

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de modification du décret numéro 807-87
du 27 mai 1987 pour la construction de l'autoroute 5 entre
Tenaga et Wakefield**

Dossier 3211-05-067

Le 8 juin 2010

**Développement durable,
Environnement
et Parcs**

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

**Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations
environnementales :**

Chargé de projet : Monsieur Hubert Gagné

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

Révision de textes et éditique : Madame Sylvie Gaudreault, secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

- 1. Justification et description des modifications au décret3**
 - 1.1 Secteur du ruisseau Meech3**
 - 1.2 Secteur du chemin Cross Loop.....3**
 - 1.3 Secteur du chemin Carman4**
 - 1.4 Secteur de La Pêche5**
- 2. Analyse environnementale6**
 - 2.1 Analyse de la raison d’être de la demande de modification de décret6**
 - 2.2 Analyse des variantes7**
 - 2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus8**
 - 2.3.1 Ruisseau Meech8**
 - 2.3.2 Déboisement9**
 - 2.3.3 Milieu sonore10**
 - 2.4 Autres considérations11**
 - 2.4.1 Paysage11**
 - 2.4.2 Acquisitions de terrains.....11**
- Conclusion13**
- Références14**
- Annexes15**

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : TERRAINS TOUCHÉS PAR LE PROJET HORS DE L'EMPRISE INITIALE 12

LISTE DES FIGURES

**FIGURE 1 : LOCALISATION DES TRAVAUX HORS EMPRISE (DE BAS EN HAUT) DANS LES
SECTEURS DU RUISSEAU MEECH, DU CHEMIN CROSS LOOP ET DU CHEMIN
CARMAN 4**

FIGURE 2 : LOCALISATION DES TRAVAUX HORS EMPRISE DANS LE SECTEUR DE LA PÊCHE ...6

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 L'UNITÉ ADMINISTRATIVE DU MINISTÈRE ET LE MINISTÈRE CONSULTÉS 17

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 19

ANNEXE 3 DÉCRET NUMÉRO 807-87 DU 27 MAI 1987 21

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale concernant la demande de modification du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987 autorisant le projet de construction de l'autoroute 5 entre Tenaga et Wakefield par le ministère des Transports (MTQ).

Le MTQ prévoit, depuis plusieurs années, prolonger l'autoroute 5 vers le nord afin de desservir plus efficacement les villes de Gatineau et d'Ottawa. L'autoroute 5 et la route 105 forment un axe nord-sud majeur stratégique en Outaouais, entre autres pour le commerce. Entre Chelsea et La Pêche, la route 105 à elle seule ne pourrait remplir ce rôle à moyen terme en raison de ses caractéristiques et des exigences opérationnelles du réseau principalement en termes de mobilité et de sécurité. Cette route est sollicitée par 11 000 véhicules par jour. Elle répond difficilement à la pression routière lors des heures de pointe. Pour le MTQ, le projet de prolongement de l'autoroute 5 entre Chelsea et La Pêche est donc nécessaire.

En 1972, une entente a été signée entre la Commission de la capitale nationale (CCN) et le MTQ concernant le développement du réseau de transport de la région de l'Outaouais dont l'autoroute 5 est un élément important. Le MTQ a réalisé en 1986 une étude environnementale pour déterminer le tracé complet de l'autoroute 5. Le 27 mai 1987, le MTQ a obtenu le décret numéro 807-87 autorisant la construction de l'autoroute 5 de Tenaga (aujourd'hui la Municipalité de Chelsea) à Wakefield (aujourd'hui la Municipalité de La Pêche). Vers la fin des années 1980 et au début des années 1990, le MTQ a réalisé la construction de l'autoroute 5 jusqu'au chemin Riverside à Chelsea. De plus, une section de l'autoroute 5 a été construite dans le secteur de La Pêche afin de contourner cette ville. Ce contournement était rendu nécessaire par la grande quantité de véhicules, en particulier les camions, passant dans le centre-ville de La Pêche et par le manque d'espace pour améliorer la route dans son emprise.

Le projet du MTQ, qui a débuté dans les années 2000, correspond au prolongement de l'autoroute 5 d'environ 10 km en direction nord. L'autoroute sera constituée de deux chaussées de deux voies chacune séparées par un terre-plein central de largeur variable et comprises dans une emprise de l'ordre de 150 m de largeur. Ce projet se divise en trois tronçons. Le tronçon 1 correspond au prolongement de l'autoroute 5 jusqu'au ruisseau Meech sur environ 2,5 km dans le secteur de Chelsea. Le 24 août 2007, le MTQ a obtenu un certificat d'autorisation pour la construction de ce tronçon. Le tronçon 3, d'environ 1 km, correspond au contournement de la route 105 dans le secteur de La Pêche. Ce projet fait l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale, car il n'était pas compris dans le décret numéro 807-87 du 27 mai 1987. Le tronçon 2 correspond à la poursuite du prolongement de l'autoroute 5 sur environ 6,5 km du ruisseau Meech jusqu'à La Pêche. C'est ce projet qui nécessite des modifications au décret numéro 807-87 du 27 mai 1987 afin de construire un échangeur pour le chemin Cross Loop à la suite de la requête de la CCN qui désire qu'un accès soit conservé pour le parc de la Gatineau ainsi que de faire des travaux hors emprise et d'élargir l'emprise dans quelques secteurs pour tenir compte de réaménagements et de la stabilité des terrains.

