
Rapport d'analyse environnementale

**Projet de réaménagement de la route 323
sur le territoire des municipalités de Lac-des-Plages
et de Saint-Émile-de-Suffolk
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-387

Le 17 mars 2005

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet : Monsieur Nicolas Juneau
Supervision administrative : Madame Linda Tapin, chef de service
Révision de textes et éditique : Madame Rachel Roberge, secrétaire

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le présent rapport d'analyse environnementale traite du projet du ministère des Transports (MTQ) de réaménager la route 323 sur le territoire des municipalités de Lac-des-Plages et de Saint-Émile-de-Suffolk dans la Municipalité régionale de comté de Papineau. Ce projet, implique la mise en place d'une nouvelle section de route de 6,84 km qui contournera le village du Lac-des-Plages et qui aura une emprise moyenne de l'ordre de 55 m.

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9).

Le réaménagement de la route 323 vise à améliorer le lien reliant la région de Hull-Ottawa à la station touristique du Mont-Tremblant. En raison de l'expansion croissante de la station touristique, la circulation sur cette route a fortement augmenté et devrait s'accroître au cours des prochaines années.

La nécessité d'intervenir sur le tronçon de la route 323 est principalement liée à ses déficiences géométriques importantes qui touchent particulièrement une intersection située au milieu du village où la route étroite tourne à 90 degrés. Cette géométrie complique les mouvements des camions et engendre des problèmes de visibilité. À 500 mètres au nord de cette intersection, la route présente également une section très problématique réduisant le confort, la visibilité et la sécurité des usagers.

Le projet, dont le coût est estimé à 11 millions de dollars, est la dernière phase de la réfection de la route 323 dans la région de l'Outaouais. Des projets visant la route 323 sont également prévus à Amherst et Brébeuf dans la région des Laurentides.

Dans le cadre de la médiation environnementale tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le projet, le MTQ a proposé une modification du tracé qui consiste à éloigner l'emprise de la route d'une quarantaine de mètres vis-à-vis une résidence.

D'une façon générale, les enjeux les plus significatifs concernent la raison d'être du projet, le choix des variantes, la protection des cours d'eau, l'utilisation du territoire, l'alimentation en eau potable, le climat sonore, la protection du milieu forestier et la protection du paysage.

Outre les mesures d'atténuation et les programmes de suivi du climat sonore et de la qualité de l'eau des puits d'alimentation prévus à l'étude d'impact, la présente analyse préconise l'application de certaines mesures visant à bonifier l'intégration du projet à son milieu. Ainsi, des mesures particulières devraient être exigées afin d'assurer la protection des cours d'eau et des aménagements paysagers devraient être proposés.

La conclusion principale du rapport d'analyse environnementale est qu'il est opportun de réaliser le projet compte tenu de sa justification, des bénéfices attendus et du caractère acceptable de ses impacts au plan environnemental.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	3
1.1 Localisation du projet.....	3
1.2 Raison d'être du projet.....	3
1.3 Description générale du projet et de ses composantes.....	6
2. Analyse environnementale	7
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	7
2.2 Analyse des variantes.....	8
2.3 Résultats de la médiation environnementale.....	8
2.4 Protection des cours d'eau	10
2.5 Utilisation du territoire	14
2.6 Alimentation en eau potable	14
2.7 Climat sonore	15
2.8 Protection du milieu forestier	20
2.9 Protection du paysage.....	20
Conclusion.....	22
Références.....	24
Cadre législatif et réglementaire québécois relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :	24
Annexes	25

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : COMPARAISON DES CINQ VARIANTES DU PROJET	8
TABLEAU 2 : NIVEAUX DE PERTURBATION SONORE ACTUELS.....	16
TABLEAU 3 : DÉNOMBREMENT DES RÉSIDENCES SELON L'IMPACT SONORE	16
TABLEAU 4 : IMPACTS FAIBLES ET MOYENS SUR LE CLIMAT SONORE	17

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET	4
FIGURE 2 : SECTEURS D'ÉTUDE DE LA CIRCULATION	5
FIGURE 3 : LOCALISATION DU PROJET ET MODIFICATION APPORTÉE AU PROJET	10
FIGURE 4 : ÉTANG À CASTOR.....	12

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS ENTRE 2002 ET 2004	27
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	29

INTRODUCTION

Objet du rapport

L'analyse environnementale d'un projet effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement vise à porter un jugement sur son acceptabilité environnementale. Sur la base des informations fournies par l'initiateur de projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du Ministère et du gouvernement permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation, le cas échéant. Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 323 sur le territoire des municipalités de Lac-des-Plages et de Saint-Émile-de-Suffolk, ci-après appelé le secteur de Lac-des-Plages, dans la Municipalité régionale de comté (MRC) de Papineau par le ministère des Transports (MTQ).

Cadre légal

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il nécessitera une emprise moyenne d'une largeur de plus de 35 mètres (m) sur une longueur de plus de 1 kilomètre (km).

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. La procédure à suivre avant qu'un tel certificat soit délivré, définie à la section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), comporte notamment la production par l'initiateur de projet d'une étude d'impact dont la nature, la portée et l'étendue sont définies dans une directive délivrée par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Consultation publique

Une période d'information et de consultation publiques a été tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du 13 janvier au 27 février 2004. Au cours de cette période, une demande d'audience publique a été adressée au ministre de l'Environnement. Un mandat d'enquête et de médiation environnementale a été confié au BAPE et s'est tenu du 19 avril au 18 juin 2004. Lors de la médiation, le MTQ a proposé une modification du tracé dans le secteur de la résidence des requérants qui a permis à ces derniers d'obtenir satisfaction et de retirer leur demande d'audience publique. Les modifications proposées impliquaient toutefois trois voisins. Ces derniers ont été rencontrés et aucun ne s'est objecté à ce que le projet soit modifié.

Consultation gouvernementale

Le présent rapport constitue le résultat de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur de projet et de celles issues des consultations publiques effectuées entre 2002 et 2004, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MENV, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison

d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation par le gouvernement.

Plan du rapport

Le rapport d'analyse environnementale présente :

- le projet, sa raison d'être, une description générale du concept et de ses composantes (section 1);
- l'analyse environnementale des enjeux associés au projet. Après avoir précisé la méthode générale concernant le choix des enjeux, le rapport traite de l'analyse à l'égard des enjeux suivants : la raison d'être, le choix des variantes, la protection des cours d'eau, l'utilisation du territoire, l'alimentation en eau potable, le climat sonore, la protection du milieu forestier et la protection du paysage;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) quant à l'autorisation du projet (section 3);
- enfin, les sections qui suivent la conclusion concernent les références et les annexes.

1. LE PROJET

Cette section reprend l'essentiel des renseignements fournis par l'initiateur dans l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) et différents documents déposés. Il s'agit d'une section descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale qui est effectuée à la section suivante.

1.1 Localisation du projet

Le projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur de Lac-des-Plages vise la reconstruction d'un tronçon de 7,4 km de la route actuelle sur le territoire des municipalités de Lac-des-Plages et de Saint-Émile-de-Suffolk dans la Municipalité régionale de comté de Papineau (figure 1). Ce projet, implique la mise en place d'une nouvelle section de route de 6,84 km qui contourne le village du Lac-des-Plages. Dans le territoire visé par le projet, la route longe la rive sud-est du lac des Plages et la rive nord de la rivière Maskinongé en aval du lac du même nom. Elle traverse les lots suivants:

- Canton de Suffolk	Municipalité de Saint-Émile-de-Suffolk	7 ^{ème} Rang	Lot 35B
- Canton d'Addington	Municipalité de Lac-des-Plages	Rang I	Lots 38 à 43
- Canton d'Addington	Municipalité de Lac-des-Plages	Rang II Est-du-Lac	Lots 29 à 32
- Canton d'Amherst	Municipalité de Lac-des-Plages	Rang A	Lots 1 à 4, 5A, 6A

La route projetée devrait également traverser sept ruisseaux ainsi que la rivière Maskinongé. Selon le schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté (MRC), trois types d'affectation du sol seraient traversés par le projet, soit : l'affectation urbaine, récréative et forestière.

