montréal, le deuxième lien en importance pour les déplacements vers les régions limitrophes. Plusieurs véhicules qui empruntent ce lien proviennent de l'Ontario et se dirigent vers les Laurentides et les MRC de Papineau ou d'Argenteuil (document déposé DA-72, section B, p. 5).

Relativement au temps de parcours, le MTQ prétend que « la réduction de la distance-temps entre la CUO et Montréal justifie amplement notre projet » (M. Rosaire Roy, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 21). Cette affirmation est pour le moins surprenante puisque l'étude d'opportunité démontre que l'autoroute 40-417 demeurerait le trajet le plus rapide entre Montréal et Hull, même avec le parachèvement de l'autoroute 13 entre Saint-Eustache et Lachute (document déposé PR-8, p. 65).

De surcroît, le MTQ a précisé lors de l'audience publique qu'aucun projet de raccordement de l'autoroute 13 de Saint-Eustache à Lachute n'était prévu à court et moyen terme :

L'autoroute 13 elle-même est encore à l'état de projet. [...] Mais il n'y a aucune décision de prise pour l'instant. Il n'y a aucune inscription, ni non plus dans la programmation du Ministère pour ce qui concerne le projet de l'autoroute 13, et toutes les décisions sont encore à venir. Mais il n'y a rien d'abandonné.

(M. Jacques Gagnon, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 58)

Dans les circonstances, la commission rejette les prévisions de l'Étude d'impact et des autres documents d'appui ayant comme hypothèse le parachèvement de l'autoroute 13. Elle ne retient que les données qui considèrent l'autoroute 50, sans l'existence de l'autoroute 13.

Conséquemment, le temps de parcours estimé pour les véhicules voyageant entre Montréal et Hull par l'autoroute 50 devrait être encore plus long que celui estimé initialement, car les usagers devraient emprunter l'autoroute 15, qui est située plus à l'est, plutôt que l'autoroute 13 pour se rendre à Montréal. Ainsi, à l'instar du promoteur, la commission reconnaît que l'autoroute 50 ne constituerait pas un gain en rapidité de parcours pour la liaison Montréal-Hull.

Par ailleurs, le MTQ ne peut nier le caractère fonctionnel du lien interrégional entre Montréal et la CUO que joue présentement l'autoroute 40-417, ni celui du lien régional entre l'Ontario et les régions des Laurentides et des MRC de Papineau et d'Argenteuil vis-à-vis de l'axe du pont Perley. De plus, rien ne laisse présager que ces liens seraient abandonnés au profit de l'éventuelle autoroute 50.

Les enquêtes origine-destination

L'analyse des enquêtes origine-destination permet de déterminer sur une route la proportion du trafic régional par rapport au trafic de long parcours.

Le promoteur ne dispose pas d'information qui permettrait de départager le trafic régional et de long parcours sur l'autoroute 50. Au mieux, il a fourni deux hypothèses qui ont permis à la commission de poursuivre son analyse à partir des données disponibles afin de dégager la nature de ce partage.

La première hypothèse émise par le promoteur porte sur la composition du trafic projeté de l'autoroute 50 : « à peu près 10 % viendrait de l'Ontario, surtout de l'autoroute 417, et 90 % serait transféré directement de la route 148 » (M. Marc Blanchet, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 56).

Ainsi, en utilisant le trafic projeté de l'autoroute 50 entre Thurso et Masson pour l'horizon 2015, soit 10 400 véhicules/jour, la commission a obtenu les résultats suivants : 9 360 véhicules/jour, proviendraient de la route 148 et 1 040 véhicules/jour, de l'autoroute 40-417.

Considérant les résultats de l'enquête origine-destination effectuée sur la route 148 à Masson pour les véhicules se dirigeant vers l'est, il appert que 63 % du trafic serait de type régional, le reste relevant du trafic de long parcours (document déposé DA-28, p. 2). En appliquant ces pourcentages à la portion du trafic de l'autoroute 50 provenant de la route 148, fixée précédemment à 90 % auquel s'ajoute un 10 % de trafic de long parcours issu de la 40-417, la commission obtient sur l'autoroute 50 pour l'horizon 2015 la répartition suivante : 57 % serait du trafic régional et 43 %, du trafic de long parcours.

En nombres absolus, le trafic de long parcours sur l'autoroute 50 représenterait 4 500 véhicules/jour, dont 3 460 véhicules/jour serait en provenance de la route 148 et 1 040 véhicules/jour le serait de l'autoroute 40-417. Le trafic régional de l'autoroute 50 proviendrait exclusivement de la route 148 et il serait évalué à 5 900 véhicules/jour. Le total de chacun des types de trafic correspond aux 10 400 véhicules/jour prévus sur l'autoroute 50 à l'horizon 2015. Selon cette hypothèse, l'autoroute 50 accueillerait majoritairement du trafic régional.

Le MTQ a expliqué, à l'appui de la seconde hypothèse, que le facteur prédominant utilisé pour établir le partage du trafic de long parcours entre l'autoroute 40-417 et l'autoroute 50 était le temps de déplacement (M. Marc Blanchet, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 57). Il a ajouté que l'autoroute 50 serait avantagée par rapport à l'autoroute 40-417 sur le trafic de long parcours principalement pour les usagers qui proviennent de la CUO pour se diriger vers la couronne nord de la grande région de Montréal et vice-versa. Il précisait sur ce point : « donc, ces gens-là auraient avantage à transférer vers l'autoroute 50 en priorité par rapport aux autres qui continueraient à utiliser la 417 ou la 17 sur le côté ontarien » (M. Marc Blanchet, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 57).

De plus, le promoteur définit les lignes de désirs présentées à la figure 3.2 comme étant le nombre total des déplacements de long parcours dans les deux sens entre deux zones particulières, peu importe la route choisie, soit entre les routes 17 et 148,

ainsi que les autoroutes 417 et 50 (document déposé DA-2, p. 26). Selon la seconde hypothèse et sur la base des lignes de désir, la commission comprend qu'au plus 500 véhicules/jour transféreraient de l'autoroute 40-417 vers l'autoroute 50 en l'an 2015.

À la lumière de ces résultats, la commission s'étonne de l'écart important qui existe entre les deux hypothèses de transfert de trafic de l'autoroute 40-417 vers l'autoroute 50. En effet, les résultats montrent une augmentation du simple au double, soit 1 040 véhicules/jour pour la première hypothèse et 500 véhicules/jour pour la seconde. Cependant, il est implicite, selon les deux hypothèses, que le trafic de long parcours sur l'autoroute 50 serait significativement inférieur au trafic régional.

La commission trouve également discutable la présomption du promoteur voulant que 90 % du trafic de l'autoroute 50 proviendrait de la route 148. Concrètement, il ne resterait que 640 véhicules/jour sur la route 148 entre Masson et Thurso en 2015, alors que, sans l'autoroute 50, le débit atteindrait environ 10 000 véhicules/jour (document déposé DA-2, p. 10).

Considérant l'importance du trafic régional, la commission s'interroge sur la pertinence de deux axes routiers à moins de 3 km l'un de l'autre. Bien qu'elle juge que la réfection de la route 148 pourrait répondre aussi bien aux besoins en transport, elle reconnaît néanmoins que le parachèvement de l'autoroute 50 pourrait avantager les usagers voyageant entre la CUO et la couronne nord de Montréal située à proximité de l'autoroute 15 (figure 3.1).

La desserte des aéroports de Montréal

Depuis plus de 20 ans, le promoteur soutient que la réalisation du projet de l'autoroute 50 permettrait d'offrir une liaison plus directe et plus rapide entre Hull et les aéroports de Dorval et Mirabel (Étude d'impact PR-3a, p. 17 et M. Rosaire Roy, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 21).

Le statut de ces aéroports a toutefois connu des développements qui méritent d'être analysés. En effet, dès septembre 1997, Aéroports de Montréal (ADM)³ transférerait tous ses vols réguliers à Dorval, consacrant ainsi une vocation de vols nolisés et tout-cargo à Mirabel. À ce sujet, la commission a été informée de l'intention d'ADM d'investir 6 millions de dollars pour le développement touristique lié aux vols nolisés (M. Jules Théorêt, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 98). Par ailleurs, 80 % du

cargo aérien étant présentement transportés sur les vols de passagers, il serait maintenant dirigé vers l'aéroport de Dorval (document déposé DA-67, p. 32).

Cette situation risque de créer une diminution du cargo transitant par Mirabel au profit de Dorval. Ceci est sans compter le contexte hautement concurrentiel dans le domaine des vols internationaux impliquant les aéroports de New York et de Toronto, ceux-ci ayant une fréquence de vols plus grande et des destinations plus diversifiées favorisant davantage le cargo (document déposé DA-67, p. 32 et 33). Selon le MTQ, « la relance de cet aéroport [Mirabel] sur la base du tout-cargo apparaît donc, a priori, peu évidente » (document déposé DA-67, p. 33).

En matière de trafic lourd engendré par la présence de l'aéroport de Mirabel, la seule donnée disponible dont la commission a pu disposer suggère que l'intermodalité avion/camion induirait un trafic d'environ 82 000 camions par année, soit quelque 225 camions par jour. Selon le promoteur, cela constituerait un apport marginal au volume de camions sur l'ensemble des autoroutes de la région (document déposé DA-67, p. 32).

Quant à savoir quelle serait l'ampleur du trafic généré par l'aéroport de Mirabel et ses effets sur la future autoroute 50, le MTQ avoue ne pas être en mesure de déterminer le nombre exact de déplacements à cet aéroport. Il estime tout de même qu'à l'horizon 2000, les déplacements entre la région Ottawa-Hull et celle de Mirabel seraient d'environ 400 par jour dans les deux sens (M. Marc Blanchette, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 42). Le rapport Roche-DeLuc évalue, pour l'horizon 2015, les déplacements entre ces deux mêmes régions à 500 par jour dans les deux sens (document déposé DA-2, p. 40).

Enfin, en regard du trafic suscité par la nouvelle vocation de l'aéroport de Mirabel et de ses conséquences sur l'autoroute 50, le MTQ précisait que :

[...] on peut poser comme hypothèse que les débits de circulation vont au mieux se stabiliser, voire même diminuer. Outre cette hypothèse, aucune donnée scientifique ne nous permet d'émettre des prévisions de circulation.
(Document déposé DA-65, p. 6)

La commission constate donc qu'aucune donnée précise ne vient appuyer ou démontrer l'ampleur du gain qu'amènerait la réalisation du projet en ce qui regarde les échanges entre la CUO et l'aéroport de Mirabel. Pour l'horizon 2015, la commission note sur les déplacements potentiels rattachés aux activités de l'aéroport de Mirabel, qu'ils auraient une influence plutôt faible sur l'achalandage de la future autoroute 50.

Figure 3.1 - Les aires industrielles le long du tracé

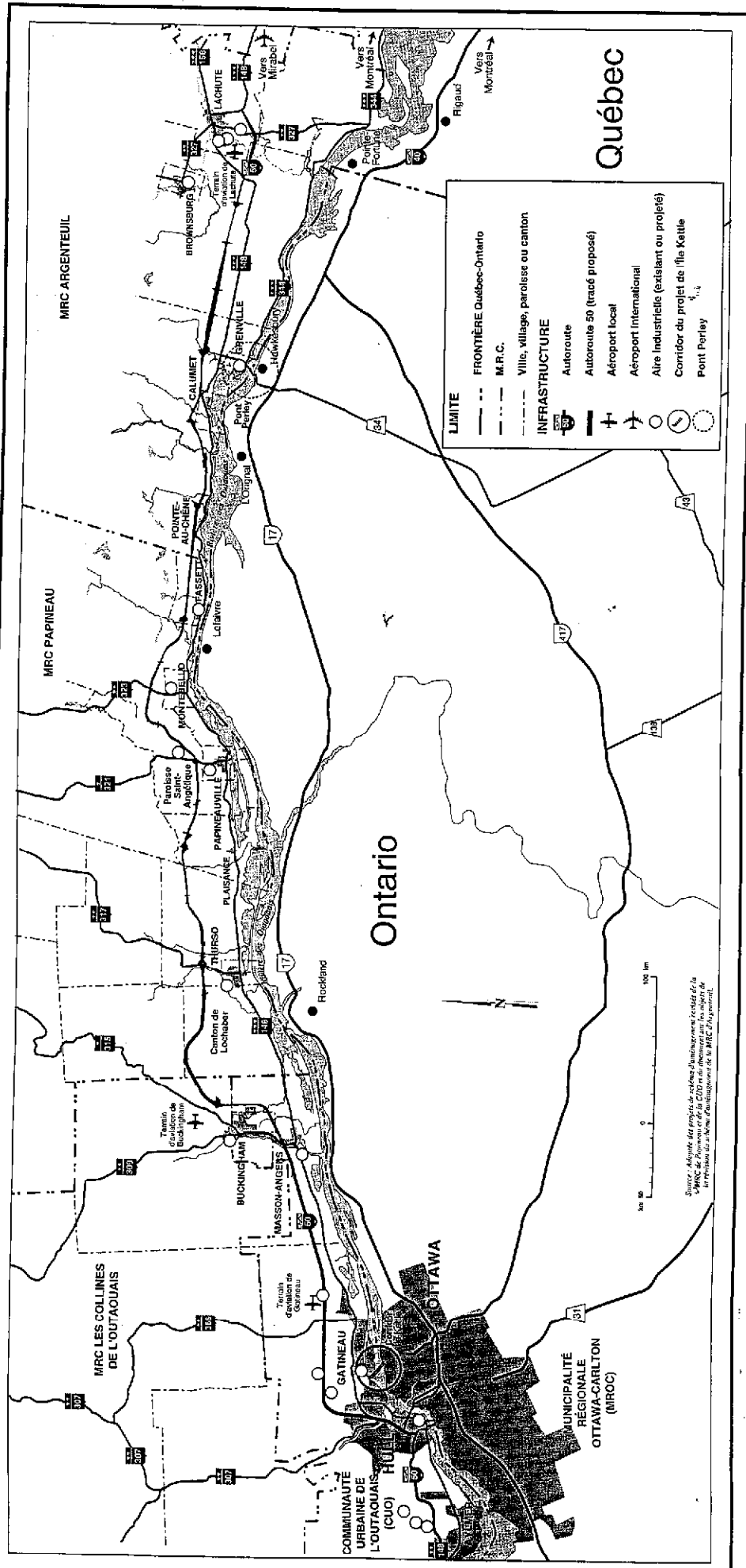
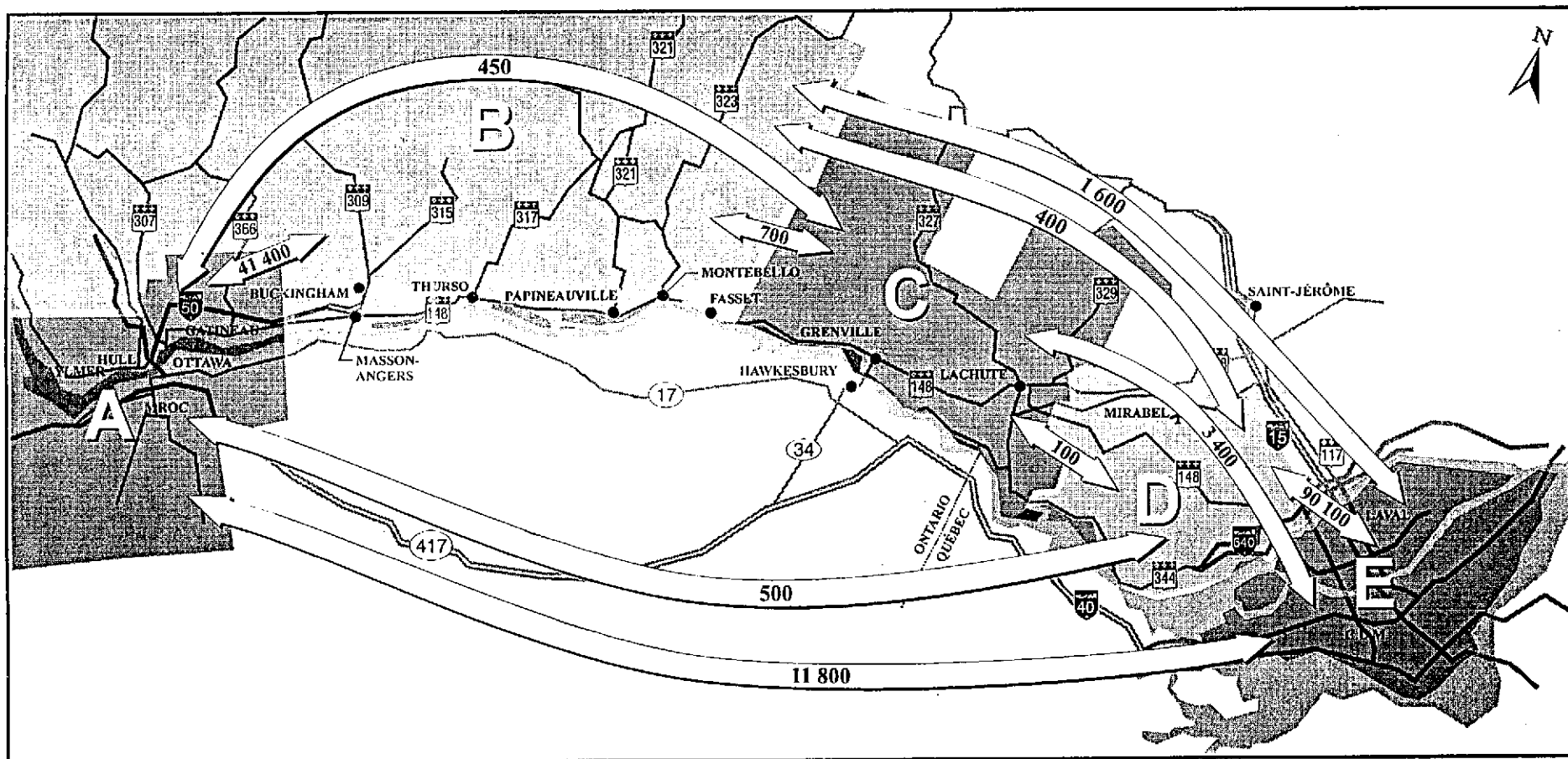




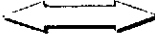
Figure 3.2 : Les demandes en déplacement entre les régions de Montréal et Hull-Ottawa pour 2015.

Débits 24 heures, total dans les deux directions.



Prévisions de la circulation sur l'autoroute 50

LÉGENDE

-  Ligne de désir
- A** Région de Hull/Ottawa
- B** Corridor 148/A-50 - ouest
- C** Corridor 148/A-50 - central
- D** Couronne nord de la grande région de Montréal
- E** Région métropolitaine de Montréal

Au sujet de la pertinence de la desserte comme élément de justification du projet, la commission tire trois conclusions.

En premier lieu, tous les participants concernés, incluant le promoteur, ont admis que le trafic lourd engendré par la nouvelle vocation de l'aéroport de Mirabel serait minime par rapport au pourcentage de cargo dirigé vers Dorval. La commission conclut ainsi que le transport de marchandises associé à l'aéroport de Mirabel peut difficilement constituer un élément de justification du projet.

En deuxième lieu, le transport des personnes désormais orienté vers l'aéroport de Mirabel serait constitué strictement de vols nolisés. Conséquemment, une diminution de l'achalandage aura des répercussions à la baisse sur le trafic entre Mirabel et l'Ouest du Québec. Cela atténue donc l'argumentation du promoteur voulant que le transport des personnes vers Mirabel soit retenu comme élément de justification.

Enfin, le report de la construction de l'autoroute 13 entre Saint-Eustache et Lachute ne permettrait plus à l'autoroute 50 d'offrir une liaison plus rapide et plus directe entre l'Outaouais et l'aéroport de Dorval, comme il avait été mentionné dans l'Étude d'impact.

Par conséquent, la desserte des aéroports de Montréal perd de son importance comme élément de justification du projet.

Les déficiences de la route 148

Le promoteur invoque à l'appui de son projet les lacunes que présentent les caractéristiques géométriques et de circulation de la route 148. Selon le MTQ, cette route ne pourrait pas répondre au besoin de déplacement du trafic de long parcours et du trafic local. Pour cette raison, il conclut que sa désuétude ne lui permet plus de jouer son rôle de route nationale (document déposé DA-1, p. 77).

Pour vérifier cette affirmation, la commission a procédé à l'analyse des données relatives aux niveaux de service et les débits de circulation, au transport des marchandises, aux taux d'accident et aux voies de dépassement.

Les niveaux de service et les débits de circulation

Les niveaux de service sont utilisés pour qualifier l'écoulement de la circulation sur un tronçon de route et sont quantifiés par des intervalles de véhicules/heure. L'annexe 1 présente la définition des niveaux de service allant de satisfaisant «A» à médiocre «F». Le MTQ considère qu'au niveau de service «D» la fluidité du trafic routier est stable. Par contre, lorsque le maximum du niveau de service «D» est atteint, la fluidité du trafic routier devient instable et la route est alors considérée désuète (document déposé PR-8, p. 78).

Les débits de circulation sont présentés sous forme de débit journalier moyen annuel (DJMA). Ces statistiques indiquent le nombre moyen de véhicules empruntant une route chaque jour de l'année et ce, dans les deux directions (document déposé DB-3, p. 16).

Dans l'étude d'opportunité, le promoteur concluait que la route 148 connaîtrait un accroissement du débit de circulation de 2 % par année. Sur la base de cette hypothèse, le promoteur estimait que cette route en milieu rural deviendrait désuète sur la majorité des tronçons avant l'an 2000, car ils auraient tous atteint à cette période le maximum du niveau de service «D» (document déposé PR-8, p. 49). Le promoteur spécifiait qu'en milieu urbain, les niveaux de service étaient déjà aux alentours de «E» et «F». Selon le promoteur, ces niveaux de service ne pouvaient être considérés acceptables pour le trafic de long parcours (Étude d'impact PR-3a, p. 12). Il devenait donc urgent d'intervenir sur la route 148 avant l'an 2000.

Au cours de l'audience publique, le MTQ a fourni une mise à jour des niveaux de service de la route 148, que présente le tableau 3.1.

Tableau 3.1 Les niveaux de services actualisés de la route 148 à l'extérieur des zones urbanisées *

Tronçon	Débit actuel 30 ^e heure ** (véhicules/heure)	Niveau de service actuel	Temps requis pour atteindre le maximum du niveau de service D (taux de croissance 1 % /an du débit de 30 ^e heure) ***
Masson-Thurso	1 055	50 % du niveau de service D	23 ans
Thurso-Montebello	790	95 % du niveau de service C	54 ans
Montebello-Fassett	710	95 % du niveau de service C	62 ans
Fassett-Grenville	700	75 % du niveau de service C	62 ans
Grenville-Lachute	1 115	55 % du niveau de service D	22 ans

* À partir des statistiques de circulation de 1993.

** Le débit de 30^e heure, est le débit horaire qu'on retrouve sur une section de route, qui correspond à la trentième heure la plus chargée de l'année. Dans la plupart des cas, c'est le débit d'heure de base qui est utilisé pour le calcul de niveau de service (document déposé DA-69, section B, p. 69).

*** Équivalent à un taux de croissance de 2 % du DJMA.

Source : adapté du document déposé DA-32, p. 4.

Ces nouvelles données illustrent qu'aucun tronçon de la route 148 ne sera désuet d'ici l'an 2000. En fait, la commission constate que la route 148 deviendrait désuète seulement au cours des vingt-deux à soixante-deux prochaines années, selon les tronçons considérés et ce, malgré que le promoteur maintient toujours le taux de croissance de 2 % par année mentionné dans l'étude d'opportunité, lequel s'est depuis avéré surestimé.

En effet, la Direction territoriale des Laurentides constate une diminution des débits de circulation pour la période comprise entre 1992 et 1994 sur certains tronçons de la route 148 situés entre Fassett et Lachute (document déposé DA-69, section B, p. 15). Des statistiques sur les débits de circulation provenant du MTQ corroborent l'existence d'une certaine stagnation de l'évolution des débits de circulation le long de la route 148 entre Masson et Lachute pour la période comprise entre 1992 et 1994 (document déposé DA-32, p. 2). De plus, l'étude de circulation de la firme Roche-DeLuc a retenu un taux de croissance annuel du débit de circulation de 0 % pour évaluer ceux des tronçons de la route 148 situés entre Masson et Grenville pour la période comprise entre l'an 2000 et l'an 2015 (document déposé DA-2, p. 6).

La commission qualifie donc d'optimistes les prévisions des débits de circulation du MTQ basées sur l'hypothèse d'un taux de croissance de 2 % par année. Dans le même sens, elle considère que les prévisions du tableau 3.1 concernant le temps requis pour que la route 148 devienne désuète devraient être revues à la hausse. Conséquemment, l'atteinte du maximum du niveau de service «D» sur la route 148 pourrait être reportée encore plus loin dans le temps.

La commission reconnaît que les niveaux de service «E» et «F» rattachés à la traversée des villages causent problèmes. À cet égard, elle juge que le rejet par le promoteur des voies de contournement des municipalités le long de la route 148 au motif de l'importance des impacts environnementaux et des expropriations trop nombreuses était prématuré dans la mesure où celles-ci auraient pu contribuer à l'amélioration des niveaux de service pour l'ensemble de la route 148.

En ce qui a trait à l'autoroute 50, le MTQ a fourni à la commission l'actualisation des prévisions de débits de circulation pour l'an 2000 et l'an 2015. Elles apparaissent au tableau 3.2.

Tableau 3.2 Les prévisions des débits de circulation sur l'autoroute 50 (sans l'autoroute 13) pour l'an 2000 et l'an 2015

Tronçons de l'autoroute 50	DJMA en l'an 2000 (véhicules/jour)	DJMA en l'an 2015 (véhicules/jour)
Masson-Thurso	8 800	10 400
Thurso-Papineauville	7 000	8 600
Papineauville-Montebello	6 000	7 200
Montebello-Grenville	6 400	7 600
Grenville-Lachute	10 400	10 400

Source : adapté du document déposé DA-2, p. 12 et p. 14.

Le MTQ a expliqué que le débit de circulation minimum requis pour justifier la construction d'une autoroute en milieu rural est de 8 000 véhicules/jour (M. Michel Drouin, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 11). Selon les prévisions des débits de circulation sur l'autoroute 50 pour l'horizon 2015, seuls les tronçons entre Masson et Thurso et entre Grenville et Lachute accueilleraient des débits largement supérieurs à 8 000 véhicules/jour.

À la suite de l'analyse des niveaux de service et des débits de circulation actualisés de la route 148 et de ceux anticipés sur l'autoroute 50, la commission juge qu'il n'est plus urgent de construire l'autoroute 50 sur la base de ces critères. D'ailleurs, ce

constat est corroboré dans le plan de transport de l'Outaouais alors que le MTQ signale que, même avec un taux de croissance de la circulation de 3 % par année, la capacité des tronçons de la route 148 ne serait atteinte que dans 20 à 40 ans seulement (document déposé DA-1, p. 33). À cet égard, le MTQ conclut que rien ne laisse présager des problèmes de capacité sur cette route avant longtemps (document déposé DA-1, p. 33).

Le transport des marchandises

Le promoteur justifie également son projet d'autoroute en mentionnant qu'un des inconvénients importants de la route 148 est la présence d'un bon nombre de véhicules lourds (12 % à 14 %), dont une grande proportion de camions servent au transport du bois (Étude d'impact PR-3a, p. 14).

D'entrée de jeu, la commission tient à souligner que l'information relative à cette section n'a pas été colligée par le promoteur de façon à offrir une synthèse de la question du transport des marchandises. Néanmoins, la somme des informations recueillies en audience publique permet à la commission de présenter une vue d'ensemble.

Les statistiques provenant de la Direction régionale des Laurentides, qui couvre le territoire de la MRC d'Argenteuil, font état d'un pourcentage moyen de camions de 10,4 % à Pointe-au-Chêne sur la route 148 ; cela représente 405 camions dans la direction est lors d'un jour moyen ouvrable d'été. Sur 405 camions recensés, 55 % étaient de type semi-remorque (document déposé DA-67, p. 17). Ils transportaient principalement du bois brut, des produits alimentaires, des pièces de machinerie et du papier.

Cependant, certains comptages ont montré que le pourcentage de camions évalué à Pointe-au-Chêne fluctuait au cours de la semaine de la façon suivante : 20 % de camions le jeudi, 9 % le vendredi, 3 % le samedi et 1 % le dimanche.

La commission a demandé en audience publique quels étaient les problèmes rencontrés sur la route 148 par les camionneurs qui transportent du bois brut. Le représentant du ministère des Ressources naturelles (MRN) a expliqué que :

les plaintes des camionneurs et des citoyens proviennent surtout des routes secondaires qui connectent sur la route 148, comme la route 323, les routes 315, 311, 307. Et, de temps en temps, sur la route 148,

pour les délais de transport, oui, ça peut arriver, oui, mais on n'a rien de compilé là-dessus comme tel. [...] L'objet des plaintes concerne surtout l'état [...] de la route 323, de la route 315, de la route 105, qui ont quand même beaucoup été améliorées, [...] mais quand on arrive à passer à travers des localités, comme Buckingham, bien, ça se complique. Souvent, la route est beaucoup plus étroite. Si vous pensez à la 323 au Lac-des-Plages ou si vous pensez à la route 148 à Thurso, quand vous devez tourner sur des coins de rue en pleine municipalité avec des camions de bois, ce n'est pas facile, ce n'est pas évident [...] c'est un transport qui se fait du nord vers le sud sur les routes collectrices à la route 148.

(M. Louis Ménard, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 4 et 5)

Quant, à savoir quelle serait la portion des 11 % à 16 % de camions lourds sur la route 148 qui serait transférée à l'autoroute 50, le MTQ précisait : « *Non, on n'est pas en mesure de pouvoir donner des valeurs précises à cet effet-là* » (M. Michel Drouin, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 65).

Il pourrait donc exister un problème local du transport du bois brut sur la route 148, qui n'a pourtant jamais été décrit par le promoteur. La commission partage l'avis du MRN qui situe ce problème surtout dans un axe nord-sud, car les camions transportent la matière première, localisée au nord, vers les usines de transformation situées au sud et concentrées principalement dans les municipalités de Buckingham et de Thurso. D'ailleurs, la municipalité de Buckingham a qualifié d'important le problème du transport du bois brut au cœur de sa municipalité, car quelque 3 000 camions/jour emprunteraient présentement la route 309, soit la rue principale (M. Jacques Lareau, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 57). En général, pour l'industrie du bois brut, la commission juge que le problème existant milite en faveur d'une amélioration des routes nord-sud ainsi que des intersections à la jonction de la route 148 plutôt que de construire une autoroute.

En ce qui concerne le transport des produits alimentaires ou du bétail, le MAPAQ a mentionné qu'il ne croyait pas que l'autoroute 50 favoriserait, de façon fulgurante, l'ouverture des marchés pour ces produits (M^{me} Lucie Tanguay, séance du 15 avril 1997 en soirée, p. 79).

Compte tenu qu'aucune représentation sur le problème du camionnage n'a été faite par les industries de la région, la commission n'est pas en mesure de dire si la route 148 cause des préjudices dans le transport des marchandises. Par ailleurs, la commission considère que les bénéfices attendus de l'autoroute 50 au regard du camionnage n'ont par été démontrés.

La commission est d'avis que le trafic lourd sur la route 148 représente davantage un problème pour les résidents le long de cette route en raison des divers inconvénients subis (bruit, poussière et vibrations).

Les municipalités de Gatineau et d'Aylmer ont précisé que la ville d'Ottawa essayait de restreindre, voire d'éliminer le seul lien routier existant entre la CUO et la 417, soit la rue King Edward. Le représentant de la Ville de Gatineau résumait ainsi la situation :

Si je donne l'exemple du boulevard King Edward à Ottawa, où tout est fait, mais tout est fait pour ramener sa vocation à une rue locale et de quartier justement pour décourager les Québécois de traverser la ville d'Ottawa pour se rendre à la 417. Donc, pour utiliser un terme qui a été populaire, on est comme « toastés » sur les deux bords. Ça fait que, d'un côté, à Ottawa, ils ne veulent plus qu'on traverse et puis on est obligé d'emprunter la route 148 de l'autre côté.
(M. Jacques Perrier, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 4)

Le projet du plan directeur de la MROC de janvier 1997 confirme que celle-ci cherche activement à réduire le volume de circulation de camions dans la zone centrale d'Ottawa et, en particulier, sur l'avenue King Edward (document déposé DB-36, p. 2).

À savoir s'il existe une solution de remplacement à la rue King Edward permettant d'accéder à l'autoroute 417, le représentant de la Ville de Gatineau a répondu qu'il y avait le trajet par le pont des Chaudières et qu'il existait un projet pour construire un pont à l'île Kettle.

Par contre, la Ville de Gatineau précisait à propos de ce projet que :

[...] le pont de l'île Kettle, c'est un peu comme l'autoroute 50 aussi, c'est quelque chose qui est comme : « Est-ce que c'est possible un jour de voir le pont sur l'île Kettle ? » Tout le monde dit : « C'est un rêve, on ne verra jamais ça, on va être six pieds sous terre ».
(M. Jacques Perrier, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 10)

Au sujet de l'ampleur des retards subis par les camions qui empruntent la rue King Edward, le représentant de la CUO mentionnait que normalement le trafic des camions se déroulait relativement bien, sauf lors des embouteillages aux heures de pointe (M. Marc Croteau, séance du 13 mai 1997 en soirée, p. 90).

La commission considère que le projet de plan directeur de la MROC, qui vise à diminuer le volume de camions sur la rue King Edward, pourrait causer un préjudice sérieux à la CUO. Si le projet de la MROC se concrétisait, il y aurait nécessité de construire un nouveau lien entre la CUO et l'autoroute 417 ou de revoir la liaison routière est-ouest du côté québécois.

Enfin, certains citoyens ont soulevé le fait que l'option du transport des marchandises par rail n'avait pas été abordé dans l'Étude d'impact. L'un deux résumait la situation comme suit :

Je cherche le rôle et l'importance qu'on donne au corridor ferroviaire parallèle à l'autoroute projetée. Tout ce que j'ai trouvé, c'est un paragraphe dans le document PR-3.1a, qui se lit comme suit : « Cette voie, Montréal-Hull, est utilisée principalement pour le transport de marchandises ». Or, il y a plusieurs années que le tronçon Thurso-Sainte-Thérèse a été abandonné.

(M. Jacques Demers, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 9)

De l'avis du CREDDO, il aurait été nettement plus rentable, tant du point de vue économique qu'environnemental et social, d'encourager le retour du transport des marchandises par rail (mémoire du CREDDO, p. 4). Un citoyen ajoutait que le transport par rail des marchandises en vrac serait plus économique et plus écologique dans le cadre du développement durable (mémoire de M. Jacques Demers, p. 4).

De plus, plusieurs nouvelles technologies ferroviaires ont vu le jour dernièrement, tel le système « Iron Highways » (document déposé DA-41), et elles permettraient de plus en plus de concurrencer l'industrie du camionnage.

Le MTQ a confirmé qu'il n'avait pas considéré les conséquences qu'aurait la remise en service de la voie ferrée entre Thurso et Sainte-Thérèse sur le trafic lourd de la route 148 (M. Rosaire Roy, séance du 15 avril 1997 en soirée, p. 101 et 102). Pourtant, dans le plan de transport de l'Outaouais, il est fait mention qu'une des grandes orientations du MTQ est de soutenir les initiatives visant le maintien et l'utilisation de la voie ferrée pour le transport des marchandises (document déposé DA-1, p. 48).