Le 19 octobre 2009, le MTQ a donc soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) une demande de modification du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987. Le 22 décembre 2009, le MTQ a aussi déposé au MDDEP un document

d'information supplémentaire pour appuyer cette requête. Enfin, le 6 avril 2010, le MTQ a déposé son document de réponses aux questions et commentaires.

Depuis l'adoption du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987, quelques certificats d'autorisation prévus à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ont été accordés relativement à ce projet vers la fin des années 1980 et le début des années 1990. D'autres demandes de certificats d'autorisation sont en cours.

Les sections qui suivent présentent la description des modifications au projet ainsi qu'un résumé des impacts environnementaux qui en découlent.

L'annexe 1 présente l'unité du MDDEP et le ministère consultés et l'annexe 2, la chronologie des étapes importantes du projet. Une copie du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987 se trouve à l'annexe 3.

1. JUSTIFICATION ET DESCRIPTION DES MODIFICATIONS AU DÉCRET

La demande de modification du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987 concerne quatre secteurs. Les modifications correspondent à l'ajout d'un échangeur pour le chemin Cross Loop et à des travaux hors emprise ainsi qu'à l'élargissement de l'emprise dans certains segments pour tenir compte de réaménagements et de la stabilité des terrains.

1.1 Secteur du ruisseau Meech

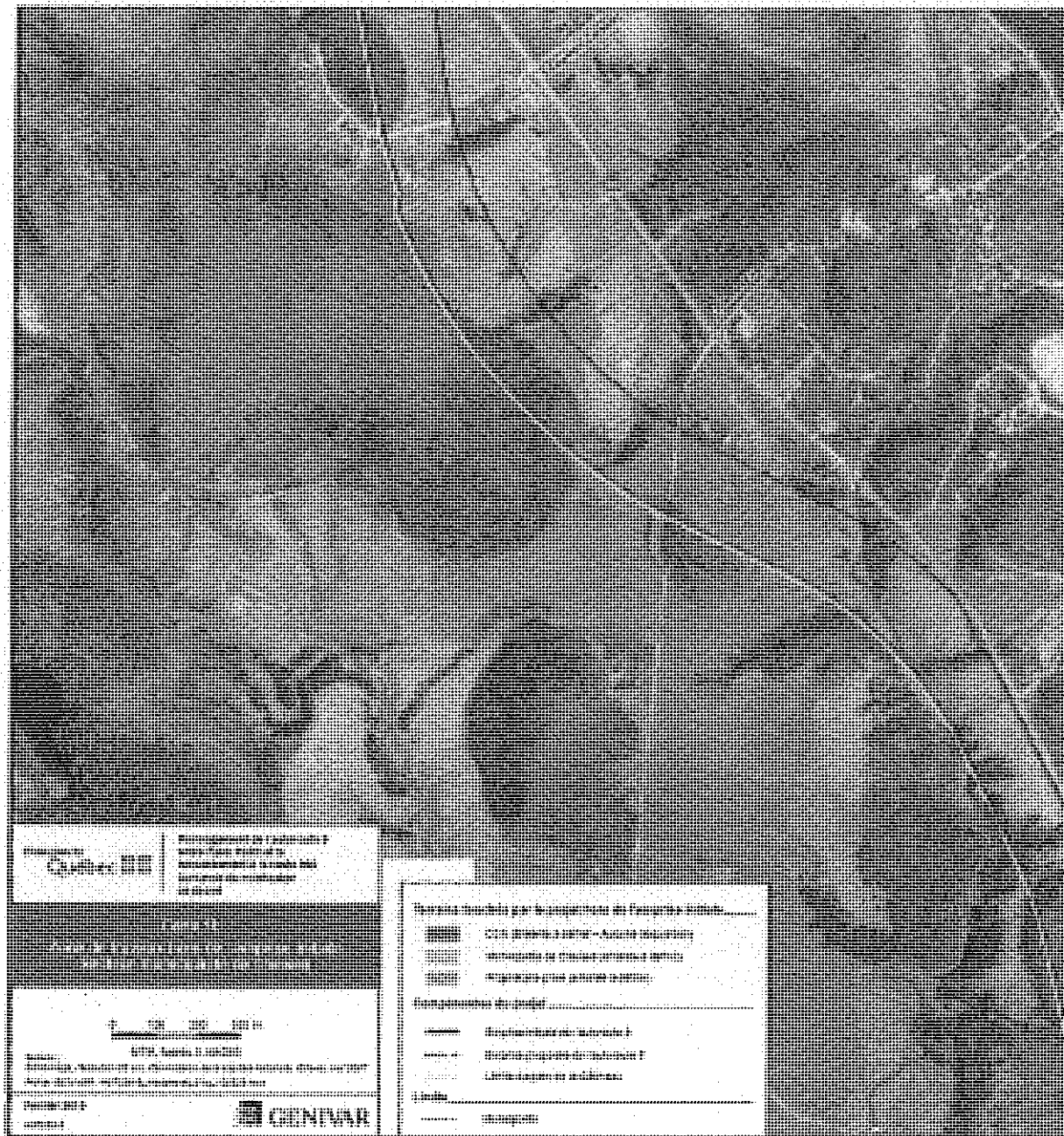
Dans le secteur du ruisseau Meech, la nature des sols est propice aux glissements de terrain. Le MTQ doit donc procéder à l'aménagement de contrepoids hors emprise dans ce secteur en plus de procéder à la stabilisation des berges du ruisseau Meech (figure 1). Ces mesures protégeront les structures de la route contre les risques de glissements de terrain. La stabilisation des berges du ruisseau Meech limitera l'érosion des sols dans la zone propice aux glissements de terrain et permettra d'optimiser le projet et de réduire son impact sur l'environnement. En effet, les travaux auront des retombées positives sur la qualité de l'eau en raison de la stabilisation et de la végétalisation des berges. Des travaux sur les terrains de la CCN sont prévus. Selon ce qui a été convenu avec celle-ci, une servitude de construction sera acquise par le MTQ.