1.2 Raison d'être du projet

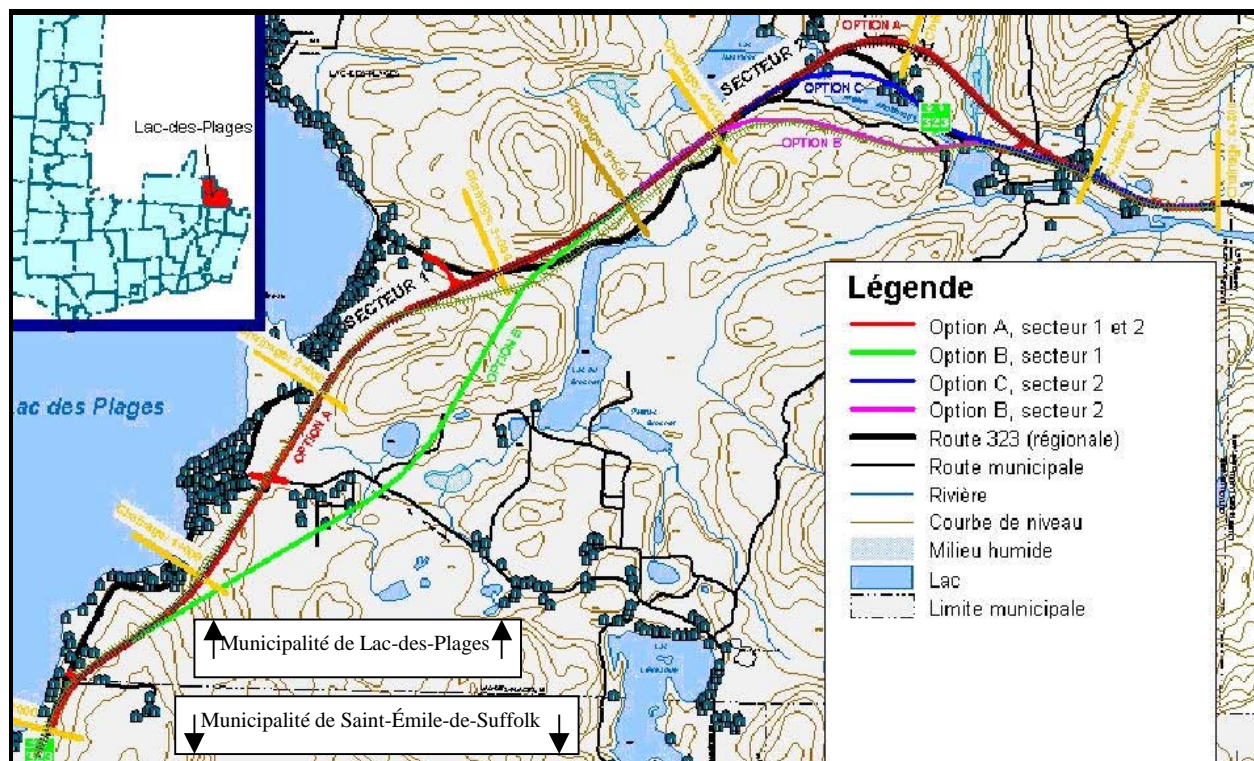
Le projet de réaménagement de la route 323 et de son tronçon du secteur du Lac-des-Plages vise à améliorer le lien reliant la région de Hull-Ottawa à la station touristique du Mont-Tremblant dans la région des Laurentides. La circulation dans cet axe routier a fortement augmenté depuis le développement de cette station. La station étant en pleine expansion, la pression sur cet axe routier devrait s'accroître au cours des prochaines années. Il est à noter que le projet de réaménagement de la 323 dans le secteur de Lac-des-Plages est la dernière phase de la réfection de la route 323 dans la région de l'Outaouais. Des projets visant la route 323 sont également prévus à Amherst et Brébeuf dans la région des Laurentides. L'objectif principal du projet est de redonner à la route 323 la fonction de route régionale, soit une route avec des mouvements de circulation prioritaires ayant un très bon niveau de sécurité.

La nécessité d'intervenir sur le tronçon de la route 323 visé par le projet est principalement reliée aux déficiences géométriques importantes dans le tracé de la route. Les principales lacunes identifiées sont vingt-neuf courbes sous-standards, des possibilités de dépassement inexistantes, une visibilité limitée, une largeur de voies trop petite, un déneigement difficile et des problèmes de drainage de la chaussée. Toutes ces lacunes ont pour effet de diminuer la vitesse moyenne à environ 73 km/h dans la partie affichée à 90 km/h. La vitesse sécuritaire dans certaines courbes est aussi faible que 32 km/h. Dans l'agglomération de Lac-des-Plages, la vitesse est limitée à

50 km/h sur une longueur de 2,1 km. Cette section est particulièrement problématique en raison de la présence d'une intersection située au milieu du village où la route étroite tourne à 90 degrés, ce qui complique les mouvements des camions et engendre des problèmes de visibilité. À 500 m au nord de cette intersection, la route présente également une zone très problématique. Son profil en forme de dos d'âne réduit fortement le confort, la visibilité et la sécurité des usagers. Dans cette dernière section, le MTQ évalue à D¹ le niveau de service offert par la route, ce qui justifierait une intervention.

Figure 1 : Localisation du projet

¹ Le niveau de service D représente un écoulement à haute densité mais encore stable. On y retrouve d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre. Le confort et l'aisance de la conduite sont médiocres. Une légère augmentation du trafic peut créer des problèmes opérationnels.



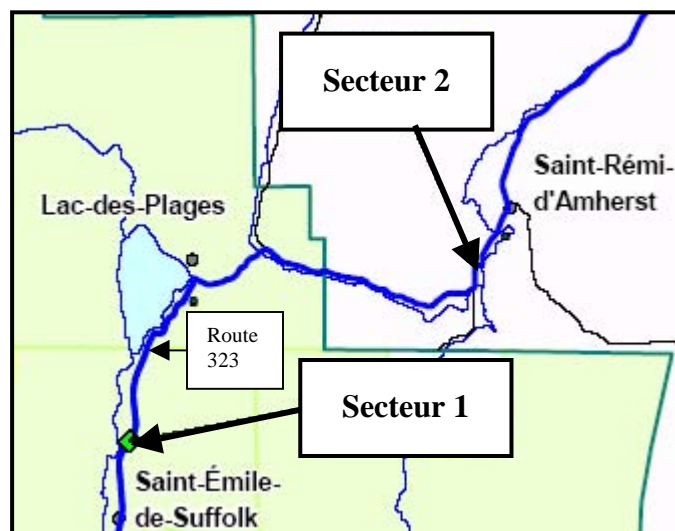
Source : Adaptée du résumé de l'étude d'impact, janvier 2004

Pour appuyer la justification du projet, le MTQ présente dans son ÉIE les résultats des études d'évolution de la circulation dans deux secteurs du tracé actuel (figure 2). On note une augmentation de 29,1 % du débit journalier moyen annuel (DJMA) de 1989 à 2001 pour le premier secteur et de 48,7 % de 1986 à 2002 pour le deuxième secteur. Ces études de circulation

démontrent que les débits estivaux sont plus importants que les débits hivernaux et que la tendance pour ces deux saisons est à la hausse.

Le taux d'accident sur la route 323 peut toutefois difficilement appuyer la justification du projet puisqu'il se situe sous la moyenne de celui des routes similaires. Cette situation est due aux déficiences importantes de la route qui limitent la vitesse praticable, ce qui réduit par le fait même le nombre d'accidents et leur gravité.