À cet effet, le gouvernement du Québec a adopté en octobre 1995, conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, un décret déclarant « zone d'intervention spéciale » le corridor ferroviaire reliant Mirabel et Thurso (document déposé DA-1, p. 35). Ce projet vise à conserver l'intégrité de la fonction ferroviaire de ce corridor. De plus, en janvier 1997, le Canadien Pacifique (CP) annonçait son intention

d'examiner des propositions d'achat relatives à la majeure partie de son réseau ferroviaire situé dans le corridor Québec-Montréal-Hull-Ottawa (document déposé DA-67, p. 30).

À ce sujet, la compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Hudson, une filiale du CP, a informé la commission qu'elle a retenu cinq des treize propositions d'achat du corridor reliant Québec, Montréal, Hull et Ottawa et qu'elle entendait parachever une transaction à l'automne de 1997. De plus, elle précisait que, si une étude de marché en justifiait l'implantation, elle serait prête à collaborer à un projet pilote d'un service ferroviaire du type « Iron Highway ». Elle mentionnait aussi que, présentement, il n'y avait aucune demande de trafic ferroviaire entre Lachute et Thurso. La compagnie dessert actuellement, à partir d'une autre voie ferrée, trois clients dans la région de Buckingham, soit la James MacLaren, Les producteurs de bois et Albright & Wilson. Enfin, elle ajoutait qu'il est probable que l'exploitation de ce tronçon par un chemin de fer d'intérêt local (CFIL) permettrait de développer de nouveaux marchés car les CFIL peuvent fonctionner à des coûts qui en moyenne, sont 30 % inférieurs à ceux des grands chemins de fer nationaux, ce qui leur permet entre autres d'être plus concurrentiels avec le camionnage (document déposé DB-56, p. 1, 2 et 3).

La commission peut difficilement justifier la construction d'une autoroute qui s'appuie sur un problème de transport des marchandises dont la portée n'a pu être expliquée ni par le promoteur ni par les participants.

Par ailleurs, la commission déplore que la réutilisation de la voie ferrée entre Thurso, Lachute et Sainte-Thérèse n'ait pas été prise en compte dans l'étude du projet d'autant plus que la remise en service des voies ferrées constitue une stratégie concordante avec les orientations mêmes du MTQ.

La commission reconnaît néanmoins que l'autoroute 50 pourrait sans doute alléger certains problèmes liés au camionnage. Elle juge toutefois que d'autres options, telles la réfection de la route 148 et l'intermodalité, pourraient également représenter une solution à ce problème.

Les taux d'accident

Les déficiences de la route 148 posent aussi le problème des taux d'accident sur cette voie routière. Trois caractéristiques définissent le portrait des accidents sur la route 148. Premièrement, en ce qui a trait au taux critique d'accident, la moyenne sur

la route 148, soit de 1,39 %, serait légèrement supérieure à la moyenne québécoise de 1,31 % selon les données de 1995.

À cet égard, le promoteur a précisé que :

Ce taux, lorsque dépassé, nous assure que le taux moyen rencontré n'est pas le fruit du hasard, mais plutôt le signe de déficiences certaines en terme de sécurité.

(Document déposé PR-8, p. 62)

Deuxièmement, le nombre d'accidents serait plus élevé en milieu urbain, c'est-à-dire lors de la traversée des villages, mais leur gravité est moindre qu'en milieu rural. De plus, les accidents mortels et graves surviennent à la suite de pertes de contrôle ou de collisions frontales (M. Michel Charbonneau, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 30 et document déposé DA-39, p. 5).

Troisièmement, les accidents enregistrés dans la zone d'étude seraient concentrés à l'est du tracé dans une proportion de 66 % (document déposé DA-39, p. 5). En effet, la majorité des accidents mortels, avec blessés graves et légers, sont concentrés à l'est de Montbello (documents déposés DA-52, p. 1 et DA-53, p. 1). La Direction territoriale des Laurentides, qui gère la majeure partie de ce territoire, a prévu prochainement des travaux pour diminuer le taux d'accident dans ce secteur :

[...] on a prévu dans notre programmation de faire un réaménagement de la 148-344. Les intersections de la route 148 et de l'autoroute 50, on a l'intention de mettre un feu de circulation, puis de corriger les courbes à l'est de Fassett, les courbes en « S » qu'il y a pour le chemin de fer.

(M. Michel Charbonneau, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 31)

La commission constate que le problème des accidents concerne surtout la partie est de la route 148. Les travaux planifiés par le MTQ permettraient d'améliorer sensiblement cette section.

Quant à savoir quelle serait la diminution du taux d'accident sur la route 148 à la suite de la construction de l'autoroute 50, le MTQ a indiqué :

Non, je ne l'ai pas évalué [...] parce qu'il y a un taux d'accident typique pour les autoroutes, un taux d'accident typique pour les routes nationales.

(M. Michel Charbonneau, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 34 et 35)

Toutefois, il a ajouté que :

[...] c'est que, sur les autoroutes, on a un nombre d'accidents mortels et graves de 2,7 % alors que, sur une route nationale, on se retrouve à 5,5 %, essentiellement dû au fait qu'on évite les croisements puis qu'on élimine les sens inverses.

(M. Michel Charbonneau, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 32 et 33)

Par ailleurs, le MTQ a confirmé qu'il serait probable que l'autoroute 50 se construise à une seule chaussée (2 voies) si les besoins de circulation le justifiait (M. Rosaire Roy, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 39 et 41). Dans les circonstances, le bilan total des accidents pourrait demeurer élevé si l'on en juge par l'expérience de l'autoroute 55 cité par le promoteur :

Il n'y a pas de normalité, mais on peut tous mentionner l'exemple de l'autoroute 55 dans le coin de Sherbrooke, qui est une autoroute à une chaussée, qui a fait l'objet de l'enquête du coroner avec des recommandations assez particulières, où il y a eu des accidents graves, parce que c'est une autoroute à une chaussée qui a été construite là. Et ça fait longtemps que le coroner recommande qu'on fasse la deuxième chaussée, mais c'est en train de se faire.

(M. Jacques Gagnon, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 45)

La commission reconnaît qu'il existe un taux d'accident supérieur sur la route 148 et suggère que le promoteur procède le plus rapidement possible aux correctifs prévus à son programme. L'éventuelle réalisation de l'autoroute 50 ne devrait en rien compromettre l'exécution de ces travaux.

Les voies de dépassement

Le problème du dépassement, en raison des rares possibilités de dépasser, constitue une réalité de la route 148 qui a été grandement discutée lors de l'audience publique.

Une route atteint le maximum du niveau de service «D» lorsqu'elle n'offre plus, entre autres, de possibilités de dépassement. En fait, le besoin de dépasser est très grand alors que la possibilité de dépassement devient à toutes fins utiles nulle (document déposé PR-8, p. 78).

Parmi les scénarios envisagés, le MTQ a considéré en 1992 la simple réfection de la route 148 avec voies de dépassement. Le MTQ a rejeté cette option en spécifiant que ce type d'amélioration ne favoriserait guère le transfert du trafic de long parcours de l'autoroute 40-417 vers la route 148, car l'importance du trafic actuel et la différence marquée de la qualité des services entre ces deux axes routiers joueraient nettement en faveur de l'autoroute 40-417 (confort, sécurité, etc.) (Étude d'impact PR-3, p. 17 et 18).

Il est toutefois étonnant de constater que le MTQ revient en 1996 avec une nouvelle proposition de voies de dépassement sur la route 148. À cet effet, la commission a demandé au MTQ ce qui avait été fait pour confirmer la faisabilité des voies de dépassement :

Ce qui avait été fait c'était une visite sommaire. On s'était dit : Bien, on va essayer d'apporter quand même peut-être une solution à court terme pour améliorer les conditions de sécurité, de fluidité, tout ça et puis on avait fait une visite, puis on s'était dit : O.K., il faudrait peut-être envisager la possibilité de construire des voies de dépassement.

(M. Pierre Laflamme, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 7)

En effet, huit voies de dépassement sont proposées dans le plan de transport de l'Outaouais (document déposé DA-1, p. 93). Or, la commission a appris lors de l'audience publique qu'après un arpentage et des évaluations détaillées, il n'y aurait qu'une voie réalisable sur les huit. Le MTQ expliquait ce changement de la façon suivante :

Disons que, dans les autres cas, par rapport aux normes, il y a beaucoup de résidences, de fermes, de commerces (entrées privées) et

puis il y aurait des coûts d'expropriation très élevés.

(M. Pierre Flamme, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 113)

Il précisait que le coût serait d'environ 5 millions de dollars pour la construction des huit voies de dépassement (M. Rosaire Roy, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 8 et 9).

Malgré ses réserves, le MTQ mentionne, d'une part que :

La construction de voies auxiliaires pour le dépassement peut être justifiée lorsque [...] les débits ne sont pas suffisamment élevés pour justifier l'implantation d'une route à voies multiples.

(Document déposé DA-46)

D'autre part, il maintient qu'il y aurait des gains potentiels sur la route 148 à la suite de la construction des voies de dépassement :

Et puis, il y aurait toujours, disons, une efficacité qui serait durable pendant un certain temps, exemple pendant dix ans, dans vingt ans. Puis, après ça, on obtiendrait quand même une saturation. Et puis si on envisage à très long terme, trente ans, quarante ans, cinquante ans, bien, il faudrait se retourner vers un autre axe.

(M. Pierre Laflamme, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 14 et 15)

Il mentionne finalement, que pour les tronçons situés entre Thurso et Grenville, il serait intéressant d'offrir plus de capacité de dépassement sur la route 148 pour améliorer la situation actuelle (document déposé DA-46, p. 3).

La commission reconnaît qu'un transfert de circulation de la route 148 vers l'autoroute 50 pourrait améliorer le niveau de service et, conséquemment, la visibilité au dépassement. Elle considère toutefois que la construction de voies de dépassement à certains endroits stratégiques le long de la route 148 constituerait une solution de rechange viable au projet de l'autoroute 50, en matière de débits et de fluidité de la circulation. Cette option pourrait améliorer le niveau de service existant bien en dessous du maximum du niveau de service «D» car, mise à part la traversée des municipalités, aucun des tronçons de la route 148 n'a atteint présentement ce niveau de service maximum et ce, au moins pour les vingt prochaines années.

La commission trouve discutable la conclusion du MTQ de rejeter aujourd'hui la construction de sept voies de dépassement sur la base des coûts d'expropriation qui seraient trop élevés. Le coût de 5 millions de dollars pour les huit voies de

dépassement proposées se compare très avantageusement aux 400 millions que nécessiterait le projet de l'autoroute 50.

Le design des options

La commission juge que la conception technique des options a constitué un facteur déterminant dans la définition de l'option de moindre impact. Elle analyse donc dans cette section certains éléments de cette conception, soit le réaménagement de la route 148, le dimensionnement de l'autoroute 50, la localisation des échangeurs et le contournement de Buckingham.

Le réaménagement de la route 148

Un élément important du design qui a influencé le choix de l'option de moindre impact est la nature même de la seule et unique option à laquelle l'autoroute 50 a été confrontée, soit le réaménagement de la route 148 à deux chaussées (4 voies). Cette configuration est réservée normalement aux axes autoroutiers. C'est l'ampleur des impacts négatifs sur les différents milieux qui a éliminé cette option à l'avantage de l'autoroute 50 :

Les résultats de l'analyse des impacts anticipés sur les milieux humains, patrimonial et visuel, sont très évocateurs [...] pour l'ensemble de ces raisons, les impacts sur le milieu récepteur ont été jugés trop importants pour que l'une ou l'autre des solutions d'élargissement de la route 148 soit envisagée.
(Étude d'impact PR-3a, p. 246)

De toute évidence, la transformation de la route 148 en une autoroute devenait une solution irréaliste par l'ampleur de ses impacts. D'ailleurs, plusieurs participants ont remis cette option en question :

Qu'on refasse une 148 qui ressemble à quelque chose, sans parler du projet chromé qui nous est présenté par le ministère des Transports, ça, j'en parlerai pas parce que c'est une vraie farce, ce n'est pas ça qu'on veut. Ce n'est pas ça qui va aider non plus les villages.
(M. Marc Cavalier, séance du 13 mai 1997 en soirée, p. 59)

Le CREDDO a également mentionné à ce sujet :

Est-ce qu'il y a vraiment tant d'achalandage que ça qui justifie un quatre voies ? On ne me l'a pas prouvé, à moi, qu'on en avait vraiment besoin.

(M^{me} Nicole Desroches, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 26)

Il est important de rappeler ici que la route 148, même réaménagée, conserve toujours une vocation de route nationale. À ce titre, elle traverse des milieux bâtis et est bordée de nombreuses entrées privées. Située à proximité de la rivière des Outaouais, elle longe également une voie ferrée. Malgré ces contraintes, la commission juge que la réfection de la route 148, afin de corriger les lacunes identifiées précédemment, est possible.

De plus, l'analyse des données sur les débits de circulation a clairement démontré à la commission qu'il n'est pas urgent de construire un lien autoroutier. Conséquemment, il appert que l'amélioration de la route 148 deviendrait la solution la plus appropriée. Dans cette perspective, la commission partage l'avis de certains citoyens à l'effet que la réfection à une seule chaussée aurait constitué une option plus réaliste que le réaménagement à deux chaussées.

Toutefois, cette option n'a pas été envisagée par le promoteur. Étant donné, qu'il a par ailleurs rejeté le réaménagement de la route 148 à deux chaussées, la seule solution restait donc l'autoroute 50.

Aux yeux de la commission, le promoteur ne peut prétendre qu'il a procédé à une analyse de variantes en vue du choix de l'option de moindre impact. Néanmoins, la commission procède, dans les chapitres suivants, à l'évaluation des impacts du projet de l'autoroute 50.

La conception de l'autoroute 50

En ce qui concerne le dimensionnement, le promoteur présente l'autoroute 50 comme une route panoramique destinée à offrir aux usagers de nombreux paysages tout au long du parcours. À titre d'exemple, le passage du bouclier canadien à la zone agricole, à la hauteur du Pointe-au-Chêne, tire profit d'un secteur où se trouvent d'impressionnants panoramas de la plaine agricole, du contrefort des Laurentides et de la rivière des Outaouais (Étude d'impact PR-5.4a, p. 4-3).

Le choix d'une autoroute panoramique, que le promoteur maintient toujours, a amené les concepteurs à faire varier jusqu'à 300 m la largeur de l'emprise projetée de l'autoroute 50 (M. Jacques Gagnon, séance du 15 avril 1997 en soirée, p. 25 et 26). Au dire même du promoteur, cela constitue une bande centrale énormément large dans le but de conserver une zone de boisé potentielle et permettre des chaussées séparées (M. Pierre Labelle, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 23). Or, le design d'une autoroute classique suggère plutôt une largeur d'emprise de 90 m (Étude d'impact PR-3a, p. 21).

De plus « aucune différence dans les prévisions n'a été identifiée entre le cas où l'autoroute 50 serait construite à deux voies et celui où celle-ci serait construite à quatre voies » (document déposé, DA-2, p. ii). Cette situation s'expliquerait par le fait que la capacité de l'autoroute 50, même à une chaussée (2 voies), ne serait pas atteinte pour l'horizon 2015 (document déposé DA-2, p. 5).

D'ailleurs, le MTQ abonde dans le même sens, en déclarant qu'il pourrait faire le choix de construire une seule chaussée sur l'ensemble du parcours de l'autoroute 50 et de construire l'autre chaussée seulement lorsque les besoins de circulation l'exigeraient (M. Rosaire Roy, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 39). Malgré cela, le MTQ maintient toujours son projet d'autoroute à deux chaussées (M. Rosaire Roy, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 39).

La commission se demande pourquoi le promoteur retient encore l'idée d'une autoroute entre Lachute et Masson lorsque l'actualisation des débits de circulation sur l'autoroute 50 démontre clairement que la construction d'une route à une seule chaussée serait suffisante aux déplacements prévus au delà de l'horizon 2015.

De plus, elle n'approuve pas le choix d'une autoroute panoramique qui engendre inutilement des expropriations. Advenant la réalisation du projet, la commission suggère que l'emprise projetée de l'autoroute 50 soit ramenée à une largeur de 90 m sur l'ensemble du projet.

La localisation des échangeurs

Le design de l'autoroute 50 prévoit la construction de onze échangeurs (figure 1.1 et 1.2). La commission s'est donc intéressée à la localisation de ces échangeurs en raison notamment du contenu du projet de politique sur les échangeurs du MTQ qui mentionne que « les collectrices de même que les routes du réseau local, à l'exception

des artères urbaines, ne pourront plus être reliées au réseau autoroutier » (document déposé DA-75, p. 12).

En ce sens, le MTQ précise :

[...] lorsqu'on va construire disons l'autoroute, bien, disons, on va la construire avec les normes en vigueur à ce moment-là et puis la politique sur l'échangeur qui sera en vigueur à ce moment-là, et puis il va falloir poursuivre nos analyses de façon plus poussée, à savoir si on construit ou non. Présentement, ce qui est déposé, les échangeurs son prévus tel qu'il a été mentionné au début de la rencontre.

(M. Pierre Laflamme, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 99)

Selon l'analyse de la commission, au moins cinq échangeurs ne seraient pas justifiés sur l'autoroute 50 si le projet de politique sur les échangeurs s'appliquait. Il s'agit notamment des échangeurs situés à l'intersection de la montée Saint-Philippe, du chemin de la Rivière Rouge, du chemin Avoca, de la montée Fassett et de la montée Papineau.

Advenant l'élimination de certains échangeurs, la commission a cherché à savoir dans quelle mesure le transfert du trafic local de la route 148 vers l'autoroute 50 serait diminué. Lors de l'audience publique, le MTQ a mentionné qu'il n'avait pas analysé l'impact sur la circulation en fonction de la présence des échangeurs (M. Rosaire Roy, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 68). Il a précisé que :

[...] l'hypothèse de base là-dedans, c'était qu'à chaque route régionale transversale nord-sud, on a supposé une présence d'un point d'échange possible, donc un échangeur avec l'autoroute 50. On n'a pas fait des tests voir, si on enlève un point de connexion, quelle est l'influence

(M. Marc Blanchet, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 69)

De plus, sachant que le trafic régional pourrait représenter une forte proportion du trafic de l'autoroute 50, il apparaît probable aux yeux de la commission, qu'advenant la réduction du nombre d'échangeurs, les prévisions des débits de circulation sur l'autoroute 50 pourraient significativement diminuer.

Pour la commission, la localisation des échangeurs va à l'encontre du projet de politique du MTQ. À cet effet, la commission considère que les normes du MTQ en matière de construction d'échangeurs devraient s'appliquer.

Globalement, la commission juge que la conception même de l'autoroute 50 devrait être revue à la lumière des données mises à jour et que des plans et devis actualisés devraient être transmis au MEF avant l'émission d'un certificat d'autorisation.

La voie de contournement de Buckingham

En ce qui concerne l'unique tronçon de l'autoroute 50, dont la construction est prévue dans la planification du MTQ, la commission lui accorde une attention particulière en raison du problème qu'il soulève.

Bien que les problèmes de circulation au centre-ville de Buckingham ne puissent être résolus, selon son plan directeur, que par la construction de l'autoroute 50, la voie de contournement projetée dans le cadre du projet ne répond pas aux attentes de la municipalité.

Le raccordement prévu entre Buckingham et l'autoroute 50, se ferait par la construction d'un chemin reliant le chemin Doherty à la route 309. La circulation lourde serait ainsi détournée du centre-ville mais, par la même occasion, l'achalandage sur la route 309, serait dirigé hors de Buckingham. Cette situation serait susceptible de faire diminuer l'activité commerciale du centre-ville.

Pour pallier cet inconvénient et « afin de permettre un accès direct au tissu urbain existant et futur de la municipalité », celle-ci demande de prévoir un accès reliant l'autoroute 50 à la zone industrielle et commerciale de la rue Lépine (document déposé DC-4, p. 29).

Or, il apparaît que :

Advenant la construction définitive de l'autoroute 50 à l'est de la ville de Buckingham sous forme de route à 4 voies (2 voies par direction) divisées par une bande médiane, la proximité des échangeurs de l'autoroute 50 avec la route 309 et le chemin Doherty nécessiterait, selon les normes actuelles du MTQ, l'abandon de l'accès au chemin Lépine. Cette situation aurait un impact économique négatif sur les commerces et industries situés sur le chemin Lépine ainsi que sur le rôle d'intercepteur que le centre-ville de Buckingham, aura développé au fil des années.

(Document déposé DC-4, p. 29)

Ainsi, la Ville de Buckingham craint les conséquences économiques négatives que risque d'entraîner le contournement de son territoire qui, faut-il le rappeler, est un chef-lieu reconnu desservant une population régionale bien établie, soit la MRC de Papineau à l'est et la population locale à l'ouest de la rivière du Lièvre.

Ces conséquences pourraient être d'autant plus grandes si la voie de contournement était construite sans les autres tronçons de l'autoroute 50. Dans cette perspective, la Ville préfère que la voie de contournement ne soit pas construite (M. Jacques Lareau, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 60).

La commission appuie la recommandation de la Ville de Buckingham et suggère de reporter la construction de la voie de contournement jusqu'à ce qu'une décision finale ait été prise quant à la réalisation de l'autoroute 50. Elle pense également que la conception de la voie de contournement doit être optimisée pour limiter les impacts sur l'économie locale. La commission soutient les revendications de la Ville, à savoir que cette voie ne devrait pas être construite en déphasage du projet global.

L'avis de la commission

Le promoteur propose la liaison autoroutière Lachute-Masson au motif principal que le lien existant, la route 148, est déficient. La commission ne peut partager cet avis.

Les données actualisées relatives aux conditions de circulation sur la route 148 montrent que la capacité de cette route ne serait pas atteinte avant plusieurs décennies, et que rien ne permet d'invoquer l'urgence de réaliser le projet. Par ailleurs, la commission juge que des améliorations locales permettraient de résoudre la plupart des inconvénients identifiés par le promoteur.

À cet égard, la commission considère que le réaménagement de la route 148 en une quasi-autoroute (4 voies) constituait une solution irréaliste par l'ampleur de ses impacts potentiels. Elle est d'avis que la réfection de la route 148 à une seule chaussée aurait pu se comparer avantageusement à la construction de l'autoroute 50, dont la conception plutôt « luxueuse » mérite d'être revue et corrigée afin de limiter au moins les expropriations et les coûts.

D'ailleurs, ces mêmes données actualisées ne suffiraient plus à justifier la construction de l'autoroute 50 à deux chaussées. De plus, la variante proposée n'amènerait aucun gain de temps par rapport au lien rapide existant par les autoroutes 40 et 417. Qui

plus est, les développements récents font que la desserte de Mirabel ne peut plus être utilisée à titre d'élément de justification du projet.

Enfin, compte tenu de la prédominance du trafic local et régional, la commission remet fortement en question la construction d'un lien autoroutier à moins de 3 km d'un axe existant.

En ce qui a trait au développement économique, rien ne laisse présager que l'effet d'entraînement escompté se traduise pour les MRC de Papineau et d'Argenteuil de la même façon que pour les pôles urbains situés aux extrémités du tracé et dotés d'une base industrielle solide. D'autant plus, que pour ces deux MRC, les options de développement industriel qui résulteraient du projet iraient à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

De surcroît, la commission juge que le projet proposé pourrait avoir des impacts importants sur la trame économique de la route 148.



Chapitre 4 **Les impacts sur le milieu biophysique**

La commission examine dans ce chapitre les principaux impacts sur le milieu biophysique. Son analyse porte sur la sensibilité des milieux humides à proximité de la route 148. Elle traite également, pour l'autoroute 50, des espèces menacées ou vulnérables, de la traversée des cours d'eau et de l'impact sur le milieu aquatique, de la faune terrestre et avienne, ainsi que des peuplements forestiers. En préambule, la commission situe les références légales et administratives qui encadrent plusieurs des composantes biophysiques concernées par le projet. Elle fait aussi une évaluation de l'ensemble des données mises à sa disposition pour l'examen du dossier.

Les effets du transport routier sur l'environnement

Au chapitre de la pollution, de la consommation et des impacts environnementaux, le secteur du transport routier compte parmi les facteurs importants qui ont une incidence environnementale négative. Le transport routier entraîne des effets directs (bruit, embouteillage, pollution) et indirects (l'étalement urbain) qui se répercutent sur la qualité de vie des gens et sur l'environnement.

La construction d'une infrastructure routière, qui implique du déboisement, de la machinerie lourde et de l'entretien régulier, occasionne du coup la disparition d'habitats et d'espèces floristiques et fauniques.

De plus, les autoroutes sont des voies de pénétration importantes qui traversent le plus souvent le milieu rural afin de permettre aux gens d'accéder rapidement à des territoires plus éloignés. Les formes de développement et la pollution qui peuvent en résulter ne sont que quelques-unes des conséquences négatives pour le milieu.

Conscient de la nécessité de gérer le réseau routier de façon adéquate pour la circulation des biens et des personnes, tout en considérant la protection de l'environnement, le gouvernement se propose de réaliser des plans de transport pour permettre une meilleure intégration des différents modes de transport et une meilleure concertation avec les partenaires concernés.

Les documents préparatoires au plan de transport des Laurentides reflètent cette préoccupation environnementale. Le MTQ y reprend les orientations gouvernementales et ministérielles en matière d'environnement et les adapte à la réalité régionale. Il précise qu'à l'étape de la préparation du plan de transport, certains éléments devront être considérés, tels que « l'intégration des principes du développement durable à la planification, la réalisation et l'entretien du réseau de transport des Laurentides ». Les orientations suivantes seront donc considérées de façon plus particulière :

- *l'application de la politique sur l'environnement à toutes les étapes de réalisation des projets du ministère ;*
- *une participation à la stratégie québécoise de protection de la diversité biologique.*

(Document déposé DA-70, p. 1)

Dans ce document, le MTQ se réfère à sa responsabilité environnementale et fait siennes les grandes préoccupations que sont la protection de la diversité biologique, la consommation énergétique et la pollution atmosphérique liées au transport et, finalement, la gestion de l'urbanisation et ses conséquences directes sur celle de l'environnement.

En ce sens, le MTQ précise que les interventions sur le territoire des Laurentides devront viser à protéger la qualité des eaux en tenant compte de la sensibilité des lacs aux sels déglacants et au vieillissement accéléré, à contrôler l'érosion des sols en montagne, à considérer les accidents impliquant des cervidés, à protéger la concentration d'espèces rares et menacées, particulièrement dans le sud, et à apporter des correctifs au problème de l'étalement urbain et de la villégiature (document déposé DA-70, p. 1 et 2).

La commission évalue dans ce chapitre la cohérence du projet par rapport aux visées du promoteur. Bien qu'elle n'ait pu disposer d'une analyse équivalente pour l'Outaouais, la commission présume que ces orientations s'appliquent également à cette région.

Par ailleurs, le secteur étudié compte déjà un grand nombre d'infrastructures qui sont concentrées dans une bande étroite limitée au nord par le contrefort des Laurentides

et au sud par la rivière des Outaouais, ce qui est davantage accentué par le peu d'espace disponible dans le cas du tronçon situé entre Lachute et Montebello. Ces infrastructures comprennent :

- la route nationale 148 ;
- deux lignes de transport d'énergie électrique à haute tension ;
- la voie ferrée du Canadien Pacifique ;
- les routes de véhicule tout terrain (VTT), de motoneige, de moto de montagne, etc.

Sans compter le milieu habité, commercial et industriel, ces infrastructures laissent de moins en moins d'espace à la flore, la faune, les plans d'eau et le paysage. Pour la commission, la venue de l'autoroute 50 illustre, de façon éloquente, le concept d'impacts cumulatifs, d'autant plus que d'autres projets sont prévus dans la région. C'est le cas de celui d'Hydro-Québec relatif au programme de stabilisation des berges québécoises de la rivière des Outaouais, pour lequel une étude d'impact a été déposée en mars 1994. Ce projet vise à protéger les berges de cette rivière contre l'érosion causée par les vagues dues à la présence du barrage de Carillon (document déposé DB-23, p. v).

Le cadre légal et administratif

En accord avec les grands courants mondiaux de conservation des ressources naturelles, le gouvernement du Québec s'est donné des moyens légaux et administratifs pour assurer la protection et, éventuellement, la restauration des zones, des habitats et des espèces sensibles. La commission en présente cinq qui sont d'intérêt particulier pour le projet.

La Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (L.R.Q., c. E-12.1)

Par cette loi promulguée en 1989, le gouvernement souligne l'importance de protéger les espèces floristiques et fauniques qui sont considérées soit menacées lorsque leur disparition est appréhendée, soit vulnérables lorsque leur survie est précaire, même si leur disparition n'est pas appréhendée.

En 1993, le MEF publiait une liste de 450 espèces animales et végétales susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Parmi ces espèces, il a identifié 374 espèces de plantes vasculaires, 76 espèces ou populations fauniques vertébrées, dont 26 espèces de mammifères.

Pour jouir d'une protection légale, une espèce doit être désignée par règlement, et plusieurs ont été adoptés depuis. Cependant, lors d'examen de projets, le gouvernement accorde une attention particulière aux espèces susceptibles d'être désignées, comme le prescrivent les directives ministérielles et les avis des directions concernées par l'analyse d'une étude d'impact.

La Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., c. C-61.1)

En plus de protéger la faune, certaines dispositions de cette loi visent plus particulièrement à protéger les habitats fauniques essentiels à leur survie. Le *Règlement sur les habitats fauniques* (c. C-61.1, r. 0.1.5) a cependant limité la protection aux habitats situés sur les terres du domaine public et à la condition, pour la plupart d'entre eux, qu'ils aient été identifiés par un plan dressé par le ministre. Le projet à l'étude peut toucher des habitats de même catégorie que ceux visés par le règlement, entre autres les aires de concentration d'oiseaux aquatiques, les aires de confinement du Cerf de Virginie, les habitats des espèces fauniques désignées menacées ou vulnérables, les habitats du poisson, ceux du Rat musqué, ainsi que les héronnières.

La Loi sur les parcs (L.R.Q., c. P-9) et la Loi sur les réserves écologiques (L.R.Q., c. R-26.1)

La *Loi sur les parcs*, promulguée en 1977, vise à conserver et protéger des territoires à des fins de conservation pour l'éducation du public ou pour favoriser la pratique d'activités de plein air. Le *Règlement sur les parcs* (c. P-9, r. 7) établit les balises réglementaires à l'intérieur desquelles ces objectifs de protection peuvent être atteints.

La zone d'étude du projet comprend une réserve qui fait actuellement l'objet d'une analyse dans le but de l'inclure dans le réseau des parcs du Québec. En effet, la réserve faunique de Plaisance est inscrite dans la programmation quinquennale du MEF afin de faire éventuellement partie de ce réseau.

La *Loi sur les réserves écologiques* adoptée en 1974 prévoit conserver intégralement et de façon permanente des sites à l'état naturel et de les réserver à la recherche scientifique et à l'éducation. La zone d'étude compte trois projets de réserves écologiques, soit celles de la Rivière-Rouge, de la Chênaie-Blanche et de l'Érable-Noir (figure 1.1).

La Convention sur la diversité biologique

En 1992, les nations soucieuses de protéger le patrimoine naturel constitué par les espèces floristiques et fauniques réparties dans le monde ont adopté la *Convention sur la diversité biologique* au Sommet de la Terre, à Rio de Janeiro. Celle-ci se base sur les grands principes du développement durable pour gérer le milieu naturel et concerne l'ensemble des activités humaines ayant une influence directe ou indirecte sur les ressources biologiques.

La volonté du gouvernement du Québec d'assurer le maintien des espèces et de leurs habitats s'inscrit dans l'esprit de cette convention à laquelle il adhérerait en 1995 en présentant un *Projet de stratégie de mise en œuvre au Québec*, dont le MEF assure la coordination. Plus de 200 mesures concrètes, touchant 12 secteurs d'activité, sont présentées dans cette stratégie qui a nécessité la collaboration de nombreux acteurs ministériels.

Dans la *Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec* adoptée en septembre 1992, le Ministère adhère à cette stratégie québécoise en reconnaissant sa responsabilité environnementale par l'adoption de divers moyens ou mesures comme :

- *réaliser des évaluations environnementales de façon à préserver l'équilibre des écosystèmes, les processus écologiques et la diversité biologique ;*
- *appliquer des mesures de restauration, d'atténuation ou de compensation pour améliorer ou mettre en valeur l'environnement et élaborer des plans d'action à cet effet.*

(Ministère des Transports du Québec, 1994, p. 9)

L'entente sur les ponts et ponceaux

Le promoteur considère comme un enjeu principal la traversée des cours d'eau et la construction des structures qui sont nécessaires pour franchir les cinq principaux cours d'eau répartis sur l'ensemble du tracé.

Une entente entre le MEF et le MTQ concernant le respect des directives contenues dans un document préparé par le Service de l'environnement du MTQ circonscrit les interventions du ministère des Transports au cours de la planification et de la construction des ponts et autres structures servant à traverser les cours d'eau.

Ce document présente les lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique. Le MTQ y spécifie qu'il est plus qu'un outil de travail ou un guide : sa mise en application constitue une condition de base à l'obtention d'une autorisation générale d'une durée déterminée émise par le MEF en vertu de l'article 128.8 de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* pour réaliser des activités dans un habitat faunique (document déposé DA-16, p. xiii).

L'évaluation des données

Les données dont a disposé la commission pour faire son analyse et évaluer le projet soumis à l'examen public ne lui ont pas permis d'obtenir un portrait complet de la situation, ni surtout d'apprécier tout le potentiel du milieu naturel de la région de l'Outaouais, et plus particulièrement celui de la zone d'étude.

Les débuts de ce projet remontent aux années 1970, période où les organismes et ministères étaient loin d'avoir intégré la dimension environnementale, du moins celle qui prévaut aujourd'hui, dans la planification de leurs travaux. L'Étude d'impact a été déposée en 1992, soit dix ans après l'émission de la directive, et les données relatives aux inventaires floristiques et fauniques qui y sont présentées datent principalement de la première moitié des années 80.

L'Étude d'impact a été déposée en deux volets non uniformes, le premier traitant du tronçon Lachute-Montebello et le second, du tronçon Montebello-Masson. Les deux firmes de consultants retenues pour effectuer les études d'impact ont utilisé des méthodes qui leur étaient propres, lesquelles n'ont pas permis à la commission d'intégrer l'ensemble des composantes environnementales du projet et, par conséquent, d'appréhender les impacts du projet dans leur globalité. À titre d'exemple,

l'information relative à la végétation et aux peuplements forestiers y était traitée de manière différente.

La mise à jour des données effectuée par le promoteur en 1989 pour la version finale de l'Étude d'impact a été jugée incomplète par le MEF. Elle aurait dû, selon ce ministère, couvrir tout le corridor d'étude et être suivie par une nouvelle analyse comparative des tracés afin de vraiment permettre le choix d'un tracé de moindre impact (document déposé PR-5.5a, p. 6). Suivait alors une liste indicative des inventaires à réaliser.

D'ailleurs, dans une lettre adressée au ministre délégué au transport en octobre 1992, le ministre de l'Environnement s'était réservé le droit, dans un effort d'actualisation du dossier, de poser des questions complémentaires (document déposé PR-5.3b, p. 1). Ainsi, le MEF rappelait au promoteur en novembre 1993 que, si les données concernant la zone d'étude n'étaient pas disponibles, complètes ou récentes, le promoteur devait procéder à des études de potentiel. Par ailleurs, des inventaires plus détaillés devaient être effectués pour les parties de la zone d'étude directement touchées par le projet, et qui présentaient des potentiels particulièrement élevés, ou lorsque des impacts importants étaient attendus (document déposé PR-5.5a, p. 6).