1.2 Secteur du chemin Cross Loop

La CCN a demandé au MTQ de réaliser un pont d'étagement pour le chemin Cross Loop (figure 1). Le plan directeur du parc de la Gatineau et le concept d'aménagement de la Vallée du ruisseau Meech prévoient que le secteur de la vallée du ruisseau Meech pourrait recevoir des aménagements mettant en valeur le patrimoine historique agricole et les paysages culturels qui y sont associés. C'est donc suite à cette requête que le MTQ a décidé de modifier son projet et d'ajouter un échangeur pour garder cet accès au parc de la Gatineau.

Ainsi, le MTQ a prévu dans ce secteur d'ajouter un échangeur de type losange. Ce type d'échangeur est celui qui demande le moins de superficie. Il sera surtout construit à l'intérieur de l'emprise existante, mais des acquisitions de petites portions de terrains seront tout de même nécessaires. Cet ajout force le MTQ à réaligner le chemin Cross Loop et à élargir l'emprise en fonction des exigences de construction pour un chemin sur un pont d'étagement et des normes de sécurité sur la visibilité des véhicules. Dans le secteur du futur échangeur, l'autoroute 5 est prévue être à chaussées légèrement séparées.

FIGURE 1 : LOCALISATION DES TRAVAUX HORS EMPRISE (DE BAS EN HAUT) DANS LES SECTEURS DU RUISSEAU MEECH, DU CHEMIN CROSS LOOP ET DU CHEMIN CARMAN



Source : Figure incluse de A713, 20/05.

1.3 Secteur du chemin Carman

Un pont d'étagement au-dessus de l'autoroute 5 est prévu pour ne pas enclaver le secteur ouest du chemin Carman (figure 1). Les normes concernant les largeurs d'emprises nécessaires pour la conception d'un pont d'étagement ont été modifiées depuis l'obtention du décret numéro 807-87 en 1987. Elles requièrent désormais une emprise plus large et puisque l'emprise existante à cet