Figure 2 : Secteurs d'étude de la circulation



Source : Adaptée des réponses aux questions du ministère de l'Environnement, septembre 2003

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet vise la mise en place d'une nouvelle section de route de 6,84 km ayant une emprise moyenne de l'ordre de 55 m qui contournerait le village du Lac-des-Plages. La réalisation du projet nécessiterait l'acquisition de parcelles de terrain de part et d'autre de la route et du déboisement devrait être réalisé sur la majeure partie du tracé. Dans sa première partie, le tracé s'éloigne du lac des Plages et de la majorité des résidences existantes. Il est essentiellement en milieu forestier et le relief montagneux nécessite des remblais et des déblais. Dans sa deuxième partie, le tracé borde du côté ouest la route actuelle, utilise le pont existant pour traverser la rivière Maskinongé, puis s'éloigne de la route actuelle vers le nord en milieu forestier pour ensuite se diriger vers le sud-est rejoignant le tracé actuel. Ainsi, 1,5 km de la route existante, incluant 200 m de route localisée le long de la rivière Maskinongé, ne desservirait pas d'habitations et pourrait être scarifié, recouvert de sol et ensemencé.

Le coût total du projet est estimé à 11 millions de dollars. Les travaux devraient s'échelonner sur une période de 18 mois.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur de Lac-des-Plages par le MTQ. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Par un enjeu, nous entendons une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global, lié à un projet ou à un impact environnemental, et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être, les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable. Les enjeux du projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur de Lac-des-Plages sont traités dans les sections suivantes.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

La raison d'être du projet s'articule principalement autour de la nécessité d'intervenir pour corriger les déficiences géométriques majeures de la route 323 qui la rendent peu confortable et peu sécuritaire. Cette nécessité d'intervenir s'inscrit dans un contexte où la circulation a augmenté fortement sur la route 323 depuis le début du développement de la station touristique du Mont-Tremblant et, cette station étant en pleine expansion, la pression sur cette route devrait s'accroître au cours des prochaines années. Lors des visites de terrain, nous avons été à même de constater que la géométrie de la route ne permet pas d'assurer une bonne qualité de service aux utilisateurs notamment en ce qui a trait au confort.

Le MTQ estime que la réalisation du projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur du Lac-des-Plages permettrait de redonner à cette route la fonction de route régionale, soit une route avec des mouvements de circulation prioritaires, ininterrompue et ayant un très bon niveau de sécurité. De plus, le projet permettrait aux usagers l'utilisation d'une route avec des caractéristiques uniformes en continuité avec ce qui a déjà été réalisé plus au sud.

Il est à noter que la réalisation du projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur de Lac-des-Plages est attendue par les autorités municipales locales. En effet, deux résolutions du conseil municipal de la Municipalité de Lac-des-Plages et une résolution du conseil de la MRC de Papineau ont été transmises au ministère de l'Environnement ainsi qu'une pétition signée par de nombreux utilisateurs de la route 323 demandant au ministre des Transports d'investir les sommes nécessaires pour que les travaux débutent.

Constat relatif à la raison d'être

Selon l'équipe d'analyse du MDDEP, à la lumière des informations présentées dans l'étude d'impact et des visites de terrain effectuées, le projet est justifié en raison des nombreuses

déficiences géométriques de la route actuelle qui n'offre pas une bonne qualité de service aux utilisateurs et de l'importance de cet axe routier dans le développement touristique actuel et futur du secteur de la station touristique du Mont-Tremblant.

2.2 Analyse des variantes

Dans l'élaboration du projet, cinq variantes ont été considérées par le MTQ. Ces variantes se répartissent dans deux secteurs : le secteur 1 d'une longueur de 3,6 km comprenant deux variantes (A et B) et le secteur 2 de 3,2 km comprenant 3 variantes (A, B et C) (figure 1). Les variantes A ont été retenues par le MTQ pour les deux secteurs. Un contournement plus important de l'agglomération en termes de distance n'a pas été étudié par le MTQ. Selon ce dernier, la présence d'une topographie trop accidentée et des nombreux cours d'eau à traverser engendreraient des coûts trop importants. De plus, le MTQ n'a pas jugé opportun de s'éloigner davantage de Lac-des-Plages et de Saint-Rémi-d'Amherst étant donné que la route doit également desservir les résidents de ces municipalités. Les variantes proposées pour les deux sections ont été comparées en fonction de leurs particularités (tableau 1).

Les principaux avantages associés à la variante A des 2 secteurs, selon le MTQ, sont que celle-ci nécessite une emprise légèrement plus étroite, aucun pont à construire, aucun empiètement dans les plans d'eau, moins d'excavation, moins d'acquisition de terrain, moins de déboisement des berges, moins de travaux dans les cours d'eau, moins de dédoublement de la route, donc moins d'investissements.

Constat relatif à l'analyse des variantes

L'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que, de façon générale, les éléments retenus par le MTQ pour effectuer son analyse des variantes sont adéquats. Toutefois, il aurait été pertinent que le MTQ détaille davantage la méthode utilisée pour la comparaison des variantes et qu'il précise notamment la valeur relative accordée à chacun des éléments de comparaison.

2.3 Résultats de la médiation environnementale

Au cours de la période d'information et de consultation publiques concernant le projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur de Lac-des-Plages tenue par le BAPE du 13 janvier au 27 février 2004, une demande d'audience publique a été adressée au ministre de l'Environnement. Compte tenu de la nature des préoccupations des requérants, le ministre a confié un mandat d'enquête et de médiation environnementale au BAPE qui s'est tenu du 19 avril au 18 juin 2004. Les préoccupations des requérants portaient principalement sur la perte de jouissance de la majeure partie de leur propriété, laquelle était scindée en deux par le tracé initialement proposé.

Le MTQ s'est engagé auprès des requérants, lors de la médiation environnementale, à modifier le tracé (figure 3). Cette modification consiste principalement à reculer l'emprise de la route vers le sud-est, entre les chaînages 0+000 et 1+140. Le déplacement maximal de l'emprise serait de 40 m dans le secteur de la résidence des requérants, soit entre les chaînages 0+400 et 0+660. Cette modification a donné satisfaction aux requérants qui ont retiré leur demande d'audience publique.

Tableau 1 : Comparaison des cinq variantes du projet

VARIANTE	Secteur 1 (0+000 à 3+600)		Secteur 2 (3+600 à 6+800)		
	A	B	A	B	C
	– Largeur moyenne de l'emprise (mètres)	55	60	55	55
– Structure, nouveau pont	Non	Non	Non	Oui	Oui
– Voie lente pour camion	Non	Oui	Non	Non	Non
– Empiètement dans la rivière ou lac	Non	Oui	Non	Oui	Oui
– Utilisation de batardeau	Non	Non	Non	Oui	Oui
– Excavation 1 ^e classe (m ³)	125 000	350 000	120 000	145 000	150 000
– Excavation 2 ^e classe (m ³)	255 000	265 000	84 000	200 000	210 000
– Acquisition de matériaux	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
– Disposition de matériaux hors site	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
– Déplacement d'utilité publique	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
– Acquisition de terrain (X = Importante)	Oui	Oui (X)	Oui	Oui (X)	Oui (X)
– Expropriation	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
– Déboisement des berges	Non	Possible	Possible au pont	Oui	Oui
– Dédoublage de la route 323 existante	Oui	Oui	Oui (Partie)	Oui	Oui (Partie)
– Longueur de la route 323 existante qui sera revégétée	600 m	400 m	850 m	600 m	700 m
– Superficie déboisée	± 13.5 ha	± 13.5 ha	± 11.3 ha	± 11.3 ha	± 9.3 ha
– Nombre de ruisseaux traversés	3	2	4	3	3
– Estimation des coûts des variantes (millions \$)	5.7	8.8	5.3	5.8	6.6

Tiré de l'étude d'impact sur l'environnement, juillet 2002

La figure 3 présente la modification apportée au tracé et les empiètements sur les trois propriétés voisines par rapport au tracé initialement retenu. Le MTQ s'est engagé à négocier une entente d'indemnisation, de gré à gré ou selon la Loi sur l'expropriation, relative à l'acquisition d'une partie ou de la totalité des propriétés nécessaires à la réalisation du projet de route ou la relocalisation des résidences et des dépendances. Les superficies supplémentaires de terrain devant être acquises sont identifiées par les numéros 2 et 4 sur la figure 3. Les numéros 1 et 3 représentent les superficies qui devaient déjà être acquises par le MTQ avec le tracé initialement prévu. Aucun des trois voisins impliqués ne s'est objecté à ce que le projet soit modifié.