Sans toutefois procéder à une nouvelle analyse comparative des tracés, le promoteur a répondu aux questions complémentaires du MEF dans un premier rapport complémentaire daté d'octobre 1994, puis dans un second en février 1996 (documents déposés PR-5.4a et PR-5.2). À une demande du MEF concernant un inventaire récent des espèces de poissons et une description de l'utilisation par ces espèces des sites potentiels de traversée de cours d'eau, le promoteur a répondu qu'un tel inventaire serait trop onéreux (document déposé PR-5.2, p. 14 et 41). Or, lors de l'audience publique, le promoteur évaluait le coût d'une campagne de pêche pour l'ensemble des rivières à un montant de quatre à cinq mille dollars (M. Richard Laparé, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 40).

Dans la mesure où des espèces menacées ou vulnérables, ou susceptibles d'être ainsi désignées, pouvaient se retrouver dans l'emprise retenue par le promoteur, la commission est d'avis que les montants invoqués n'auraient pas dû constituer un obstacle à des inventaires détaillés. Même si certaines espèces requéraient des ressources plus importantes, ces montants demeurent modestes au regard du coût du projet et des montants déjà investis dans les études par le promoteur.

Au moment de l'audience publique, le portrait de l'information disponible était le suivant : seules les données de l'inventaire des cervidés et de la grande faune ainsi que de certaines frayères connues étaient disponibles à la commission pour son

analyse. Pour le reste de la faune terrestre (reptiles, batraciens et petits mammifères) comme pour la faune avienne et la faune aquatique, incluant les espèces menacées ou vulnérables, le promoteur faisait état de listes d'espèces potentiellement présentes et n'a procédé à aucun inventaire. Les peuplements forestiers étaient mis à jour à partir des cartes forestières et écoforestières les plus récentes (1984 et 1992). Les espèces floristiques menacées ou vulnérables étaient les seules à avoir fait l'objet d'inventaires estivaux, mais des inventaires printaniers restaient à faire, à la demande du MEF :

On est censé commencer vers la mi-mai à peu près, début mai, dès que les neiges seront disparues et qu'on pourra identifier les espèces. [...] On ne s'attend pas beaucoup d'avoir des résultats, même préliminaires, avant malheureusement la fin de votre mandat.
(M. Jacques Gagnon, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 30)

La commission s'est ainsi retrouvée face à un ensemble disparate de données, certaines étant incomplètes, d'autres s'avérant vétustes ou à venir, ce qui a notoirement compliqué l'examen public du projet, et n'a pas échappé aux participants :

Alors ma question par rapport à ces trois éléments [les espèces rares dans certains cours d'eau intermittents, la héronnière de 130 nids et l'étude floristique printanière] auxquels on trouve plus ou moins d'éléments de réponse dans le document même, je pose la question : le Ministère fera-t-il ou complétera-t-il ses études sur ces trois éléments ? Et sinon, pourquoi ?
(M. Harry Gow, Transport 2000, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 69)

Dans les circonstances, la commission est d'avis que les données n'ont pas pu servir à déterminer le choix du tracé puisqu'elles n'étaient pas disponibles pour la plupart au moment où le MTQ a arrêté son choix. Elle constate également que le promoteur ne peut prétendre que le tracé proposé est celui de moindre impact, puisque les inventaires ne sont toujours pas complétés en 1997 et qu'au surplus, il n'a pas procédé à l'analyse comparative des tracés comme l'exigeait le MEF. La commission s'étonne enfin que le MEF ait jugé l'Étude d'impact recevable malgré ces lacunes qu'il a lui-même soulignées.

La commission reconnaît que la zone d'étude représente un vaste territoire. Il existe cependant des méthodes d'échantillonnage pour caractériser de façon simple l'ensemble des composantes biophysiques d'un milieu. Par ailleurs, compte tenu des délais en cours dans ce projet, le promoteur avait tout le loisir de procéder aux inventaires requis. À l'instar du promoteur, la commission reconnaît également que

des inventaires du milieu biologique peuvent rapidement devenir désuets, compte tenu de l'évolution des habitats et des populations. Cependant, elle conçoit difficilement que le projet puisse faire l'objet d'un examen public sans cette information. Cet exemple illustre, pour la commission, l'importance de procéder rapidement dans la planification, la conception et l'autorisation de tels projets. À ses yeux, le promoteur, qui sollicite une autorisation gouvernementale, devrait être prêt à réaliser son projet et fournir, pour l'examen public, une information appropriée et à jour.

L'analyse du milieu biophysique

La commission aborde dans cette section la richesse et la sensibilité des ressources localisées à proximité de la route 148, ainsi que la variante retenue, en faisant le point sur les espèces menacées, la traversée des cours d'eau, la faune terrestre et avienne et sur les peuplements forestiers.

La sensibilité des milieux humides à proximité de la route 148

La région de l'Outaouais est riche en espèces floristiques et fauniques. Dans sa partie sud, le climat continental humide et la grande variété d'habitats sont favorables à la présence d'un nombre élevé d'espèces. Les températures moyennes annuelles enregistrées dans la zone d'étude ou en périphérie la classent parmi les régions les plus chaudes du Québec (Étude d'impact PR-3a, p. 29).

La rivière des Outaouais est le cours d'eau le plus important de cette région. Il s'étend sur plus de 1 130 km et longe la zone d'étude sur toute sa longueur.

Les inventaires réalisés dans le cadre du programme de stabilisation des berges québécoises de la rivière des Outaouais, dont la zone d'étude s'étend de Carillon à Gatineau, ont démontré la richesse du potentiel de ce milieu aquatique. La végétation de la rive nord y est qualifiée de luxuriante. Seulement dans les zones d'érosion, les auteurs ont recensé 209 espèces de plantes vasculaires comprises dans l'ensemble de la zone étudiée. Cependant, ces inventaires ne comprennent pas la flore des immenses marais de ce territoire, secteurs qui sont reconnus par la communauté scientifique comme ayant un fort potentiel (document déposé DB-23, p. 2-50).

La faune y est tout aussi abondante parce que les milieux humides constituent des zones de forte production biologique. Quelque 50 espèces de poissons ont été recensées depuis plus de 30 ans dans la rivière des Outaouais, entre Carillon et Hull. Plusieurs sites de frayères connus ou présumés y sont cartographiés (document déposé DB-23, p. 2-87).

Les amphibiens et reptiles y sont aussi bien représentés, la région comptant 10 des 21 espèces d'amphibiens et 7 des 16 espèces de reptiles répertoriées au Québec.

Les abords de la rivière des Outaouais servent d'habitat à une faune avienne très abondante et très diversifiée. Ce sont des aires de fortes concentrations d'oiseaux lors des migrations. La Bernache du Canada est de loin l'espèce dominante durant la période printanière. Ces habitats servent aussi d'aires de nidification et d'alimentation à plus d'une dizaine d'espèces de canards et plus d'une dizaine d'autres espèces aquatiques (document déposé DB-23, p. 2-59 à 2-73).

Les mammifères les plus abondants sont le Castor et le Rat musqué. Le Vison et la Loutre peuvent également y être rencontrés (document déposé DB-23, p. 2-81 à 85).

Dans son Étude d'impact, le promoteur qualifie cette zone comme ayant une très forte sensibilité, ce qui a été confirmé par le MEF lors de l'audience publique qui compare la production de ces zones humides à celle des forêts pluvieuses. Il mentionne que tout rapprochement de la route 148 avec ce milieu aurait des effets directs et indirects sur la faune (M. Jacques Chabot, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 78).

Dans le cas du tronçon Montebello-Masson, le promoteur a réalisé une comparaison qualitative et quantitative du réaménagement de la route 148 et de la construction de l'autoroute 50 projetée. Pour la route 148, le promoteur souligne le caractère fragile de ce milieu, mais précise qu'il est déjà passablement perturbé. Dans le cas de la construction de l'autoroute 50 proposée, le promoteur mentionne que cela créerait une percée dans un milieu relativement peu perturbé, et que ce nouveau corridor de transport constituerait une barrière pour plusieurs espèces animales et végétales, ainsi qu'une nouvelle source de pollution.

Le promoteur conclut que les variantes globales du projet que sont la route 148 et l'autoroute 50 toucheraient de façon égale le milieu biologique pris dans son ensemble. Pour le tronçon Montebello-Masson, ce serait donc des critères autres que biologiques qui auraient conduit au choix du tracé de l'autoroute 50 pour réaliser le lien est-ouest en Outaouais.

La commission reconnaît le caractère fragile des zones humides. Elle tient cependant à préciser que le promoteur a fait une étude comparative en se basant sur l'hypothèse que la route 148 serait réaménagée avec deux chaussées (4 voies). La commission souligne l'importance des impacts qu'aurait un tel réaménagement, mais elle souligne que des corrections beaucoup plus modestes pourraient être proposées par le promoteur pour réaménager la route 148, comme il a été discuté au chapitre précédent, modifications qui occasionneraient des impacts éventuellement moins importants sur le milieu naturel ainsi que sur le milieu humain.

Qui plus est, pour la commission, l'autoroute 50 entre Lachute et Masson constitue un seul et même projet, et les données n'étaient pas disponibles pour compléter la comparaison des deux variantes dans le cas du tronçon Lachute-Montebello. Ainsi, la commission considère que les données disponibles ne permettent pas de porter un jugement sur le milieu biophysique en ce qui a trait aux impacts respectifs de la réfection de la route 148 et de la construction de l'autoroute 50. Par conséquent, la commission doit donc conclure que le promoteur n'a pas démontré que la variante choisie était celle de moindre impact.

À cet égard, la commission est d'avis qu'avant toute décision gouvernementale, le projet d'un lien routier requiert une évaluation environnementale du milieu biophysique permettant de procéder au choix du tracé de moindre impact.

Néanmoins, la commission procède ci-dessous à l'examen de la variante retenue par le promoteur, à savoir la construction de l'autoroute 50.

Les espèces menacées ou vulnérables

La partie sud de l'Outaouais est un endroit où l'on compte de nombreuses espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Les conditions climatiques, le substrat géologique et la grande variété des habitats favorisent la présence d'un grand nombre d'espèces qui se retrouvent souvent à la limite nord de leur aire de distribution. Cependant, les nombreuses activités humaines qui s'y déroulent favorisent leur rareté et peuvent entraîner leur disparition.

Le rapport préparé pour le compte du MEF sur l'*Inventaire et analyse de la répartition des plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables de la vallée de l'Outaouais* (Nantel, P. et al., 1996) porte sur l'ensemble de la vallée de l'Outaouais. Il comprend l'Outaouais inférieur dans lequel se trouve la zone qui fait l'objet de la présente analyse. Cette étude montre le nombre

important de plantes de milieux humides, mais aussi les espèces des milieux forestiers compris dans ce territoire, ainsi que leur situation précaire.

Les auteurs font remarquer le caractère fragile de ces espèces puisqu'ils n'ont pas pu retrouver certaines populations identifiées dans une étude antérieure :

Parmi les 278 populations recensées avant 1991, 133 ont pu être retrouvées au cours du présent inventaire. Nous estimons que 30 populations de 23 espèces de plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ont vraisemblablement disparues du territoire étudié.

(Nantel, P. *et al.*, 1996, p. 3)

Certaines de ces populations se retrouvaient dans les localités de Calumet et Montebello, comprises dans la zone d'étude (Nantel, P. *et al.*, 1996, p. 42 et 43).

Le promoteur a réalisé des inventaires floristiques en août et septembre 1995, essentiellement dans l'emprise projetée de l'autoroute 50, puisque « à peine une dizaine de groupements situés dans la zone d'étude en dehors de l'emprise projetée ont aussi été visités ». Pour inventorier les plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, le promoteur a couvert l'ensemble des groupements présentant un intérêt de conservation, de même que la plupart des rives de cours d'eau, des marais, etc. dans l'emprise projetée. En milieu forestier, la recherche a été réalisée sur un ou deux transects, comme l'a indiqué le promoteur (document déposé PR-5.2, p. 87).

Par ailleurs, c'est au printemps qu'il est possible d'identifier le plus d'espèces et certaines ne peuvent l'être qu'à cette période de l'année. C'est pourquoi le MTQ devait procéder à des inventaires printaniers en 1997, dont les données ne seront disponibles qu'à la fin de l'été.

Durant sa campagne estivale de 1995, le promoteur a identifié dix espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans l'emprise ou à proximité immédiate et une espèce désignée, l'Ail des bois, réparties en 42 endroits différents (document déposé PR-5.2, tableau 20). La construction de l'autoroute en détruirait une douzaine qui abritent six espèces (document déposé PR-5.1, p. 3).

Aux yeux de la commission, l'identification des espèces dans l'emprise ne permet pas d'apprécier l'importance de l'impact. Le promoteur convenait, lors de l'audience publique, que la seule façon d'apprécier réellement la rareté d'une espèce était d'élargir l'inventaire à la zone d'étude, ce qui n'a jamais été fait (M. Jacques Gagnon,

séance du 16 avril 1997, en après-midi, p. 31). La représentante du MEF a mentionné à cet égard qu'elle aurait préféré disposer de cette information bien qu'elle puisse, pour pallier ces lacunes, se reporter à des études existantes (M^{me} Francine Marcotte, séance du 16 avril 1997, en après-midi, p. 33).

Au chapitre des mesures d'atténuation, le promoteur, à la demande du MEF, a élaboré une liste de mesures visant la conservation des espèces, essentiellement par leur transplantation ou la constitution d'une banque de graines (document déposé, PR-5.2, p. 98). Pour la commission, la préservation des espèces menacées ou vulnérables présente un caractère de nouveauté et l'efficacité des mesures d'atténuation proposées par le promoteur reste à démontrer. À tout le moins, la construction de l'autoroute n'empêchera pas la destruction de l'habitat et, en l'absence d'une telle démonstration, le risque d'une perte nette demeure. La commission est d'autant plus sensible à cet aspect du projet que le côté ontarien de la rivière des Outaouais ne présenterait plus ce caractère de diversité (M. Harry Gow, séance du 15 mai 1997, p. 37).

La problématique des espèces menacées ou vulnérables s'applique également aux espèces fauniques car la région compte un grand nombre d'espèces qui sont susceptibles d'être désignées. Le promoteur reconnaît leur importance puisqu'il note une possibilité de 74 espèces rares qui pourraient être observées dans cette zone, dont 5 espèces de poisson, 3 batraciens, 6 reptiles, 52 oiseaux et 8 mammifères (document déposé PR-5.2, p. 30). Aucun inventaire faunique de terrain ne permet de valider cette liste de présences potentielles.

Dans ce contexte, l'impact du projet sur les espèces fauniques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées n'a pu être évalué, ni aucune mesure d'atténuation proposée.

La préservation des espèces menacées ou vulnérables constitue pour la commission l'assise même de la préservation de la diversité biologique, à laquelle le gouvernement du Québec a adhéré dans sa proposition de stratégie de mise en œuvre en 1995.

Compte tenu des délais avant la réalisation du projet et peu importe le tracé retenu, la commission est d'avis que le MEF devrait exiger du promoteur qu'il procède aux inventaires nécessaires visant à établir la présence de ces espèces, afin de permettre d'apprécier l'importance des impacts et d'apporter des mesures adéquates pour les atténuer.

La traversée des cours d'eau et l'impact sur le milieu aquatique

Le tracé retenu par le promoteur traverse plus d'une vingtaine de cours d'eau, dont cinq qu'il juge d'importance majeure, qui nécessiteraient la construction de structures imposantes pour les franchir. Ces cours d'eau sont, d'est en ouest, les rivières Calumet, Rouge, Saumon (Kinonge), de la Petite-Nation et Blanche.

La construction des structures pour la traversée des cours d'eau constitue, au dire du promoteur, un enjeu environnemental majeur. Il a fait produire pour l'audience publique des simulations visuelles afin de donner un aperçu de ce qu'elles pourraient représenter :

[...] les simulations visuelles [...] démontrent bien la fragilité de certains de ces milieux et l'extrême prudence qu'il faut consentir lorsqu'on s'en approche.

(M. Jacques Gagnon, séance du 14 avril 1997 en soirée, p. 28)

Pour la commission, l'information disponible pour l'examen public du projet n'accrédite pas ces dires.

En premier lieu, le promoteur établit que les traversées de cours d'eau sont subordonnées au choix du meilleur tracé en milieu terrestre et que, compte tenu des mesures d'atténuation applicables, cet élément est moins discriminant dans le choix d'un tracé (document déposé PR-5.4a, p. 6-2 et 6-3).

En deuxième lieu, mise à part l'information relative à la présence d'une frayère importante à l'endroit de la traversée de la rivière Rouge, il a été impossible d'obtenir des informations précises concernant les caractéristiques des milieux aquatiques situés sous ou à proximité des structures ainsi que sur les caractéristiques de ces structures et leur emplacement dans les cours d'eau. La commission tient à souligner que la construction d'une infrastructure routière pour le franchissement d'un cours d'eau touche notablement le milieu aquatique, particulièrement dans le cas où des piliers doivent être construits en rivière, mais aussi lors du remaniement des matériaux aux abords des cours d'eau durant la construction. Les structures ne doivent pas empêcher les mouvements migratoires, ni détruire les sites de reproduction, de croissance de nutrition et d'abri des populations aquatiques.

Enfin, le promoteur a identifié, dans ses analyses de potentiel, d'autres plans d'eau intéressants du point de vue des habitats fauniques, pour lesquels la commission n'a obtenu aucune information.

Le promoteur a admis que tous les travaux sur les plans et devis avaient été arrêtés en 1976, à l'imposition du moratoire sur la construction des autoroutes, et que ceux-ci n'ont pas depuis été révisés dans l'ensemble et en profondeur. Tout au plus, le ministère a-t-il demandé en 1996 une nouvelle analyse à sa Direction des structures pour améliorer certains aspects environnementaux (M. Pierre Laflamme et M. Jacques Gagnon, séance du 17 avril 1997 en soirée, p. 35 et 36).

À la demande de la commission, le promoteur a alors déposé un document synthèse relatif à cette révision. La commission comprend qu'il ne s'agit que d'une proposition et que la forme définitive des ouvrages n'est toujours pas arrêtée. L'évaluation des impacts qui accompagne cette révision procède de généralités quant aux méthodes de construction et aux précautions à prendre, mais n'établit ni la caractérisation du milieu, ni les interférences du projet avec les composantes de ces milieux. La commission pense en particulier à la rivière de la Petite-Nation, où la structure traverse le cours d'eau avec un angle prononcé (document déposé DA-65, annexe 2), qui présente un très fort niveau de sensibilité environnementale compte tenu des aires de confinement de cerfs de Virginie et des peuplements forestiers d'intérêt en bordure, des frayères potentielles, d'un ensemble de villégiature, du parc récréatif et des vues remarquables (Étude d'impact PR-3.2b, cartes 5, 6 et 7).

Le MEF a fait savoir qu'il connaissait les composantes physiques et biologiques des cours d'eau et qu'en ce qui concerne les composantes physiques du milieu hydrique, une analyse plus fine serait nécessaire et le promoteur aurait de nombreux documents à déposer (M^{me} Francine Marcotte, séance du 17 avril 1997 en soirée, p. 43).

La commission considère effectivement que la traversée des cours d'eau représente un enjeu majeur de ce projet, enjeu qui, à toutes fins utiles, a été soustrait de l'examen public en raison du manque d'information. Pour la commission, les traversées de cours d'eau auraient dû faire partie des éléments devant déterminer le tracé de moindre impact.

Par conséquent, la commission considère qu'aucun certificat d'autorisation ne devrait être émis avant que les plans et devis ne soient complétés et déposés et qu'une évaluation complète des impacts du projet d'autoroute 50 sur les cours d'eau de bon potentiel ne soit effectuée. Conformément à la directive et aux commentaires maintes fois répétés du MEF, des inventaires devraient être réalisés chaque fois qu'un bon potentiel est identifié ou qu'un impact important est attendu.

En ce qui a trait aux structures plus importantes des traversées des cours d'eau et étant donné que plusieurs de ceux-ci font l'objet d'activités récréatives importantes, la commission est d'avis qu'une évaluation des impacts visuels devrait être faite afin que leur conception s'intègre bien au passage.

L'entretien hivernal des infrastructures de transport pose un autre problème parce qu'il a des répercussions sur le milieu aquatique. Chaque année, le MTQ procède à l'épandage sur les routes de plusieurs tonnes de sels déglacants qui influent sur la qualité de l'eau des cours d'eau, des lacs et des puits, ainsi que sur la végétation (*État de l'environnement au Québec*, 1992, p. 507).

Des préoccupations de cet ordre ont été soulevées par le représentant du bureau régional du MEF, inquiet pour la frayère à Doré de la rivière Rouge :

En ce qui concerne le prolongement de l'autoroute 50, peut-être notre plus grande préoccupation [...] c'est au niveau de la traverse de la rivière Rouge. Il y a des frayères qui sont connues, qui sont situées sous le projet comme tel. Là, ce serait au niveau des déglacants. Là, il y aurait probablement un impact. Il faudrait peut-être regarder ça de près, mais il pourrait peut-être y avoir des mesures de mitigation qui seraient appliquées.

(M. Jacques Chabot, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 73)

Pour le MTQ, l'effet des sels de déglacage est négligeable, compte tenu de la dilution par les cours d'eau, qui ramène les concentrations bien en deçà des seuils critiques. Par contre, ces sels pourraient poser problème dans les milieux humides où les eaux sont stagnantes (document déposé DA-65, p. 10).

La commission recommande à cet égard, que le MTQ établisse une liste des endroits sensibles en accord avec le MEF, et qu'il mette en application la mesure qui consiste à transporter la neige hors des endroits où le risque d'atteindre un seuil critique pour les espèces présentes est reconnu.

La faune terrestre et avienne

Les aires de confinement du Cerf de Virginie

Le sud-suest du Québec est reconnu pour la présence de nombreux cerfs de Virginie. En ce qui a trait à la localisation de leur habitat, plusieurs groupes sont répartis dans les deux tronçons du projet, ainsi que trois aires de confinement importantes, à savoir les ravages de Calumet, de Pointe-au-Chêne-Est et de Fassett (figure 1.1). Les superficies de ces ravages seraient respectivement de 46 km², 12 km² et 12 km², bien qu'elles puissent varier de manière importante dans le temps (document déposé PR-5.4a, p. 5-2). Le passage de l'autoroute projetée dans les deux premiers, qui sont situés de part et d'autre de la rivière Rouge, a créé une certaine inquiétude de la part de la Direction régionale des Laurentides du MEF.

Selon la commission, ces aires de confinement sont d'autant plus importantes qu'elles n'auraient pas d'équivalent dans le sud du territoire régional et qu'il faut remonter d'une dizaine de kilomètres au moins vers le nord pour en trouver de semblables (document déposé PR-5.4a, carte 5.1). De plus, le ravage de Calumet est identifié comme un site d'intérêt faunique dans le profil socio-économique de la MRC d'Argenteuil (document déposé DB-11, p. 8).

Des informations complémentaires fournies par le MEF sur cette aire de confinement et sa région limitrophe ont permis à la commission de mieux évaluer l'ampleur de ce ravage et son importance économique liée à l'activité de la chasse au cerf pour la région des Laurentides :

Le ravage de Calumet abritait à l'hiver 1995, année du dernier inventaire, plus de 1 000 cerfs, soit une estimation de 1 055 ($\pm 26\%$, $p=0,10$), soit une densité de 24 cerfs/km². Ainsi, il était utilisé par 25 % des cerfs du secteur situé entre l'autoroute 15 et la rivière Rouge, laquelle population étant estimée à 3 900 cerfs ($\pm 14\%$).

En utilisant les intrants de 1992, 5 072 jours de chasse étaient consacrés à cette activité par 979 chasseurs qui ont dépensé 433 300 \$, ce qui a généré un impact économique de 153 000 \$ en salaires et gages et 125 500 \$ d'autres revenus, pour une valeur ajoutée de 278 500 \$. Ces sommes ont dégagé des impôts provincial de 82 400 \$ et fédéral de 56 400 \$. Ces calculs ne tiennent

évidemment pas compte des bénéfices intangibles retirés de la présence du cerf (observation, satisfaction de l'expérience, etc.).
(Document déposé DB-33, p. 2)

De majeur qu'il était dans l'étude de 1992, l'impact résiduel sur le ravage de Calumet est considéré moyen dans le rapport complémentaire de 1994, alors qu'il est évalué mineur pour les deux autres ravages. Cette évaluation est remise en cause par le MEF :

Le manque de concordance entre les diverses cartes du rapport complémentaire en ce qui concerne les ravages de cerfs de Virginie est particulièrement évident dans le cas du ravage de Pointe-au-Chêne-Est, situé à l'ouest de la rivière Rouge. Il est illustré sur la carte n° 40-B, mais aucun impact résiduel significatif n'y est reconnu, malgré qu'on y prévoit la mise en place d'une aire de repos, avec élargissement prononcé de l'emprise (carte n° 43-B).
(Document déposé DB-33, p. 1)

Toujours selon le MEF, les grands ravages stables comme ceux de Calumet sont essentiels à la survie des populations régionales de Cerf de Virginie, et l'impact devrait être qualifié de majeur compte tenu de son intensité et de sa durée. Il est d'autant plus important qu'en plus de soustraire la superficie de l'emprise, le tracé qui traverse le ravage dans sa portion sud-ouest en isole une partie importante, soit un peu plus de 6 km², qu'il considère perdu pour les cervidés (M. Michel Hénault, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 86 et 87, et document déposé DB-33, p. 1).

L'impact de l'isolement s'additionne à la probabilité plus grande que les cerfs soient impliqués dans des accidents routiers, puisque le tracé coupe leur ravage et vient donc modifier leur patron de déplacement. Les accidents routiers impliquant des animaux constituent une préoccupation qui est soulevée dans *l'État de l'environnement au Québec* comme un des effets observés sur la faune vivant à proximité des routes. Ce document souligne le nombre croissant d'accidents routiers impliquant des Cerfs de Virginie au Québec, qui a plus que doublé depuis 1980 (MEF, 1993, p. 513).

Cette constatation est confirmée par un représentant du MEF qui précise que les accidents routiers impliquant des Cerfs de Virginie ont effectivement augmenté depuis dix ans dans la région, en passant de 49 en 1987 à 178 en 1996 (document déposé DB-33, p. 1).

Les mesures d'atténuation présentées dans l'Étude d'impact, tels des passages à cervidés qui pourraient être surélevés ou construits sous les voies de roulement, ont

été discutées lors de l'audience publique. La MRC d'Argenteuil souhaite par ailleurs collaborer avec le ministère des Transports afin d'étudier les aménagements à réaliser (mémoire conjoint, p. 20). Ces installations nécessiteraient la présence de clôtures pour guider les animaux lors de leurs déplacements. Le promoteur spécifie que ces aménagements exigeraient des débours importants et un bon entretien à cause de la présence des VTT qui empruntent les emprises d'autoroute. Par conséquent, il ne songe pas y recourir pour le moment (M. Richard Laparé, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 87 et 88).

Pour le MEF, les mesures proposées, si elles étaient appliquées, ne seraient pas suffisantes pour ramener l'impact de majeur à moyen. En conséquence :

Le meilleur moyen, et probablement le seul véritable, est d'appliquer le principe d'aucune perte nette d'habitat en prévoyant et en aménageant dès maintenant de nouveaux habitats de remplacement.
(Document déposé DB-33, p. 1)

La commission reconnaît l'importance des aires de confinement en bordure de la rivière des Outaouais, compte tenu de leur localisation et de la situation particulière qui prévaut dans la région. Le passage de l'autoroute au travers des ravages de Calumet et Pointe-au-Chêne-Est entraîne, aux yeux de la commission, un impact majeur sur l'habitat du Cerf de Virginie. Elle recommande donc d'appliquer le principe d'aucune perte nette d'habitat, ce qui implique soit la création de nouveaux habitats en bordure du ravage, soit un déplacement du tracé. En l'occurrence, compte tenu de la présence de nombreuses composantes sensibles du milieu aux alentours de Calumet (document déposé DA-55), la commission est d'avis qu'un déplacement du tracé vers le nord devrait être envisagé, le cas échéant.

La commission croit que la traversée d'aires de confinement de cervidés nécessite des mesures d'atténuation en ce qui a trait aux risques d'accidents, et que ces mesures devraient être déterminées de concert avec les organismes intéressés (direction régionale du MEF, MRC). Dans le cas où celles-ci seraient impossibles à appliquer, le promoteur devrait alors envisager le déplacement du tracé.

Par ailleurs, le MTQ est propriétaire de l'emprise dans les ravages, étant donné qu'il a procédé à son expropriation. Par conséquent, ces habitats font maintenant partie du patrimoine des terres publiques. À cet égard, la commission est d'avis que le gouvernement devrait accorder à ces habitats une attention particulière et la protection qu'ils méritent en vertu de la réglementation existante.

La faune avienne des écosystèmes terrestres

Si la faune avienne, particulièrement la sauvagine et les échassiers, a été invoquée dans le cas des milieux humides de la rivière des Outaouais, la composition des communautés aviennes nicheuses n'a pas été abordée par le promoteur dans le cadre de la variante retenue. Le passage du tracé dans le corridor des basses terres concerne une variété importante d'habitats, plusieurs écosystèmes forestiers, des falaises du piémont et des espaces agricoles ouverts. Par ailleurs, la liste des espèces d'oiseaux susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans la région concerne, pour la majorité, des habitats susceptibles de se retrouver dans le tracé retenu. Bien qu'il n'ait procédé à aucun inventaire malgré la demande expresse du MEF, le promoteur évalue que le corridor choisi offre peu de résistance relativement à la faune terrestre, ce qui inclut les oiseaux migrateurs (document déposé PR-5.2, p. 32).

Selon le représentant d'Environnement Canada, l'approche du promoteur, basée sur la présence potentielle des espèces, peut suffire pour le choix des variantes, à condition de disposer d'un inventaire exhaustif des habitats. Par ailleurs, l'évaluation des impacts du tracé retenu requiert impérativement des inventaires. Des méthodes connues permettent d'échantillonner des parcelles de terrain, puis d'étendre les résultats aux différents habitats rencontrés. Ces validations permettent de confirmer si des espèces sensibles s'y trouvent et de proposer des mesures pour éviter l'impact ou l'atténuer, le cas échéant (M. Serge Lemieux, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 78 à 80).

Il apparaît donc à la commission que l'information disponible ne permet d'obtenir ni un portrait des communautés aviennes nicheuses sur le tracé, ni une quelconque idée de l'importance des impacts sur celles-ci, à savoir quelles seraient les espèces touchées et dans quelle mesure elles le seraient.

Par conséquent, la commission considère que, dans le cadre de l'étude relative au choix de la variante de moindre impact, le promoteur devrait inclure le portrait des communautés aviennes nicheuses et son évaluation des impacts devrait s'appuyer sur une caractérisation des communautés au moyen d'inventaires, avec un accent particulier sur les espèces rares et susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

Les peuplements forestiers

La construction d'une autoroute entraîne généralement le déboisement d'une partie importante du territoire. C'est particulièrement évident dans ce projet qui s'étend sur une distance de plus de 90 km et traverse plusieurs peuplements forestiers.

Dans son Étude d'impact, le promoteur fait état de l'importance de la couverture forestière du Québec. Il précise alors que les efforts de conservation et de protection doivent porter avant tout sur les éléments forestiers qui présentent un intérêt du point de vue de l'écologie végétale et qui sont rares (document déposé PR-5.4a, p. D-1).

Le promoteur a donc concentré ses efforts à inventorier les peuplements dont les caractéristiques de maturité, de longévité des espèces et de rareté, entre autres critères, en font des peuplements d'intérêt phytosociologique, qu'il décrit comme « les groupements d'essence arborescente appartenant au stade terminal de la série évolutive, soit des peuplements stables et évolués » (document déposé PR-5.2, p. 44). Par exemple, un peuplement situé à proximité d'un milieu urbanisé, dans lequel les arbres auraient atteint un diamètre assez important, serait rangé dans cette catégorie à cause de la rareté de ce type de peuplement dans cet environnement, où il aurait échappé à l'exploitation forestière.

Le promoteur présente dans les rapports complémentaires des cartes d'inventaire de la végétation qui comprennent ces peuplements d'intérêt phytosociologique pour les deux tronçons étudiés et précise que « le corridor d'étude traverse les domaines climatiques de l'érablière à caryer et érablière à tilleul et de l'érablière à tilleul et érablière à bouleau jaune de la région administrative de l'Outaouais ». Par ailleurs, il spécifie qu'une valeur de conservation leur est accordée et que ces groupements constituent des zones de très forte résistance à l'implantation d'infrastructures routières. Il mentionne que ces peuplements sont principalement concentrés dans la partie est de la zone d'étude et au sud de l'option retenue. À l'ouest, ils seraient plutôt répartis de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute (document déposé PR-5.2, p. 45 et carte 32).

Cependant, le promoteur n'a procédé ni à l'analyse des résultats d'inventaire, ni à l'évaluation des impacts du projet sur ces peuplements. De plus, les peuplements les plus importants du point de vue de la conservation et de la protection n'apparaissent pas sur les cartes de synthèse environnementale (documents déposés DA-55 et DA-56), malgré une demande de la commission à cet égard.

Le promoteur s'est limité à présenter des mesures d'atténuation générales, comme de faire une coupe manuelle sélective dans les peuplements comportant des arbres rares aux dimensions qui ne se prêtent pas à la transplantation, de façon à conserver le plus grand nombre de spécimens rares dans l'emprise et de prendre les précautions d'usage lors du terrassement conformément à la norme du MTQ, ainsi que faire surveiller les travaux lors du déboisement (document déposé PR-5.2, p. 98).

La commission considère que les résultats de ces inventaires, dans une région où les peuplements d'intérêt phytosociologique sont particulièrement riches à en juger par la liste des groupements fournie par le promoteur, auraient dû être utilisés dans le choix du tracé.

La commission est d'avis que le promoteur ne peut pas affirmer que l'option retenue est celle de moindre impact compte tenu que les éléments relatifs aux peuplements forestiers n'ont pas été intégrés à son analyse.

L'avis de la commission

La commission considère que le projet de l'autoroute 50 est de nature à engendrer des répercussions majeures sur certaines des composantes biophysiques du milieu.

Elle doute que le choix de tracé du promoteur corresponde à celui de moindre impact, étant donné la richesse de la biodiversité présente dans la zone à l'étude et le manque de données fiables permettant de porter un jugement sur la valeur des variantes proposées. Elle considère que l'évaluation des impacts du projet sur le milieu biophysique a été négligée par le promoteur, même pour les enjeux qu'il a qualifiés d'importants, dont certains pourraient même justifier le déplacement du tracé. Pour la commission, l'exercice consistant à obtenir le tracé de moindre impact doit être repris à la lumière de l'information obtenue et des lacunes soulevées dans le cadre de l'examen public du projet, cet exercice constituant l'essence même d'une évaluation environnementale.

Le promoteur devrait ensuite produire une nouvelle évaluation des impacts biophysiques du tracé retenu, en procédant aux inventaires appropriés, et présenter les mesures d'atténuation adéquates. À cet égard, le promoteur devrait accorder une attention particulière aux espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Cet exercice devrait être réalisé avant que toute recommandation soit transmise au Conseil des ministres.