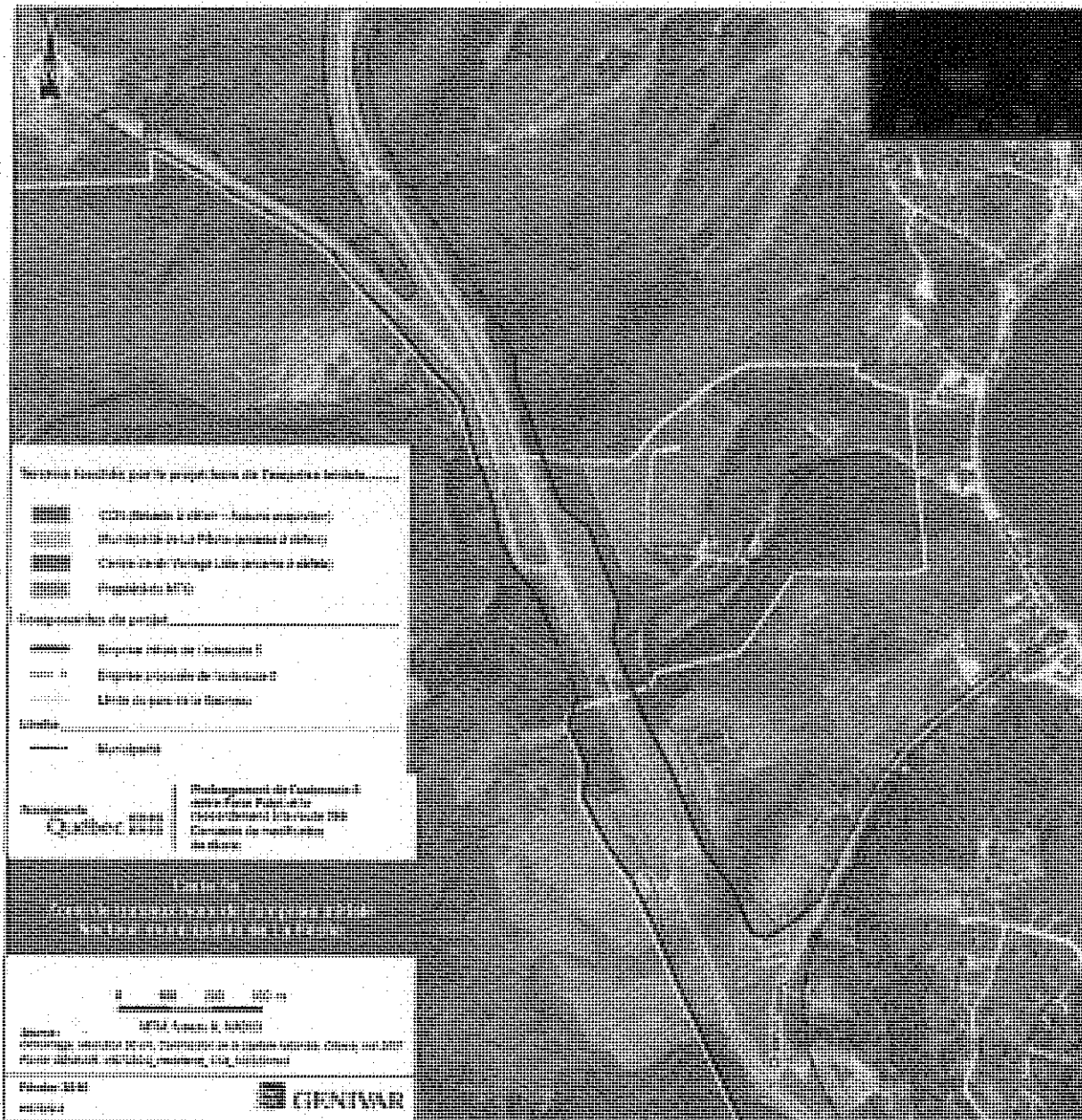
endroit est de faible largeur, des acquisitions de terrains par le MTQ sont nécessaires pour le réaménagement du chemin Carman.

1.4 Secteur de La Pêche

La conception du secteur de La Pêche doit répondre aux normes actuelles et tenir compte de la stabilité des sols dans le secteur où des dépôts d'argile sensible ont été identifiés de même que des zones escarpées. Les travaux dans ce secteur devront également tenir compte de la rivière La Pêche, du raccordement de la route 366 au chemin Riverside (circulation des ambulances et des camions d'incendie) ainsi que des limites du parc de la Gatineau (figure 2).

Plusieurs variantes ont été étudiées pour ce secteur et aucune impliquant que l'autoroute et ses raccordements demeurent dans les limites de l'emprise n'était viable. L'initiateur a tenu compte des demandes de ses partenaires, des conditions du milieu (géotechnique, rivière, topographie), des exigences environnementales et des exigences de ses normes actuelles afin de retenir la variante présentée dans la demande de modification de décret qui exige des élargissements d'emprises. Des travaux sur les terrains de la CCN sont aussi prévus. Selon ce qui a été convenu avec celle-ci, une servitude de construction sera acquise par le MTQ.

FIGURE 2 : LOCALISATION DES TRAVAUX HORS EMPRISE DANS LE SECTEUR DE LA PÊCHE



Source : Figure modifiée de MTQ, 2016.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

2.1 Analyse de la raison d'être de la demande de modification de décret

Les arguments avancés par le MTQ à l'appui de la demande de modification de décret nous apparaissent tous justifiés. En effet, les demandes de modification du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987 ont pour but de répondre aux normes de construction et de sécurité actuelles, de stabiliser des sols sensibles et de répondre favorablement à des requêtes de partenaires.

Constat relatif à la raison d'être de la demande de modification de décret

L'équipe d'analyse est d'avis que les modifications demandées au décret numéro 807-87 du 27 mai 1987 sont justifiées.

2.2 Analyse des variantes

Différents scénarios et variantes ont été étudiés par le MTQ dans le cadre de cette demande de modification de décret.

Selon le document d'information supplémentaire, la nature des sols a limité les options pour le secteur du ruisseau Meech. En effet, une stabilisation s'est avérée inévitable. Elle permettra d'optimiser le projet et de réduire son impact sur l'environnement en diminuant l'érosion des berges du ruisseau Meech.