Constat relatif aux résultats de la médiation

L'équipe d'analyse considère que la modification proposée par le MTQ lors de la médiation environnementale améliore le projet de façon notable pour les requérants d'audience publique sans engendrer des impacts inacceptables à une tierce partie.

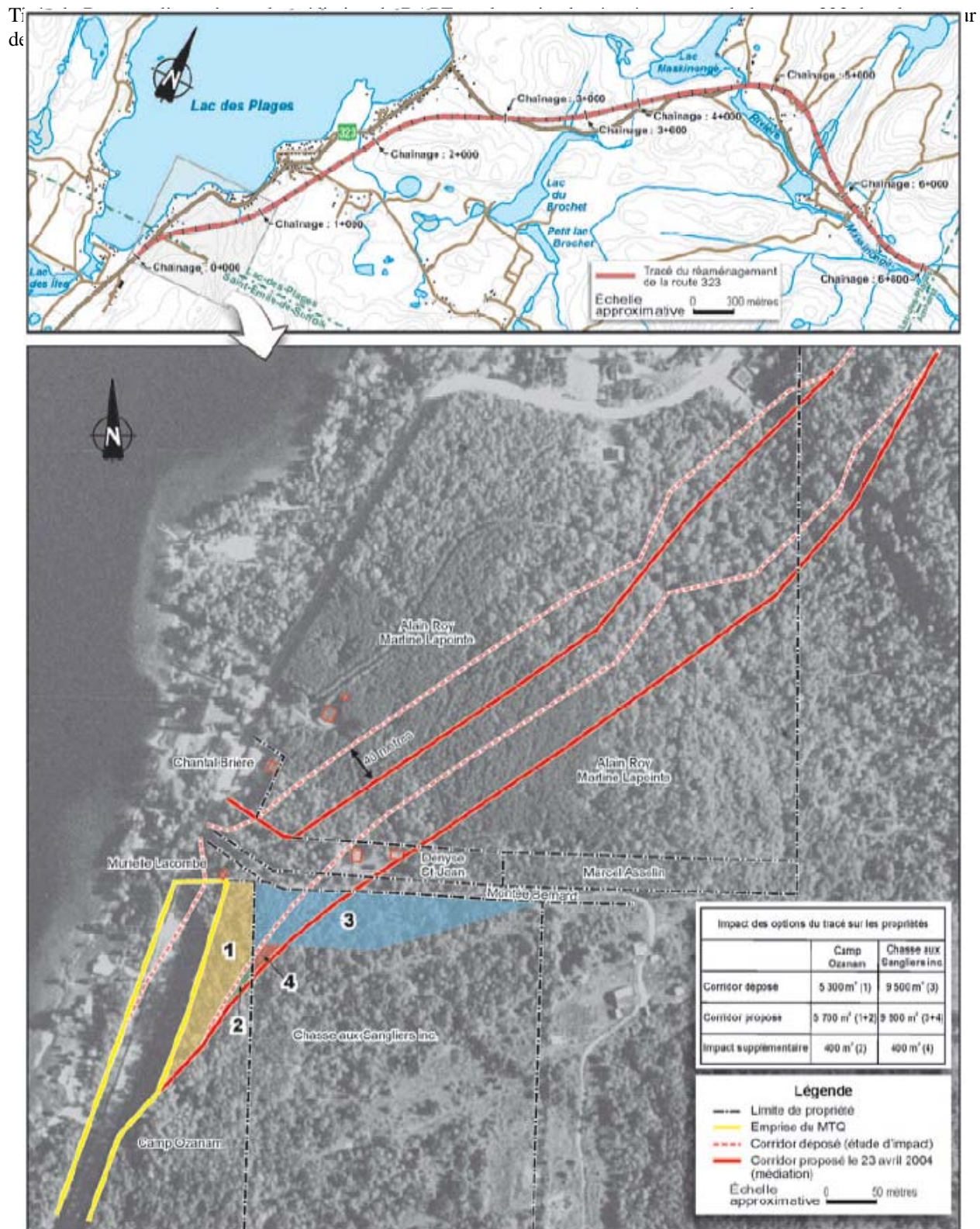
2.4 Protection des cours d'eau

Le lac des Plages est le principal plan d'eau du territoire à l'étude. Ce lac, orienté nord-sud, s'étend sur 4 km de longueur et 2,3 km de largeur. L'ensemble des rives est occupé par des résidences principales ou secondaires sauf deux segments boisés de 750 m sur la rive est et de 500 m sur la rive ouest. Il est à noter que le tracé projeté s'éloigne du lac des Plages comparativement au tracé de la route 323 existante.

Le territoire à l'étude comprend également la rivière Maskinongé qui prend sa source au lac Labelle à l'ouest de la municipalité du même nom. La rivière Maskinongé se déverse dans la rivière Rouge qui elle-même débouche dans la rivière des Outaouais. Le lac Maskinongé constitue un des élargissements de la rivière Maskinongé. Il se situe immédiatement à l'amont du pont de l'actuelle route 323 qui devrait être réutilisé par le tracé projeté. Outre la rivière Maskinongé, le projet prévoit la traversée de sept cours d'eau.

Le projet ne prévoyant pas l'ajout de voies de circulation additionnelles, le MTQ estime que l'exploitation de la route, notamment en ce qui concerne l'utilisation des sels et des abrasifs, n'aura pas d'impacts supplémentaires sur les plans d'eau, la faune et la flore. Comme le tracé retenu se situe essentiellement en milieu terrestre et utilise le pont existant pour traverser la rivière Maskinongé, aucun impact significatif sur la qualité de l'eau ainsi que sur la végétation et la faune riveraines et aquatiques n'est également appréhendé par le MTQ. Selon ce dernier, l'hydrographie existante ne devrait pas non plus être modifiée par le projet puisque les sept ruisseaux traversés seront munis de ponceaux et la majorité de ces ruisseaux sont déjà traversés par la route actuelle, à moins de 100 m du tracé retenu.

Figure 3 : Localisation du projet et modification apportée au projet



Selon les informations présentées dans l'ÉIE, l'émissaire du lac au Brochet a une largeur de 4 m et, le ruisseau Clair, de 3 à 4 m. Or, le diamètre des ponceaux sur ces cours d'eau prévus à l'ÉIE est seulement de 0,9 m. Le Règlement sur les habitats fauniques stipule : « qu'un ponceau ne doit pas rétrécir la largeur de l'habitat du poisson de plus de 20 %, largeur qui se mesure à partir de la limite naturelle des hautes eaux ». La mise en place d'un ponceau de 0,9 m dans un cours d'eau ayant 3 ou 4 m de largeur correspondrait à réduire l'habitat du poisson de plus de 20 %, ce qui ne répond donc pas aux exigences dudit règlement.