Chapitre 5 **Les impacts socio-économiques**

Le territoire couvert par le projet comprend celui de la Communauté urbaine de l'Outaouais ainsi que les municipalités régionales de comté de Papineau et d'Argenteuil.

Ces trois entités se distinguent du point de vue démographique et socio-économique, ce qui fait que les répercussions du projet ne seront pas du même ordre pour chacune d'elles. Ce chapitre débute donc par un portrait sommaire des territoires visés, puis il passe en revue les impacts sur l'agriculture, le tourisme et la foresterie. La commission conclut le chapitre en examinant les impacts sur le milieu humain, en particulier l'expropriation et l'approvisionnement en eau potable et en matériaux granulaires.

Le profil socio-économique du territoire

Plusieurs sources, déposées tant par le promoteur que par les personnes-ressources, ont servi à tracer, à grands traits, le portrait du territoire.

La MRC d'Argenteuil compte, selon le recensement de Statistique Canada en 1996, 28 462 habitants répartis dans 13 municipalités. Pour la période 1961-1991, la population de cette MRC a cessé d'augmenter et montre une faible décroissance pour la période 1981-1991, la décroissance la plus significative visant, par ailleurs les municipalités touchées par le processus d'expropriation du projet à l'étude.

Le secteur primaire, avec environ 6 % des emplois, est dominé par l'agriculture qui compte trois emplois sur quatre. Près du tiers du territoire est compris dans la zone agricole permanente. Le secteur secondaire représente environ le tiers des emplois de la MRC. La ville de Lachute constitue encore aujourd'hui le pôle industriel de la région. Un peu plus d'une personne sur deux travaille dans le secteur tertiaire, dont la moitié dans le secteur du commerce de détail.

La MRC de Papineau comptait 20 332 personnes en 1996 et regroupait 27 municipalités. La légère augmentation graduelle de la population de cette MRC au cours des trente dernières années s'est effectuée principalement dans les zones de villégiature, alors qu'une réduction de population a été observée pour la plupart des villages, notamment ceux de Thurso et de Montbello, pour la même période.

Dans cette MRC, le secteur primaire est dominé par l'agriculture et la forêt. Cette dernière constitue la ressource dominante pour la majorité des emplois de la région, toutes catégories confondues. Effectivement, plus de trois emplois manufacturiers sur quatre sont reliés à l'industrie de la transformation du bois. À cet égard, l'industrialisation sur le territoire de la MRC de Papineau est caractérisée par des infrastructures industrielles de petite taille, puisque 85 % des industries du territoire ont moins de dix employés. Malgré de nombreux emplois liés au secteur récréotouristique dans les domaines de l'hébergement et de la restauration, la MRC est moins tertiariée que ses voisines.

La communauté urbaine de l'Outouais, quant à elle, compte 217 609 personnes regroupées à l'intérieur de cinq municipalités : Hull, Gatineau, Aylmer, Buckingham et Masson-Angers. La CUO constitue le pôle urbain de la région de l'Outaouais attirant plus de 71 % de sa population totale. Le taux de croissance de la population au cours des vingt-cinq dernières années a été élevé (plus de 50 %), et a continué au cours des cinq dernières années à surpasser la moyenne québécoise.

La dynamique socio-économique de la CUO s'inscrit dans un contexte de dépendance vis-à-vis de la fonction publique fédérale car, en 1994, plus de 31 % des emplois de la CUO y étaient concentrés. Elle s'inscrit également dans un contexte de dépendance devant la MROC, sa voisine ontarienne. Effectivement, il a été démontré que 90 % des résidents d'Ottawa-Carleton y demeurent et y travaillent contrairement à ceux de la CUO où près de 60 % travaillent à Ottawa. De plus, près de 30 % des emplois de la CUO sont occupés par des résidents d'Ottawa-Carleton (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé de la CUO, p. 1-4).

La rationalisation des emplois fédéraux a conduit la CUO à envisager la diversification de son économie et un organisme a été mis en place en 1993 pour répondre à cet objectif. Cette diversification vise prioritairement les secteurs du tourisme, de la culture, de l'habitat, de la technologie de l'information, des produits de la forêt et des industries bioalimentaires.

Les secteurs d'activité économique

Quatre secteurs d'activité économique ont été plus particulièrement discutés lors de l'audience publique. Le développement industriel étant considéré par les représentants du monde municipal comme un élément important de la justification du projet, il a donc fait l'objet d'une discussion au chapitre 3. Le secteur qui a donné lieu à la plus forte représentation devant la commission ainsi qu'à une opposition très structurée du milieu concerné est l'agriculture, à laquelle la commission accorde une part importante de cette section. Les répercussions du projet sur le tourisme et la foresterie seront ensuite abordées.

L'agriculture

L'agriculture a subi au cours des dernières décennies des changements profonds, allant vers une mécanisation, une industrialisation, un agrandissement et une consolidation des exploitations. En parallèle émergeaient des préoccupations relatives à la protection du milieu et le constat que la pérennité de l'agriculture devait bénéficier d'un environnement en santé.

Par ailleurs, et dans le même temps, les terres agricoles de qualité subissaient une érosion significative liée au développement et à l'urbanisation des territoires. Dans le document qui traite de ses orientations en matière d'aménagement du territoire, le gouvernement note que la taille considérable du Québec tend à faire oublier la faible superficie des sols propices à l'agriculture, et souligne la rareté des sols à haut potentiel. Selon ce document, la présence de ces sols dans des secteurs à forte densité de population entraîne des pressions pour leur utilisation à des fins non agricoles, la disparition de l'activité agricole au profit de l'urbanisation, ainsi que l'augmentation des problèmes de cohabitation entre les divers usages du territoire (document déposé DB-48, p. 58). Selon le Comité interministériel sur la diversité biologique (1995), l'étalement urbain représente actuellement le phénomène qui menace le plus l'intégrité de la zone agricole.

Une prise de conscience de ces phénomènes et de leurs conséquences s'est graduellement développée et diverses mesures ont été mises en place depuis les années 1970. Ce fut d'abord l'adoption de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, en 1972 (L.R.Q., chapitre Q-2), de la *Loi sur la protection du territoire agricole* (L.R.Q., chapitre P-41.1), en 1978, puis de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., chapitre A-19.1) en 1979. La procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de certains projets date, quant à elle, de 1978.

Par ailleurs, plusieurs modifications ont été apportées à la *Loi sur la protection du territoire agricole* et l'Assemblée nationale a adopté en 1996 la *Loi modifiant la Loi sur la protection du territoire agricole et d'autres dispositions législatives afin de favoriser la protection des activités agricoles* (1996, c. 26), qui consacre la priorité de l'agriculture en zone verte.

L'agriculture et l'aménagement du territoire

L'agriculture occupe une place importante dans l'exercice actuel de révision des schémas d'aménagement des MRC. L'orientation générale, qui forme l'assise de l'action gouvernementale, est basée sur la reconnaissance du caractère de permanence de la zone agricole, et la priorité accordée au maintien des activités agricoles et au développement de l'agriculture en zone agricole. Des orientations particulières viennent appuyer ou traduire cette orientation générale. Elles visent à donner clairement la priorité à l'agriculture en zone agricole, à favoriser dans l'ensemble de celle-ci le maintien et le développement des entreprises agricoles, et à valoriser l'agriculture de façon plus particulière dans les ensembles dynamiques et homogènes (M^{me} Lucie Tanguay, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 24-25).

Seuls des ajustements ponctuels, circonscrits et bien ciblés dans le but de répondre à des objectifs d'aménagement et de développement des municipalités locales et des MRC pourraient, le cas échéant, être examinés par la CPTAQ selon les critères prévus à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, et à la lumière de la planification régionale d'ensemble de la MRC (document déposé DB-48, p. 59).

En ce qui a trait à l'application de ces orientations, le gouvernement souhaite que les MRC définissent des orientations d'aménagement qui contribuent à la protection du territoire agricole, au maintien et au développement des activités agricoles, notamment en situant hors de la zone agricole le développement de projets non agricoles ou incompatibles avec l'agriculture. Le gouvernement souhaite également que les MRC identifient les secteurs agricoles à fort potentiel ou à fort dynamisme et y restreignent

l'implantation d'usages peu ou pas compatibles. Le gouvernement souhaite même que, pour les secteurs à moindre potentiel ou à moindre dynamisme, où les conditions socio-économiques du milieu le justifient, que les MRC collaborent à identifier des mesures favorisant le maintien et le développement des activités agricoles et sylvicoles et à planifier une utilisation plus polyvalente du territoire afin de contribuer au maintien du tissu social et au développement du milieu rural (document déposé DB-48, p. 60 et 61).

À cet égard, et conformément aux orientations gouvernementales, la MRC de Papineau reconnaît dans son deuxième projet de schéma d'aménagement le caractère de permanence de la zone agricole :

Les notions de permanence de la zone agricole que soulevait le rapport final du groupe de travail sur la protection du territoire agricole et le développement rural (Comité Ouimet) illustrent bien la vision de la MRC pour son territoire agricole. La zone agricole constitue d'abord un milieu de vie qui supporte l'activité économique majeure qu'est l'agriculture au Québec, souvent le moteur économique de plusieurs collectivités. Ce secteur économique est dépendant d'une ressource fixe, non renouvelable et en quantité limitée (le sol).

[...] C'est d'ailleurs lors des premières discussions et à la demande des représentants agricoles que la détermination de vocations par rang proposée dans le premier projet de schéma d'aménagement révisé a été délibérément éliminée pour faire place au consensus suivant :

Que soit favorisé un développement axé sur l'agriculture sur tout le territoire agricole.

Que le schéma d'aménagement révisé ne comprenne qu'une seule grande affectation agricole.

[...] Et que le comité consultatif agricole, dès l'adoption du deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, étudie et recommande, cas par cas, l'ensemble des demandes présentées à la CPTAQ, pour lesquelles consensus sera fait entre le milieu agricole et le milieu municipal [...].

(Deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-14 à 5-16)

Ainsi, mise à part la priorité que constitue pour le gouvernement le maintien et la protection des terres agricoles, particulièrement celles qui présentent un haut potentiel, la commission conclut que les mesures adoptées visent également à protéger le tissu social et à maintenir les communautés des milieux ruraux. Les mécanismes et la dynamique qui caractérisent ces milieux ont été abordés à plusieurs reprises durant l'audience publique, à la fois par les participants et les personnes-ressources, qui craignent les répercussions du projet pour la survie de certaines communautés rurales.

La commission désire également souligner ici que la partie du tracé expropriée en 1976 l'a été avant l'adoption de la *Loi sur la protection du territoire agricole* et de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, et que les impacts environnementaux du projet ont fait l'objet d'une étude formelle, 16 ans après l'expropriation du tracé. Par conséquent, la CPTAQ n'a pas eu l'occasion de se prononcer sur cette partie du tracé. Seules les parties qui restent à exproprier devraient être soumises à l'examen de la CPTAQ (M. Jacques Gagnon, séance du 15 avril 1997, p. 38). Les considérations reliées aux expropriations impliquées dans ce projet sont abordées plus loin, dans une section qui lui est réservée.

Pour la commission, il est de la plus haute importance que le projet d'autoroute 50 s'inscrive dans les priorités gouvernementales et ne remette pas en cause, au motif qu'il est planifié depuis les années 70, des choix de société résolument orientés vers le développement durable. Aussi, elle recommande que le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation se prévale de la possibilité prévue au dernier alinéa de l'article 3 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* pour soumettre à la Commission de protection du territoire agricole du Québec la question du tracé de la route dans le tronçon exproprié.

Le corridor des basses terres

En réponse à une question du MEF sur la justification du corridor retenu, le promoteur explique, dans le rapport complémentaire de 1994, que son choix vise à éviter la traversée de deux zones de grande sensibilité, à savoir le bouclier canadien et le territoire agricole. Le seul corridor viable se situerait, selon lui, au pied du contrefort des Laurentides, à la limite de ces deux grandes entités (document déposé PR-5.4, p. 4-1 et 4-2). Ce choix a été vivement contesté par l'ensemble des participants du monde agricole.

Selon le profil économique de la MRC de Papineau, cité par une participante, l'agriculture occupe une place particulière dans le corridor des basses terres de la rivière des Outaouais. Située sur les terrasses marines de l'Outaouais, cette région se

caractérise par sa topographie généralement plane, ce qui favorise la pratique d'une agriculture mécanisée à haute productivité. Les sols de cette région se prêtent très bien aux grandes cultures, pâturages et fourrages, et sont tout indiqués pour l'élevage et la culture intensive. Cette région est largement reconnue pour sa production laitière et bovine. Deux facteurs expliqueraient une telle concentration de ces types de production, soit la qualité supérieure des sols et leur topographie peu accidentée favorisant le maintien de grandes unités agricoles essentielles à l'élevage (M^{me} Marie-Claire Villeneuve, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 40). Quant à la MRC d'Argenteuil, il est également reconnu que le dynamisme agricole s'y concentre principalement au sud du territoire (document déposé DB-10, p. 20).

Au surplus, le corridor jouit d'un climat exceptionnel, rencontré ailleurs au Québec dans les régions de Saint-Hyacinthe ou du Richelieu seulement, avec des unités thermiques suffisantes pour produire avec rentabilité du maïs-grain et du soya. Selon le représentant du MAPAQ, le corridor entre Masson et Lachute est une zone agricole nulle part égalée dans la région. Les abords du piémont en direction nord, des contraintes liées à la topographie, à la qualité des sols et au climat imposent rapidement des limitations à l'agriculture (M. Marc F. Clément, séance du 15 avril 1997, p. 31).

Les terres, fondement de l'agriculture

Les experts en pédologie estiment que les sols argileux de l'Outaouais ont mis des milliers d'années à se former et sont de très grande valeur pour l'agriculture. Certaines appellations de ces types d'argiles (Sainte-Rosalie, Rideau, Dalhousie, Wendover, Bearbrook) évoquent, pour les spécialistes, un grand potentiel de productivité.

Afin de mieux évaluer le potentiel pour l'utilisation agricole des terres, une classification a été proposée en 1969 (Administration ARDA Québec, 1969). Elle est de nature interprétative et se fonde sur les particularités du climat et des sols, de même que sur les limitations que les sols imposent à l'agriculture (topographie, drainage), et sur leur capacité générale à produire de grandes cultures. Les meilleurs sols, ceux qui ne présentent aucune limitation, reçoivent la cote 1. De manière générale, les superficies activement cultivées dans la zone d'étude correspondent à peu de chose près aux classes de potentiel 1, 2 et 3 (Étude d'impact PR-3a, p. 80). Les sols argileux du corridor se retrouvent habituellement dans les classes 2 et 3 (Avis sectoriel du MAPAQ, p. 6).

Les sols des classes 4 à 7 comportent des limitations graves et croissantes. À titre d'exemple, les sols de classe 6 sont inaptes à produire d'autres plantes que des plantes

fourragères vivaces et ne sont pas susceptibles d'amélioration (M. Marc Clément, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 42). Les producteurs et les représentants du MAPAQ ont fait valoir que les terres de catégories 1, 2 et 3 constituaient le patrimoine agricole du Québec et ne pouvaient être remplacés par des sols équivalents (M. Jean-Jacques Simard, séance du 15 avril 1997, p. 29 et 30 et séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 70).

Par ailleurs, une cote pourrait être modifiée par des travaux majeurs qui modifieraient ou supprimeraient les limitations imposées à l'usage des terres. Dans le cas des meilleurs sols du corridor argileux, l'amélioration du drainage, le chaulage et la fertilisation pourraient conduire à une reclassification à la hausse (M. Marc Clément, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 29 et 30). Plusieurs producteurs du secteur de Plaisance notamment, ont procédé à ces améliorations et considèrent qu'ils possèdent des sols de catégorie 1 (M. Jean-Claude Vermette, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 87).

Dans ces conditions, le MAPAQ est d'avis que le tracé passe carrément à travers les meilleures bandes de sol du corridor des basses terres (M. Marc F. Clément, séance du 15 avril 1997, p. 95 et 96). Selon un document déposé par le promoteur, il ferait disparaître plus de 700 ha de sols de catégories 2 et 3 (document déposé DA-50). Ainsi, l'impact sur le patrimoine est a priori considérable. Comme aussi le corridor se démarque du reste du territoire par sa concentration d'exploitations et de terres d'excellente qualité, les répercussions sur l'agriculture seraient d'autant augmentées.

À cet égard, le MAPAQ considère que le tracé choisi n'est pas celui de moindre impact pour l'agriculture (M. Jean-Jacques Simard, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 49). La commission abonde dans ce sens et en veut pour preuve le déplacement du tracé vers le nord à Plaisance qui, pour des raisons reliées à la traversée de la rivière de la Petite Nation, vise maintenant plusieurs kilomètres de terres de meilleur potentiel que l'ancien tracé (document déposé DA-49, feuillets DG 9731 et DG 9732).

L'ensemble des représentants du monde agricole, les producteurs, l'UPA et le MAPAQ suggèrent donc de considérer le choix d'un tracé plus au nord afin d'éviter les impacts sur l'agriculture. Les représentants des MRC considèrent cette proposition comme une manifestation du syndrome « pas dans ma cour » et sont d'avis que les impacts sur l'agriculture seraient les mêmes advenant un tel scénario (M. Mario Laframboise, séance du 13 mai 1997, p. 67). De plus, ces derniers préconisent une analyse globale de la situation agricole, sur la base de la cartographie écologique, laquelle considère plusieurs éléments d'analyse en plus de la qualité des sols. Ils estiment de ce fait que les producteurs de pommes de terre, qui peuvent cultiver dans

des terres de catégorie 5 ou de moindre potentiel plus au nord, sont aussi importants que ceux qui cultivent dans les classes 1, 2 et 3. Leur conclusion à ce sujet tient au fait « qu'avec une cartographie aussi performante, tu peux te permettre d'analyser les sols et d'en faire une utilisation optimale. Donc, tu ne divises plus le territoire en classes 1, 2 et 3. Tu regardes ton territoire avec tes meilleures capacités d'utilisation » (M. Mario Laframboise, séance du 13 mai 1997, p. 78).

Le MAPAQ s'inscrit en faux contre ces affirmations. En premier lieu, ses représentants estiment qu'il est illusoire de vouloir substituer des sols de classes 4 à 6 à des sols de catégories 1 à 3. En second lieu, de Thurso-Plaisance jusqu'à Papineauville, en montant plus au nord, il y a peu d'agriculture et dès que l'on quitte le corridor des basses terres, l'agriculture se pratique dans des vallées orientées nord-sud, perpendiculaires à un éventuel tracé. Ainsi, les impacts d'un déplacement du tracé vers le nord seraient moins importants pour l'agriculture (M. Marc Clément, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 44).

Par ailleurs, le MAPAQ se dit prêt à collaborer à l'identification du tracé de moindre impact, en identifiant les sols qu'il privilégie et en offrant son expertise lorsque requis (M. Marc Clément, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 49).

À l'examen de ces éléments, la commission en vient également à la conclusion que le tracé proposé n'est pas celui de moindre impact du point de vue de l'agriculture. À l'instar des représentants du monde agricole, elle considère les sols agricoles de grand potentiel comme une ressource naturelle non renouvelable, dont la perte présente un caractère irrémédiable.

La commission est d'avis que la préservation de ces sols de grande qualité revêt d'autant plus d'importance que certaines méthodes destinées à accroître la productivité agricole ont contribué à la dégradation des ressources et de l'environnement, et que le gouvernement croit que la révision de certaines pratiques agricoles dans une perspective de développement durable conduira à l'utilisation de plus vastes superficies de sol pour maintenir un même niveau de production, mieux répartir les productions sur le territoire et les diversifier davantage (document déposé DB-48, p. 58). Au surplus, moins de 7 % des terres du Québec sont cultivées, ce qui serait considéré comme la limite pour la survie d'un pays (M. Marc Cavalier, séance du 13 mai 1997, p. 48).

La commission est par ailleurs convaincue que la conjugaison de plusieurs éléments favorables à l'agriculture confère au corridor des basses terres de l'Outaouais une très grande valeur. En conséquence, la commission ne peut adhérer au choix de tracé du

promoteur, considérant que celui-ci représente un non-sens en regard des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire agricole.

Le portrait de l'agriculture régionale

Les différents documents déposés en audience publique ainsi que les nombreuses représentations des organismes et des producteurs ont éclairé la commission sur les particularités de l'agriculture régionale de l'Outaouais et des Laurentides. Si la production animale y est dominante, avec une production bovine plus importante que le reste du Québec, les deux MRC dans lesquelles la majeure partie du tracé est située présentent la particularité d'avoir une activité agricole axée principalement sur la production laitière.

Ainsi, avec 20 % des terres agricoles de l'Outaouais, la MRC de Papineau compte 43 % des producteurs laitiers et 37 % des terres consacrées à la production laitière de la région. Elle est bien en deçà de la moyenne régionale en ce qui a trait aux bovins de boucherie, mais au-dessus de cette moyenne pour les productions diversifiées.

La MRC d'Argenteuil représente une agriculture plus traditionnelle, puisque près de 50 % de ses terres agricoles sont dévolues à la production laitière et que l'élevage des bovins, laitiers et de boucherie, et la production de fourrage comptent pour près de 80 % de l'utilisation des terres. Avec 19 % des terres agricoles de la région des Laurentides, Argenteuil représente 26 % des terres consacrées à la production laitière et 27 % des producteurs laitiers.

Fait intéressant, la part relative de la population active liée à l'agriculture est dans cette MRC le double du taux québécois. Il faut noter également que, malgré un recul de la production régionale par rapport au reste du Québec, les fermes laitières ont augmenté en nombre de 1991 à 1996 dans Argenteuil, et que la production laitière y est stable. Malgré la présence de fermes dynamiques, caractérisées par une jeune relève, la MRC de Papineau continue de perdre des fermes et des quotas laitiers. Elle est donc très sensible à tout ce qui peut perturber le dynamisme de son secteur laitier (Avis sectoriel du MAPAQ, p. 3, et document déposé DB-10, p. 21).

À ce propos, l'audience publique a révélé à plusieurs l'existence d'une génération de jeunes entrepreneurs agricoles dynamiques dans la région. Cette constatation s'applique en particulier au secteur de Plaisance et de Sainte-Angélique-Sud, caractérisé par la présence d'une forte relève de deuxième et de troisième générations, composée de familles nombreuses. Il existe dans ce secteur un très fort esprit

d'appartenance au territoire, un attachement important, et une relève déterminée à reprendre la terre familiale et à y ajouter une plus-value à léguer à leurs enfants.

Tous ces agriculteurs considèrent qu'ils gèrent une entreprise et qu'ils subissent les lois du marché comme les autres entreprises. Cependant, la motivation première n'est pas financière ou entrepreneuriale, mais bien plus un attachement à un terroir et à un mode de vie. La terre familiale et le labeur des générations précédentes représentent des valeurs importantes pour ces producteurs (M^{me} Célyne Leclerc, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 66, et M. André Saint-Pierre, séance du 15 mai 1997, p. 22, 23 et 28). À cet égard, ils acceptent difficilement qu'une solution de facilité, à leur avis, ait guidé le promoteur dans son choix de tracé, le faisant passer directement dans les terres cultivées et mettant leurs projets et leur entreprise en péril. Ils l'acceptent d'autant moins que l'agriculture représente une contribution importante à l'économie régionale, en générant des emplois stables et durables en même temps qu'elle exige des investissements élevés.

L'économie du secteur agricole

Selon les statistiques disponibles au MAPAQ, l'apport de l'industrie bioalimentaire pour les Laurentides et l'Outaouais représente 6,2 % de toute l'activité économique, alors que la moyenne québécoise est de 9 % (M^{me} Lucie Tanguay, séance du 15 avril 1997, p. 34). Selon les données du même ministère, le chiffre d'affaires agricole (ventes et autres revenus agricoles) frôle les 30 millions de dollars dans la MRC Papineau, alors que les actifs sont évalués à environ 200 millions (M. Jean-Jacques Simard, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 65 et 66). Dans Argenteuil, le total du capital agricole s'élevait en 1990 à 88 millions de dollars, alors que les revenus bruts totaux approchaient les 17 millions (document déposé DB-11, p. 93).

Quant aux emplois, les données du recensement de 1991 indiquent que, pour chaque emploi direct sur la ferme, il y a au moins cinq emplois indirects dans les secteurs secondaires et tertiaires de l'économie régionale. L'agriculture représentait cette année-là le plus important employeur de secteur primaire, avec 2 000 des 3 400 emplois recensés, pour 1 699 fermes dans les cinq MRC de l'Outaouais (M. Jean-Jacques Simard, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 40).

En ce qui a trait aux fermes laitières considérées par le MAPAQ comme le pilier de l'agriculture régionale, elles ont un chiffre d'affaires annuel moyen supérieur à 100 000 \$ et, en règle générale, elles ne comptent pas sur un revenu d'appoint extérieur (Avis sectoriel du MAPAQ, p. 3). Selon les représentations faites par les producteurs, une exploitation laitière est une entreprise qui vaut entre 500 000 \$ et

un million, avec un fonds de roulement annuel qui oscille entre 80 000 \$ et 200 000 \$ (M. Norbert Desjardins, séance du 15 mai 1997, p. 50).

L'industrie laitière de transformation est encore le plus gros employeur de l'agroalimentaire. Les fermes laitières sont des entreprises dont le revenu est assuré. Elles constituent la base du maintien ou de la création d'emplois pour l'ensemble du milieu agricole et garantissent indirectement la survie de l'ensemble des services agricoles dans la communauté (Avis sectoriel du MAPAQ, p. 3 et 4). Le tableau 5.1 illustre l'importance de ce secteur pour l'agriculture régionale.

Tableau 5.1 L'importance du secteur laitier

	Fermes en 1996	Fermes laitières en 1996	% du chiffre d'affaire agricole
CUO	105	11	38
Papineau	331	78	42
Argenteuil	231	98	47

Source : adapté des documents déposés DB-16 et DB-17
et de l'Avis sectoriel du MAPAQ, tableau 3.

Malgré l'importance de ce secteur, la majorité des entreprises agricoles de la CUO, de la MRC de Papineau et de la MRC d'Argenteuil sont considérées comme des exploitations à temps partiel (tableau 5.2). Effectivement, un agriculteur dont le revenu annuel est de 50 000 \$ ou moins est considéré au MAPAQ comme un agriculteur à temps partiel puisque, selon le recensement fédéral de 1991, il faut lui soustraire en moyenne 85 % de dépenses d'exploitation, ce qui laisse moins de 10 000 \$ pour assurer le revenu d'une famille (M. Jean-Jacques Simard, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 70, et séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 25 et 26). Dans la région, près de 1 000 fermes seraient ainsi exploitées par des gens qui travaillent à l'extérieur (M. Jean-Jacques Simard, séance du 15 avril 1997, p. 36 et 37).

Tableau 5.2 Les fermes avec ventes annuelles inférieures à 50 000 \$

	% de fermes
CUO	72
Papineau	61
Argenteuil	62
Région Outaouais-Laurentides	71

Source : adapté de l'Avis sectoriel du MAPAQ, tableau 1.

La coexistence de ces deux formes d'agriculture, à plein temps et à temps partiel, contribue, selon le document concernant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, à l'occupation du territoire et au maintien du tissu socio-économique nécessaire à la vitalité des communautés rurales (document déposé DB-48, p. 58 et p. 61). Ces propos, repris par le MAPAQ et les producteurs, sont également ceux du schéma d'aménagement de la MRC de Papineau (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-19).

En ce qui a trait aux services, les producteurs agricoles sont à l'origine d'entreprises importantes. Par exemple, la coopérative Agrodor, formée de 400 producteurs et issue d'un mouvement instauré dans les années 1940, est propriétaire d'une laiterie à Buckingham, d'une meunerie à Thurso, de trois quincailleries à Saint-André-Avellin, Thurso et Buckingham et de postes de distribution d'essence sous la bannière Sonic.

La coopérative Agrodor crée environ 125 emplois directs, pour un chiffre d'affaires annuel de 25 millions de dollars, dont la moitié pour sa laiterie qui embouteille 13 millions de litres par année. Cependant, comme le faisait remarquer le président de la coopérative, certaines de ses divisions sont plus fragiles que d'autres et, pour conserver leur rentabilité, la coopérative a dû étendre ses services à d'autres secteurs. Les quincailleries agricoles ont dû intégrer les matériaux de construction. La meunerie est la dernière des quatre ou cinq meuneries régionales et constitue la division la plus fragile de l'entreprise. Elle est viable actuellement parce qu'elle est amortie depuis longtemps, et les investissements y sont possibles parce que d'autres secteurs d'activité sont plus rentables (M. Gaston Blais, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 79 à 85).

Ainsi, bien qu'elles constituent le pilier des activités agricoles du corridor et qu'elles représentent le minimum destiné à assurer la rentabilité des services de base, il apparaît à la commission que les grandes exploitations laitières ne suffisent pas au maintien d'un milieu agricole viable, puisque c'est tout le tissu agricole, incluant les

petites fermes et les producteurs à temps partiel, qui contribue à l'occupation du territoire, au maintien d'une zone agricole homogène et soutient l'ensemble des services : disponibilité des intrants, services d'entretien de machinerie, comptables, notaires, etc. Les deux types d'agriculture seraient en quelque sorte interdépendants, l'un soutenant l'autre. Ainsi, selon les explications fournies à la commission, toucher l'un de manière importante, c'est automatiquement toucher l'autre et il y aurait donc un risque que le projet atteigne le tissu rural dans son ensemble (Avis sectoriel du MAPAQ, p. 3, et M. Jean-Jacques Simard, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 36 et 37).

La commission conclut de son examen de l'agriculture régionale que ce secteur économique constitue une sorte d'écosystème à la fois dynamique et fragile, en mutation, qui commande une attention particulière. Compte tenu de la fragilité du secteur, le projet pourrait, selon les représentants du monde agricole, contribuer à déstructurer le tissu social et le dynamisme économique local, hypothéquant grandement le maintien, la croissance et le transfert des entreprises agricoles. Cette perspective a d'autant plus d'importance que, selon le Comité technique sur la planification en milieu rural, c'est la déstructuration du milieu rural qui se profile derrière ce qu'on pourrait appeler l'érosion de la zone agricole (Comité sur les communautés rurales, p. 34).

À l'instar de certains producteurs, la commission s'interroge sur la considération apportée par le promoteur à ce secteur d'activité économique. Compte tenu de l'importance de l'enjeu, la commission aborde maintenant plus en détail l'évaluation des impacts du projet.

L'évaluation des impacts par le promoteur

La méthode d'évaluation des impacts utilisée par le promoteur a provoqué une opposition unanime du milieu agricole, des producteurs comme des organismes corporatifs ou gouvernementaux qui sont venus apporter leur contribution au dossier. Les critères retenus lors de cette évaluation ont été particulièrement mis en cause.

Ces critères ont servi, dans un premier temps, à séparer les sols de bon potentiel qui étaient utilisés de ceux qui ne l'étaient pas. Dans un deuxième temps, le promoteur procédait à l'analyse des résistances des exploitations au passage de l'autoroute, analyse basée sur la comparaison des fermes avec un modèle théorique de référence. À titre d'exemple, la résistance est très forte pour les portions cultivées et bâties des exploitations plus performantes, alors qu'elle est moyenne seulement pour les sols de potentiels 1 à 4 s'ils ne sont pas cultivés.

L'évaluation des impacts, quant à elle, dépendait de la superficie perdue ou enclavée, touchée par le projet, et l'impact était jugé moins important si la terre était louée plutôt qu'exploitée en propriété.

L'UPA rejette les critères employés par le promoteur qui, selon elle, introduisent des biais dans l'analyse des impacts du projet sur l'agriculture. Selon les représentants du monde agricole, la vocation agricole d'un sol est perdue à partir du moment où il est destiné à un autre usage. Puisque le sol agricole doit être considéré comme un patrimoine non renouvelable, indépendamment de l'exploitation qui en est faite et des titres de propriété, le concept d'impact zéro devrait alors prévaloir. La commission adhère à cette conception, notamment pour les sols de potentiels 1, 2 et 3.

En ce qui a trait plus particulièrement aux impacts sur les exploitations agricoles, dix fermes subiraient des impacts majeurs liés à des pertes importantes de superficie, soit quatre dans le tronçon Lachute-Montebello et six dans celui de Montebello-Masson. De manière générale, les superficies isolées par l'autoroute, mais accessibles, se voient attribuer des impacts résiduels moyens ou mineurs.

Après avoir déterminé l'importance de l'impact, le promoteur a évalué ce qu'il appelle le « degré de perturbation » de l'entreprise qui est censé caractériser sa viabilité. Bien que les impacts soient jugés majeurs sur les dix fermes les plus touchées par le projet, le promoteur évalue que leur viabilité n'est pas menacée malgré des inconvénients importants, dont le principal est le morcellement des terres pour lequel des mesures de correction sont envisageables, soit par acquisition ou location de terres, soit encore par l'achat de fourrage (document déposé PR-5.2, p. 17 et 18).

De plus, le MTQ s'engage à compenser ou à atténuer par d'autres mesures les impacts qui pourraient résulter de ce morcellement (M. Jacques Gagnon, séance du 15 avril 1997, p. 40). Pour ce faire, le MTQ s'associe à un agronome pour évaluer les impacts et les solutions de substitution. Le producteur peut lui aussi recourir, aux frais du MTQ, aux services d'un expert et d'un avocat. Si l'exploitation devait s'avérer non rentable, il serait possible d'envisager un achat total ou un remboursement, selon le cas.

Les producteurs agricoles qui ont participé à l'audience publique et qui ont une perception des impacts très différente de celle du promoteur sont en majorité situés dans la partie non encore expropriée du tronçon ouest du tracé, à Plaisance et à Sainte-Angélique. Bien qu'il exploite une partie du tracé déjà expropriée, un producteur de Grenville est également intervenu dans le même sens que les précédents.

Selon eux, l'importance des impacts sur leurs exploitations serait grandement sous-estimée. Celles-ci subiraient un morcellement ou perdraient des superficies cultivables souvent indispensables à leur rentabilité. Cet aspect concerne deux composantes de la pratique agricole. En premier lieu, l'autosuffisance en fourrage constitue un élément essentiel de toute entreprise d'élevage de ruminants qui, dans le cas contraire, se retrouverait vulnérable aux fluctuations des prix du marché (M. Jean-Jacques Simard, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 47). En second lieu, il pourrait subsister trop peu de superficie pour faire face aux dépenses fixes de la machinerie et pour la taille de l'exploitation, ce que le promoteur a d'ailleurs reconnu (Étude d'impact PR-3a, p. 310). L'épandage des fumiers pourrait également devenir un problème si les superficies diminuaient de manière importante.

De plus, la culture de petites parcelles de forme irrégulière avec la machinerie imposante utilisée en grandes cultures ainsi que l'obligation de déplacer cette machinerie pour accéder aux parcelles isolées constituent pour les producteurs une perte de temps et d'argent. Un producteur a expliqué à la commission qu'il était prêt à envisager des pertes de temps pour certaines opérations, tel le fauchage, mais pas pour la récolte des foins alors que le temps pour le faire est souvent limité entre la rosée du matin, le séchage au soleil et le ramassage avant l'orage du soir. Pour lui comme pour ses confrères, les conditions d'exploitation deviendraient beaucoup trop contraignantes et stressantes (M. Alain Pratte, séance du 15 mai 1997, p. 72 et 73).