Pour le secteur du chemin Cross Loop, sept variantes ont été considérées par le MTQ, trois avec un échangeur pour le chemin Cross Loop et quatre sans échangeur. Le petit secteur commercial au carrefour de la route 105 et du chemin Cross Loop de même que le parc de la Gatineau rendaient impossible l'analyse d'autres options. Seules les variantes avec un échangeur ont été étudiées, car la CCN en avait fait la demande et que seules ces variantes permettaient de desservir le petit secteur commercial ainsi que d'offrir un accès plus facile à la route 105. Une analyse multicritère, basée sur des critères environnementaux, de sécurité, de coût ainsi que d'exploitation et d'entretien, a permis de retenir la variante présentée dans la demande de modification de décret, c'est-à-dire celle de l'autoroute à chaussées légèrement séparées.

Pour le secteur du chemin Carman, le MTQ a considéré deux variantes : la variante retenue et celle de l'échangeur dans l'emprise actuelle. Cependant, les nouvelles normes et la faible largeur de l'emprise actuelle ne permettaient pas de mettre en œuvre la seconde variante.

Enfin, plusieurs scénarios et variantes ont été analysés par le MTQ pour le secteur de La Pêche. Ceux-ci sont présentés à l'annexe 2 du document d'information supplémentaire. Il était essentiel pour le MTQ d'arriver à une solution permettant le raccordement entre l'autoroute 5, les routes 105 et 366 et le chemin Valley, tout en assurant des aménagements fonctionnels et sécuritaires. Il était aussi important de préserver l'intégrité du parc de la Gatineau et le caractère rural des aménagements proposés. Les différentes options considérées par le MTQ ont été présentées aux représentants de la CCN. À la suite de discussions, deux options se sont démarquées des autres. Ces deux options sont très similaires au niveau des impacts environnementaux et au niveau des besoins en emprise et seule une étude de circulation et un avis de sécurité a permis d'identifier l'option présentée dans la demande de modification de décret comme étant celle répondant le mieux aux besoins de circulation du secteur étudié.

Constat relatif à l'analyse des variantes

À la lumière des analyses présentées, des objectifs visés et des caractéristiques environnementales du territoire traversé, l'équipe d'analyse est d'avis que les analyses des variantes effectuées par le MTQ sont pertinentes et valables et que des variables possibles et raisonnablement réalistes ont été évaluées.

2.3 Analyse par rapport aux enjeux retenus

Cette section décrit et analyse les principaux enjeux environnementaux des demandes de modification du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987. Ces enjeux concernent des composantes des milieux naturel et humain.

2.3.1 Ruisseau Meech

Le ruisseau Meech prend sa source dans le lac du même nom. Il emprunte une vallée rocheuse étroite et encaissée. Les lacs Carman et Brown se déversent dans le ruisseau Meech par un petit affluent. Le tronçon empiété par le projet est caractérisé par un chenal d'une largeur moyenne de 8 m et d'une profondeur variant entre 0,6 à 0,8 m. Les vitesses d'écoulement sont faibles. Les berges sont principalement constituées d'argile. Des zones d'érosion ont été observées à quelques endroits.

Globalement, le ruisseau Meech possède un bon potentiel d'habitat pour les poissons. Le MTQ y a dénombré 654 poissons de 10 espèces différentes. Cependant, au niveau de l'emprise de la future autoroute 5, le ruisseau Meech possède un faciès d'écoulement de type chenal. Il s'agit d'un milieu relativement homogène dominé par un écoulement lent et la présence de sédiments fins. Le potentiel d'habitat pour les poissons est conséquemment considéré comme étant faible pour ce segment du ruisseau Meech.

Les impacts des modifications demandées au décret concernant le ruisseau Meech sont le déboisement dans le parc de la Gatineau pour accéder à la berge du ruisseau (voir la section 2.3.2), c'est-à-dire pour le chemin d'accès, et les travaux de stabilisation des berges. À certains endroits entre l'encochement de protection du ruisseau et la future autoroute, la mise en place de contrepoids sera également nécessaire.

Une stabilisation des berges du ruisseau Meech est nécessaire pour assurer l'intégrité de la future infrastructure routière. Un encochement de 850 m de longueur sera mis en place sur les berges du ruisseau. L'encochement hors emprise sera fait sur 380 m. Les travaux seront effectués dans le parc de la Gatineau. Un permis sera requis de la part de la CCN pour accéder au terrain et réaliser les travaux.

Les travaux amèneront des particules fines dans le cours d'eau, ce qui diminuera la qualité de l'eau et des habitats. Des pertes d'habitats du poisson sont prévues. Enfin, il y a un risque de déversement de produits pétroliers.