De plus, les extraits du CCDG présentés dans l'étude d'impact sur l'environnement concernant les infrastructures de détournement stipulent que : « il est interdit de rétrécir de façon temporaire la largeur d'un cours d'eau de plus des 2/3 pour la construction d'un ponceau, d'un pont, d'un canal de dérivation, d'une digue, de caissons, d'une jetée ou autres ouvrages ». Cet énoncé contrevient aux exigences du Règlement sur les habitats fauniques qui stipule que : « Les structures de détournement, tels les canaux, digues ou caissons ne doivent pas obstruer le passage du poisson ni rétrécir la largeur de l'habitat de plus du tiers, largeur qui se mesure à partir de la limite naturelle des hautes eaux ».

La traversée d'un étang localisé au chaînage 5+600 a également retenu l'attention lors de l'analyse environnementale. Cet étang de 50 m de largeur ayant une superficie d'environ 1,7 ha et une profondeur variant de 250 à 400 mm a été créé à la suite de la construction d'une digue par des castors (figure 4). Afin d'éviter l'accumulation d'eau et le bris de la digue qui pourrait être néfaste pour la route 323 en aval, un tuyau a été placé dans cette digue par la Municipalité de Lac-des-Plages. Le projet prévoit remblayer dans l'étang jusqu'à 12 m de largeur. Lors d'un inventaire à l'été 2003, le MTQ y a recensé les espèces de poissons suivantes : barbotte brune, fondule barré, crapet-soleil, meunier noir, mulot à cornes, ventre rouge du Nord, méné jaune. Il s'agit d'espèces communes associées pour la plupart aux eaux chaudes. Les espèces de vertébrés recensées dans cet étang sont également communes : grand héron (site d'alimentation), rat musqué, castor, cerf de Virginie, couleuvre rayée, grenouille verte, ouaouaron. Le MTQ considère qu'il s'agit d'une simple traversée de cours d'eau puisqu'il ne prévoit qu'un ponceau de 2,5 m, ce qui correspond à peu près à la largeur du filet d'eau qui coule en l'absence de digues de castors, soit environ 2 m. Aucune mesure d'atténuation ou de compensation n'est prévue par le MTQ.

Faune Québec rapporte que l'inspecteur municipal de Lac-des-Plages craint que la dimension prévue pour la traversée de l'étang de castors (2,5 m) soit insuffisante pour absorber la crue printanière. Le calcul devrait donc être validé pour tenir compte de cette préoccupation. Faune Québec estime également que l'installation d'un ponceau en arche plutôt que circulaire devrait être envisagée puisqu'elle permettrait le maintien du lit naturel du ruisseau tout en ayant une meilleure capacité d'évacuation des crues qu'un ponceau circulaire pour un diamètre similaire.

Les spécialistes de Faune Québec proposent l'établissement d'un prébarrage muni d'une structure de contrôle de niveau d'eau en amont du ponceau prévu. Ainsi, la construction par un castor d'une nouvelle digue dans le secteur serait appuyée au prébarrage plutôt qu'au niveau du ponceau. Cet aménagement éviterait l'entretien périodique nécessaire lorsque des castors construisent des digues au niveau des ponceaux et les problèmes potentiels de rupture de la digue. Il permettrait également, dans l'éventualité où une digue de castors y était construite de recréer une zone humide en amont du ponceau.

Figure 4 : Étang à castor



Tiré des réponses aux questions et commentaires du MENV, septembre 2003

Enfin, afin d'accélérer la reprise végétale à la suite de l'assèchement de l'étang consécutif au contrôle du niveau d'eau en aval, les abords de la route dans la partie asséchée de l'étang devraient être ensemencés avec des plantes adaptées.

Constats relatifs à la protection des cours d'eau

Compte tenu des mesures d'atténuation prévues, l'équipe d'analyse est d'avis que la réalisation du projet n'aura pas d'impacts significatifs sur les cours d'eau de la zone d'étude.

Toutefois, afin de respecter le Règlement sur les habitats fauniques, le MTQ doit prévoir des ponceaux de plus grand diamètre aux traversées de l'émissaire du lac au Brochet et du ruisseau Clair.

Également, le MTQ doit respecter l'interdiction, prévue au Règlement sur les habitats fauniques, d'obstruer le passage du poisson et de rétrécir la largeur de l'habitat du poisson de plus du tiers, largeur qui se mesure à partir de la limite naturelle des hautes eaux.

L'équipe d'analyse est d'avis, concernant la traversée de l'étang de castors, que le diamètre du ponceau prévu doit être validé afin de s'assurer qu'il aura la capacité d'évacuer les crues printanières. De plus, la possibilité de mettre un prébarrage muni d'une structure de contrôle de niveau d'eau en amont du ponceau prévu doit être évaluée. Finalement, une proposition d'ensemencement de plantes adaptées aux abords de la route dans la partie aval de l'étang qui sera asséchée devrait être présentée.

2.5 Utilisation du territoire

Le milieu résidentiel

L'étape de réalisation des plans et devis ainsi que les travaux de géotechnique et d'arpentage n'ayant pas été complétés, le détail précis des expropriations éventuelles n'est pas connu. Selon le MTQ, certaines maisons verront une partie de leur propriété touchée, ce qui pourrait résulter en une expropriation complète ou partielle ou simplement un dédommagement à cause du rapprochement (figure 1). À cet effet, environ 6 résidences chevauchent une petite partie de l'emprise. Les travaux d'arpentage exhaustifs permettront de déterminer de façon précise les limites de l'emprise et ainsi déterminer avec plus de précision les propriétés touchées. La modification apportée au projet lors de la médiation environnementale a toutefois permis d'établir avec certitude qu'une résidence se trouvera complètement dans l'emprise et qu'elle devrait être expropriée ou déplacée.

Constat relatif au milieu résidentiel

L'équipe d'analyse est d'avis que, compte tenu du nombre d'expropriations qui devrait être relativement restreint et des mesures d'atténuation ou de compensation couramment utilisées lors des acquisitions, les impacts du projet sur le milieu bâti sont acceptables.

Le milieu commercial

Il y a seize commerces actifs sur le territoire de la Municipalité de Lac-des-Plages. Dix de ces commerces ne sont pas situés en bordure de la route 323. Leur clientèle étant surtout composée de résidents et de saisonniers, l'impact du projet sur ces commerces est évalué comme marginal. Six commerçants sont toutefois localisés sur la route 323. Ils évaluent à 10 % au maximum leur clientèle de transit. Lors de la consultation des commerçants par le MTQ, certains ont manifesté un intérêt pour la mise en place d'une signalisation touristique appropriée ou pour une modification du projet de manière à revenir à un tracé dans le village où la route serait élargie et les courbes atténuées. Enfin, bien que l'impact économique du projet sur les commerces soit indéterminé, le MTQ croit qu'il sera de faible importance mais de durée permanente.

Constat relatif aux activités commerciales

Compte tenu du faible pourcentage que représente la clientèle de transit pour les commerces localisés le long de la route 323 à Lac-des-Plages, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet n'aura pas d'impacts importants sur les commerces de Lac-des-Plages.

2.6 Alimentation en eau potable

Lors de la réalisation de l'ÉIE, 82 sources d'eaux souterraines susceptibles d'être affectées par le projet ont été répertoriées, soit 45 puits de surface, 17 puits artésiens, 17 pointes et 3 sources. De ces 82 puits, 21 ont été classés à risque potentiel si le projet se réalise. Dix-huit de ces puits pourraient être affectés par les travaux de construction compte tenu de leur localisation dans des secteurs où d'importants déblais pourraient réduire leur débit, alors que trois autres puits

pourraient être affectés par les fondants chimiques épandus sur la route. De plus, cinq puits localisés à l'intérieur des emprises projetées seraient expropriés.