Pour plusieurs, le morcellement va décourager la relève. Effectivement, pour amorcer une entreprise laitière, un jeune agriculteur devrait disposer d'au moins 200 000 \$ à 300 000 \$. C'est un investissement important, possible seulement si les parents permettent un transfert d'exploitation. Quant aux possibilités de développement ou d'expansion des exploitations, l'achat du quota de lait, évalué au moment de l'audience publique à environ 15 000 \$/kg, représente une somme au moins équivalente à l'achat du domaine, et les investissements et améliorations aux sols et aux bâtiments, ainsi que l'achat d'équipement se chiffrent également en centaines de milliers de dollars. Les producteurs ne peuvent envisager d'engager ces montants dans la perspective d'un enclavement ou d'un morcellement de leurs terres.

À cet égard, plusieurs producteurs ont fait savoir que seule une expropriation totale pouvait les satisfaire, compte tenu de la disposition particulière des terres et des superficies perdues par le passage de l'autoroute.

Ainsi, la plupart des producteurs entendus craignent pour la survie de leur entreprise, sans qu'il leur soit possible d'en avoir une évaluation précise puisque ces aspects n'ont pas été examinés par le promoteur.

Le MAPAQ a corroboré la perception des producteurs agricoles. Selon ce ministère, l'évaluation du promoteur ne tient pas compte des impacts sur la structure des coûts d'exploitation des entreprises, et caractérise les fermes selon leur dynamisme de la première moitié des années 1980 sans tenir compte de leur potentiel de développement actuel et futur. Par ailleurs, toujours selon le représentant du MAPAQ, la méthodologie utilisée par le promoteur est pernicieuse parce qu'elle tend à minimiser les impacts pour les petites fermes alors qu'elles ont une grande importance dans la survie même des communautés rurales et le maintien des services (M. Jean-Jacques Simard, séance du 15 avril 1997, p. 74 et 75).

Toujours selon le MAPAQ, le projet occasionnerait la perte de sols cultivables ou forestiers dans l'emprise correspondant à 14 fermes d'une superficie moyenne (1 400 ha). À partir des données du recensement fédéral de 1991, la perte minimale en chiffre d'affaires approcherait un million de dollars et la perte d'actifs agricoles, quelque 5 millions (M. Jean-Jacques Simard, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 27).

Ainsi, le projet pourrait diminuer de façon significative la rentabilité de plusieurs fermes laitières et quelques-unes pourraient abandonner la production, mettant ainsi en jeu la survie de plusieurs services indispensables à toute la communauté agricole (Avis sectoriel du MAPAQ, p. 3). Pour toutes ces raisons, le MAPAQ considère que le projet comporte des impacts majeurs sur l'agriculture.

La commission estime, à l'instar des représentants du monde agricole, que les impacts qu'aurait le projet sur les exploitations individuelles ont été grandement sous-estimés par le promoteur.

Des répercussions potentielles pour l'ensemble du monde agricole

D'une manière générale, lors de l'audience publique, la discussion entourant les impacts du projet pour l'ensemble du monde agricole a donné lieu à une polarisation des opinions. Il y a eu unanimité parmi les représentants du milieu agricole quant aux répercussions néfastes qu'engendrerait le projet pour l'agriculture régionale, unanimité contre laquelle les représentants municipaux se sont opposés.

Selon le monde municipal, en ouvrant le territoire, l'autoroute 50 aurait des retombées positives pour l'agriculture de loin supérieures aux effets négatifs appréhendés, notamment par l'ouverture de marchés et l'installation potentielle d'industries de

transformation et de distribution. L'absence d'autoroute serait même responsable, selon lui, de la diminution de l'économie agricole (mémoire conjoint, p. 15).

Pour le MAPAQ, cette position n'est pas démontrée. Une grande partie de la production est écoulée sur les marchés locaux. De plus, les éléments importants dans un plan de mise en marché seraient plutôt les produits et les consommateurs, bien qu'un axe routier puisse grandement la faciliter (M. Jean-Jacques Simard, séance du 15 avril 1997, p. 80).

Le milieu municipal est également d'avis, sur la base des scénarios proposés par le promoteur, que les impacts pour l'agriculture de l'autoroute 50 seraient de loin inférieurs à ceux qu'occasionnerait la réfection à deux chaussées (4 voies) de la route 148. Toutefois, selon un document déposé ultérieurement par le promoteur, la construction de l'autoroute 50 soustrairait trois fois plus d'hectares que la réfection de la route 148, dont le double en potentiel 2 ou 3 (document déposé DA-50).

Pour l'ensemble des représentants du monde agricole, la venue de l'autoroute 50 aurait des répercussions néfastes sur l'ensemble du secteur. Étant donné que le terroir est concentré le long d'une mince bande entre la rivière et les montagnes et que ce corridor est déjà touché par la présence entre autres de la route 148, de la voie ferrée du CP, de deux lignes à haute tension, une nouvelle infrastructure de transport en accroîtrait, selon le mémoire de l'UPA, le potentiel de déstructuration. Elle aurait pour effet d'accroître le morcellement des terres alors même qu'une zone agricole homogène constitue la condition première au maintien d'une agriculture dynamique. Elle altérerait ou détruirait les paysages agricoles qui représentent un atout majeur dans la mise en valeur touristique de la région.

L'arrivée du projet, selon eux, deviendrait un sujet de guerre éternelle entre les municipalités et la CPTAQ afin de négocier du territoire pour un développement résidentiel et industriel, lequel pourrait conduire à la disparition de l'agriculture dans le corridor comme cela s'est produit entre Hull et Masson pour le premier tronçon de l'autoroute 50, ou encore pour les territoires agricoles de la ceinture nord de Montréal (M. Jean-Claude Vermette, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 79). L'UPA et les producteurs invoquent les usages non compatibles avec l'agriculture, l'étalement urbain et les conflits de voisinage engendrés depuis quelques années par la mixité des usages. Peu importe qu'ils soient nommés étalement urbain ou consolidation, les développements résidentiels entre Hull et Masson auraient été faits sur des terres de potentiels 1 à 3 (M. Jean-Claude Vermette, séance du 13 mai 1997, p. 46). Les pressions sur l'agriculture sont de plus en plus fortes dans la municipalité de Masson où la pérennité des activités agricoles est selon eux compromise. Par ailleurs, d'après

le MAPAQ, la CUO aurait récemment voulu faire dézoner des terres encore cultivées, de catégories 2 et 3, pour du développement résidentiel.

Selon un représentant de l'UPA, les effets attendus de l'autoroute 50 sur le secteur agricole permettent d'anticiper une cascade d'impacts majeurs sur l'économie agricole de la région, telles que la disparition des bureaux de vétérinaires, de garages agricoles, de meuneries, etc. La disparition de ces services mettrait en danger la pratique elle-même de l'agriculture. Il est important de mentionner que des commerces de ce type existaient entre Hull et Masson et ont simplement disparu à la suite de la construction de l'autoroute 50 dans ce secteur. Un agriculteur précisait que ceux qui subsistent actuellement entre Masson et Lachute sont les derniers (M. Jean-Claude Vermette, séance du 13 mai 1997, p. 54, et séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 79 et 80).

D'aucuns, qui ont pu observer les effets déstructurants de la construction d'autoroutes au cours des dernières décennies, comprennent mal que les MRC ne voient aucune pression sur l'agriculture. La commission s'en étonne également, d'autant plus que les documents préparatoires au plan de transport des Laurentides sont très explicites à ce sujet (document déposé DB-70, p. 28).

La situation particulière de l'agriculture dans la MRC de Papineau et le fait également que le tracé ne soit pas exproprié encore sur une partie de son territoire lui ont donné une importance particulière dans le cadre de l'audience publique. Les représentants de cette MRC ont plus particulièrement soutenu le tracé proposé, tout comme ils ont suggéré des mesures d'atténuation ou de compensation des impacts sur l'agriculture qui font l'objet de la prochaine section. La commission estime que ces mesures méritent un examen plus attentif.

Les mesures d'atténuation proposées par le milieu municipal

Comme il a été discuté en début de chapitre, la MRC de Papineau prône, dans son deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, une position de défense très forte de son territoire agricole, et la commission note qu'elle a tenu compte des commentaires gouvernementaux à l'égard de son premier projet (document déposé DB-5). Toutefois, lors de l'audience publique, la MRC adoptait une position pour le moins paradoxale. Selon ses représentants, le projet ne serait pas en contradiction avec l'une des orientations du schéma d'aménagement qui consiste à privilégier l'agriculture dans la vallée de l'Outaouais et de la Petite-Nation, l'argument étant que la récupération des terres en friche compenserait largement pour les terres perdues et même plus (M. Jean Bissonnette, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 97).

Cette solution était reprise dans le mémoire conjoint, où il est dit que la remise en valeur des friches de la plaine agricole de l'Outaouais dépasserait les pertes occasionnées par le projet d'autoroute (mémoire conjoint, p. 13). À la demande de la commission, la MRC déposait les documents relatifs à la cartographie écologique du territoire, laquelle devait en faire la démonstration (documents déposés DB-37 à DB-45). L'échelle de la cartographie déposée exclut cependant tout examen détaillé de la solution proposée (document déposé DB-44).

Or, selon plusieurs participants, la disponibilité des friches n'est pas démontrée. Le développement de nouvelles formes d'élevage, ovin et caprin notamment, aurait contribué à réduire les friches. Par ailleurs, les friches disponibles, si elles existent encore, ne seraient pas à proximité des éventuels expropriés (M. Mario Malo, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 57).

Dans le cas de la MRC d'Argenteuil, un producteur a fait valoir que, même si des terres en friche existent, elles sont actuellement difficilement disponibles pour l'agriculture compte tenu qu'elles font l'objet de spéculations relativement à l'arrivée de l'autoroute 50. Dans son cas, par exemple, une seule entreprise possède un bloc de 600 arpents qui ne sont pas disponibles pour les producteurs. Il loue actuellement une autre terre de 12 ha, pour remise en culture, mais sur la base d'un bail annuel (M. André Saint-Pierre, séance du 15 mai 1997, p. 20 et 21). Quant à l'achat, il est impensable pour lui d'arriver à la valeur que pourrait offrir un promoteur immobilier (M. André Saint-Pierre, séance du 15 mai 1997, p. 26). Ainsi, pour les expropriés qui continuent d'utiliser leurs terres, les incertitudes quant aux délais de réalisation compliquent passablement les décisions d'investissement (M. André Saint-Pierre, séance du 15 mai 1997, p. 21 et 22). Pour la commission, ces éléments confirment les appréhensions des producteurs agricoles quant aux possibilités d'expansion de leurs exploitations.

La commission comprend de cette proposition d'utilisation des friches qu'elle est préliminaire, que son application pratique reste à évaluer et qu'il n'est pas démontré que des terres de qualité équivalente existent en quantité suffisante à proximité des exploitations touchées par le projet.

Une autre mesure invoquée par les représentants municipaux pour revitaliser les territoires moins dynamiques sur le plan agricole et qui pourrait constituer une mesure d'atténuation est le développement de l'agrotourisme. Le développement d'activités comme l'hébergement à la ferme et les tables champêtres représente l'un des moyens suggérés dans les attentes gouvernementales pour revitaliser certains secteurs agricoles (document déposé DB-48, p. 61). C'est également l'un des moyens mentionnés au projet de schéma d'aménagement de la MRC de Papineau et dans le document

concernant les objets de la révision du schéma d'aménagement de la MRC d'Argenteuil comme devant faire l'objet d'une politique de développement. Cette composante du secteur touristique s'est développée très rapidement en France au cours des dernières années, et certains pensent que cette tendance pourrait se concrétiser ici également.

En Outaouais, c'est dans la MRC de Papineau que l'agrotourisme paraît le plus développé, particulièrement dans la Petite-Nation où se retrouvent gîtes à la ferme, tables champêtres et fermes spécialisées (fromage de chèvre, lapin, poulet de grain, agneau, produits biologiques) (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-34). La MRC pense à développer un sentier des saveurs similaire à la certification que se donnent les producteurs de la région de Charlevoix. L'agrotourisme permettrait également, toujours selon la MRC, de relancer certains rangs déstructurés où il serait difficilement envisageable d'avoir une agriculture à plein temps (M. Jean Bissonnette, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 93 et 94).

Une étude financée par le MAPAQ, l'UPA et Tourisme Québec porte précisément sur ces enjeux. Intitulée *Le tourisme rural au Québec relié au monde agricole* (Groupe Type, 1997), elle met en évidence les contraintes et les défis auxquels l'agrotourisme devra faire face. Les conclusions de cette étude, dans leur essence, ont été présentées par le MAPAQ lors de l'audience publique.

Les fermes qui ouvrent leurs portes aux visiteurs sont principalement spécialisées dans l'élevage d'animaux exotiques, tels les bisons, les autruches, etc. Les revenus tirés du tourisme viennent compléter ceux de l'élevage et sont souvent vitaux pour ce type d'élevage, ce qui n'est pas le cas des exploitations très rentables comme les fermes laitières ou porcines. L'agrotourisme constituerait donc un revenu d'appoint et non pas un mode unique d'exploitation d'une entreprise agricole. Par ailleurs, il n'y aurait pas de place pour des dizaines d'entreprises similaires en agrotourisme dans une même MRC (M. Jean-Jacques Simard, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 69). De plus, toutes sortes de contraintes liées à l'hébergement, à la restauration, et à la coordination du réseau devront également être résolues.

Compte tenu de ces éléments, il apparaît que l'agrotourisme n'est probablement pas un moyen suffisant pour revitaliser des rangs déstructurés ou en voie de l'être, et que d'autres types d'agriculture extensive et à temps partiel devront être mis à contribution. À tout le moins la commission est convaincue que le développement de ce secteur prendra du temps et qu'il ne peut être considéré comme une mesure d'atténuation réaliste, applicable immédiatement au projet.

L'avis de la commission

À l'issue de son examen, la commission reconnaît que l'agriculture représente un secteur d'activité économique important qui mérite autant que tout autre d'être préservé. Elle se demande toutefois si l'agriculture, dans ce projet, a été considérée à sa juste valeur.

La commission est pour le moins surprise des divergences entre les producteurs agricoles et le monde municipal quant à l'avenir de l'agriculture dans le corridor à l'étude. Elle l'est tout autant par les écarts qu'elle a notés entre la position municipale à l'égard du projet et les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire pourtant reproduites dans les projets de schéma d'aménagement, dont le maintien du tissu rural et la survie des communautés. À ce sujet, la commission aimerait rappeler la volonté exprimée dans les schémas de rechercher un consensus entre le milieu agricole et le milieu municipal, et souligner qu'elle retient de l'audience publique la démonstration sans équivoque que ce consensus n'existe pas pour le projet de l'autoroute 50.

Qui plus est, l'Étude d'impact présente de graves lacunes et la commission, à l'instar des représentants du monde agricole, remet en question les fondements mêmes de l'analyse du MTQ. Ainsi, la commission considère que les impacts, évalués sur une base individuelle pour chaque exploitation, auraient été largement sous-estimés. La plupart des producteurs entendus craignent pour la survie de leur exploitation, et la commission partage pleinement ces inquiétudes.

De plus, les éléments discutés en audience démontrent l'importance de l'impact potentiel, non seulement pour la survie des exploitations individuelles, mais particulièrement pour l'ensemble du tissu agricole et rural. Ainsi, les effets anticipés sur les exploitations pourraient se répercuter à l'ensemble et mettre en danger la survie des services à l'agriculture et, par conséquent, l'agriculture régionale elle-même. Elle estime que, si des mesures d'atténuation peuvent être envisagées du point de vue des exploitations individuelles, la perspective de répercussions sur l'ensemble du secteur agricole relève de considérations d'un autre ordre. L'impact du projet sur les exploitations individuelles constitue l'amputation d'un rouage essentiel à la dynamique économique régionale. Par ailleurs, la commission rejette l'idée que la réfection de la route 148 occasionnerait plus d'impacts que le parachèvement de l'autoroute 50.

Aux yeux de la commission, le promoteur a démontré une méconnaissance certaine de la dynamique du secteur agricole, alors que l'audience publique a permis aux producteurs et aux organismes concernés de réclamer la reconnaissance de cette

dynamique. À cet égard, la commission trouve regrettable que les agriculteurs se soient retrouvés avec le fardeau de la preuve et l'odieux de l'opposition au projet, ce qu'ils n'auraient probablement pas eu à assumer si le projet soumis avait été de conception plus récente et conforme aux orientations du gouvernement en matière d'aménagement.

La commission est d'avis que le projet d'autoroute 50, élaboré il y a fort longtemps, contrevient à ces orientations, au regard de la protection du patrimoine agricole. Compte tenu des éléments qui lui ont été présentés en audience publique, en particulier le caractère irrémédiable de la perte de centaines d'hectares de sols d'excellent potentiel, de l'importance du corridor des basses terres pour l'agriculture régionale, et des impacts potentiels qu'aurait le projet d'autoroute 50 sur l'ensemble du tissu agricole, la commission estime que le tracé présenté n'est pas recevable. À cet égard, la commission considère qu'aucune nouvelle expropriation en zone agricole ne devrait être autorisée à l'intérieur de l'emprise proposée et que celles déjà réalisées devraient être revues par la CPTAQ.

Pour la commission, il est de la plus haute importance que le projet d'autoroute 50 s'inscrive dans les priorités gouvernementales et ne remette pas en cause, au motif qu'il est planifié depuis les années 70, des choix de société résolument orientés vers un développement durable. Aussi, elle recommande que le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation se prévale de la possibilité prévue au dernier alinéa de l'article 3 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* pour soumettre à la Commission de protection du territoire agricole du Québec la question du tracé de la route dans le tronçon exproprié.

Le tourisme

Comme il a été mentionné au premier chapitre, le troisième objectif qui vise le projet de parachèvement de l'autoroute 50 est de 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. Mise à part une section relative aux paysages, les impacts sur le tourisme n'ont pas été abordés dans l'Étude d'impact, bien que ce soit un élément de justification du projet.

Les acteurs socio-économiques attendent toutefois de l'autoroute 50 des retombées pour stimuler le développement des activités touristiques de leur territoire. Lors de l'audience publique, les avis étaient partagés selon la perspective avec laquelle les individus examinaient le projet. Pour un participant, l'Outaouais perd des millions, du

point de vue touristique seulement, parce que les gens empruntent la route 417 plutôt que le côté québécois (M. Robert Oostdyke, séance du 15 mai 1997, p. 3). Pour le représentant de la Ville de Gatineau, le manque d'un lien rapide empêcherait le développement d'infrastructures touristiques dans le corridor. D'autres voient plutôt des effets négatifs dans la venue de ce lien autoroutier.

Après une brève revue des caractéristiques du territoire, la commission examine maintenant les éléments relatifs à cet enjeu, que représente le tourisme.

Les disparités régionales

Le projet de parachèvement de l'autoroute 50 touche deux régions qui, du point de vue touristique, présentent des caractéristiques différentes. La région des Laurentides, dont fait partie la MRC d'Argenteuil, bénéficie d'une notoriété quatre saisons et est considérée comme la première zone de villégiature au Québec. Elle est liée de façon directe à la région métropolitaine de Montréal par l'autoroute 15.

La région de l'Outaouais, qui inclut la CUO et la MRC de Papineau, accueille 5 % de tout le tourisme québécois et constitue l'une des principales régions touristiques du Québec. Bien nantie sur le plan culturel, la région permet à la fois le séjour urbain et de grande nature. L'accès au plein air y est bien développé. Elle souffre en contrepartie d'une déficience dans l'hébergement et la restauration hors du milieu urbain, d'une dispersion des équipements de soutien sur le territoire et d'une déficience du réseau routier est-ouest (document déposé DB-32).

Les disparités régionales se reflètent parmi les MRC. La commission retient que la CUO constitue le premier pôle d'attraction pour la région des Outaouais. Elle possède les attraits urbains et le parc d'hébergement et de restauration en conséquence, sans toutefois être privée d'espaces et d'installations à caractère récréatif (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-16).

La MRC de Papineau forme le deuxième pôle d'attraction en ce qui a trait au tourisme dans la région de l'Outaouais, après la région de Hull. La villégiature constitue 75 % du potentiel d'hébergement touristique de la MRC, ce qui entraîne une augmentation notable de la population du nord de son territoire durant la saison estivale (document déposé DB-3, p. 54 et 55). Les quelque 20 000 villégiateurs représentent l'équivalent de la population permanente de la MRC (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-31).

Les axes d'activités identifiés par la MRC, et qui servent de soutien au développement touristique, sont orientés principalement nord-sud et se retrouvent pour la majeure partie au nord du territoire (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-33). Un axe est toutefois identifié au sud du territoire, celui de la route 148, qui comprend les pôles de Montebello et de Plaisance/Sainte-Angélique, lesquels s'adressent à une clientèle de touristes excursionnistes. Les activités proposées dans ce corridor, telles que les parcs de cabanes à sucre, le golf, la gastronomie, le ski de fond, le patrimoine, sont différentes de celles retrouvées au nord du territoire. Le pôle de Plaisance/Sainte-Angélique est caractérisé par la présence de la réserve faunique de Plaisance, dont le statut devait être modifié pour en faire le seul parc provincial de l'Outaouais (document déposé DB-7, p. 14).

Bien que ne jouissant pas de la même réputation touristique que ses voisines, et bien qu'elle soit située quelque peu à l'extérieur de l'axe nord-sud qui relie la grande région de Montréal et les régions de villégiature qui jalonnent l'autoroute 15, la MRC d'Argenteuil est néanmoins liée au réseau autoroutier de la métropole ainsi qu'au réseau routier ontarien par le pont Perley. Elle a accueilli plus de 195 000 touristes en 1995, dont la majorité provenaient du Grand Montréal et de l'Ontario. Son territoire est divisé en trois parties distinctes, à savoir le nord, qui accueille une villégiature de chalets d'été comme le reste de la région, la vallée de la rivière Rouge, qui offre du tourisme d'aventure, et la partie sud, le long de la rivière des Outaouais, caractérisée principalement par des attraits patrimoniaux et culturels (document déposé DB-11, p. 115 à 117). Argenteuil est actuellement considérée comme une destination d'excursionnistes (une journée) et l'enjeu principal du secteur touristique est lié au développement d'activités quatre saisons (document déposé DB-10, p. 27).

Ainsi, du point de vue géographique et touristique, des différences majeures séparent les trois territoires concernés par le projet. Enclavée à l'ouest, la CUO est néanmoins reliée à la région de la capitale nationale (RCN) alors qu'Argenteuil l'est au réseau autoroutier de la région métropolitaine de Montréal. La MRC de Papineau est celle qui pourrait être considérée comme la plus isolée, au milieu du parcours de l'autoroute 50. C'est précisément sur le territoire de cette MRC qu'ont porté la plupart des interventions lors de l'audience publique.

La volonté de mettre en valeur la partie nord de son territoire est propre à la MRC de Papineau. Les activités de chasse et de pêche qui caractérisent le nord de cette MRC seraient beaucoup moins développées dans Argenteuil, comme d'ailleurs les activités liées à l'agrotourisme et à l'acériculture.

Toutefois, Papineau et Argenteuil présentent des similitudes dans la répartition des activités entre le nord et le sud de leur territoire, dans l'augmentation de la population

d'estivants au nord, ainsi que dans la volonté de développer des activités hivernales et l'agrotourisme.

Les répercussions sur le tourisme

Pour Tourisme Québec, *a priori* et de façon générale, une autoroute est bénéfique parce qu'elle permet le développement d'infrastructures touristiques à proximité (ski de fond, golf, nautisme, vélo de montagne, équitation...). Selon ce ministère, l'autoroute 50 dégagerait la route 148 des camions, permettrait d'élaborer des circuits et rapprocherait les excursionnistes de leurs destinations. Effectivement, une règle de base veut que, si la destination touristique est à plus d'une heure, la décision d'entreprendre ou non le voyage est alors moins spontanée et exige davantage de planification. Si les temps de parcours étaient raccourcis, il serait possible de mieux exploiter les attraits de la région. Il n'y aurait toutefois pas de règles précises ni de profil type en ce qui a trait au choix fait par les touristes quant aux axes routiers retenus (autoroutes, routes nationales ou routes secondaires) ces comportements étant dictés par des choix personnels (M. Jocelyn Lebel, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 62 à 64 et p. 92).

En ce qui a trait au territoire de la MRC de Papineau, plusieurs participants, y compris ceux qui défendent le tracé proposé, ont confirmé que le potentiel et les activités touristiques sont plus importants au nord du territoire que dans les terres agricoles du corridor sud, conformément aux faits présentés dans le projet de schéma d'aménagement. Cependant, il serait actuellement pénible de s'y rendre en raison des conditions de circulation (M. Robert Oostdyke, séance du 15 mai 1997, p. 6 et 7, et deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-40).

Selon eux, ces régions seraient en voie de transformation et généreraient un développement considérable à condition d'être desservies par un lien routier adéquatement situé. Pour le représentant du front Mirabel, un ardent défenseur du projet d'autoroute 50, des ressources importantes sont prévues par ADM pour attirer les touristes européens, et leur vendre les beautés du Québec et le plein air. Ainsi, le passage plus au nord serait certainement bénéfique à cet égard, puisque c'est là qu'on retrouve les attraits régionaux (M. Jules Théorêt, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 99).

De plus, la MRC de Papineau fait remarquer que la clientèle ontarienne du Mont-Tremblant utilise de façon intensive la 148, que le développement de la station de ski aura une incidence non négligeable sur l'achalandage de la route 148 et qu'il serait bon de récupérer des retombées touristiques pour les municipalités plus au nord,

près du Mont-Tremblant (M. Jean Bissonnette, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 96).

Par ailleurs, les trois MRC partagent un projet de mise en valeur du corridor fluvial de la rivière des Outaouais. Toutefois, les MRC de l'Outaouais ont signé, conjointement avec la CUO en avril 1997, la déclaration de Chelsea qui statuait sur l'importance du développement des couloirs fluviaux de la région. Issue de la nécessité de diversifier l'économie régionale, cette orientation vise à développer un produit récréotouristique axé sur l'histoire et la mise en valeur du territoire.

Bien que ce projet soit propre à la région de l'Outaouais, la MRC d'Argenteuil a commandé, conjointement avec la MRC de Deux-Montagnes, une étude sur la mise en valeur du corridor des Outaouais (M. Florian St-Onge, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 94 et 95).

Les orientations pour la mise en valeur des couloirs fluviaux misent sur le respect des éléments historiques, culturels et naturels de la région ainsi que sur l'intégration à des fins récréatives et touristiques des rivières, de leurs rives, des villes et villages, de même que sur les routes, les espaces publics et les sentiers récréatifs qui les relient. Enfin, elles cherchent à ce que les formes de développement s'adaptent au paysage régional et n'en réduisent en rien la pérennité. En plus de la rivière des Outaouais, les corridors visés concernent la rivière du Lièvre et la rivière de la Petite Nation (deuxième projet d'aménagement révisé de la MRC de Papineau, p. 5-47).

Pour la commission, l'orientation relative aux paysages constitue l'élément clé en regard des interactions du projet d'autoroute 50 avec le projet de l'Outaouais fluvial. Dans les documents préparatoires au plan de transport des Laurentides, les paysages agricoles des basses terres sont identifiés à la fois comme des paysages sensibles à l'intégration d'une infrastructure routière et comme des paysages fragiles aux répercussions d'une telle implantation, à savoir le développement d'autres types d'activités humaines, commerciales ou industrielles. Pour le MTQ, la sauvegarde des paysages agricoles des basses terres en bordure du réseau routier supérieur doit résister à la pression d'une utilisation du sol plus lucrative dans ces zones (document déposé DB-70, p. 35).

La commission doute effectivement que les paysages des basses terres puissent résister longtemps aux pressions résultant de l'implantation de l'autoroute 50, compte tenu des conséquences observées antérieurement à la suite de la réalisation de projets similaires.

Puisque aucune étude n'a été consacrée aux répercussions du projet sur le tourisme, les éléments à retenir sont d'ordre général. À cet égard, la commission considère que la route 148 présente actuellement un intérêt touristique certain, par ses attraits patrimoniaux et son milieu bâti. À l'instar de plusieurs participants, la commission est d'avis que la construction de l'autoroute 50 à quelques kilomètres seulement de la route 148 pourrait avoir des conséquences négatives sur ce type de mise en valeur touristique.

C'est pourquoi un participant recommande qu'à la suite de la construction de l'autoroute 50, la route 148 devrait être conçue et signalée en fonction du tourisme et des attraits historiques et touristiques qu'elle a à faire valoir. Une phase ultérieure devrait servir à la mise en valeur des villages et du couloir fluvial de la rivière des Outaouais. La signalisation appropriée devrait également être apposée sur l'autoroute 50 pour inviter les touristes à descendre visiter les villages de la route 148 (M. Robert Oostdyke, séance du 15 mai 1997, p. 3, 4 et 8). C'est également l'une des recommandations du projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Papineau.

Par ailleurs, plusieurs installations de randonnée situées sur le tracé du projet subiraient des impacts, dont un important centre de ski de randonnée, dans le secteur de la rivière Rouge, qui attire une clientèle touristique en provenance de l'Ontario et qui est reconnu, par la MRC d'Argenteuil, comme un produit d'appel touristique intéressant situé dans un décor enchanteur (document déposé DB-10, p. 27, et Étude d'impact PR-3a, p. 304). C'est également le cas du sentier de la Blanche-Neige situé dans le rang 5 Ouest à Lochaber, qui constitue l'exemple type d'installations dont le développement ou l'existence pourrait être remis en cause par le projet d'autoroute.

Pour la présidente du sentier de la Blanche-Neige, les délais de construction du projet autoroutier ne doivent pas retarder son projet de sentier de ski de fond. Celui-ci constitue une certitude et il ira de l'avant avec des installations mieux à même d'accueillir sa clientèle (M^{me} Florence Mongcon, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 15). Dans son mémoire, le club de ski de fond, qui se définit comme le seul promoteur touristique de la région de Lochaber, demande de pouvoir disposer d'installations équivalentes, sans perte, après le passage de l'autoroute.

Bien qu'il ait produit des cartes relatives aux sentiers de randonnée à ski et à motoneige, le promoteur n'a pas à proprement parler évalué les impacts de son projet sur ces installations. Les différents sentiers qui croisent le tracé de l'autoroute, soit les sentiers de ski de fond, motoneige, VTT et autres, feraient l'objet d'études propres à l'étape des plans et devis (M. Jacques Gagnon, séance du 16 avril 1997, p. 21). La représentante du MEF a mentionné que des études particulières pourraient être exigées dans le décret avant de délivrer un certificat d'autorisation si l'analyse

environnementale révélait que ces enjeux étaient importants (M^{me} Francine Marcotte, séance du 16 avril 1997 en après-midi, p. 22).

L'avis de la commission

La commission retient des nombreuses interventions relatives au tourisme que la région fonde beaucoup d'espoir sur le développement d'équipements touristiques destinés à attirer sur le territoire une clientèle de l'extérieur. Il ne faudrait cependant pas que le projet de l'autoroute 50 ait des effets négatifs sur les investissements existants ou en cours de réalisation.

Pour la commission, les équipements récréotouristiques régionaux ou locaux méritent un examen aussi attentif que tout autre attrait majeur du territoire. En conséquence, ils auraient dû faire partie intégrante de l'évaluation des impacts.

La commission est d'avis que le promoteur devrait, lors de la réévaluation environnementale de son projet, tenir compte de l'ensemble des équipements récréotouristiques touchés et négocier avec les organismes concernés des solutions satisfaisantes.

Compte tenu des répercussions potentielles du tracé de l'autoroute 50 dans le corridor des basses terres, discutées dans la section relative à l'agriculture, la commission est d'avis que le projet proposé a le potentiel de transformer radicalement le paysage régional, dont il menace la pérennité. Par le fait même, le projet proposé irait à l'encontre des orientations fondamentales du projet de l'Outaouais fluvial, qui mise sur la préservation de caractéristiques naturelles ou symboliques du paysage régional.

Aux yeux de la commission, si l'autoroute 50 ne devait être justifiée que du point de vue du tourisme dans la région de l'Outaouais, un tracé plus au nord apparaîtrait à première vue contribuer à une meilleure mise en valeur du territoire.

Les ressources forestières

La forêt forme l'élément dominant de l'arrière-pays du corridor fluvial de l'Outaouais. Elle occupe une place particulière dans la MRC de Papineau, le pays de l'Or vert, et constitue la base même de multiples activités récréotouristiques (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-2). Selon cette MRC, la forêt est en mesure de répondre à de multiples attentes de l'ensemble des utilisateurs potentiels, mais

l'aménagement intensif des ressources forestières doit avant tout être perçu comme une activité d'approvisionnement en bois, compte tenu de son importance socio-économique actuelle et potentielle. Avec pour principe d'assurer la pérennité de la forêt, le défi du schéma d'aménagement est donc d'assurer des principes d'intervention qui permettront le développement des deux potentiels, soit la production forestière et les activités récréotouristiques.

Le portrait de l'industrie

Le milieu forestier représente le principal moteur de développement économique de la MRC de Papineau. Les forêts occupent 72 % du territoire, soit 2 154 km², dont plus de 57 % en forêt privée, alors que la moyenne québécoise est de 10 %. Dans cette MRC, plus de trois emplois manufacturiers sur quatre sont reliés à l'industrie de la transformation du bois (793 emplois sur 1 005 en 1994). Pour certaines municipalités, ayant une vocation industrielle importante, dont Thurso et Fassett, 90 % à 100 % des emplois sont générés par ce type d'industrie. La transformation première du bois est assurée par 27 entreprises sur le territoire de la MRC, dont l'usine de pâtes et papiers James MacLaren inc. est la plus importante. Cinq scieries importantes longent la rivière des Outaouais. Les municipalités de Montebello et de Sainte-Angélique ont vu également l'implantation d'une usine de transformation du bois dans leur zone industrielle. L'utilisation et la transformation des produits forestiers caractérisent en grande partie la vocation des parcs industriels de la MRC, mais cette vocation pourrait être renforcée encore puisque, selon elle, les usines de seconde transformation (produits manufacturés à forte valeur ajoutée) sont nettement sous-représentées sur son territoire (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-3).

L'industrie reliée à la forêt dans l'Outaouais, et plus particulièrement sur le territoire de la MRC de Papineau, connaîtrait actuellement des transformations et des problèmes non négligeables. Des transformations technologiques récentes auraient entraîné des pertes importantes d'emplois dans les industries traditionnelles basées sur le bois (M. Jacques Perrier, séance du 14 mai 1997 en après-midi, p. 6-7). De plus, le potentiel de production pourrait être mieux exploité (deuxième projet de schéma d'aménagement révisé, p. 5-5).

Par ailleurs, selon un participant, les industriels du bois, qui ont de la difficulté à s'approvisionner dans le nord du territoire de la MRC, notamment à cause du réseau routier, auraient commencé à investir dans les usines de transformation plus près des sources d'approvisionnement, soit plus au nord, dans la région de Maniwaki (M. Danic Vermette, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 67). Les plaintes au sujet

du réseau routier portent surtout sur les routes nord-sud, comme il a été mentionné au chapitre 3.

L'arrêt du flottage du bois a augmenté considérablement le problème du transport de la ressource du nord vers les usines du sud du territoire, en ajoutant plus de 25 000 camions qui empruntent les routes orientées nord-sud, particulièrement la route 105 et la route 307.

La forêt ne revêt pas la même importance économique pour la MRC d'Argenteuil malgré que le couvert forestier représente 70 % du territoire (document déposé DB-11, p. 9). Dans la MRC d'Argenteuil, la branche du papier et des produits connexes occupe 15,5 % de l'activité manufacturière, avec 310 emplois, celle du bois, 8 %, avec 159 emplois, pour un total de 469 emplois, soit un peu moins du quart de l'activité manufacturière, dominée par les industries chimiques et les minéraux non métalliques (44 % des emplois) (document déposé DB-11, p. 98 à 100). Le potentiel forestier n'y serait exploité actuellement qu'à 50 % (document déposé DB-10, p. 18).