Le MTQ a prévu des mesures d'atténuation pour diminuer les impacts négatifs sur le ruisseau Meech et limiter la mise en suspension de sédiments. Ainsi, la stabilité des sols sera vérifiée avant de débiter les travaux et les périodes où la teneur en eau des sols est trop élevée seront évitées. L'utilisation de machinerie adaptée à la capacité portante des sols sera favorisée. Si un déversement de produits pétroliers survenait, toutes les mesures requises seraient prises pour y mettre fin et pour récupérer les produits perdus. Des trousse d'absorbants seront présentes sur le chantier. L'entretien de la machinerie et son ravitaillement en carburant seront réalisés à une distance minimale de 60 m des cours d'eau. Les traversés des cours d'eau à gué seront interdites. Des mesures seront implantées pour stabiliser les sites les plus vulnérables à l'érosion, minimiser le déboisement (voir section 2.4.2 pour les mesures d'atténuation

spécifiques au déboisement), réaliser les travaux le plus rapidement possible de l'amont vers l'aval et remettre les lieux en état immédiatement après les travaux. Le MTQ s'est engagé à utiliser une barrière géotextile entre la zone où sera installée la machinerie et la berge du ruisseau Meech ainsi qu'un rideau de confinement dans le ruisseau parallèlement à la berge vis-à-vis le site des travaux afin de favoriser la déposition rapide des sédiments. Une membrane géotextile sera mise en place sous l'enrochement. La machinerie travaillera à partir de la rive du ruisseau. Les pierres utilisées pour l'enrochement seront exemptes de particules fines et devront être déposées sur place afin de réduire le risque de mise en suspension de sédiments. Il est aussi prévu que l'enrochement soit revégétalisé au-delà de la limite naturelle des hautes eaux avec des plantes herbacées et arbustives indigènes. Un suivi de cette végétalisation riveraine sera réalisé sur une période de deux ans. Enfin, une compensation est prévue pour la perte d'habitats du poisson. Le ruisseau Meech sera réaménagé pour compenser ces pertes. Les détails sont en cours de discussion avec le ministère des Pêches et des Océans du Canada. Certaines portions du ruisseau Meech seraient élargies afin de créer de nouvelles superficies d'habitats aquatiques.

Aucune période de restriction des travaux pour la protection des poissons n'est prévue par le MTQ. Cependant, étant donné que le secteur longeant le ruisseau Meech est considéré comme instable, les travaux printaniers seront évités. De plus, puisque ces travaux nécessiteront un déboisement en berge, ceux-ci devront être exécutés en dehors de la période de restriction pour les oiseaux forestiers. Ainsi, les travaux d'enrochement sur les berges du ruisseau Meech ne seront pas exécutés pendant la période considérée comme sensible pour la reproduction de la perchaude, la seule espèce valorisée retrouvée dans ce cours d'eau. Les travaux devraient être réalisés en période d'étiage, probablement à compter de la fin de la période de restriction du déboisement, laquelle se termine le 15 août.

Dans sa lettre datée du 4 mai 2010, le MTQ s'est engagé à respecter, dans le cadre des travaux reliés à cette demande de modification de décret, les mesures d'atténuation prévues pour le projet du tronçon 2 (prolongement de l'autoroute 5 du ruisseau Meech jusqu'à La Pêche).

Constat relatif au ruisseau Meech

Compte tenu des mesures d'atténuation et de compensation prévues par l'initiateur, l'équipe d'analyse est d'avis que l'impact sur le ruisseau Meech est acceptable.

2.3.2 Déboisement

Du déboisement sera nécessaire dans tous les secteurs de la présente demande de modification de décret, sauf dans celui du chemin Carman. Les superficies à déboiser sont limitées et elles ne possèdent pas un caractère d'exception ou de rareté par rapport aux zones forestières environnantes.

Selon MTQ (2010a), dans le secteur de Chelsea, il y aurait 368 arbres à couper sur les terrains de la CCN en dehors de l'emprise initiale. Ces arbres sont situés du côté ouest de l'emprise, dans deux secteurs localisés respectivement le long du chemin Cross Loop et du ruisseau Meech.

Le MTQ a prévu des mesures d'atténuation concernant le déboisement. Ainsi, la stabilité des sols sera vérifiée avant de débiter les travaux et les périodes où la teneur en eau est trop élevée seront évitées. L'utilisation de machinerie adaptée à la capacité portante des sols sera favorisée. Des mesures seront implantées pour stabiliser les sites les plus vulnérables à l'érosion, minimiser le déboisement en balisant les aires à protéger et remettre les lieux en état immédiatement après les travaux, entre autres, par des aménagements paysagers et des plantations. Le MTQ s'est engagé à respecter la période de restriction du déboisement (entre le 1^{er} mai et le 15 août) et à remplacer les arbres qui seront coupés sur les terrains de la CCN selon un ratio de 2:1 en utilisant des essences approuvées par la CCN. Les zones situées sur des terrains de la CCN en dehors de l'emprise seront reboisées après les travaux. Les sites à privilégier pour le reboisement sont ceux qui ont été identifiés comme étant plus vulnérables au niveau visuel ainsi que ceux qui bordent le parc de la Gatineau.

Constat relatif au déboisement

Compte tenu des mesures d'atténuation et de compensation prévues par l'initiateur, l'équipe d'analyse est d'avis que l'impact du déboisement du projet est acceptable.

2.3.3 Milieu sonore

Les secteurs concernés par la modification de décret sont pour la plupart situés à une bonne distance des résidences. Selon le MTQ, les modifications au projet ne devraient donc pas générer d'impacts sonores additionnels significatifs sur celles-ci.