Le MTQ présente dans son ÉIE le programme-type de suivi environnemental des puits d'eau potable qu'il applique dans le cadre des projets qu'il réalise. Ce programme se résume ainsi :

- l'identification des puits qui font l'objet d'un suivi « puits cibles » est faite à partir de l'étude de puits détaillée;
- si les travaux de construction sont réalisés à l'intérieur de deux années par rapport aux dates des échantillonnages effectués dans le cadre de l'étude de puits, ces dernières font office d'analyses dites « pré-travaux » qui servent de point de comparaison afin d'évaluer les impacts qualitatifs sur les puits pendant et après les travaux. Sinon, une nouvelle série d'analyses est effectuée juste avant les travaux. Il est ensuite prévu d'échantillonner les puits cibles à chaque printemps suivant la réfection de la route, et ce, pour une période minimale de deux ans;
- les paramètres qui sont analysés dans le cadre du suivi sont les suivants : l'alcalinité totale, le calcium, les chlorures, la couleur vraie, la dureté, le fer, le manganèse, les matières dissoutes totales, les nitrates et nitrites, le pH, le sodium, la turbidité et les sulfates;
- selon les résultats des analyses faites durant cette période de suivi, diverses recommandations peuvent être envisagées, allant de la fin du suivi environnemental à la relocalisation de la source d'alimentation en eau.

Constat relatif à l'alimentation en eau potable

L'équipe d'analyse est d'avis que l'engagement du MTQ à réaliser un programme de suivi détaillé de la qualité des eaux des puits d'eau potable du secteur est adéquat. Ce programme devra être présenté au MDDEP lors de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE.

2.7 Climat sonore

Le MDDEP ne possède aucun règlement prescrivant des normes relatives à l'intensité du bruit routier. Toutefois, les carrières et sablières [Règlement sur les carrières et sablières (R.R.Q. 1981, c. Q-2, r. 2)], ainsi que les usines de béton bitumineux [Règlement sur les usines de béton bitumineux (L.R.Q., c. Q-2, r. 25)], sont présentement les seules activités dont le bruit est contrôlé par les règlements mis en application par le MDDEP. Selon ces règlements, les normes de bruit produit à respecter aux limites de toute habitation ou toute zone résidentielle, commerciale ou mixte, sont de 45 dB(A) entre 6 h et 18 h et de 40 dB(A) entre 18 h et 6 h.

Dans ce contexte, la pratique administrative suivie dans le cadre de l'analyse des projets routiers assujettis à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 décibels exprimé sur une période de 24 heures (55 dB(A) $L_{Aeq, 24h}$) à l'extérieur des résidences, et plus récemment, des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS, 2002). L'approche de l'OMS fait une distinction entre les niveaux de jour et ceux de nuit. Elle recommande un maximum de 45 dB(A) $L_{Aeq, 8h}$

pour permettre le sommeil la nuit et, pendant le jour, un maximum de 50 dB(A) $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne modérée et 55 dB(A) $L_{Aeq, 16 h}$ pour éviter une gêne grave.

La valeur de 55 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ utilisée par le MDDEP comme limite d'acceptabilité pour le bruit communautaire dans les zones sensibles des projets routiers (aires résidentielles, institutionnelles et récréatives) est présentement en voie de révision afin de tenir compte de l'évolution scientifique dans ce domaine. Les directives de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) font partie des références qui supportent cette démarche. Une telle révision doit cependant faire l'objet d'un certain consensus parmi les principaux acteurs. Ainsi, le MDDEP participe aux travaux du comité de suivi du MTQ mis en place en mars 2003 et qui a comme mandat d'actualiser la Politique du bruit routier adoptée par le MTQ en 1998.

Considérant l'état d'avancement des travaux de révision, les spécialistes du bruit du MDDEP estiment qu'il serait prématuré de présumer du résultat de cette opération avant qu'elle ne soit terminée. En conséquence, le MDDEP maintient comme limite supérieure le seuil de confort recommandé par la SCHL à l'extérieur des maisons, soit un niveau de 55 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ jusqu'à ce que la révision soit complétée. Cependant, en vertu des principes d'analyse du MDDEP, il peut être justifié de recommander le respect de critères plus restrictifs pour des projets spécifiques.

Climat sonore en phase d'exploitation

Afin de connaître la contribution du projet sur le climat sonore actuel des résidents localisés le long de la route 323, le MTQ a effectué, à l'été 2002, des relevés sonores dans le milieu. Le degré de perturbation sonore occasionné par la circulation routière actuelle pour l'ensemble du secteur à l'étude a été établi par le MTQ à l'aide des critères présentés au tableau 2. Ce tableau présente également le nombre de résidences en fonction des différents niveaux de perturbation sonore actuels.

L'impact sonore du projet à l'ouverture et dix ans après a été évalué à l'aide de modélisations. Ces dernières ont été effectuées en utilisant comme données de circulation le débit journalier moyen estival (DJME). Le DJME est fixé à 2000 véhicules alors que le débit projeté après dix ans se base sur une croissance annuelle de la circulation de 2 %. Le débit projeté a été entièrement transféré de la route actuelle vers le tracé proposé. Dans les simulations, le MTQ a considéré la proportion des utilisateurs à 88 % d'automobiles, 4 % de camions intermédiaires et 8 % de camions lourds. Le tableau 3 présente les résultats de ces modélisations. Le MTQ évalue que, en général, le climat sonore diminuerait en raison de l'éloignement de la nouvelle route, que des impacts sonores faibles seraient générés sur quelques résidences ainsi que trois impacts sonores moyens. Toujours selon le MTQ, ces derniers seraient plutôt attribuables au rehaussement de la vitesse qui serait pratiquée en raison de l'élimination des déficiences géométrique qu'à la localisation même du nouveau tracé.

Tableau 2 : Niveaux de perturbation sonore actuels

Niveau de bruit $L_{eq, 24 h}$ en dB_A	Niveau de perturbation	Nombre de résidences selon le niveau de perturbation sonore actuel
$65 \leq Leq$	Fort	0
$60 < Leq < 65$	Moyen	2
$55 < Leq \leq 60$	Faible	30
$Leq \leq 55$	Acceptable	53

Tiré de l'étude d'impact sonore, février 2003

Tableau 3 : Dénombrement des résidences selon l'impact sonore

Impact sonore	À l'ouverture	Après dix ans
Fort	0	0
Moyen	2	3
Faible	16	19
Nul	0	1
Diminution	67	62
Total	85	85

Modifié de l'étude d'impact sonore, février 2003

Le MTQ propose dans son étude d'impact un programme de suivi acoustique. Dans l'année suivant l'ouverture du projet, des relevés sonores (d'une durée de 1 à 24 heures) avec comptages de circulation simultanés seront effectués aux mêmes endroits que les relevés réalisés en juin 2002 pour compléter l'étude d'impact sonore. À l'aide de données de circulation complètes, le climat sonore de même que les impacts sonores réels seront réévalués. Un rapport présentant les résultats du suivi sera alors produit. Des mesures d'atténuation seront envisagées si le projet devait présenter un impact sonore significatif. Dans l'étude d'impact, le MTQ mentionne qu'il pourrait refaire un autre suivi cinq ans après l'ouverture du projet, l'utilité de ce dernier étant davantage de vérifier l'influence d'un accroissement éventuel de la circulation sur le climat sonore. Le tableau 4 présente le climat sonore actuel projeté à l'ouverture et 10 ans après pour les trois résidences où un impact moyen sur le milieu sonore est prévu par le MTQ.

Globalement, l'équipe d'analyse du MDDEP est d'avis que le projet aura un impact positif considérable puisque près de 80 % des résidences de la zone d'étude verront leur niveau sonore ambiant diminuer. Ce niveau sera en général réduit de 6 dB(A).

