

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Rapport d'analyse environnementale

**Reconstruction de la route 323 à Amherst
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-392

Le 22 juin 2004

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 reconstruire un tronçon de 6,2 km de la route 323 entre les limites de la Municipalité de Lac-des-Plages et le village de Amherst sur le territoire du Canton de Amherst dans la Municipalité régionale de comté des Laurentides.

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).

La nécessité d'intervenir sur ce tronçon de la route 323 est principalement reliée à sa géométrie déficiente qui ne permettrait pas d'assurer une bonne qualité de service aux utilisateurs. La route 323 constitue le principal axe routier entre l'Ontario, l'Outaouais et le secteur du Mont-Tremblant. La station touristique du Mont-Tremblant étant en pleine expansion la pression sur cet axe routier augmentera au cours des prochaines années. Selon le plan de transport des Laurentides, le projet constitue un enjeu pour la région qui souhaite développer des attraits touristiques et la villégiature. Le schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides considère également le projet de réaménagement de la 323 dans le secteur de Amherst comme un projet à privilégier. Ce projet, dont les coûts sont évalués à environ 10,1 M\$, s'inscrit dans le cadre de l'amélioration des 35 km de la route 323 qui ont été identifiés comme problématiques par le MTQ.

Dans certains tronçons, la route serait reconstruite à son emplacement actuel alors que dans d'autres secteurs, de nouvelles sections de la route seraient construites à l'extérieur de l'emprise actuelle. Cette route à deux voies aurait une emprise moyenne de plus de 35 mètres et serait construite conformément aux normes d'une route régionale pour une vitesse affichée de 90 km/h. Les voies auraient une largeur de 3,5 m avec des accotements de 2,5 m dont 1,75 m pavé à des fins cyclables.

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 et la protection du paysage.

Le ministère des Transports a proposé des mesures d'atténuation et de suivi pour gérer les impacts associés à ces enjeux. Des méthodes de travail visant à protéger les cours d'eau et des suivis du climat sonore et de la qualité de l'eau des puits d'alimentation sont notamment prévus.

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.....	4
1.3 Description générale du projet et de ses composantes.....	7
2. Analyse environnementale	7
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	7
2.2 Analyse des variantes	8
2.3 Protection des cours d'eau.....	11
2.4 Utilisation du territoire	14
2.5 Alimentation en eau potable	15
2.6 Climat sonore.....	16
2.7 Protection du paysage	19
Conclusion.....	21
Références.....	23
Cadre législatif et réglementaire québécois en relatif à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement :.....	23
Annexes	25

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Niveaux de service actuel de la route 323 dans le secteur visé	6
Tableau 2 : Nombre d'années requis pour atteindre certains niveaux de service	6
Tableau 3 : Comparaison de la variante de tracé entre les km 0+800 et 3+500	10
Tableau 4 : Comparaison de la variante de tracé entre les km 4+800 et 6+300	10
Tableau 5 : Principales caractéristiques des cours d'eau traversés	12
Tableau 6 : Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore	17
Tableau 7 : Niveaux sonores actuels et estimés	18

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation du projet	3
Figure 2 : Principaux axes routiers régionaux	4
Figure 3 : Variantes étudiées entre les km 0+800 et 3+500	9
Figure 4 : Variantes étudiées entre les km 4+900 et 6+200	9

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Chronologie des étapes importantes du projet	27
Annexe 2 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés	29

INTRODUCTION

Objet du rapport

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de reconstruction de la route 323 sur le territoire du Canton de Amherst de la Municipalité régionale de comté (MRC) des Laurentides par le ministère des Transports (MTQ). Effectuée dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, cette analyse vise à porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. 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.

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 d'une largeur moyenne de 35 mètres (m) ou plus 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 de l'Environnement. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 1.

Consultation publique

Une période d'information et de consultation publiques a été tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du 30 septembre 2003 au 14 novembre 2003. Au cours de cette période, une demande d'audience publique a été adressée au ministre, mais le requérant a retiré cette dernière par une lettre adressée au ministre de l'Environnement.

Consultation gouvernementale

L'annexe 2 présente la liste des unités du MENV, ministères et organismes consultés pour élaborer ce rapport d'analyse environnementale.