Cependant, dans le secteur du futur échangeur, le long du chemin Cross Loop, une résidence est susceptible d'être incommodée par les travaux de construction sur une plus longue période. Cette dernière, étant située près de l'échangeur et d'une de ses bretelles, pourrait également être davantage affectée en phase d'exploitation par les véhicules qui utiliseront l'échangeur. Selon le MTQ, l'impact serait diminué par le fait que les véhicules ne rouleraient pas à grande vitesse dans l'échangeur. De plus, la surélévation de la bretelle par rapport à l'autoroute pourrait isoler partiellement la résidence de l'autoroute. En effet, les bretelles de l'échangeur pourraient agir comme des buttes antibruit.

Constat relatif au milieu sonore

L'équipe d'analyse est d'avis que la ministre des Transports doit élaborer et appliquer un programme de surveillance du climat sonore en phase de construction et de suivi du climat sonore en phase d'exploitation pour les zones sensibles. Ces programmes doivent prévoir des mesures d'atténuation si la situation l'exige. Ils doivent être déposés auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent lui être transmis au plus tard trois mois après chaque série de mesures.

2.4 Autres considérations

2.4.1 Paysage

L'échangeur du chemin Cross Loop sera surélevé par rapport à l'autoroute et sera donc visible de plus loin que cette dernière. Cependant, il sera construit dans une zone où on ne compte que peu de bâtiments. La résidence qui sera la plus exposée est celle située près du futur échangeur (voir section 2.3.3). La bretelle sud-est de l'échangeur modifiera l'ambiance visuelle de cette résidence par rapport à ce qui était initialement prévu. Outre cette résidence, les bâtiments qui seront le plus exposés au nouvel échangeur sont des commerces situés à l'est de la route 105 et une résidence située au coin de la route 105 et du chemin Cross Loop. Ces bâtiments sont situés à environ 200 m du futur échangeur et auront une vue ouverte sur celui-ci. Selon le MTQ, l'impact visuel sur les autres secteurs localisés plus loin est de négligeable à nul. Par ailleurs, les aménagements paysagers prévus dans le cadre du projet permettront d'intégrer le nouvel échangeur au milieu environnant de manière plus esthétique. Dans le secteur situé au nord du chemin Carman, la conservation d'un boisé naturel procurera une bonne isolation visuelle et sonore aux résidents.

Constat relatif au paysage

Compte tenu des aménagements paysagers et du faible nombre de bâtiments dans le secteur, l'équipe d'analyse est d'avis que l'impact de l'échangeur sur le paysage est acceptable.

2.4.2 Acquisitions de terrains

Les terrains n'appartenant pas au MTQ qui seront touchés par le projet en dehors de l'emprise initiale sont identifiés au tableau 1. À sa demande, les terrains de la CCN qui seront touchés par le projet en dehors de l'emprise initiale demeureront sa propriété. Un autre type d'entente que l'acquisition sera alors négocié avec cet organisme (par exemple, une servitude de construction). En ce qui concerne les autres terrains, ils pourraient être acquis par le MTQ. Dans tous les cas, aucune entente n'est encore conclue. Aucune démarche n'a encore été entreprise, sauf pour ce qui est des terrains de la CCN.

TABLEAU 1 : TERRAINS TOUCHÉS PAR LE PROJET HORS DE L'EMPRISE INITIALE

Propriétaire	Lot	Municipalité	Superficie qui pourrait être acquise (ha) (entente à définir)	Superficie qui sera touchée sans toutefois être acquise (ha) (entente à définir : servitudes)
CCN (hors parc)	3 654 775	La Pêche	-	0,74
CCN (hors parc)	3 654 775	La Pêche	-	0,30
CCN (hors parc)	3 031 972	Chelsea	-	0,18
CCN (parc de la Gatineau)	3 391 737	La Pêche	-	1,76
CCN (parc de la Gatineau)	3 391 742	La Pêche	-	0,27
CCN (parc de la Gatineau)	3 029 758	Chelsea	-	0,12
CCN (parc de la Gatineau)	3 029 756	Chelsea	-	0,78
<i>Sous total</i>	-	-	-	4,14
Municipalité de La Pêche	3 654 244	La Pêche	0,05	-
Municipalité de La Pêche	3 391 771	La Pêche	0,47	-
Municipalité de La Pêche	3 654 243	La Pêche	0,04	-
Municipalité de Chelsea	3 029 756	Chelsea	0,36	-
Privé	3 031 973	Chelsea	0,03	-
Privé	3 031 860	Chelsea	0,20	-
Privé	3 031 989	Chelsea	0,20	-
Privé	3 031 974	Chelsea	0,16	-
Centre de ski Le Vorlage	3 389 951	La Pêche	0,54	-
<i>Sous total</i>	-	-	2,04	-
<i>Sous total - La Pêche</i>	-	-	1,10	3,06
<i>Sous total - Chelsea</i>	-	-	0,95	1,07
Total	-	-	2,04	4,14

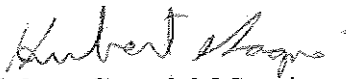
Source : MTQ, 2010b.