Tableau 4 : Impacts faibles et moyens sur le climat sonore

Chaînage	Côté	Adresse	Climat sonore Leq, 24 h (dB _A) et impact		
			Actuel	Projetés à l'ouverture	Projetés après 10 ans
4+800	Est	1425, route 323	52	55 - Faible	56 - Moyen
6+110	Ouest	1472, route 323	59	63 - Moyen	64 - Moyen
6+130	Ouest	1474, route 323	59	63 - Moyen	64 - Moyen

Modifié de l'addenda 1, novembre 2004

Par contre, un impact significatif est anticipé pour les trois résidences qui subiront une augmentation de leur climat sonore et pour lesquelles le MTQ n'a pas prévu la mise en place de mesures d'atténuation pour réduire le bruit. Cette situation est particulièrement préoccupante pour les résidences situées au 1472 et 1474 de la route 323 compte tenu que le niveau sonore actuel est actuellement de 59 dB(A), ce qui est supérieur aux critères de confort recommandé par la SCHL et de l'OMS et que l'impact moyen prévu sur le climat sonore par le projet se fera sentir dès l'ouverture. Dans leur avis, les spécialistes du bruit du MENV indiquent qu'il serait requis d'examiner les possibilités pratiques qui existent pour atténuer cet impact localisé.

Dans son étude d'impact sonore de février 2003, le MTQ mentionne que : « en vertu de la Politique sur le bruit routier du Ministère et à la lumière des résultats projetés sur 10 ans, des mesures d'atténuation devraient être envisagées pour les résidences subissant un impact moyen, mais il semble difficile de protéger des résidences isolées ayant une entrée privée depuis la route ». Selon le MTQ, la présence des entrées privées rendrait inefficace la mise en place de mesures d'atténuation telles que des buttes anti-bruit puisqu'elles permettent aux ondes sonores générées par la circulation routière d'atteindre les résidences. Le MTQ concluait également dans son étude que les impacts moyens étaient : « attribués davantage au rehaussement de la vitesse pratiquée (même si la limite légale ne change pas) qu'à la localisation même du nouveau tracé ».

En ce qui concerne la résidence située au 1425 de la route 323, celle-ci possède un climat sonore actuel de 52 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$. Selon les simulations effectuées par le MTQ, une augmentation de 3 dB(A) est prévue à l'ouverture, portant ainsi le niveau sonore à 55 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$. Pour un horizon de 10 ans suivant la construction de la route, une augmentation de 4 dB(A) est prévue, le niveau sonore sera alors de 56 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$. Conformément à la grille d'évaluation de la politique du MTQ, l'impact sera faible à l'ouverture et moyen dix ans après la réalisation du projet. Toujours selon la politique, des mesures d'atténuation du bruit sont mises en œuvre à l'occasion de la construction d'une route si l'impact sonore jugé comme étant significatif (impact moyen ou fort) se produit dans les cinq premières années suivant la construction. Pour un cas comme celui-ci, un suivi acoustique doit être réalisé dans le but de mesurer, de façon précise, le degré de perception en bordure de la route. S'il s'avérait que les prédictions soient exactes, soit

la concrétisation d'un impact moyen sur un horizon de 10 ans, les dispositions de la politique indiquent que la mise en œuvre de mesures d'atténuation est requise afin de corriger la situation.

Parmi les résidences identifiées par le MTQ pour lesquelles un impact sonore faible est prévu selon sa grille d'évaluation de l'impact sonore, il y en a une qui subira un impact qui préoccupe l'équipe d'analyse du MDDEP. Il s'agit de la résidence localisée au 1473 de la route 323 pour laquelle le niveau sonore actuel est évalué à 60 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ et une augmentation à 62 dB(A) $L_{Aeq, 24 h}$ est prévue à l'ouverture. Selon la Politique sur le bruit routier du MTQ, aucune mesure d'atténuation n'est prévue compte tenu qu'il juge l'impact faible. Toutefois, selon le tableau utilisé par le MTQ pour évaluer les niveaux de perturbation sonore actuels, cette résidence se trouve déjà dans un milieu dont le climat sonore est moyennement perturbé. De plus, le milieu actuel dépasse le critère de confort recommandé par la SCHL et l'OMS. Dans leur avis, les spécialistes du bruit du MENV indiquent qu'aucune augmentation ne devrait être permise au-delà de 60 dB(A). Il est donc requis que le MTQ examine les possibilités pratiques qui existent pour atténuer cet impact localisé.

Constat relatif au climat sonore

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ n'a pas fait la démonstration qu'aucune mesure d'atténuation ne peut être envisagée pour atténuer l'impact sur le climat sonore des deux résidences localisées au 1472 et 1474 de la route 323 et qu'il n'a pas étudié la possibilité d'atténuer l'impact sonore pour la résidence localisée au 1473 de la même route.

En conséquence, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ devrait réaliser un programme détaillé du suivi du climat sonore tel que prévu à son étude d'impact comprenant des relevés sonores et des comptages un an et cinq ans après la mise en service du tronçon réaménagé et un comptage de circulation dix ans suivant la fin des travaux de réaménagement afin de valider les prévisions de circulation.

Climat sonore en phase de construction

L'initiateur mentionne dans son ÉIE que le bruit généré par les travaux aura un impact sur le milieu humain. Toutefois, l'importance de l'impact de ce bruit n'est pas évaluée et aucune mesure d'atténuation n'est prévue.

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

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse du MDDEP recommande :

qu'un programme de surveillance du climat sonore, durant la période de construction, soit élaboré et transmis dans le cadre de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE. Ces relevés devront prévoir des mesures du niveau sonore actuel et des mesures de la contribution sonore du chantier. Le programme devra être réalisé durant toute la période de construction et visera à contrôler le bruit de sorte que les activités de construction restent à un niveau sonore acceptable, et à mettre en place rapidement les mesures d'atténuation requises si la situation l'exige.

Le programme doit également prévoir des mécanismes pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités.

2.8 Protection du milieu forestier

Près de 90 % du tracé proposé se trouve sous couvert forestier. Le MTQ estime que le projet aura un impact jugé de négligeable à faible sur l'ensemble des peuplements forestiers traversés, sauf pour une érablière à bouleau jaune âgée de plus de 90 ans pour laquelle un impact fort est appréhendé. Selon l'analyse du MTQ, ce peuplement en serait un d'intérêt phyto-sociologique de très grande valeur environnementale. Ce peuplement serait scindé en deux par la route projetée sur 100 m linéaires. Le déboisement de ce peuplement se limiterait à 0,55 hectares, mais des effets induits tels que la modification de la flore en bordure et quelques changements irréversibles à l'intérieur du peuplement devraient être observés.

Afin de limiter l'impact du projet sur ce peuplement, le MTQ propose de minimiser le déboisement et de protéger adéquatement les arbres et arbustes qui ne sont pas directement touchés par la zone des travaux et les aires de travail. Malgré ces mesures, l'impact résiduel devrait, selon le MTQ, demeurer fort.

Dans le cadre de l'analyse environnementale du projet, la Direction de l'environnement forestier du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs a été consultée. Celle-ci conclut, dans son avis du 2 septembre 2004, que le projet est acceptable en ce qui concerne les impacts sur le milieu forestier.

Constat relatif à la protection du milieu forestier

L'équipe d'analyse est d'avis que l'impact du projet sur le milieu forestier est acceptable compte tenu que le MTQ limitera le déboisement et que le secteur présentant un intérêt particulier ne sera affecté que sur une superficie limitée.