À l'heure actuelle, la MRC d'Argenteuil ne dispose pas d'un inventaire forestier qui lui permet de définir adéquatement les orientations de développement en cette matière (document déposé DB-10, p. 17). Elle compte donc ainsi, dans un premier temps, approfondir ses connaissances en regard du potentiel forestier. Dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, la MRC évaluera l'opportunité d'implanter des industries de pointe reliées à ce secteur d'activité et de définir des espaces industriels en vue d'accueillir des entreprises rattachées à la foresterie. Elle déterminera également des orientations pour une gestion multiressource de la forêt (habitats, production, récréation) et suivra de près le concept de forêt habitée, sans toutefois établir d'orientations à cet égard (document déposé DB-10, p. 18 et 19).

En ce qui a trait aux impacts que créerait par le parachèvement de l'autoroute 50 sur les ressources forestières, le déboisement prévu, pour l'ensemble du tracé viserait 1 200 ha qui correspondraient à environ 150 000 m³ de récolte, soit quelque 6 % du volume récolté en forêt publique ou 11 % de celui prélevé en forêt privée. La perte en récolte annuelle est évaluée à 2 400 m³ par année par les représentants du ministère des Ressources naturelles (M. Luc Bernard, séance du 15 avril 1997, p. 86 et 87).

Ces impacts sont qualifiés de minimes dans le mémoire conjoint (p. 20)³, alors que le promoteur évalue qu'ils sont mineurs ou moyens pour la production de matière ligneuse selon que les peuplements sont matures ou plus jeunes (document déposé PR-5.4a, p. 7-2 et 7-3).

Comme pour les deux autres secteurs d'activité économique, certains participants ont fait valoir qu'une route plus au nord permettrait de desservir le territoire de façon plus équitable, et contribuerait notamment au transport du bois et à la mise en valeur de sous-produits de l'exploitation forestière, par exemple les copeaux, que les coûts de transports élevés empêchent actuellement de mettre en valeur. Un participant a fait valoir qu'il serait par ailleurs illusoire de penser à un développement important dans la bande sud de la région, puisque le développement industriel et résidentiel y serait limité, les zones actuellement dévolues à ces fonctions étant enclavées par la zone agricole (M. Léo Raby, séance du 15 mai 1997, p. 87).

L'avis de la commission

L'information complète pour évaluer cet enjeu n'ayant pas été disponible, la commission n'a pas procédé à l'analyse de la question des approvisionnements forestiers de la région, d'autant plus qu'aucun représentant de l'industrie ne s'est manifesté lors de l'audience publique. Cependant, compte tenu des représentations qu'elle a entendues, elle en vient à la conclusion que le territoire de la MRC de Papineau serait celui principalement touché par certains problèmes de développement de l'industrie, mais celui également qui pourrait éventuellement bénéficier d'une amélioration du réseau routier.

Le projet tel qu'il a été présenté ne permettrait pas, aux yeux de la commission, de résoudre les problèmes reliés aux routes d'approvisionnement nord-sud, pas plus qu'il ne permettrait de rapprocher les sources d'approvisionnement au nord des usines de transformation du sud du territoire. Un lien routier plus au nord pourrait cependant avantager l'industrie forestière. Il permettrait un déplacement plus rapide essentiellement vers les villes situées aux extrémités du parcours, mais il ne résoudrait pas forcément le cas des industries situées entre ces extrémités. Ses effets globaux au regard de l'accès à la ressource, de la sécurité de l'approvisionnement, de la pérennité des industries, de l'implantation des industries de seconde transformation ne peuvent être appréciés de façon objective. Néanmoins, il semble qu'un déplacement du tracé vers le nord aurait des effets négatifs importants sur la ressource.

Les impacts sur le milieu humain

La commission reprend ici trois préoccupations majeures des participants à l'audience publique, soit l'expropriation, l'approvisionnement en eau potable et la fourniture des matériaux granulaires requise pour la construction de l'autoroute.

L'expropriation

L'emprise du projet est expropriée sans interruption de la jonction de l'autoroute 50, près de Lachute, jusqu'au nord de Montebello, où des expropriations sont prévues suite à la modification du tracé à la limite du parc Oméga (figure 1.1). De la limite ouest de ce parc jusqu'à l'ouest de l'échangeur prévu à Papineauville, le tracé est également exproprié. Pour la partie plus à l'ouest du parcours, seul un tronçon de 4 à 5 km de part et d'autre de l'échangeur de Thurso est exproprié, ainsi que le raccordement prévu à Masson-Angers. Il resterait ainsi 28 km à acquérir entre Plaisance et Masson-Angers (document déposé DA-4, et M. Rosaire Roy, séance du 14 avril 1997, p. 20).

À certains endroits, le tracé déjà exproprié a été déplacé. Notamment, au nord de Plaisance, il a été exproprié en 1976, puis rétrocédé entre 1979 et 1982 puisque des considérations techniques relatives à la traversée de la rivière de la Petite Nation ont conduit le promoteur à rechercher un autre tracé (M. Pierre Laflamme, séance du 14 avril 1997, p. 91, et M. Daniel Fortin, séance du 15 avril 1997, p. 10).

Compte tenu des délais de réalisation du projet, des situations très disparates prévalent le long du tracé. Elles peuvent être regroupées en trois catégories par rapport à l'expropriation.

Les expropriés de longue date

En premier lieu viennent les propriétaires expropriés depuis plus de 20 ans, soit ceux qui habitent la partie est du projet. Selon le promoteur, un terrain exproprié devient sa propriété, mais l'usage par l'ancien propriétaire peut continuer en vertu d'une certaine tolérance du MTQ. C'est ce qui se passe dans le tronçon Lachute-Montebello, et ce serait habituellement le cas pour les tronçons expropriés depuis plusieurs années par le MTQ (M. Jacques Gagnon, séance du 14 avril 1997, p. 105). L'exploitation légale d'une propriété expropriée se fait plutôt sous forme de location. Dans ce cas, une clause de résiliation de trois mois figure au contrat.

Bien que l'exploitation des terres se poursuive, les conditions de l'utilisation ont changé. Ainsi, pour les expropriés qui continuent d'utiliser leurs terres, plusieurs facteurs influencent de façon notable la gestion quotidienne de l'exploitation, comme d'ailleurs les décisions à plus long terme. Les montants impliqués dans l'achat, l'amélioration et l'expansion d'une exploitation atteignent rapidement des centaines de milliers de dollars, et les incertitudes quant aux délais de réalisation du projet

compliquent passablement les décisions d'investissements (M. André Saint-Pierre, séance du 15 mai 1997, p. 21 et 22). Par ailleurs, la spéculation qui vise les terres entourant le tracé rendrait, à toutes fins utiles, impossible le développement des exploitations par l'achat ou la location de terres.

Pour la commission, cette période d'attente prolongée s'identifie à une forme de stagnation, en ce sens que l'ancien patron d'occupation du territoire et les activités économiques qui s'y rattachent ne peuvent plus réellement progresser alors que, parallèlement, le nouveau modèle à mettre en place est toujours en attente. Une visite du tracé a permis à la commission d'observer une différence notable dans la mise en valeur du territoire agricole et forestier entre la partie du tronçon qui est expropriée et celle qui ne l'est pas.

Par ailleurs, ces délais ont d'autres effets, difficilement qualifiables et quantifiables pour la commission, qui diminuent néanmoins la qualité de vie des personnes concernées. Un participant l'illustre de manière fort appropriée :

Je vis des frustrations, moi, depuis 76. On a été exproprié en 76, je les ai vécues comme enfant, je la vis aujourd'hui comme parent, puis mes enfants les revivent comme je les ai vécues dans le temps.
(M. Carol Sabourin, séance du 14 mai 1997 en soirée, p. 44)

Les répercussions d'un projet linéaire, tel un projet de route, entraînent forcément des expropriations. L'expropriation est acceptable si les compensations sont justes, et surtout, si les délais sont raisonnables. Pour la commission, les délais encourus pour la partie expropriée du tracé apparaissent nettement excessifs.

Par ailleurs, bien que l'expropriation ait eu lieu il y a 20 ans dans la partie est du projet, que certaines répercussions touchent déjà des producteurs qui ont appris à vivre avec cette contrainte, l'impact réel de la perte des terres, à savoir l'effet du morcellement et de la perte de superficie, se ferait sentir seulement lors du début des travaux puisque les anciens propriétaires exploitent encore ces terres.

Les réserves à des fins publiques

Comme il est précisé précédemment dans ce rapport, l'objectif du promoteur est d'obtenir, en premier lieu, les autorisations gouvernementales nécessaires à la réalisation du projet. Celles-ci permettront, entre autres, l'acquisition des parties de corridor qui n'appartiennent pas encore au ministère, de façon à protéger l'intégrité du tracé. Dans le cas où certaines formes de développement menaçaient directement

le tracé prévu par le promoteur, ce dernier a utilisé un mode prévu par la *Loi sur l'expropriation* (L.R.Q., c. E-24) pour « geler » une propriété en attendant de pouvoir procéder à son expropriation. Il s'agit de l'imposition d'une réserve à des fins publiques.

La réserve a une durée de deux ans et peut être renouvelée pour une période équivalente, après quoi le promoteur doit exproprier ou abandonner la réserve. S'il y a abandon, le propriétaire peut réclamer des dommages, le cas échéant. Lors de la mise en réserve, la pratique veut que le propriétaire procède à l'entretien, pour conserver la valeur de l'immeuble, sans toutefois pouvoir ajouter des éléments qui confèreraient une plus-value à la propriété. L'évaluation est faite au moment de l'expropriation, s'il y a lieu. Actuellement, une mise en réserve touche 25 propriétaires dans la municipalité de Lochaber-Ouest, dans une zone susceptible d'accueillir du développement résidentiel, et se terminera en septembre 1999 (M. Daniel Fortin, séance du 14 avril 1997, p. 110 à 114). Les budgets pour ces expropriations, soit deux résidences et des terrains vacants, seraient inférieurs à 100 000 \$ (MM. Rosaire Roy et Daniel Fortin, séance du 15 avril 1997, p. 68 et 69).

Selon le promoteur, même s'il n'expropriait pas à la fin de l'avis de réserve, il pourrait toujours enclencher plus tard un nouveau processus d'expropriation si cela s'avérait nécessaire (M. Daniel Fortin, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 109).

Ces propriétés ne figurent pas sur le tracé dont la réalisation est jugée prioritaire par le MTQ dans le plan de transport des Outaouais. Si le projet se réalisait et si les propriétés devaient faire l'objet d'une expropriation, la commission considère qu'elles pourraient ainsi se retrouver dans la même situation que les expropriés de longue date, puisque les délais avant la réalisation du projet pourraient encore être importants.

Les expropriés potentiels

Les propriétaires qui devraient normalement être expropriés après l'obtention des autorisations gouvernementales sont situés sur la partie ouest du parcours. Seuls les agriculteurs de Plaisance et de Sainte-Angélique ont fait état de leurs préoccupations à ce sujet. D'après les documents déposés par le promoteur, d'autres propriétaires, situés majoritairement en milieu forestier, sont également concernés, mais ils ne se sont pas manifestés devant la commission. Par ailleurs, les représentants du club de ski de fond de la Blanche-Neige ont également cherché à obtenir des éclaircissements au sujet des effets de la construction de l'autoroute 50 sur leur équipement de loisir. Pour tous ces cas, les délais de réalisation sont en cause.

L'avis de la commission

Pour la commission, ces trois types de situations illustrent l'importance des délais dans la planification et la réalisation des grands ouvrages. La commission est d'avis que l'expropriation liée à un projet non réalisé depuis 20 ans a eu et a encore des conséquences importantes sur le milieu. Elle estime que cette situation pourrait se reproduire pour le reste du tracé, à la fois pour les avis de réserve comme pour les expropriés potentiels. Exproprier dans ces conditions lui apparaît inacceptable d'un point de vue social et économique.

Par conséquent, aucune expropriation ne devrait être entreprise avant le choix d'un tracé final, lequel reste à définir à la suite d'une réévaluation environnementale du tracé de moindre impact. La commission fait ainsi sien l'un des constats d'un document présenté par le MEF en juin 1997. Ce document, qui analyse plus de 15 ans d'évaluation environnementale de projets routiers au Québec, considère comme un gain environnemental issu de l'application de la procédure d'évaluation environnementale le fait de ne plus mettre en œuvre le processus d'expropriation avant qu'une décision finale ne soit prise (Marcotte et Plante, 1997, p. 6).

La commission pense que l'acquisition des parties de corridor ne devrait pas s'effectuer au détriment des citoyens. L'analyse de ce projet a démontré qu'un trop long délai entre l'expropriation et la réalisation du projet conduit à une stagnation nuisible à l'ensemble des riverains du projet.

Par conséquent, il lui apparaît que la procédure devrait être limitée dans le temps de manière à protéger les citoyens des délais excessifs pouvant être associés à la réalisation de ce type de projets. Pour la commission, un délai de cinq ans au maximum, incluant l'avis de réserve, devrait s'écouler entre l'expropriation et la réalisation du projet, à défaut de quoi les terres devraient être rétrocédées. Ce délai s'appuie sur la durée d'une programmation quinquennale.

L'approvisionnement en eau potable

Le projet d'autoroute 50 toucherait plus particulièrement deux systèmes d'approvisionnement en eau potable, à savoir le réseau de la Coopérative d'aqueduc agricole Saint-François-de-Plaisance et celui de la Coopérative de la montée Papineau. Le premier existe depuis plus de 50 ans et dessert près de 50 usagers, dont plusieurs résidences et entreprises agricoles (fermes laitières) ou alimentaires (fromagerie, fabrique de glace) situées à Plaisance et à Sainte-Angélique (M. Norbert Desjardins,

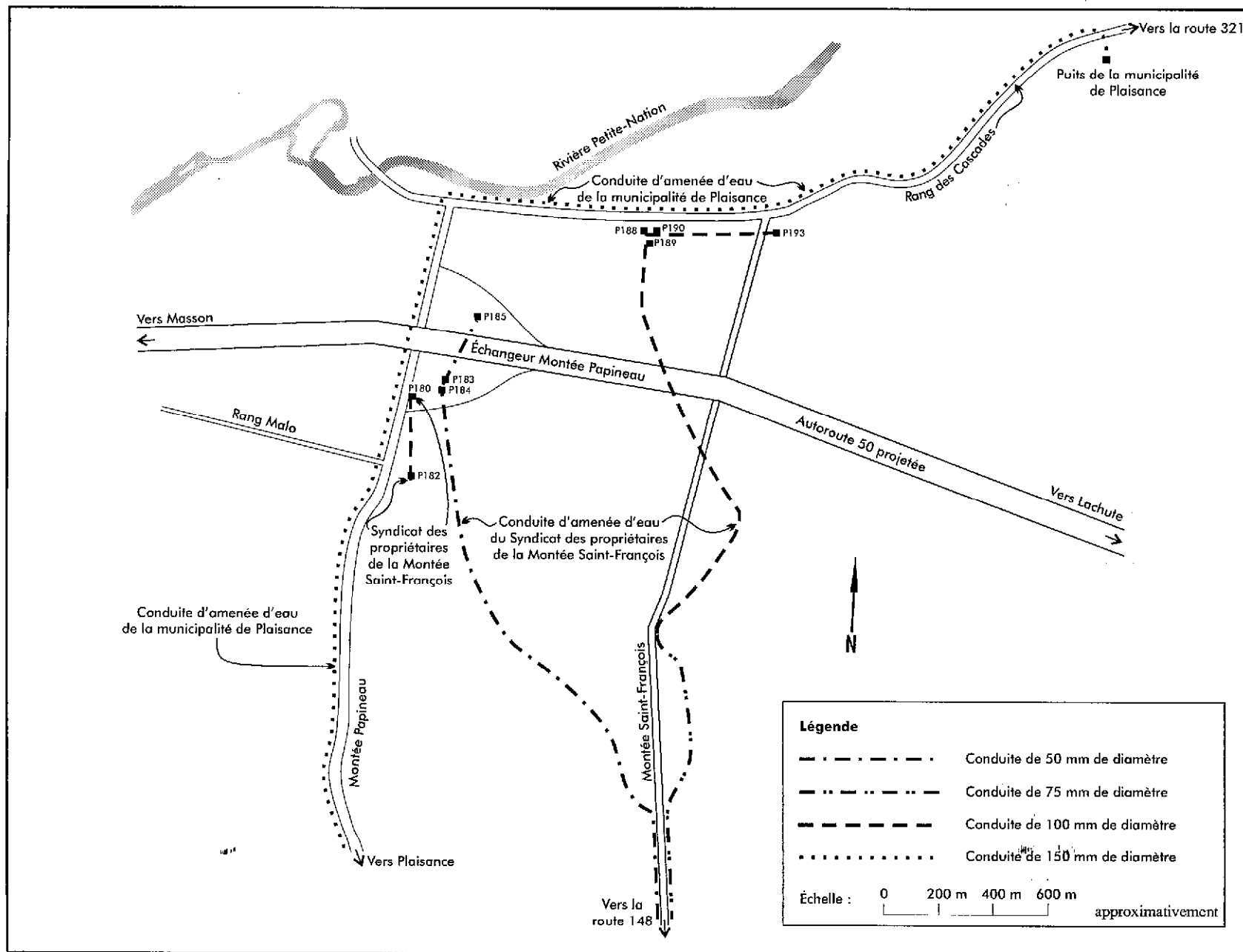
séance du 14 avril 1997, p. 82, 83, 87 et 93). Le second, établi en 1945, dessert une vingtaine d'usagers, résidants et producteurs agricoles. Les réseaux de distribution fonctionnent par gravité.

L'échangeur de l'autoroute 50 à Plaisance recouvrirait à la fois des pointes et le réservoir du Syndicat de la montée Papineau (P180), ainsi que plusieurs ouvrages de captage de la Coopérative d'aqueduc agricole Saint-François (figure 5.1). Ces ouvrages seraient expropriés (M. André Drolet, séance du 14 avril 1997, p. 84). Selon le mémoire de la Coopérative d'aqueduc agricole Saint-François-de-Plaisance, les sites de captage menacés représentent près de la moitié des eaux recueillies par le réseau (mémoire, p. 2). Quant au puit artésien subsistant dans le cas de la montée Papineau, il est utilisé à titre de réserve seulement, et son eau est considérée de qualité moindre par les usagers étant donné la présence de sulfures, et son débit n'est pas en mesure de desservir le réseau (M. Roger Desrochers, séance du 13 mai 1997, p. 32).

Trois options permettraient au promoteur d'atténuer les effets du projet sur les réseaux :

- Municipaliser les réseaux, avec améliorations au réseau municipal, soit recharge de la nappe en captant l'eau de la rivière de la Petite Nation et en la déversant dans une ancienne gravière au-dessus du puit municipal. C'est une option déjà prévue par la municipalité, à laquelle il manque de 300 m à 500 m de conduite pour la réaliser. L'étude de faisabilité établit les coûts pour la municipalisation du réseau d'aqueduc de la montée Saint-François à environ 230 000 \$, qui seraient aux frais du MTQ (M. André Drolet, séance du 14 avril 1997, p. 89). Elle établit également que la recharge de la nappe garantirait un approvisionnement suffisant (document déposé DB-12, p. 19).
- La deuxième option consiste à faire effectuer une rotation à l'échangeur de l'autre côté de la montée pour libérer les puits des bretelles. Cette option nécessiterait l'imperméabilisation d'environ 500 m d'autoroute.
- La troisième option consiste à déplacer l'échangeur à la montée Saint-François. Il resterait cependant à imperméabiliser l'autoroute à la hauteur des puits (M. André Drolet, séance du 14 avril 1997, p. 86). À ce moment, le tracé ne passerait plus sur les puits, sauf qu'il se trouverait à l'amont hydraulique des puits (M. André Drolet, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 66).

Figure 5.1 Réseaux d'aqueduc dans la municipalité de Plaisance



Source : Adaptée du document déposé PR8.1b, p. 11.

Le promoteur semble vouloir privilégier la municipalisation du réseau. Ce serait, selon lui, la seule option envisageable, d'autant plus qu'il ne serait pas obligé d'imperméabiliser l'autoroute ou l'échangeur (M. André Drolet, séance du 14 avril 1997, p. 85, et séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 67). Selon le président de la Coopérative de la montée Saint-François, cette option a déjà fait l'objet d'une consultation auprès des usagers et elle a été refusée à cause des impacts physiques et économiques (M. Norbert Desjardins, séance du 14 avril 1997, p. 83).

En ce qui a trait à l'échangeur prévu à Plaisance, le promoteur a établi, lors de l'audience publique, qu'il ne répondait plus aux normes actuelles, puisque les routes locales et collectrices ne devraient pas être raccordées au réseau autoroutier. Ainsi, Plaisance serait desservie par l'échangeur de Papineauville si la norme était respectée (M. Pierre Laflamme, séance du 14 avril 1997, p. 98).

Malgré ce fait, le tracé au nord de Plaisance est situé dans les meilleures terres agricoles, et la commission a établi que l'expropriation de plusieurs centaines d'hectares de sols de bon potentiel était également un non-sens en regard des orientations gouvernementales en matière d'aménagement et que le tracé devait absolument être revu. Pour la commission, la révision du tracé dans la perspective de la préservation de la zone agricole permettrait d'éviter les répercussions sur ces deux sites de captage.

Dans l'éventualité où le projet se réalisait sans l'échangeur mais à l'intérieur du tracé proposé, il demeurerait toujours qu'une partie des ouvrages de captage de la Coopérative d'aqueduc agricole Saint-François, soit les puits 183 et 185 et les pointes reliées au réservoir 184, seront très près de l'emprise (de 40 m à 100 m). Étant donné que les couches de sable qui alimentent ces installations sont des réservoirs fermés, entourés d'argile, ils sont plus susceptibles de contamination. Pour la commission, à cette distance, il n'est pas certain que l'imperméabilisation du tronçon d'autoroute serait garante de la pérennité de l'approvisionnement, d'autant plus que l'ouvrage lui-même empiéterait sur les surfaces d'alimentation des puits. La seule solution envisageable serait alors effectivement la municipalisation.

Les eaux de surface et souterraines figurent en tête de liste des zones sensibles identifiées par le MTQ dans les documents préparatoires au plan de transport des Laurentides. Aussi, lorsqu'il implante une infrastructure de l'importance de l'autoroute 50, le MTQ assure un suivi des sources d'alimentation en eau potable. Le programme de suivi inclut tous les puits jugés à risque, plus un certain nombre d'autres pour donner au promoteur une vue d'ensemble des aquifères traversés par le projet. Le suivi est planifié pour deux ans suivant la mise en service de l'autoroute,

éventuellement trois, au printemps. Passé ce délai et si aucune contamination ne peut être attribuée à l'autoroute, le suivi est abandonné.

Le promoteur est d'avis que tous les problèmes peuvent apparaître dans un délai de deux ans, et les problèmes de qualité sont presque toujours liés à des épandages de sel, d'où l'échantillonnage au printemps. Depuis un certain nombre d'années, à la demande du MEF, le MTQ a entrepris un projet pilote qui vise à déterminer s'il y a d'autres impacts sur l'aquifère résultant du passage d'une route. Il pourrait s'agir de contamination en métaux résultant des gaz d'échappement et de l'usure des pneus, bien que, selon des études américaines citées par le promoteur, ces métaux seraient adsorbés dans les premiers centimètres de sols et qu'il n'y aurait pas lieu de craindre une contamination.

Ainsi, il existe un projet en milieu rocheux pour la route 170 dans la région de Jonquière, et un pour la partie construite ou actuellement en construction de l'autoroute 50, qui comprend les huiles et graisses, les métaux et d'autres paramètres qui constituent des standards reconnus, à savoir les listes EPA 624 et EPA 625 (M. André Drolet, séance du 17 avril 1997 en après-midi, p. 60 et 61).

Si le projet devait se réaliser sans modification au tracé, la commission est d'avis que le programme de suivi proposé par le promoteur devrait être renforcé. Étant donné l'importance de l'approvisionnement en eau potable, la commission estime qu'un échantillonnage récurrent, basé sur les paramètres exigés par le MEF dans le cadre des projets pilotes, permettrait de s'assurer de la pérennité de la qualité de l'approvisionnement.

Les matériaux granulaires

La construction de 90 km d'autoroute, incluant de nombreux étagements et structures, requiert de grandes quantités de matériaux granulaires. Certains participants se sont inquiétés de la provenance de ces matériaux, de leur rareté et de l'augmentation des prix qui pourrait résulter de la construction de l'autoroute 50 (M. Jean-Claude Vermette, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 22).

En réponse à une question de la commission, le promoteur a déclaré ne pas avoir évalué les quantités de matériaux nécessaires à la réalisation de son projet. Il a également précisé ne pas se préoccuper des sources d'approvisionnement, qui relèvent du choix de l'entrepreneur. Il a toutefois mentionné que le projet pourrait entraîner un

épuisement des dépôts de surface facilement accessibles (M. Pierre Laflamme, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 17, 18 et 23).

La commission déplore fortement que le promoteur n'ait pas procédé à une telle évaluation, d'autant plus que cet enjeu dépasse largement le cadre du parachèvement de l'autoroute 50. En premier lieu, à cause de la localisation des bancs d'emprunt, la circulation des camions pourrait, selon le MEF, entraîner des répercussions sur le futur parc de Plaisance (M^{me} Linda Tapin, séance du 16 avril 1997 en soirée, p. 18 et 19).

Par ailleurs, un autre projet d'envergure aurait des répercussions importantes sur la disponibilité des mêmes matériaux. Il s'agit du programme de stabilisation des berges québécoises de la rivière des Outaouais, par lequel Hydro-Québec veut protéger les berges de l'érosion des vagues résultant de la présence du barrage de Carillon (document déposé DB-23, p. v).

Pour la commission, cet enjeu illustre de façon explicite la notion d'impacts cumulatifs, et constitue l'exemple type de planification et d'utilisation à long terme des ressources naturelles non renouvelables. Les carrières et sablières représentent des zones de contrainte en matière d'aménagement du territoire, et des modifications législatives et réglementaires sont actuellement à l'étude (document déposé DB-48, p. 36). À l'instar de ce document, la commission est d'avis que des mesures d'harmonisation des usages apporteraient une meilleure protection aux ressources naturelles et humaines, et qu'une forme de coordination entre les promoteurs de projets et les responsables de la planification du territoire doit être mise en place relativement à cet enjeu.

L'avis de la commission

À l'issue de son examen des impacts socio-économiques, la commission en vient à la conclusion que le projet pourrait entraîner de graves répercussions sur l'agriculture régionale, en raison notamment du caractère irrémédiable de la perte de centaines d'hectares des meilleurs sols de la région, de l'importance du corridor des basses terres pour l'agriculture régionale et du risque de destruction de l'ensemble du tissu agricole régional.

À cet égard, le projet contrevient aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire et au projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Papineau.

Par ailleurs, le projet n'offre pas d'avantages marqués pour le développement récréo-touristique et forestier. Pour la commission, un tracé plus au nord aurait à première vue l'avantage de minimiser les impacts sur l'agriculture, tout en contribuant potentiellement à une meilleure mise en valeur du territoire pour le tourisme et la foresterie.

Dans les circonstances, la commission considère que le tracé de l'autoroute 50 n'est pas recevable. Par conséquent, elle suggère qu'il soit revu et corrigé pour favoriser l'émergence d'un tracé optimal.

La commission dénonce également les conditions d'expropriation entourant ce projet qu'elle juge inacceptables sur le plan social et économique. Les délais dans la réalisation du projet de l'autoroute 50 rendent abusif le recours à l'expropriation. Ainsi, la commission recommande qu'il n'y ait aucune autre expropriation avant qu'un tracé définitif ne soit accepté par le gouvernement, lequel devrait être assorti d'un échéancier et d'une garantie quant à l'obtention des fonds nécessaires à sa réalisation. Elle suggère aussi un délai de cinq ans entre l'expropriation et la réalisation d'un projet à défaut de quoi les terrains devraient être rétrocédés.

Eu égard aux expropriations, et si le gouvernement devait aller de l'avant avec le projet proposé, la commission est d'avis que le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation devrait se prévaloir de la possibilité prévue au dernier alinéa de l'article 3 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* pour soumettre à la Commission de protection du territoire agricole du Québec la question du tracé de l'autoroute dans le tronçon exproprié. Aux yeux de la commission la question du patrimoine agricole mérite une révision de l'ensemble du tracé et non pas seulement de la portion qui reste à exproprier.

Chapitre 6

Le développement durable, l'aménagement du territoire et l'autoroute 50

Le cumul des problèmes environnementaux, toutes sources confondues, a favorisé l'émergence du concept de développement durable, orienté vers un développement économique qui tient compte de la protection des ressources naturelles essentielles à la vie. Dans tous les secteurs économiques et sociaux, cette réalité environnementale s'impose de plus en plus aux dirigeants et gestionnaires. En matière de transport, en particulier, il existe une reconnaissance voulant que les systèmes actuels n'empruntent pas la voie du développement durable (Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie, 1996).

Un des problèmes auxquels tente de répondre la notion de développement durable est celui de l'expansion urbaine, visible surtout à travers les phénomènes d'étalement urbain, les pertes de terres agricoles à des fins résidentielles, commerciales ou industrielles, la dégradation des habitats fauniques et floristiques, les coûts sociaux et environnementaux liés à une faible densité d'occupation occasionnant de plus longues distances à parcourir entre les habitats humains et les pôles d'emplois.

Au Québec, l'urbanisation s'est souvent réalisée au détriment de la protection des ressources naturelles qui ont été victimes de l'étendue du territoire sur lequel empiétait peu à peu le développement des villes et des villages. Dans le but de contrer ces phénomènes, les politiques ministérielles reconnaissent l'interdépendance des facteurs économiques, environnementaux et sociaux qui constituent les trois volets d'un développement viable.

En effet, le gouvernement du Québec adhère à des orientations qui tentent d'instaurer une vision du développement durable inspirée du rapport Brundtland de 1987 et des

conclusions du Sommet de la Terre de Rio en 1992. Ainsi, il a fait siens les engagements de Rio et a signalé son intention de mettre en œuvre les mesures appropriées pour y donner suite. C'est dans ce contexte que le comité interministériel sur le développement durable a pris l'initiative d'examiner la concordance entre les activités des différents ministères et des organismes gouvernementaux avec celles suggérées par Action 21, le document de base du Sommet de Rio (document déposé DB-51).

Le Québec s'étant résolument engagé à se faire promoteur du développement durable, il importait à la commission d'examiner le projet de l'autoroute 50 sous cet éclairage.

Pour ce faire, la commission s'est inspirée de deux documents, soit la *Politique de soutien au développement local et régional* du gouvernement du Québec (1997) et *Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement* (document déposé DB-48). L'analyse vise à faire l'évaluation de l'impact de l'autoroute 50 en regard d'une intégration cohérente entre le projet proposé et les politiques et programmes prévus, qui se veulent garants du développement durable.

Le projet de l'autoroute 50 et le développement régional

La *Politique de soutien au développement local et régional* du gouvernement du Québec vise à donner aux communautés locales et régionales, conformément aux attentes qu'elles ont maintes fois exprimées, une plus grande marge de manœuvre dans la décision, la conception et l'organisation de leur territoire.

Elle mise sur une plus grande responsabilisation des citoyens et cherche à en rapprocher l'action et les interventions du gouvernement, tout en renforçant leur participation à la vie démocratique de leur communauté. Plus globalement, elle vise le développement durable de chacune des régions du Québec, une plus grande équité entre ces régions et une meilleure accessibilité à des services répondant mieux à des besoins locaux (Secrétariat au développement des régions, 1997, p. 3 et 4).

Pour atteindre ces objectifs, le gouvernement a retenu trois avenues distinctes et complémentaires, à savoir la décentralisation, la déconcentration et la régionalisation.

La décentralisation vise à transférer des responsabilités et des compétences aux municipalités et aux MRC existantes. La déconcentration a pour objectif de rapprocher les services des citoyens tout en préservant le contrôle administratif du gouvernement. Quant à la régionalisation, elle cherche à adapter des programmes et des services gouvernementaux aux particularités régionales ou locales. À cet égard, la politique précise que, pour assurer une livraison efficace de ces services, il faut s'assurer que les territoires aient une population suffisante (masse critique) et que les territoires des MRC permettent, dans la plupart des cas, d'atteindre cette masse critique.

La régionalisation ne peut donc pas être envisagée sans l'engagement des milieux locaux et régionaux dans le processus décisionnel, puisque le palier régional est sensé être le lieu de la concertation entre le gouvernement et les milieux locaux où s'élaborent les stratégies de développement. C'est précisément sur ce volet de la régionalisation que les discussions relatives au rôle du projet de l'autoroute 50 dans le développement régional ont porté lors de l'audience publique. En effet, soutenir que le développement économique de la région passe par la construction de l'autoroute, dans l'emprise proposée, a été vivement remis en question par bon nombre de participants, alors que d'autres ont soutenu cette thèse avec ardeur.

Pour ce qui est de l'enjeu qui a donné lieu aux plus importantes représentations, la commission a été à même de constater de fortes divergences d'opinion quant à l'avenir de l'agriculture dans le corridor du projet. Tandis que les producteurs et plusieurs citoyens défendent l'homogénéité d'une zone agricole à potentiel élevé qui, à leurs yeux, constitue un patrimoine irremplaçable, à l'instar des organismes gouvernementaux ou corporatifs qui font état de l'importance et de la fragilité du tissu agricole existant, les élus municipaux misent davantage sur la restructuration d'une agriculture jugée en perte de vitesse à travers l'agrotourisme ou d'autres modes d'occupation du territoire. Pour la commission, le débat régional reste à faire en matière d'agriculture. Des balises minimales, clairement identifiées dans les orientations gouvernementales, devront toutefois être respectées.

De même, en matière de tourisme, la perception des élus et des citoyens diffère considérablement. Pour la plupart des citoyens, les activités touristiques et de villégiature, de même que le potentiel de développement de nouvelles activités sont situés au nord du territoire. Pour les élus municipaux, l'autoroute 50 constitue l'infrastructure qui permettrait d'attirer une clientèle nombreuse et de créer l'achalandage recherché dans le sud. L'écart de perception étonne, mais il importe de retenir que les divergences de vue qui portent sur le tourisme donnent lieu à la défense ou au rejet du tracé proposé par le promoteur.

En ce qui a trait précisément aux objets de la *Politique de soutien au développement local et régional*, plusieurs participants ont invoqué l'iniquité de services vis-à-vis des résidants du nord qui ont de plus grandes distances à parcourir pour accéder à toute forme de services éducatifs, de santé ou même d'emplois. Ils ont rappelé la nécessité d'emprunter l'axe nord-sud pour accéder au seul lien routier est-ouest situé au sud de la région. Ils ont souligné que la densité de population doublait à l'été au nord, mais principalement que la population au nord du territoire était équivalente à celle du sud, sinon plus importante. Ils ont également fait valoir que des municipalités du nord envisageaient l'annexion à une autre MRC.