CONCLUSION

Les demandes de modification du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987 sont justifiées. Compte tenu des mesures d'atténuation et de compensation, les impacts sur l'environnement sont acceptables. Cependant, le MTQ devra élaborer et appliquer un programme de surveillance du climat sonore en phase de construction et de suivi du climat sonore en phase d'exploitation pour les zones sensibles.

Recommandation

L'analyse environnementale de la demande de modification du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987 permet de conclure qu'elle est justifiée et acceptable sur le plan environnemental.



Hubert Gagné, M.Sc.géogr.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

Lettre de M. Normand Chevalier, du ministère des Transports, à M^{me} Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 14 octobre 2009, concernant la demande de modification du décret numéro 807-87, 1 page et 4 pièces jointes;

Lettre de M. Yves Boutin, du ministère des Transports, à M^{me} Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 décembre 2009, concernant l'information supplémentaire de la demande de modification du décret numéro 807-87, 1 page et 1 pièce jointe;

Lettre de M. Normand Chevalier, du ministère des Transports, à M^{me} Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 4 mai 2010, concernant l'engagement sur les mesures d'atténuation, 1 page;

Ministère des Transports (MTQ, 2010a). *Réponses à la 2^e série de questions et commentaires du MDDEP – Prolongement de l'autoroute 5 entre le ruisseau Meech et le contournement de Wakefield (secteur Chelsea) – Demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE*, par GENIVAR, mars 2010, 18 pages et 7 annexes;

Ministère des Transports (MTQ, 2010b). *Réponses aux questions et commentaires du MDDEP – Prolongement de l'autoroute 5 entre le ruisseau Meech et le contournement de Wakefield (secteur Chelsea) – Demande de modification du décret 807-87*, par GENIVAR, mars 2010, 8 pages et 1 annexe.

ANNEXES

L'évaluation de l'acceptabilité environnementale de la modification du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987 du présent projet a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec l'unité administrative concernée du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le ministère suivants :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Outaouais;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2009-10-19	Réception de la demande de modification du décret numéro 807-87 du 27 mai 1987
2009-12-22	Réception de renseignements supplémentaires concernant la modification de décret
2010-04-06	Réception des réponses aux questions et commentaires du MDDEP concernant la modification de décret



Comité de Coordination
du MENVIO
INFORMATION
DATE 87 06 01

DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO 807-87

27 MAI 1987

CONCERNANT la délivrance d'un certificat
d'autorisation pour la construction de
l'autoroute 5 entre Tenaga et Wakefield.

ATTENDU QUE la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour certains projets de construction, certains travaux exécutés suivant un plan ou un programme, dans les cas visés par règlement du Gouvernement;

ATTENDU QUE le Gouvernement a adopté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, chapitre Q-2, r. 9);

ATTENDU QUE le paragraphe e) de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la construction d'une route de 4 voies de circulation sur plus de 1 kilomètre;

ATTENDU QUE le ministère des Transports a l'intention de réaliser la construction de l'autoroute 5 entre Tenaga et Wakefield sur une longueur de plus de 1 kilomètre;

ATTENDU QUE le ministère des Transports a préparé une étude d'impact sur l'environnement relativement à ce projet;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement le 11 février 1987 et que ce projet a franchi l'étape d'information et de consultation publiques prévue par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement;

ATTENDU QUE le ministère de l'Environnement a soumis son rapport sur l'analyse environnementale de ce projet;

ATTENDU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du ministère des Transports du Québec relativement à son projet de construction du tronçon de l'autoroute 5 entre Tenaga et Wakefield;

IL EST ORDONNÉ sur la proposition du ministre de l'Environnement;

-2-

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministère des Transports du Québec pour son projet de construction de l'autoroute 5 entre Tenaga et Wakefield, tel qu décrit dans sa requête pour l'obtention d'un tel certificat soumise au ministère de l'Environnement le 22 décembre 1986, aux conditions suivantes:

- Condition 1: Que le promoteur respecte les mesures de mitigation contenues dans l'étude d'impact intitulée: "Étude d'impact sur l'environnement. Prolongement de l'autoroute 5 entre Tenaga et Wakefield". Décembre 1986";
- Condition 2: Que le ministère des Transports intègre aux plans de construction l'aménagement de deux passages pour skieurs et piétons, sous les voies de l'autoroute, aux chaînages approximatifs 3+500 et 6+500.
- Condition 3: Que l'eau soit utilisée comme abat-poussière; si nécessaire, une solution de chlorure de calcium pourra également être utilisée;
- Condition 4: Que seul un déboisement minimum et sélectif soit fait pour les besoins de construction de chacun des deux chaussées de l'autoroute;
- Condition 5: Que les heures de camionnage dans les zones résidentielles soient comprises entre 07h00 à 19h00.

Le Greffier du Conseil exécutif