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 et la protection du paysage (section 2);
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale et la recommandation du MENV quant à l'autorisation du projet (section 3);
- enfin, les sections qui suivent la conclusion concernent les références et les annexes.

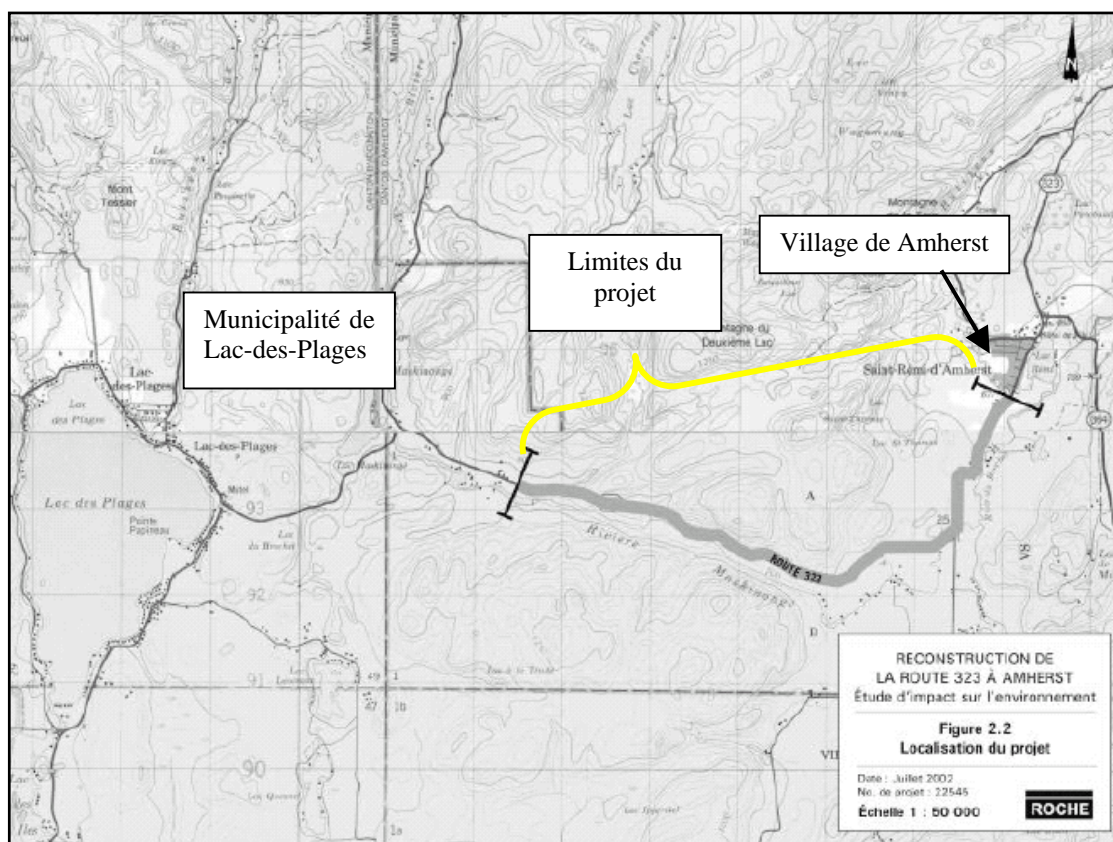
1. LE PROJET

Cette section reprend l'essentiel des renseignements fournis par le MTQ dans l'étude d'impact 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