2.9 Protection du paysage

La majorité des types de paysage qui seraient touchés par le projet se trouvent en milieu boisé. À l'extérieur de ces zones, le tracé traverse des paysages de lacs et de rivières ainsi que des milieux bâtis. Dans l'ÉIE, le MTQ évalue que le projet aurait quatre impacts visuels. Deux de ces

impacts seront réduits à faibles ou négligeables en minimisant le déboisement, en favorisant la meilleure insertion possible du projet par des aménagements paysagers et en reboisant avec des conifères en périphérie de l'infrastructure lorsque possible. Le principal impact visuel anticipé concerne le passage de la route dans l'arrière-cour de certaines propriétés en deçà de 20 m des résidences localisées entre les chaînages 1+800 à 2+020. Pour réduire l'impact jugé fort, le MTQ prévoit mettre en place les mesures d'atténuation précitées. Malgré ces mesures, le MTQ estime que l'impact résiduel sera tout de même moyen. Un autre impact visuel d'importance se localiserait entre les chaînages 5+100 et 5+400 où du déboisement et d'importants déblais devraient être faits à même les collines. Le MTQ prévoit minimiser l'excavation et le déboisement pour minimiser l'impact. Le reboisement de conifères pourrait également être envisagé dans cette zone. Toutefois, selon le MTQ, l'impact résiduel demeurerait moyen.

Constats relatifs à la protection du paysage

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit présenter des propositions d'aménagement paysager afin de réduire l'impact du projet sur le paysage des riverains de la nouvelle section de route pour lesquels un impact résiduel moyen est prévu.

CONCLUSION

Le réaménagement de la route 323 vise à améliorer le lien reliant la région de Hull-Ottawa à la station touristique du Mont-Tremblant. Ce projet, dont les coûts sont évalués à environ 11 millions de dollars, vise le réaménagement d'un tronçon de 7,4 km de la route actuelle impliquant la mise en place d'une nouvelle section de route de 6,84 km. La route aura une emprise moyenne de 55 m et contournera le village de Lac-des-Plages. La nécessité d'intervenir sur ce tronçon de la route 323 est principalement liée à ses déficiences géométriques importantes dont vingt-neuf courbes sous-standards qui ne permettent pas d'assurer le confort, la visibilité et la sécurité des usagers.

Les enjeux les plus significatifs du projet concernent l'utilisation du territoire, la protection des cours d'eau, l'alimentation en eau potable, le climat sonore, la protection du milieu forestier et du paysage.

Les constats de l'équipe d'analyse relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation sont présentés ci-dessous :

- le projet est justifié en raison des nombreuses déficiences géométriques de la route actuelle qui n'offre pas une bonne qualité de service aux utilisateurs et de l'importance de cette route dans le développement touristique actuel et futur de la région de la station touristique du Mont-Tremblant;
- la modification du projet proposée par le MTQ lors de la médiation environnementale améliore le projet de façon notable pour les requérants d'audience publique sans nuire de façon inacceptable à une tierce partie. En conséquence, les résultats de la médiation environnementale devraient être pris en compte dans la décision gouvernementale;
- la réalisation du projet n'aura pas d'impacts significatifs sur les cours d'eau;
- afin de respecter le Règlement sur les habitats fauniques, le MTQ doit prévoir des ponceaux de plus grand diamètre aux traversées de l'émissaire du lac au Brochet et du ruisseau Clair;
- le MTQ doit respecter l'interdiction, prévue au Règlement sur les habitats fauniques, d'obstruer le passage du poisson et de rétrécir la largeur de l'habitat du poisson de plus du tiers, largeur qui se mesure à partir de la limite naturelle des hautes eaux;
- concernant la traversée de l'étang de castors, le diamètre du ponceau prévu doit être validé afin de s'assurer qu'il aura la capacité d'évacuer les crues printanières, la possibilité de mettre un prébarrage muni d'une structure de contrôle de niveau d'eau en amont du ponceau prévu doit être évaluée et la possibilité d'ensemencer des plantes adaptées aux abords de la route dans la partie aval de l'étang qui sera asséchée doit également être évaluée;
- les impacts du projet sur le milieu bâti sont acceptables;
- le projet n'aura pas d'impacts importants sur les commerces de Lac-des-Plages;
- tel que prévu par le MTQ, le programme de suivi détaillé de la qualité des eaux des puits d'eau potable du secteur est adéquat;

- tel que prévu par le MTQ, le suivi du climat sonore en phase d'exploitation est adéquat, mais doit également prévoir un comptage de la circulation dix ans suivant la fin des travaux;
- le MTQ doit déposer un document d'analyse expliquant les mesures qui peuvent être envisagées pour atténuer l'impact sur le climat sonore des résidences localisées au 1472, 1473 et 1474 de la route 323;
- un programme de surveillance du climat sonore durant la période de construction doit être présenté;
- l'impact du projet sur le milieu forestier est acceptable;
- des propositions d'aménagement paysager afin de réduire l'impact sur le paysage des riverains de la nouvelle route doivent être exigées.

Recommandation

Au terme de l'analyse environnementale du projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur de Lac-des-Plages sur le territoire de la MRC de Papineau par le MTQ, l'équipe d'analyse conclut que le projet est justifié et que le tracé retenu (variante A des secteurs 1 et 2), incluant les modifications ayant fait l'objet d'une entente lors de la médiation environnementale sur le projet, est acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet sont décrits de façon satisfaisante dans l'étude d'impact et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation qui y sont proposées, de même que les recommandations incluses au présent rapport, sont appliquées.

Original signé par :

Nicolas Juneau, Biologiste, M.Sc.Env.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de puits, Municipalité : Lac-des-Plages, Circ. élect. : Papineau, route 323, Chaînage 0+000 @ 6+850*, octobre 2001, 9 p. et 4 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 323, Municipalité de Lac-des-Plages, Étude d'impact sur l'environnement*, juillet 2002, 98 p. et 5 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sonore, Déviation de la route 323, Municipalité de Lac-des-Plages*, février 2003;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 323, Municipalité de Lac-des-Plages, Réponses aux questions du ministère de l'Environnement*, septembre 2003, 75 p. et 6 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 323, Municipalité de Lac-des-Plages, Résumé*, janvier 2004, 38 p.;
- BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Rapport d'enquête et de médiation sur le projet de réaménagement de la route 323 dans le secteur de Lac-des-Plages*, juin 2004, 46 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réaménagement de la route 323, Municipalité de Lac-des-Plages, addenda 1*, novembre 2004, 3 p. et 1 annexe.
- Courrier électronique de M. Bernard Héту, du ministère des Transports, à M. Nicolas Juneau, du ministère de l'Environnement, daté du 24 janvier 2005 concernant les résidences subissant des impacts sonores, 1 p. et 1 tableau.

CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE QUÉBÉCOIS RELATIF À LA PROCÉDURE D'ÉVALUATION ET D'EXAMEN DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT :

- Loi sur la qualité de l'environnement (LRQ, c. Q-2 (chapitre I)).
- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 9).
- Règles de procédures relatives au déroulement des audiences publiques (RRQ, 1981, c. Q-2, r. 19).
- Règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, D. 1529-93 (1993) 125 G.O. II, 7766 [c. Q-2, r. 1.001].

ANNEXES

Annexe 1 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés entre 2002 et 2004

Les unités administratives du MENV :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Outaouais;
- le Service de l'aménagement du territoire et des eaux souterraines;
- le Centre d'expertise hydrique du Québec;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable;
- le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (climat sonore);

les ministères et organismes suivants :

- le ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs;
- le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche
- Tourisme Québec;
- le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Culture et des Communications.

Annexe 2 : Chronologie des étapes importantes du projet

Date	Événement
2001-02-05	Réception de l'avis de projet
2001-03-07	Transmission de la directive
2002-07-22	Réception de l'étude d'impact
2002-07-26 au 2002-09-12	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2002-09-13	Transmission des questions et commentaires
2003-10-07	Réception des réponses aux questions et commentaires
2003-10-16 au 2003-11-19	Consultation sur les réponses aux questions et commentaires
2004-01-13 au 2004-02-27	Période d'information et de consultations publiques
2004-04-19 au 2004-06-18	Mandat de médiation
2004-06-18	Transmission du rapport du BAPE au ministre de l'Environnement
2004-12-13	Réception de l'addenda 1 produit par le MTQ à la suite de la médiation