La commission a remarqué que les prestations des résidants étaient davantage représentatives d'une vision territoriale qui englobe l'ensemble des paramètres du développement régional. Conscients de leur dispersion sur le territoire, de l'inégalité de la distribution et de l'accès aux services, ils ont défendu la nécessité d'un lien autoroutier est-ouest qui permettrait une meilleure desserte du territoire pour l'ensemble des citoyens qui y habitent, tant au nord qu'au sud. Alors que l'autoroute 50 au sud est davantage justifiée comme un lien de transit permettant de rejoindre les extrémités est et ouest du tracé, les citoyens invoquent le besoin d'un désenclavement des vallées du nord, entre elles, et des populations du nord par rapport à celles du sud. Ainsi, selon la commission, les participants faisaient justement valoir la notion de masse critique, à savoir l'obtention d'une population suffisante pour la régionalisation des services. Sans doute le champ prioritaire d'intervention de l'économie et de l'emploi, qui vise à rendre les services plus accessibles et mieux adaptés, milite-t-il davantage en faveur d'une desserte de l'ensemble du territoire dans le contexte d'un développement régional à organiser.

Les vues des élus ont semblé davantage s'inscrire dans un courant économique et industriel, duquel est absente toute vision d'ensemble du territoire. Le projet de l'autoroute 50, de par sa conception linéaire en vue de favoriser un transit rapide, avantage le sud du territoire et les deux extrémités du tracé.

À l'issue de cet exercice, la commission ne peut que constater le clivage entre la conception du développement économique et industriel mise de l'avant par les élus, et dont le mémoire collectif témoigne éloquemment, et celle de la population locale, orientée davantage vers une ouverture du territoire qui se traduirait par une plus grande équité entre les citoyens du nord et du sud. Elle est d'avis que les vues exprimées par la plupart des citoyens sont davantage conformes au contenu de la *Politique de soutien au développement local et régional*.

Compte tenu que le premier principe mis de l'avant par cette politique est « le citoyen avant tout », la commission estime qu'il y a lieu de donner une suite aux opinions

exprimées par les participants lors de l'audience publique. Puisque le palier régional doit être le lieu de concertation où s'élaborent les stratégies de développement, la commission considère qu'un consensus régional reste à faire à l'égard du projet. Pour la commission, le projet d'autoroute 50 pourrait représenter pour les deux MRC concernées et la CUO, l'occasion de mettre en place et d'expérimenter les nouvelles structures de concertation prévus dans la *Politique de soutien au développement local et régional*.

L'aménagement du territoire

La notion de développement durable, en toile de fond des décisions gouvernementales, devrait être envisagée comme le principe organisateur de l'aménagement du territoire.

Le document qui porte sur les orientations du gouvernement en matière d'aménagement énumère les principes et les lignes directrices de l'engagement gouvernemental au regard du territoire. Plus particulièrement en matière de transport et d'urbanisation, le gouvernement reconnaît que :

Les équipements et les infrastructures de transport ont un impact structurant sur l'aménagement du territoire. Le concept d'aménagement retenu par le schéma aura à son tour une influence majeure sur la planification des transports. Aussi, le gouvernement souhaite-t-il que toute proposition d'amélioration ou d'implantation d'infrastructures et d'équipements de transport soit appuyée par une évaluation des besoins actuels et futurs. De plus, le schéma révisé devra tenir compte des impacts de la mise en œuvre des objectifs de la MRC, notamment dans le cas de la création de nouveaux pôles ou de l'ouverture de nouveaux développements résidentiels, sur les équipements et infrastructures de transport, dont ceux qui relèvent du gouvernement.

Le gouvernement souhaite que les MRC se prévalent également du contenu facultatif du schéma en ce qui concerne le transport aérien et maritime afin de tenir compte des impacts structurants de ces équipements et infrastructures et de les mettre en perspective avec la description et la planification des transports terrestres, notamment pour favoriser l'intermodalité.

(Document déposé DB-48, p. 23)

L'analyse traditionnelle du transport que présente le promoteur ne reflète pas, selon la commission, la considération des effets possibles d'une modification du milieu occasionnée par l'implantation d'une infrastructure routière.

Dans le domaine des transports proprement dits, le gouvernement privilégie une approche intégrée de planification qui se traduit au MTQ par l'élaboration de plans de transports :

Les plans de transports permettront d'assurer une véritable cohésion entre les diverses interventions en matière de transport routier, collectif, ferroviaire, maritime, aérien ou non motorisé, et ce, autant pour le déplacement des personnes que des marchandises. Ils favoriseront également l'optimisation des déplacements pour les principales agglomérations urbaines et les diverses régions du Québec, dans une optique d'efficacité énergétique.
(Document déposé DB-48, p. 78)

La commission remarque que, dans le cadre du projet de l'autoroute 50, le promoteur n'a pas examiné l'utilisation du transport ferroviaire comme une solution de rechange au transport des marchandises, ni la cohérence du projet avec la politique énergétique du Québec. Il n'a donc pas travaillé à créer une véritable cohésion entre les différentes interventions en matière de transport (ministère des Ressources naturelles, 1996).

La conception même du projet de l'autoroute 50 défendu par le MTQ remonte aux années 70. Elle s'inspire du modèle d'après-guerre de développement urbain des pays industrialisés, modèle qui, non seulement est aujourd'hui jugé insensé sur le plan écologique, mais inefficace sur le plan économique et inéquitable sur le plan social. À cet égard, une étude économique portant sur l'urbanisation du Grand Toronto établit que ce type de développement représente des coûts élevés pour la collectivité et que le mode d'occupation du territoire qui en résulte constitue une subvention déguisée aux résidents des zones de faible densité de la part des villes-centres (document déposé DC-2, p. i et ii).

Cette conception apparaît contradictoire face à la nouvelle position soutenue par le MTQ dans son plan de transport :

[...] la façon de voir les transports évolue depuis quelques années, notamment en raison des contraintes financières du gouvernement. Dans ce contexte, on tente maintenant de tirer le meilleur parti possible des infrastructures existantes avant d'envisager la construction de nouveaux axes routiers. En appliquant cette vision au

projet de l'autoroute 50, il est présentement difficile de soutenir que tous les tronçons de cette infrastructure de transport sont requis immédiatement car, comme on l'a déjà mentionné, la route 148 est loin d'être utilisée à capacité.

(Document déposé DA-1, p. 41)

Ce nouveau contexte pourrait peut-être expliquer l'absence de références au projet de l'autoroute 50 dans les documents préparatoires au plan de transport des Laurentides, qui mettent aussi en relief les conséquences d'une urbanisation étendue à laquelle contribue l'évolution du transport routier :

La forme actuelle des zones urbanisées de la couronne nord de Montréal épouse grosso modo les tracés des axes formés par l'autoroute 15, la route 117 et l'autoroute 640. Le reste du territoire est généralement occupé par une vaste zone agricole parsemée de quelques noyaux urbains isolés. Les terrains en bordure de l'autoroute 15 et de la route 117 font l'objet de fortes pressions de l'urbanisation à tel point qu'ils sont en voie de former un couloir urbanisé presque continu jusqu'à Saint-Jérôme. Quant à l'autoroute 640, l'urbanisation longe son côté sud jusqu'au bord de la rivière des Mille-Îles ainsi que son côté nord, entre les agglomérations de Saint-Eustache et de Lorraine, le reste du territoire étant essentiellement voué à l'activité agricole.

(Document déposé DA-73, partie D, p. 2)

Continuer de promouvoir la construction de l'autoroute 50, tout en reconnaissant ces conséquences, apparaîtrait pour le moins paradoxal.

L'avis de la commission

Pour la commission, le MTQ défend un projet qui ne répond plus à ses propres orientations. D'ailleurs, plusieurs documents du MTQ permettent, à eux seuls, de justifier une révision du tracé, voire même de rejeter le projet de l'autoroute 50.

Encore aujourd'hui, le MTQ entretient un discours ambigu qui alimente la confusion quant à l'avenir du projet. Quinze années de planification en matière d'aménagement du territoire se sont modelées sur la base d'un projet mal défini et dont la réalisation demeure incertaine.

À ce propos, la commission ne peut reprocher aux élus d'avoir intégré l'autoroute 50 à l'organisation du développement de la région, d'autant plus qu'ils ont travaillé avec une ardeur indéfectible pour en obtenir la construction. L'espoir de voir un jour sa réalisation est donc bien légitime. Toutefois, endosser le tracé proposé serait, pour la commission, nier les objectifs mêmes de la *Politique de soutien au développement local et régional*. Dans l'Outaouais, ces objectifs tendent à favoriser l'accessibilité et la proximité des services, lesquelles militent en faveur du désenclavement du territoire. Qui plus est, cautionner la construction de l'autoroute 50 serait aller à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

Par souci de cohérence à l'égard des engagements gouvernementaux, la commission juge que la construction d'un lien est-ouest mérite d'être redéfinie dans une perspective respectueuse de l'équité sociale et des principes d'aménagement.

Dans les circonstances, les élus devraient exiger que cesse la confusion et amorcer une révision du projet afin de s'inscrire résolument dans la voie du développement durable. Cette révision devrait tenir compte du contexte environnemental, économique et social qui a évolué, des données mises à jour ainsi que des opinions exprimées par la population dans le cadre de l'audience publique, et être entreprise dès maintenant afin qu'elle s'insère à la révision des schémas d'aménagement en cours.

La conclusion

La commission considère, à l'issue de son analyse, que la justification du projet de l'autoroute 50 n'est pas démontrée. D'une part parce que le réaménagement de la route 148 pourrait répondre en bonne partie aux objectifs poursuivis par le promoteur et, d'autre part, parce que l'actualisation des données relatives au projet atténue, voire invalide plusieurs des éléments de justification.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale du projet ne permet pas à la commission de conclure que le tracé proposé constitue la variante de moindre impact. La commission est d'avis que les données n'ont pu servir à déterminer le choix du tracé puisqu'elles n'étaient pas disponibles pour la plupart au moment où le MTQ a arrêté son choix. Certains inventaires n'étaient toujours pas complétés en 1997.

Elle en veut également pour preuve le choix des deux variantes qui, en raison même de l'option de réaménagement de la route 148 en quasi-autoroute, la disqualifiait d'office. À cet égard, la commission considère que le promoteur n'a pas procédé, comme l'exigeait le MEF, à l'analyse comparative des tracés, d'où l'impossibilité de conclure que le tracé de l'autoroute 50 constitue l'option de moindre impact.

En ce qui a trait au tracé proprement dit, la commission le juge non recevable parce qu'il va à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, de la *Politique de soutien au développement local et régional*, du projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Papineau, et des orientations du MTQ lui-même, la contradiction la plus flagrante concernant l'agriculture. D'ailleurs, si le tracé ne devait être évalué qu'en regard de ses impacts sur l'agriculture, la commission est d'avis qu'il s'agit là d'un motif suffisant pour en recommander le rejet.

Aux yeux de la commission, la question du patrimoine agricole mérite une révision de l'ensemble du tracé et non pas seulement de la portion qui reste à exproprier. Ainsi, si le gouvernement devait aller de l'avant avec le projet proposé, la commission

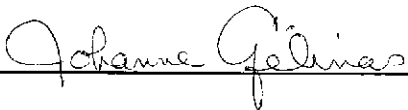
suggère que le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation se prévale de la possibilité prévue au dernier alinéa de l'article 3 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* pour soumettre à la Commission de protection du territoire agricole du Québec la question du tracé de l'autoroute dans le tronçon exproprié.

Par conséquent, la commission recommande que la construction d'un lien est-ouest soit redéfinie et révisée en tenant compte de données actualisées et en respectant les engagements gouvernementaux. Cet exercice nécessiterait au préalable une réévaluation environnementale du projet en fonction de deux variantes de conception réaliste.

La commission dénonce également les conditions d'expropriation entourant ce projet, qu'elle juge inacceptables sur le plan social et économique. Les délais dans la réalisation du projet de l'autoroute 50 rendent abusif le recours à l'expropriation. Ainsi, la commission recommande qu'il n'y ait aucune autre expropriation avant qu'un tracé définitif ne soit accepté par le gouvernement, lequel devrait être assorti d'un échéancier et d'une garantie quant à l'obtention des fonds nécessaires à sa réalisation.

Enfin, une décision rapide s'impose pour mettre fin aux inconvénients liés à l'incertitude qui entoure la réalisation de ce projet.

FAIT À MONTRÉAL,



JOHANNE GÉLINAS
Présidente



JOHN HAEMMERLI
Commissaire

Avec la collaboration de :

MARIE-PIERRE CHEVRIER, analyste
SERGE DAOUST, analyste
THÉÈSE DAIGLE, agente d'information
JOHANNE DESJARDINS, agente de secrétariat
LISE MAILLET, agente de secrétariat
HÉLÈNE ROSS, analyste
MARC TESSIER, analyste
MARTINE TOUSIGNANT, secrétaire de commission

Bibliographie

ADMINISTRATION ARDA QUÉBEC. *Document numéro 4. Inventaire des terres du Canada. Les systèmes de classement des possibilités d'utilisation des sols*, cahier numéro 1, septembre 1969.

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL SUR LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE. *Convention sur la diversité biologique. Projet de stratégie de mise en œuvre au Québec*, gouvernement du Québec, 1995, 193 p.

COMITÉ SUR LES COMMUNAUTÉS RURALES. *Vers un réseau municipal viable*, 14 mars 1996, 79 p. et annexes.

ENVIRONNEMENT CANADA ET TRANSPORTS CANADA. *Le transport durable*, monographie n° 2, préparée dans le cadre de la participation du Canada à la réunion de la Commission du développement durable des Nations Unies en avril 1997, 28 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01).

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (L.R.Q., c. C-61.1).

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur les parcs* (L.R.Q., c. P-9).

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur les réserves écologiques* (L.R.Q., c. R-26.1).

SECRETARIAT AU DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS. *Politique de soutien au développement local et régional*, 1997, 51 p.

LE GROUPE TYPE. *Étude sur le tourisme rural au Québec relié au monde agricole*, présentée à la maison de l'Union des producteurs agricoles du Québec, janvier 1997, pagination multiple.

MARCOTTE, FRANCINE ET GILLES PLANTE. *Plus de quinze ans d'évaluation environnementale de projets de transport routiers : bilan et perspectives*, Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre, ministère de l'Environnement et de la Faune, conférence prononcée dans le cadre du Congrès annuel de la Northeast Association of State Transportation Officials, 9 juin 1997, 8 p.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *État de l'environnement au Québec*, 1993, 550 p.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES. *L'énergie au service du Québec. Une perspective de développement durable*, 1996, 108 p.

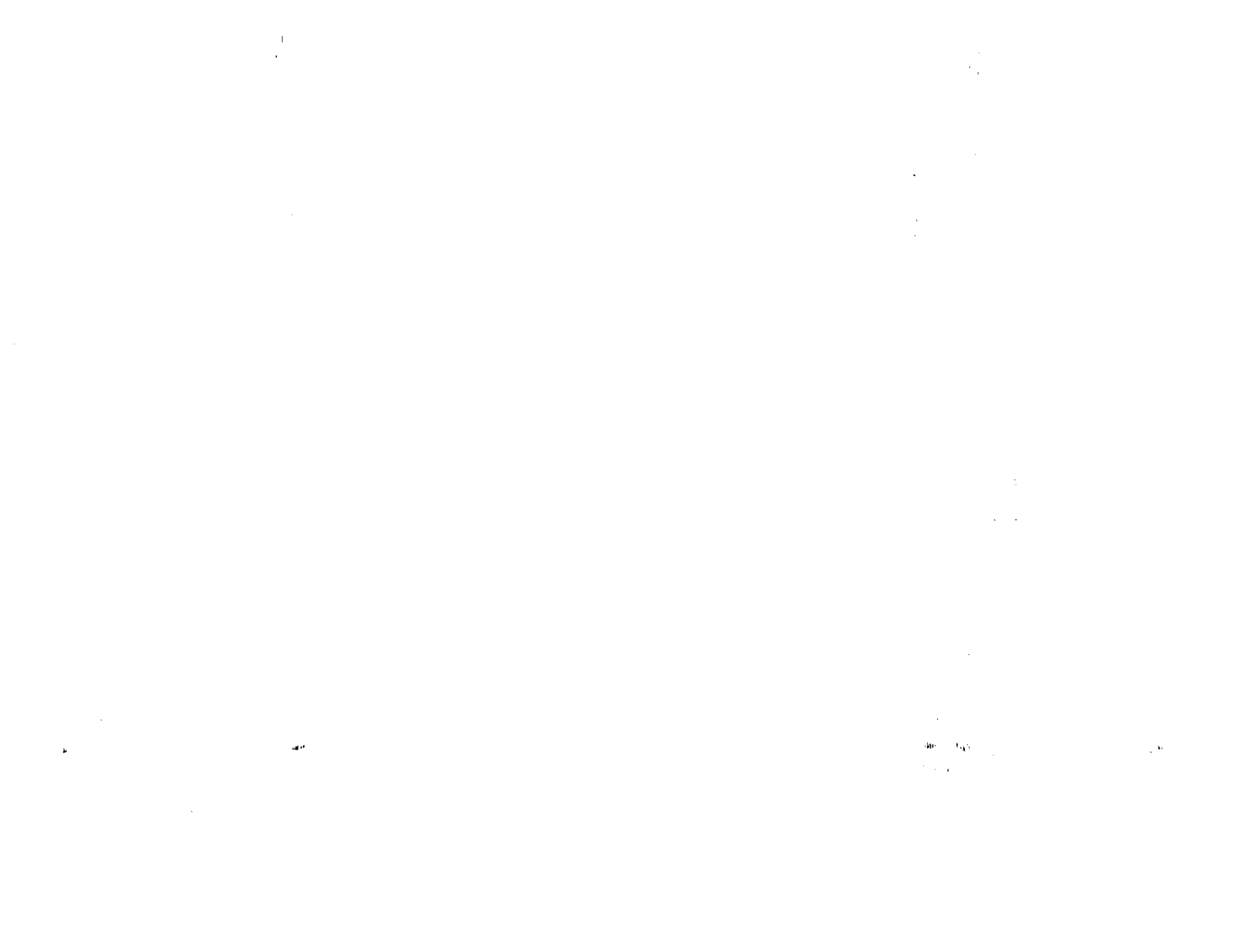
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique sur l'environnement*, Service de l'environnement, 1994, 12 p.

NANTEL, P., D. GAGNON, A. SABOURIN, N. LAVOIE ET J. CAYOULTE. *Inventaire et analyse de la répartition des plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables de la vallée de l'Outaouais*, rapport préparé pour le ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, décembre 1996, 66 p.

TABLE RONDE NATIONALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCONOMIE. *Le développement durable des transports au Canada*, rapport de synthèse, 1996, 91 p.

Annexe 1

**La définition des niveaux
de services**



Niveau de service :

Le niveau de service exprime une infinité de combinaisons de conditions d'exploitation qui peuvent intervenir sur une voie donnée ou une route, quand elle reçoit des débits variés de facteurs, parmi lesquels figurent la vitesse et le temps de trajet, les interruptions de trafic, la liberté de manoeuvre, la sécurité, le confort et la commodité de conduite. En pratique, les niveaux de service sont définis par les valeurs limites de certains de ces facteurs.

Selon le manuel de capacité, les niveaux de service peuvent se définir, sur une section de route, comme suit :

Niveau de service A :

Circulation libre, faible débit et vitesse élevées. Il y a peu ou aucune restriction dans la liberté de manoeuvrer est imposée par la présence d'autres véhicules et les conducteurs peuvent maintenir leurs vitesses sans retard. Les effets d'un incident sont rapidement éliminés et il n'y a normalement pas de véhicules arrêtés dans la queue qui pourrait se former localement lors d'un incident.

Niveau de service B :

Écoulement libre et encore stable de la circulation, avec vitesse dépendant très peu des conditions imposées par la circulation plus dense. La limite inférieure de ce niveau sert à la conception des autoroutes rurales.

Niveau de service C :

Encore stable, mais les débits plus importants commencent à influencer la liberté de manoeuvre même si les vitesses restent près de la vitesse libre. Les conducteurs n'ont plus la pleine liberté de changer de voie ou de dépasser d'autres véhicules. Les conditions sont néanmoins encore satisfaisantes et on utilise les débits reliés à ce niveau de service pour la conception des routes urbaines. Des queues vont se former lors des incidents.

Niveau de service D :

L'écoulement de la circulation devient instable, c'est-à-dire qu'un faible dérangement de la circulation peut se traduire par une baisse de vitesse. Celle-ci est influencée par le débit et la densité. Les conducteurs n'ont plus la pleine liberté de changer de voie ni de dépasser. Les conditions correspondantes à ce niveau sont encore tolérables pour des périodes de temps court. Des incidents, même minimes, peuvent provoquer des files d'attente.

Niveau de service E :

L'écoulement de la circulation est instable, c'est-à-dire qu'un dérangement de la circulation peut provoquer des arrêts complets de la circulation. Des retards sont possible; espacements d'environ six voitures, ce qui laisse peu d'espace pour des manoeuvres de changement de voie et de dépassement.

Niveau de service F :

Fonctionnement à faible vitesse, débits en dessous de la capacité possible. Vitesse et débit peuvent devenir zéro. Queues et congestion possibles. Les usagers perdent leur liberté de manoeuvrer. C'est l'écoulement forcé, car chaque usager doit régler son allure sur celui qui le précède dans la file. Le problème a tendance à remonter vers l'amont de la route.

Débit de 30^e heure :

C'est le débit horaire qu'on retrouve sur une section de route qui correspond à la trentième heure la plus chargée de l'année. Dans la plupart des cas, c'est le débit d'heure de base qui est utilisé pour le calcul de niveau de service.

Débit de la 100^e heure :

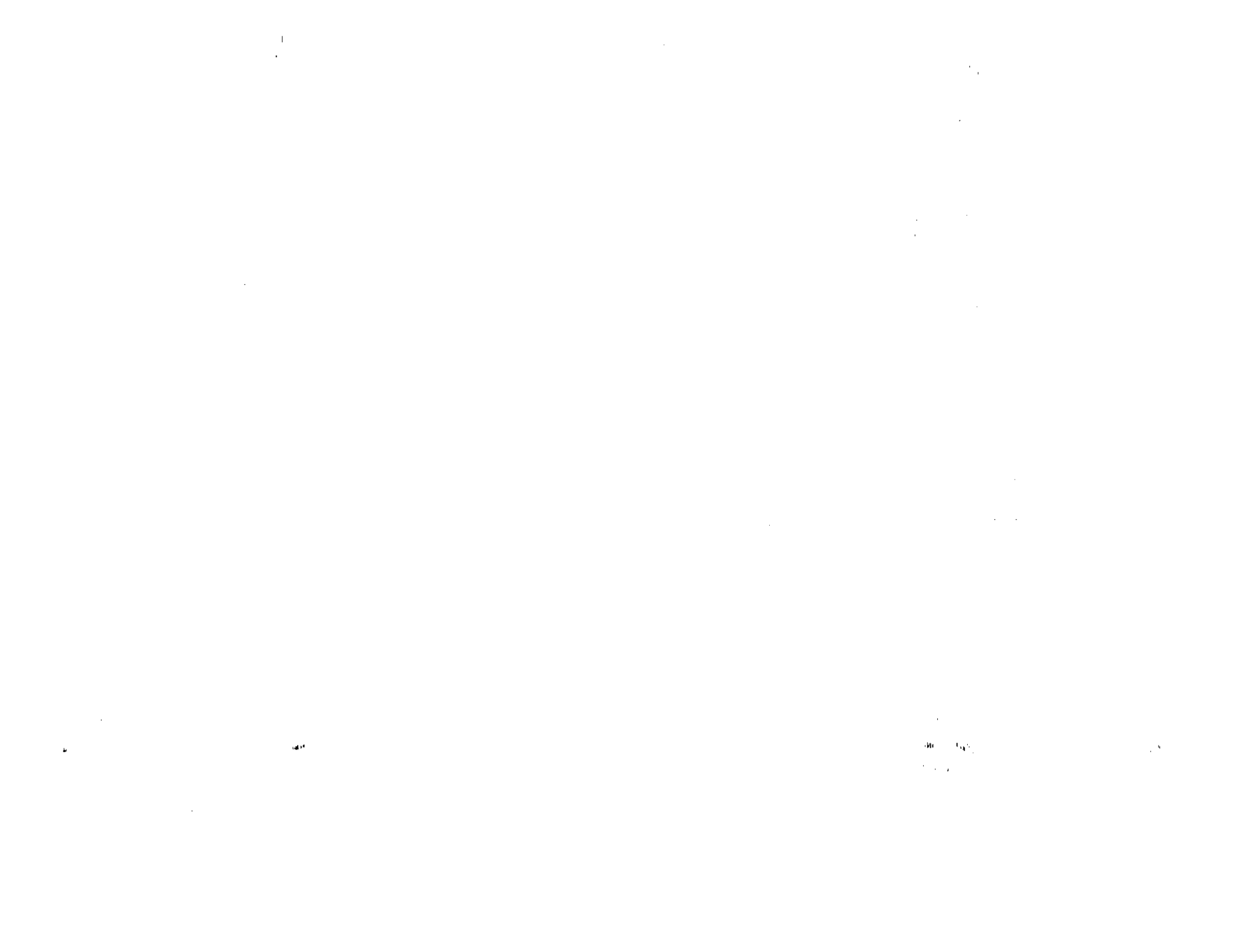
C'est le débit horaire qu'on retrouve sur une section de route qui correspond à la centième heure la plus chargée de l'année. Dans le cas, des routes à vocation récréotouristiques, ce débit peut-être utilisé pour le calcul du niveau de service.

Débit journalier moyen annuel :

C'est le rapport entre le débit annuel sur le nombre de jour de l'année, on le désigne par DJMA.

Annexe 2

**Les informations relatives
au déroulement de
l'enquête et de
l'audience publique**



Le projet

Études d'impacts

Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Lachute-Montebello.

Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Montebello-Masson.

Promoteur	Représenté par
Ministère des Transports	<ul style="list-style-type: none">▶ ANDRÉ DROLET, géologue, Québec▶ MICHEL DROUIN, ingénieur, Outaouais▶ DANIEL FORTIN, évaluateur agréé, Outaouais▶ JACQUES GAGNON, adjoint au sous-ministre adjoint, Ouest▶ PIERRE LABELLE, ingénieur, Laurentides-Lanaudière▶ PIERRE LAFLAMME, chef du Service des projets, Outaouais▶ RICHARD LAPARÉ, biologiste, Montréal▶ ROSAIRE ROY, directeur, Outaouais <p>ROCHE DELUC</p> <ul style="list-style-type: none">▶ MARC BLANCHET, ingénieur, chargé de projet

Le mandat

En vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le mandat du BAPE était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement et de la Faune de ses constatations et de son analyse.

Dates

Du 1^{er} avril au 1^{er} août 1997

La commission et son équipe

La commission	L'équipe
JOHANNE GÉLINAS, présidente JOHN HAEMMERLI, commissaire	MARIE-PIERRE CHEVRIER, analyste THIÉRÈSE DAIGLE, agente d'information SERGE DAoust, analyste JOHANNE DESJARDINS, agente de secrétariat LISE MAILLET, agente de secrétariat HÉLÈNE ROSS, analyste MARC TESSIER, analyste MARTINE TOUSIGNANT, secrétaire de commission

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de Lachute	MRC de Papineau à Papineauville
Bibliothèque Bernard-Lonergan à Buckingham	Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal
Bureau du BAPE à Montréal	Bureau du BAPE à Québec

Les requérants de l'audience publique

Le sentier de la Blanche-Neige
FLORENCE MONGEON, présidente

Coopérative d'aqueduc agricole Papineau
GENEVIÈVE LALANDE, secrétaire

JACQUES DEMERS

ANDRÉ FOUILLET

Conseil régional de l'environnement
et du développement durable de l'Outaouais
ÈVE JASMIN, présidente

ANDRÉ ET DIANE ST-PIERRE

Conseil régional de l'environnement
des Laurentides
JACQUES RUELLAND, président

JEAN-CLAUDE VERMETTE
responsable d'un groupe
de producteurs agricoles

Transport 2000 Québec
LUC CÔTÉ, président du conseil

La Fédération des Laurentides
de l'Union des producteurs agricoles
SERGE DESHAIES, adjoint au directeur

Les rencontres préparatoires

26 mars 1997

Rencontre avec les requérants d'audience publique.

27 mars 1997

Rencontre avec les représentants du promoteur.

Rencontre avec les personnes-ressources.

L'audience publique

1^{re} partie

14, 15, 16 et 17 avril 1997

Château Montebello
Montebello

2^e partie

13, 14 et 15 mai 1997

Salle du conseil de l'hôtel de ville
Montebello

Les ministères et organismes participants

Environnement et Faune

FRANCINE MARCOTTE
LINDA TAPIN
MICHEL HÉNAULT
JACQUES CHABOT

Agriculture, Pêcheries et Alimentation

LUCIE TANGUAY
JEAN-JACQUES SIMARD
MARC F. CLÉMENT

Affaires municipales

JAMES SIMPSON

Ressources naturelles

LUC BERNARD
LOUIS MÉNARD

Tourisme Québec

JOCELYN LEBEL

Communauté urbaine de l'Outaouais

NELSON M. TOCHON

MRC de Papineau

JEAN BISSONNETTE
DANIEL PIN

MRC d'Argenteuil

FLORIAN SAINT-ONGE
MICHEL BROSSEAU

Environnement Canada

SERGE LEMIEUX
JEAN-PIERRE SAVARD

La participation du public

Les groupes et les citoyens à la première partie

JACQUES RUELLAND	Conseil régional de l'environnement des Laurentides (CRELA)
ROBERT OOSTDYKE	citoyen
JACQUES DEMERS	requérant
HARRY GOW	Transport 2000 Québec
NORBERT DESJARDINS	Coopérative d'aqueduc agricole Saint-François-de-Plaisance
FLORENCE MONGEON	Le sentier de la Blanche-Neige
JEAN-CLAUDE VERMETTE	requérant
ANDRÉ SAINT-PIERRE	requérant
DIANE CLÉMENT	citoyenne
ANDRÉ FOUILLET	requérant
JEAN-YVES JOANISSE	citoyen
ALAIN PRATTE	citoyen
MARIE-CLAIRE VILLENEUVE	citoyenne
LÉO RABY	citoyen
CAROL SABOURIN	citoyen

Les groupes et les citoyens à la deuxième partie

Le 13 mai 1997, soirée

Exécutif régional du Parti
québécois de l'Outaouais

RICHARD PINARD
MONIQUE DESROCHERS

Le Club de ski de fond du
sentier de la Blanche-Neige

FLORENCE MONGEON

ANDRÉ FOUILLET

Coopérative d'aqueduc agricole
de la montée Papineau

ROGER DESROCHERS
JEANNE JARRY

La Fédération Outaouais-Laurentides
de l'UPA

MARC CAVALIER
JEAN-CLAUDE VERMETTE

La Communauté urbaine de l'Outaouais,
le Conseil régional de développement
de l'Outaouais, la Corporation de
développement des Laurentides, la MRC
d'Argenteuil et la MRC de Papineau

MARIO LAFRAMBOISE
FLORIAN ST-ONGE
MARC CROTEAU

Ville d'Aylmer

MARC CROTEAU

Le 14 mai 1997, après-midi

Ville de Gatineau

JACQUES PERRIER
ROLAND MORIN

Ministère de l'Agriculture, des
Pêcheries et de l'Alimentation
Direction régionale de l'Outaouais

JEAN-JACQUES SIMARD
MARC CLÉMENT
LUCIE TANGUAY

Ville de Buckingham

JACQUES LAREAU

Municipalité de Plaisance

ROGER LEGAULT

Comité exécutif du Parti
québécois de Papineau

JEAN LAPORTE

Coopérative Agrodor

GASTON BLAIS

Le 14 mai 1997, soirée

Parti québécois
région des Laurentides

GEORGES LE GAL
RHÉAL E. FORTIN
GILLES CARRIÈRE

Conseil régional de l'environnement
et du développement durable de
l'Outaouais (CREDDO)

NICOLE DESROCHES
MARC TURGEON

JACQUES DEMERS

MARIE-CLAIRE VILLENEUVE

Ferme Carésyl inc.

CAROL SABOURIN

CÉLINE LECLERC et MARIO MALO

DANIC VERMETTE

JEAN-CLAUDE VERMETTE

Front Mirabel

JULES THÉORÉT

Le 15 mai 1997, soirée

ROBERT OOSTDYKE

BERNARD DESJARDINS

ANDRÉ SAINT-PIERRE

Transport 2000 Québec

HARRY GOW

Coopérative d'aqueduc agricole
Saint-François de Plaisance

NORBERT DESJARDINS

ALAIN PRATTE

LÉO RABY

FRANCINE ROBERT

YVES GAGNON



Annexe 3

La documentation



Le dossier initial

Procédures

- PR-1 *Avis de projet*
- PR-1a MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Autoroute 50 de Lachute à Montebello (ch. Ezilda). Avis de projet*, 20 août 1981, 11 p. et annexes.
- PR-1b MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Autoroute 50 de Montebello (ch. Ezilda) à la montée Lépine (près de Masson). Avis de projet*, 20 août 1981, 11 p. et annexes.
- PR-2 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, 3 mai 1982, 6 p.
- PR-3 *Étude d'impact sur l'environnement*
- PR-3a NOVE ENVIRONNEMENT INC. *Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Lachute-Montebello. Étude d'impact sur l'environnement*, ministère des Transports du Québec, version finale, août 1992, 343 p. et annexes.
- PR-3.1a NOVE ENVIRONNEMENT INC. *Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Lachute-Montebello. Étude d'impact sur l'environnement. Résumé*, ministère des Transports du Québec, version finale, août 1992, 33 p. et carte.
- PR-3.2a NOVE ENVIRONNEMENT INC. *Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Lachute-Montebello. Étude d'impact sur l'environnement. Dossier cartographique, tome I*, ministère des Transports du Québec, août 1992.
- PR-3.3a NOVE ENVIRONNEMENT INC. *Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Lachute-Montebello. Étude d'impact sur l'environnement. Dossier cartographique, tome II*, ministère des Transports du Québec, août 1992.
- PR-3b LES CONSULTANTS DESSAU INC. *Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Montebello-Masson. Étude d'impact sur l'environnement, volume I : Rapport principal*, ministère des Transports du Québec, septembre 1992, 278 p. et annexes.
- PR-3.1b LES CONSULTANTS DESSAU INC. *Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Montebello-Masson. Étude d'impact sur l'environnement. Résumé*, ministère des Transports du Québec, septembre 1992, 19 p. et carte.

- PR-3.2b LES CONSULTANTS DESSAU INC. *Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Montebello-Masson. Étude d'impact sur l'environnement, volume II, Atlas cartographique*, ministère des Transports du Québec, septembre 1992.
- PR-4 Ne s'applique pas.
- PR-5 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Questions et commentaires adressés au ministère des Transports dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'Étude d'impact sur l'environnement*, Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre, 8 août 1996, 2 p.
- PR-5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson. Compléments d'information demandés par le ministère de l'Environnement et de la Faune dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'Étude d'impact sur l'environnement*, 10 septembre 1996, 7 p.
- PR-5.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson. Tronçon Lachute Montebello et tronçon Montebello-Masson. Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement et de la Faune*, février 1996, 99 p. et annexes.
- PR-5.3a MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello. Question sur le rapport complémentaire*, 8 mai 1995, 4 p.
- PR-5.3b MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Montebello-Masson. Question et commentaires*, mai 1995, 10 p.
- PR-5.4a NOVE ENVIRONNEMENT INC. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello. Réponses aux questions et commentaires de l'analyse de recevabilité du ministère de l'Environnement et de la Faune, document principal*, octobre 1994, pagination diverse.
- PR-5.5a MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello. Questions et commentaires*, novembre 1993, 18 p.
- PR-6 *Commentaires reçus de ministères dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement.*
- PR-6a *Tronçon Lachute-Montebello*
1. MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, Direction générale de la sécurité civile, 10 novembre 1992, 2 p.
 2. MINISTÈRE DU TOURISME, Direction des projets, 11 novembre 1992, 1 p.

3. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Direction du domaine hydrique, 24 novembre 1992, 1 p.
4. MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES, Direction de l'Outaouais, 25 novembre 1992, 1 p.
5. MINISTÈRE DES FORÊTS, Direction de l'environnement, 25 novembre 1992, 2 p.
6. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 27 novembre 1992, 2 p.
7. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Direction des projets en milieu terrestre, 30 novembre 1992, 2 p.
8. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 30 novembre 1992, 5 p.
9. GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, Région des Laurentides, 1^{er} décembre 1992, 1 p.
10. ENVIRONNEMENT CANADA, Conservation et protection, 2 décembre 1992, 1 p.
11. MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES, Direction de Laval, Lanaudière, Laurentides, 3 décembre 1992, 2 p.
12. DÉPARTEMENT DE SANTÉ COMMUNAUTAIRE LAURENTIDES, 3 décembre 1992, 3 p.
13. ENVIRONNEMENT CANADA, Conservation et protection, 4 décembre 1992, 1 p.
14. MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, Direction générale des opérations régionales, 9 décembre 1992, 1 p.
15. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Écosystèmes urbains - division des eaux souterraines, 9 décembre 1992, 4 p.
16. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Direction régionale de Laval et des Laurentides, 15 décembre 1992, 1 p.
17. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Direction régionale de l'Outaouais, 16 décembre 1992, 6 p.
18. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Direction de la promotion et du développement durable, 18 décembre 1992, 2 p.
19. MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, Direction générale des opérations régionales, 16 avril 1993, 8 p.
20. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, Direction des projets en milieu hydrique, 19 juillet 1993, 9 p.
21. MINISTÈRE DE LA CULTURE, Direction de l'Outaouais, 17 janvier 1995, 1 p.
22. ENVIRONNEMENT CANADA, Section des évaluations environnementales, 30 janvier 1995, 2 p.
23. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DE LA FAUNE, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1^{er} février 1995, 2 p.
24. GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, 6 février 1995, 1 p.
25. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, Service des pesticides et des eaux souterraines, 13 février 1995, 4 p.
26. MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, Direction générale de la sécurité civile, 14 février 1995, 3 p.
27. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, Direction régionale (Terres) Montréal - Montérégie - Laval - Laurentides - Lanaudière - Estrie, 15 février 1995, 1 p.
28. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, Direction de l'environnement forestier, 16 février 1995, 1 p.

29. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, Direction régionalc de l'Outaouais, 17 février 1995, 1 p.
30. TOURISME QUÉBEC, 17 février 1995, 2 p.
31. MINISTÈRE DU CONSHIL EXÉCUTIF, Secrétariat aux affaires régionales, 20 février 1995, 2 p.
32. MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION, 23 février 1995, 3 p.
33. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, 28 février 1995, 1 p.
34. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, 28 février 1995, 1 p.
35. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, Direction régionale de l'Outaouais (Terres), Bureau régional de Hull, 22 mars 1995, 2 p.
36. MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, Direction générale de la sécurité publique, 8 mai 1995, 5 p.
37. PÊCHES ET OCÉANS, 9 mai 1995, 1 p.
38. MINISTÈRE DE LA CULTURE, Direction de l'Outaouais, 19 mai 1995, 1 p.
39. TOURISME QUÉBEC, 19 mai 1995, 1 p.
40. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, Direction des pesticides et des eaux souterraines, 23 avril 1996, 3 p.
41. GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, région Laurentienne, Direction régionale, 29 avril 1996, 1 p.
42. ENVIRONNEMENT CANADA, Section des évaluations environnementales, 2 mai 1996, 3 p.

PR-6b *Tronçon Montebello-Masson*

1. ENVIRONNEMENT CANADA, Section des évaluations environnementales, 12 avril 1995, 3 p.
2. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 19 avril 1995, 2 p.
3. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, Direction de l'environnement forestier, 19 avril 1995, 1 p.
4. GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, Protection des eaux navigables, Direction des programmes opérationnels, 19 avril 1995, 1 p.
5. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, Service des pesticides et des eaux souterraines, 25 avril 1995, 2 p.
6. MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION, 26 avril 1995, 3 p.
7. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, Direction régionale de l'Outaouais, 1^{er} mai 1995, 2 p.
8. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, 2 mai 1995, 2 p.
9. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, Dircction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 3 mai 1995, 2 p.
10. MINISTÈRE DU CONSEIL EXÉCUTIF, Secrétariat au développement des régions, 5 mai 1995, 1 p.
11. GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, région des Laurentides, 5 juillet 1995, 4 p.
12. MINISTÈRE DU CONSEIL EXÉCUTIF, Secrétariat au développement des régions, 22 avril 1996, 1 p.
13. MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS, 8 mai 1996, 1 p.

14. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, Direction régionale de l'Outaouais, Service de l'environnement, 9 mai 1996, 2 p.
 15. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, Direction de l'environnement forestier, 10 mai 1996, 2 p.
 16. MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, 14 mai 1996, 1 p.
 17. MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, Direction régionale (Terres) Montréal - Montérégie - Laval - Laurentides - Lanaudière - Estrie, 27 mai 1996, 1 p.
 18. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 28 mai 1996, 2 p.
 19. TOURISME QUÉBEC, Direction des projets, 13 juin 1996, 1 p.
 20. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE, Direction régionale de l'Outaouais, Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune, 10 juillet 1996, 1 p.
- PR-7 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact. Liaison routière Lachute-Masson, autoroute 50, tronçon Lachute-Montebello, tronçon Montebello-Masson par le ministère des Transports*, Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre, septembre 1996, 6 p.
- PR-8 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, Service des projets de Montréal, décembre 1987, 129 p.
- PR-8.1a MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude des puits d'eau potable. Autoroute 50, tronçon Lachute-Montebello, circonscription électorale Argenteuil et Papineau*, 8 juillet 1994, 27 p.
- PR-8.1b MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de l'approvisionnement en eau potable. Autoroute 50, tronçon Montebello-Masson, circonscription électorale Papineau*, 9 janvier 1996, 31 p.
- PR-8.2b *Carte de vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution*, 1 p.
- PR-8.3a NOVE ENVIRONNEMENT INC. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello. Inventaire patrimonial*, octobre 1994, sans pagination.

Correspondance

- CR-1 MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Lettre-mandat du ministre de l'Environnement et de la Faune au président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 6 février 1997, 1 p.
- CR-2 *Nomination des membres de la commission*
- CR-2.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre du président à M^{me} Johanne Gélinas, membre du BAPE, lui confiant la présidence de la commission*, 6 février 1997, 1 p.

- CR-2.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre du président à M. John Haemmerli, membre du BAPE, le nommant membre de la commission, 24 mars 1997, 1 p.*
- CR-3 *Demandes d'audience publique*
- CR-3.1 LES SENTIERS DE LA BLANCHE-NEIGE, 13 novembre 1996, 1 p.
- CR-3.2 COOPÉRATIVE D'AQUEDUC AGRICOLE PAPINEAU, 15 novembre 1996, 1 p.
- CR-3.3 DEMERS, JACQUES, 15 novembre 1996, 2 p.
- CR-3.4 FOUILLET, ANDRÉ, 18 novembre 1996, 3 p.
- CR-3.5 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'OUTAOUAIS, 18 novembre 1996, 1 p.
- CR-3.6 SAINT-PIERRE, ANDRÉ ET DIANE SAINT-PIERRE, 19 novembre 1996, 2 p.
- CR-3.7 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DES LAURENTIDES, 20 novembre 1996, 3 p.
- CR-3.8 VERMETTE, JEAN-CLAUDE, (représentant un groupe de producteurs), 20 novembre 1996, 3 p.
- CR-3.9 TRANSPORT 2000 QUÉBEC, 21 novembre 1996, 1 p.
- CR-3.10 UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES, FÉDÉRATION DES LAURENTIDES, 9 décembre 1996, 1 p.

Communication

- CM-1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Liste des centres de consultation, 2 p.*
- CM-2 *Communiqués*
- CM-2.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de construction d'une liaison routière Lachute-Masson, autoroute 50, tronçon Lachute-Montebello et tronçon Montebello-Masson. La population est invitée à s'informer, communiqué de presse, 7 octobre 1996, 2 p.*
- CM-2.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de construction d'une liaison routière Lachute-Masson, autoroute 50, tronçon Lachute-Montebello et tronçon Montebello-Masson. Début de l'audience publique le 14 avril 1997, 2 avril 1997, 2 p.*

- CM-2.3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Construction d'une liaison routière Lachute-Masson, autoroute 50, tronçon Lachute-Montebello et tronçon Montebello-Masson. Deuxième partie de l'audience publique. L'opinion du public*, 28 avril 1997, 2 p.
- CM-3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Résumé des curriculum vitæ des membres de la commission*, 1 p.

Avis

- AV-4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques*, sans date, 5 p.

Documents déposés durant le mandat d'audience publique

Par le promoteur

- DA-1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Une vision d'avenir. Plan de transport 1996-2011*, Outaouais, septembre 1996, 140 p.
- DA-2 ROCHE DELUC. *Prévision de la circulation sur l'autoroute 50*, rapport final, ministère des Transports, octobre 1996, 42 p. et annexes
- DA-3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello, tracé de l'autoroute*, Service du plan et des programmes, mars 1997, 1 carte.
- DA-4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Montebello-Masson, tracé de l'autoroute*, Service du plan et des programmes, mars 1997, 1 carte.
- DA-5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello, synthèse environnementale*, Service du plan et des programmes, mars 1997, 1 carte.
- DA-6 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Montebello-Masson, synthèse environnementale*, Service du plan et des programmes, mars 1997, 1 carte.
- DA-7 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello, zonage agricole*, Service du plan et des programmes, mars 1997, 1 carte.
- DA-8 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Montebello-Masson, zonage agricole*, Service du plan et des programmes, mars 1997, 1 carte.
- DA-9 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello, débits de circulation (DJMA)*, Service du plan et des programmes, février 1997, 1 carte.
- DA-10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Montebello-Masson, débits de circulation (DJMA)*, Service du plan et des programmes, février 1997, 1 carte.
- DA-11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Traversée de la rivière Rouge. Liaison routière Lachute-Masson*, février 1997, 1 simulation.
- DA-12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Traversée de la rivière Cahumet. Liaison routière Lachute-Masson*, février 1997, 1 simulation.
- DA-13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Traversée de la rivière Kinonge. Liaison routière Lachute-Masson*, février 1997, 1 simulation.
- DA-14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Traversée de la rivière Blanche. Liaison routière Lachute-Masson*, février 1997, 1 simulation.

- DA-15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Traversée de la rivière Petite-Nation. Liaison routière Lachute-Masson*, février 1997, 1 simulation.
- DA-16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Ponts et Ponceaux. Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique*, Service de l'environnement, janvier 1992, 91 p. et annexes.
- DA-17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport des Laurentides. État d'avancement*, Direction des Laurentides-Lanaudière, 3 avril 1997, 5 p.
- DA-18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Programme de travail. Diagnostic sur les transports*, Direction des Laurentides-Lanaudière, mai 1996, 97 p.
- DA-19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des passages pour motoneiges et des sentiers de ski de fond, tronçon Montebello-Lachute*, Service des inventaires et du plan, avril 1997, 1 carte.
- DA-20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des passages pour motoneiges et des sentiers de ski de fond, tronçon Masson-Angers-Montebello*, Service des inventaires et du plan, avril 1997, 1 carte.
- DA-21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet autoroute 50, tronçon Masson-Angers-Montebello. Limites administratives*, Service des inventaires et du plan, avril 1997, 1 carte.
- DA-22 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet autoroute 50, tronçon Montebello-Lachute. Limites administratives*, Service des inventaires et du plan, avril 1997, 1 carte.
- DA-23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête origine-destination. Grenville (Pointe-au-Chêne), poste 7, route 148*, 1995, 80 p.
- DA-24 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête origine-destination. Masson, poste 4, route 148*, 1995, 64 p.
- DA-25 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête origine-destination. Fassett, station 1, route 148*, 1993, 52 p.
- DA-26 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête origine-destination. Masson-Angers, direction est, autoroute 50*, 1996, 76 p.
- DA-27 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Enquête origine-destination. Pointe-Fortune, poste 1, autoroute 40*, 1995, 74 p.
- DA-28 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Origine et destination des camions dans le corridor des routes 148 et 40/417*, 2 p.
- DA-29 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Région de l'Outaouais. Estimation des coûts de construction (M\$)*, 15 avril 1997, 2 p.

- DA-30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Détails des coûts pour compléter le projet d'autoroute à deux chaussées (M8). Région des Laurentides*, 2 p.
- DA-31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour de certains tableaux des études d'impact*, 7 p.
- DA-32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour des conditions de circulation sur la route 148, tronçon Masson/Angers-Lachute*, janvier 1997, Direction générale de l'Ouest, 15 p. et annexes.
- DA-33 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 148. Débits de circulation et niveaux de service entre Lachute et Masson*, Service du plan et des programmes, janvier 1997, 1 carte.
- DA-34 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Études liées au péage*, 1 p.
- DA-35 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Exploitations agricoles de la zone d'étude*, Direction générale de l'Ouest, 17 avril 1997, 1 tableau.
- DA-36 US DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. *La productivité et le réseau d'autoroutes : regard sur les avantages économiques pour l'industrie des investissements dans le réseau d'autoroutes et Les investissements dans l'infrastructure routière et la création d'emplois : regard sur les incidences positives des investissements routiers sur l'emploi*, 16 p. et annexes.
- DA-37 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Extrait du budget 97-98 du ministre des Finances, M. Bernard Landry*, 1 p.
- DA-38 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre adressée à M. Rosaire Roy de la Direction de l'Outaouais concernant l'état d'avancement du Plan de transport des Laurentides*, Direction des Laurentides-Lanaudière, 15 avril 1997, 2 p.
- DA-39 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Accidents entre Masson-Angers et Chatham*, 13 p.
- DA-40 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis technique concernant la problématique des voies auxiliaires pour le dépassement*, Direction du soutien aux infrastructures, 11 avril 1997, 5 p.
- DA-41 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Diverses informations au sujet du «iron highway»*, 13 p.
- DA-42 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cahier des charges et devis généraux. Édition 1993*, pagination divcrsc. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal et de Québec seulement).
- DA-43 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acétates portant sur la problématique des accidents de la route 148 et statistiques d'accidents*, 14 p.
- DA-44 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides*, bulletin d'information, vol. 1, n° 1, juillet 1996, brochure.
- DA-45 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des passages pour motoneiges, des sentiers de ski de fond et sentier équestre*, Service des inventaires et du plan, avril 1997, 1 carte.

- DA-46 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à certaines demandes d'information de la commission du BAPE datées du 24 avril et du 5 mai 1997*, 5 mai 1997, 66 p.
- DA-47 RADIO-CANADA. *Le projet «Iron highway» et «La solution Écorail»*, document vidéo extrait de l'émission découverte. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DA-48 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello. Classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole. Plan de localisation*, mai 1997, 5 cartes.
- DA-49 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Montebello-Masson. Classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole. Plan de localisation*, mai 1997, 6 cartes.
- DA-50 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson. Potentiel agricole des sols et superficies boisées dans l'emprise, autoroute 50 et route 148*, 8 mai 1997, 2 p.
- DA-51 ROCHE DELUC. *Réponse à la question de la commission du BAPE concernant les prévisions de la circulation dans les échangeurs de l'autoroute 50*, 5 mai 1997, 9 p.
- DA-52 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des accidents sur la route 148, tronçon Masson-Angers-Montebello*, Service des inventaires et du plan, mai 1997, 1 carte.
- DA-53 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Localisation des accidents sur la route 148, tronçon Montebello-Chatham*, Service des inventaires et du plan, mai 1997, 1 carte.
- DA-54 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question de la commission du BAPE portant sur les voies de dépassement*, 9 mai 1997, 2 p.
- DA-55 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Lachute-Montebello. Synthèse environnementale*, mars 1997, 1 carte.
- DA-56 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liaison routière Lachute-Masson, tronçon Montebello-Masson. Synthèse environnementale*, mars 1997, 1 carte.
- DA-57 BEAUCHEMIN, BEATON, LAPOINTE INC. *Autoroute 50. Zone Silver Creek. Modification du tracé*, octobre 1975, 19 p.
- DA-58 FÉDÉRATION DE L'UPA DES LAURENTIDES. *Extrait du procès-verbal du conseil d'administration tenu le 19 avril 1974 et appuyant la modification du tracé de la route*, 1 p.
- DA-59 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan montrant le raccordement de la route 309 à l'autoroute 50*, 1993, 1 p.
- DA-60 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question de la commission du BAPE portant sur les structures au-dessus des cours d'eau et des chemins*, 2 juin 1997, 9 p.

- DA-61 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan et structures sur les rivières Blanche, Petite-Nation et Kinonge*, 5 plans. (Ces documents sont disponibles pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DA-62 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cartes montrant la largeur de l'emprise de la route 148 et de l'autoroute 50 sur le tronçon Masson-Montebello-Lachute*, 3 cartes. (Ces documents sont disponibles pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DA-63 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte indiquant la localisation de la réserve écologique projetée de la Chenaie Blanche*, 1 carte.
- DA-64 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions de la commission concernant le temps de parcours ainsi que l'évaluation des bénéfices et la réduction des retards escomptés à la suite de la construction des huit voies de dépassement*, 11 juin 1997, 4 p.
- DA-65 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, juin 1997. (Ce document constitue un recueil de l'ensemble des réponses fournies à la commission à la suite de ses différentes demandes).
- DA-66 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans de la structure sur la rivière Cahumet*, 11 plans. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DA-67 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Études techniques. Transport des marchandises. Diagnostic*, document de travail, juin 1997, 34 p.
- DA-68 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Études techniques. Le vélo et les véhicules hors route. Diagnostic*, document de travail, juin 1997, 33 p.
- DA-69 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Études techniques. Réseau routier. Diagnostic*, document de travail, juin 1997, pagination diverse.
- DA-70 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Études techniques. Contexte environnemental. Diagnostic*, document de travail, juin 1997, 68 p.
- DA-71 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Études techniques. Transport collectif des personnes, transport aérien, traverses fluviales. Diagnostic*, document de travail, juin 1997, 116 p.
- DA-72 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Études techniques. Portrait des déplacements. Diagnostic*, document de travail, juin 1997, pagination diverse.
- DA-73 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour les Laurentides. Études techniques. Facteurs influant sur les déplacements. Diagnostic*, document de travail, juin 1997, pagination diverse.
- DA-74 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évolution du réseau autoroutier du Québec*, 22 mars 1994, 5 p.

- DA-75 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de politique sur l'implantation et le réaménagement des échangeurs autoroutiers*, septembre 1996, 12 p. et annexes

Par les personnes-ressources

- DB-1 SOLÉCO CONSULTANTS INC. *Impact fiscal de la construction des autoroutes 13 et 50*, Conseil d'expansion économique d'Argenteuil, rapport final, janvier 1991, pagination diverse.
- DB-2 BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Étude d'impact économique pour le Québec. Prolongement des autoroutes 13 et 50 entre Montréal et Hull*, Direction des comptes économiques, 2 août 1990, pagination diverse.
- DB-3 COGESULT INC. *Étude technico-économique du prolongement des autoroutes 13 et 50*, préparée pour la Société d'aménagement de l'Outaouais, la MRC de Papineau, la MRC d'Argenteuil et la MRC de Mirabel, avril 1986, 59 p. et annexes.
- DB-4 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Qualité des eaux du bassin de la rivière des Outaouais, 1979 à 1994*, Direction des écosystèmes aquatiques, mars 1996, 7 p.
- DB-5 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Avis gouvernemental en vertu de l'article 56.4 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. MRC de Papineau*, janvier 1996, 43 p. et annexe.
- DB-6 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Données disponibles pour les concentrations en zinc dans la rivière Petite-Nation à Plaisance*, 16 avril 1997, 1 p.
- DB-7 MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE. *La nature en héritage. Plan d'action sur les parcs*, 1992, 22 p. et annexes.
- DB-8 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec*, 1992, pp. 50-82.
- DB-9 MRC DE DEUX-MONTAGNES ET MRC D'ARGENTEUIL. *Revitalisation de la route 344*, septembre 1996, 14 p. et annexe.
- DB-10 MRC D'ARGENTEUIL. *Document sur les objets de la révision du schéma d'aménagement*, Service de l'aménagement du territoire, juin 1995, 43 p.
- DB-11 MRC D'ARGENTEUIL. *Profil socio-économique*, Service de l'aménagement du territoire, mars 1997, 132 p.
- DB-12 CORPORATION MUNICIPALE DE PLAISANCE. *Étude de faisabilité sur la municipalisation de la coopérative d'aqueduc agricole Saint-François*, 12 septembre 1989, 29 p. et annexe.
- DB-13 MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE. *Liste des espèces de la faune vertébrée susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables*, 1992, pp. 17-32.

- DB-14 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01, a.10), 24 p.
- DB-15 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Étude de l'impact du tracé proposé pour l'autoroute 50 de Fasset à Buckingham sur les peuplements d'érablière à potentiel acéricole*, 17 avril 1997, 1 p.
- DB-16 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Les productions agricoles pour les régions de l'Outaouais, de la MRC de Papineau, de la Communauté urbaine de l'Outaouais, de la MRC Les Collines-de-l'Outaouais, de la MRC de la Vallée-de-la-Gatineau et de la MRC Pontiac*, 6 tableaux.
- DB-17 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Les productions agricoles pour les régions des Laurentides, de la MRC Les Moulins, de la MRC Deux-Montagnes, de la MRC Thérèse-de-Blainville, de la MRC de Mirabel, de la MRC La Rivière-du-Nord, de la MRC Argenteuil et de la MRC Les Pays-d'en-haut*, 8 tableaux.
- DB-18 AÉROPORTS DE MONTRÉAL. *Lettre adressée à la commission du BAPE concernant le parachèvement de l'autoroute 50*, 10 avril 1997, 1 p.
- DB-19 CONSEIL RÉGIONAL DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE L'OUTAOUAIS. *Inégalités sociales dans l'Outaouais. Lutter pour le mieux-être de la population*, document A-6, octobre 1991, 131 p.
- DB-20 RÉGIE RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS. *Situation démographique de l'Outaouais. Illustrations graphiques et données comparatives*, janvier 1995, 49 p.
- DB-21 MRC DE PAPINEAU. *Réponse à la demande de compléments d'information de la commission du BAPE en date du 22 avril 1997*, 23 avril 1997, 3 p.
- DB-22 NANTEL, P., D. GAGNON, A. SABOURIN, N. LAVOIE ET J. CAYOUILLE. *Inventaire et analyse de la répartition des plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables de la vallée de l'Outaouais*, rapport préparé pour le ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, décembre 1996, p. 3.
- DB-23 HYDRO-QUÉBEC. *Programme de stabilisation des berges québécoises de la rivière des Outaouais. Rapport d'avant-projet. volume 1, Problématique et inventaires*, mars 1994, pagination diverse. (Ce document n'est pas disponible pour consultation à la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal).
- DB-24 HYDRO-QUÉBEC. *Programme de stabilisation des berges québécoises de la rivière des Outaouais. Rapport d'avant-projet. volume 3, Documents cartographiques*, mars 1994. (Ce document n'est pas disponible pour consultation à la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal).
- DB-25 COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. *Réponse aux questions du Conseil régional de l'environnement des Laurentides*, 21 avril 1997, 3 p.

- DB-26 DELUC. *Plan intégré des réseaux routiers et de transport en commun*, rapport final préparé pour la Société de transport de l'Outaouais, la Communauté urbaine de l'Outaouais, la Commission de la Capitale nationale et le ministère des Transports du Québec, novembre 1994, 65 p.
- DB-27 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les orientations et projets du gouvernement en matière d'aménagement, Communauté urbaine de l'Outaouais*, septembre 1996, 38 p.
- DB-28 COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS. *Schéma d'aménagement du territoire. Priorités d'aménagement*, 14 avril 1997, 1 carte. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-29 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Réponse à la demande de compléments d'information de la commission du BAPE en date du 22 avril 1997*, 30 avril 1997, 3 p.
- DB-30 TOURISME QUÉBEC. *Lettre adressée à la commission du BAPE concernant les impacts économiques en matière touristique*, 24 avril 1997, 1 p.
- DB-31 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Profil régional, Laurentides*, mars 1997, 21 p.
- DB-32 MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE. *Profil régional, Outaouais*, mars et avril 1997, 17 p.
- DB-33 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Informations complémentaires transmises à la commission du BAPE à la suite des audiences publiques*, Direction régionale des Laurentides, 25 avril 1997, 2 p.
- DB-34 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponse à la demande de compléments d'information de la commission du BAPE en date du 22 avril 1997*, 30 avril 1997, 1 p.
- DB-35 MRC D'ARGENTEUIL. *Réponse aux compléments d'information demandés par la commission du BAPE en date du 22 avril 1997*, 9 mai 1997, 13 p.
- DB-36 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE OTTAWA-CARLETON. *Extraits du projet de plan directeur de la municipalité*, janvier 1997, 4 p.
- DB-37 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Le cadre écologique de référence et la révision des schémas d'aménagement*, rapport final, janvier 1997, 42 p. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-38 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Le cadre écologique de référence : les concepts et les variables de la classification et de la cartographie écologique au ministère de l'Environnement*. Direction de la conservation et du patrimoine écologique, octobre 1991, 40 p. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).

- DB-39 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Évaluation de la capacité des milieux naturels à épurer les eaux usées des résidences isolées : démonstration et étude de cas à partir du cadre écologique de référence*. Direction de la conservation et du patrimoine écologique, février 1994, 24 p. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-40 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *La carte écologique de Saint-André-Avellin : notice explicative*, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, janvier 1992, 35 p. et carte. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-41 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *MRC de Papineau. Potentiel de production forestière*, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1995, 1 carte. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-42 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *MRC de Papineau. Aptitude pour la grande culture*, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1995, 1 carte. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-43 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *MRC de Papineau. Classes d'utilisation du sol*, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1995, 1 carte. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-44 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *MRC de Papineau. Grande culture et utilisation du sol*, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1995, 1 carte. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-45 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *MRC de Papineau. Contraintes générales à l'aménagement*, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1995, 1 carte. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-46 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Carte écologique de la municipalité régionale de comté de Papineau-Chénéville*, Direction de la conservation et du patrimoine écologique, 1995, 1 carte. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-47 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Cartographie écologique de la paroisse de Saint-André-Avellin*, 8 cartes. (Ce document est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).
- DB-48 MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement*, 1994, 89 pages.
- DB-49 MRC DE PAPINEAU. *Réponse à une demande d'information de la commission du BAPE concernant le nombre de demandes de dézonage agricole sur le territoire de la MRC*, 2 juin 1997, 3 p.
- DB-50 CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT ET HUDSON. *Réponse à une demande d'information de la commission du BAPE en date du 28 avril 1997*, 12 juin 1997, 3 p., annexes et vidéo. (La bande vidéo est disponible pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal seulement).

- DB-51 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Mise en oeuvre d'Action 21. Exemples d'initiatives du gouvernement du Québec en matière de développement durable*, 1996, 104 p.
- DB-52 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Rapport du comité acéricole 1996 pour le secteur Outaouais de la région Outaouais-Laurentides*, 4 p.
- DB-53 MRC D'ARGENTEUIL. *Réponse à une demande d'information de la commission du BAPE concernant le nombre de demandes de dézonage agricole sur le territoire de la MRC*, 16 juin 1997, 14 p.
- DB-54 MRC D'ARGENTEUIL. *Projet de prolongement de l'autoroute 50. Sorties projetées*, avril 1996, 1 carte.
- DB-55 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Informations concernant les fermes laitières pour 1996*, 4 juillet 1997, 1 p.
- DB-56 CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT ET HUDSON. *Réponse à une demande d'information de la commission du BAPE en date du 28 avril 1997*, 3 juillet 1997, 8 p.
- DB-57 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Cartes d'inventaire des ravages de Pointe-au-Chêne et de Fasset*, 3 p.
- Note Les schémas d'aménagement de la MRC de Papineau, de la MRC d'Argenteuil et de la Communauté urbaine de l'Outaouais sont disponibles pour consultation aux bureaux du BAPE de Montréal.

Par le public

- DC-1 MATERAZZI, FRANCO. *Étude d'organisation de l'espace économique de la CUO*, octobre 1994, p. 188-195.
- DC-2 BLAIS, PAMELA. *The Economics of Urban Form*, préparé pour le GTA Task Force, janvier 1996, 56 p.
- DC-3 VILLE DE BUCKINGHAM. *Projet de prolongement de l'autoroute 50. Rapport final*, 2 juin 1997, 6 p.
- DC-4 VILLE DE BUCKINGHAM. *Plan directeur de circulation de la ville de Buckingham*, Version préliminaire, novembre 1996, 44 p. et annexes.

Autres documents

- DD-1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Rencontre avec le ministère des Transports concernant la confidentialité de certains documents*, séance tenue le 11 juin 1997 à 10 h 30, 38 p.
- DD-2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Décisions portant sur certains documents produits par le ministère des Transports lors du mandat d'audience publique*, 20 juin 1997, 4 p.

Les transcriptions

- D-5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Audience publique sur le projet de construction d'une liaison routière Lachute-Masson, autoroute 50, tronçon Lachute-Montebello et tronçon Montebello-Masson.*
- D-5.1 Première partie, volume 1, séance tenue le 14 avril 1997, à 19 h, 118 p.
- D-5.2 Première partie, volume 2, séance tenue le 15 avril 1997, à 19 h, 119 p.
- D-5.3 Première partie, volume 3, séance tenue le 16 avril 1997, à 13 h 30, 102 p.
- D-5.4 Première partie, volume 4, séance tenue le 16 avril 1997, à 19 h, 114 p.
- D-5.5 Première partie, volume 5, séance tenue le 17 avril 1997, à 14 h, 73 p.
- D-5.6 Première partie, volume 6, séance tenue le 17 avril 1997, à 19 h, 98 p.
- D-5.7 Deuxième partie, volume 1, séance tenue le 13 mai 1997, à 19 h, 92 p.
- D-5.8 Deuxième partie, volume 2, séance tenue le 14 mai 1997, à 13 h 45, 85 p.
- D-5.9 Deuxième partie, volume 3, séance tenue le 14 mai 1997, à 19 h, 106 p.
- D-5.10 Deuxième partie, volume 4, séance tenue le 15 mai 1997, à 19 h, 118 p.

Les mémoires

- DM-1 VILLE DE MASSON-ANGERS. Résolutions du 14 avril 1997 et du 12 mai 1997, 4 p.
- DM-2 COOPÉRATIVE D'ACQUEDUC DE LA MONTÉE PAPINEAU. *Mémoire*, 1^{er} mai 1997, 3 p.
- DM-3 LES SENTIERS DE LA BLANCHE-NEIGE. *Mémoire*, 1 p.
- DM-4 MUNICIPALITÉ DE PLAISANCE. *Mémoire*, 24 avril 1997, 4 p.
- DM-5 COMITÉ EXÉCUTIF DU PARTI QUÉBÉCOIS DE PAPINEAU. *L'appartenance... sur la bonne voie. Mémoire*, 13 mai 1997, 3 p.
- DM-6 EXÉCUTIF RÉGIONAL DU PARTI QUÉBÉCOIS DE L'OUTAOUAIS. *Mémoire*, mai 1997, 4 p.
- DM-7 FOUCHET, ANDRÉ. *Mémoire*, 5 p.
- DM-8 LA FÉDÉRATION DE L'UPA OUTAOUAIS-LAURENTIDES. *Mémoire*, 13 mai 1997, 11 p. et photos. (Les photos sont disponibles au centre de consultation de Montréal seulement).
- DM-9 LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE L'OUTAOUAIS, LE CONSEIL RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE L'OUTAOUAIS, LA CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT DES LAURENTIDES, LA MRC D'ARGENTEUIL ET LA MRC DE PAPINEAU. *Mémoire conjoint dans le cadre des audiences publiques du BAPE sur le prolongement de l'autoroute 50 -Masson-Angers/Lachute*, 7 mai 1997, 30 p. et annexes.
- DM-10 LA VILLE DE GATINEAU. *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 5 mai 1997, 19 p. et annexes.
- DM-11 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'OUTAOUAIS (CREDDO). *Mémoire soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 14 mai 1997, 12 p.
- DM-12 TRANSPORT 2000 QUÉBEC. *Mémoire soumis au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, mai 1997, 2 p. et annexe.
- DM-13 VILLE DE BUCKINGHAM. *Rapport concernant le projet du prolongement de l'autoroute 50*, 12 mai 1997, 13 p.
- DM-14 PARTI QUÉBÉCOIS DE LA RÉGION DES LAURENTIDES. *Résolution déposée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 14 mai 1997, 2 p.
- DM-15 VILLE D'AYLMER. *Mémoire*, 13 mai 1997, 5 p.
- DM-16 DESJARDINS, BERNARD. *Mémoire présenté aux audiences publiques*, 12 mai 1997, 3 p.
- DM-17 DEMERS, JACQUES. *Mémoire présenté au BAPE*, mai 1997, 8 p. et annexes.

- DM-18 VERMETTE, JEAN-CLAUDE. *Mémoire présenté aux audiences publiques du BAPE*, mai 1997, 6 p.
- DM-19 VILLENEUVE, MARIE-CLAIRE. *Mémoire présenté aux audiences publiques du BAPE*, 12 mai 1997, 5 p.
- DM-20 VERMETTE, DANIC. *Mémoire présenté aux audiences publiques du BAPE*, 12 mai 1997, 4 p.
- DM-21 MAIO, MARIO ET CÉLINE LECLERC. *Mémoire*, 13 mai 1997, 3 p.
- DM-22 FERME CARÉSYL SENC. *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques*, mai 1997, 8 p. et annexes.
- DM-23 FRONT MIRABEL, *Position présentée aux audiences du BAPE*, 14 mai 1997, 1 p.
- DM-24 COOPÉRATIVE D'AQUEDUC AGRICOLE SAINT-FRANÇOIS DE PLAISANCE. *Mémoire*, 3 p.
- DM-25 MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION DU QUÉBEC, DIRECTION RÉGIONALE DE L'OUTAOUAIS-LAURENTIDES. *Avis sectoriel sur l'analyse environnementale du projet*, 9 juin 1997, 8 p. et annexes.
- DM-26 SAINT-PIERRE, ANDRÉ ET DIANE. *Mémoire*, 13 p.
- DM-27 ROBERT, FRANCINE. *Mémoire sur l'autoroute 50*, 2 p.
- DM-28 RABY, LÉO. *Mémoire concernant le passage de l'autoroute 50 dans l'Outaouais présenté en consultation par le BAPE*, 15 mai 1997, 7 p.
- DM-29 PRATTE, ALAIN. *Mémoire présenté aux audiences publiques du BAPE*, 15 mai 1997, 3 p.
- DM-30 GAGNON, YVES. *Mémoire présenté lors de l'audience publique*, 15 mai 1997, 8 p.
- DM-31 MUNICIPALITÉ DU CANTON DE GRENVILLE. *Résolution*, 6 mai 1997, 1 p.