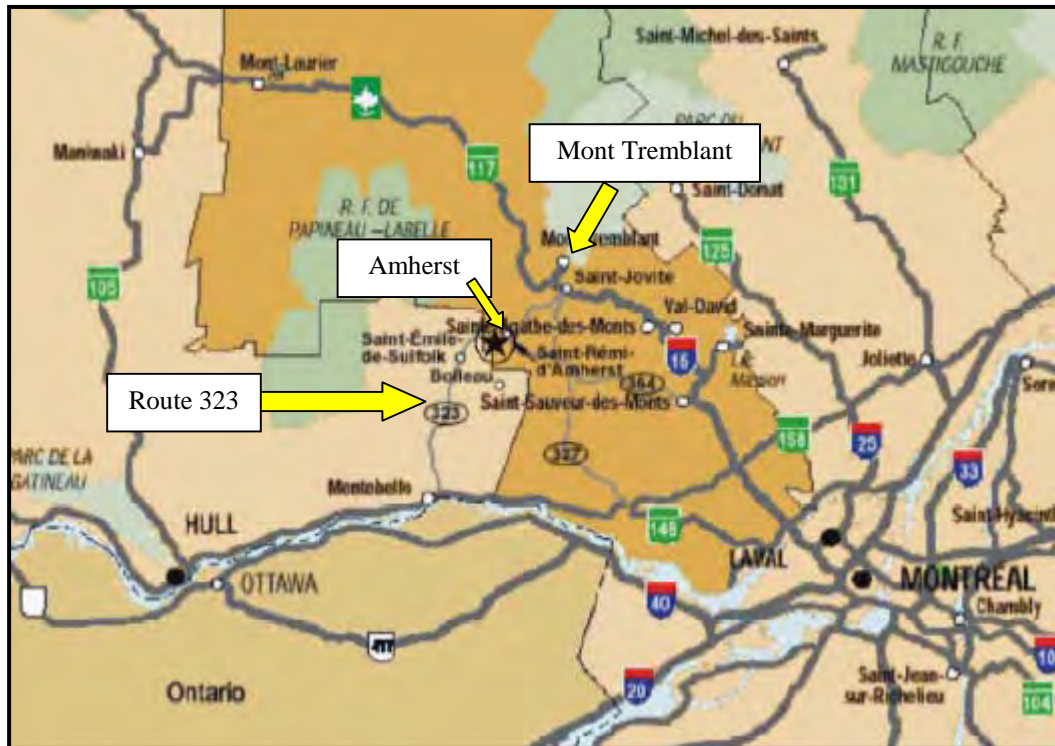
Le projet de reconstruction de la route 323 à Amherst vise un tronçon de 6,2 km de la route 323 entre les limites de la Municipalité de Lac-des-Plages et le village de Amherst sur le territoire du Canton de Amherst de la MRC des Laurentides dans la région administrative des Laurentides (figure 1). La route 323 constitue le principal lien routier entre l'Ontario, l'Outaouais et le secteur du Mont-Tremblant (figure 2).

Figure 1 : Localisation du projet



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

Figure 2 : Principaux axes routiers régionaux



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

1.2 Raison d'être du projet

Selon l'initiateur, la nécessité d'intervenir sur le tronçon de la route 323 visé par le projet faisant l'objet du présent rapport d'analyse est principalement reliée à sa géométrie déficiente qui ne permet pas d'assurer une bonne qualité de service aux utilisateurs.

En 1997, le MTQ réalisait une étude d'opportunité pour le réaménagement de la route 323 entre la limite nord de la Municipalité de Saint-Émile-de-Suffolk dans la MRC de Papineau et l'intersection des routes 323 et 117 à Mont-Tremblant dans la MRC des Laurentides. Cette étude visait à identifier les différents problèmes de la route 323 qui constitue le principal lien routier entre l'Ontario, l'Outaouais et le secteur en pleine expansion du Mont-Tremblant. La station Mont-Tremblant était, avant son acquisition par Intrawest en 1991, une station de ski régionale employant 350 personnes. Les phases 1 et 2 de développement ont permis d'augmenter le nombre de visiteurs, qui est passé de 350 000 en 1991 à 2,3 millions sur quatre saisons en 2001, et d'en faire un centre de villégiature récréotouristique de calibre international employant plus de 2 800 personnes. Intrawest a annoncé, en septembre 2001, la réalisation de la phase 3 et, par la suite, Intrawest entamera la réalisation de la phase 4. Les phases 3 et 4 du développement de la montagne permettront d'accroître le potentiel touristique de Mont-Tremblant qui pourrait accueillir plus de 4 millions de visiteurs par année. Le nombre d'employés passerait alors à plus de 7 500 personnes. Le développement intensif de la station sollicite donc de plus en plus le réseau routier du secteur et plus particulièrement le lien avec la région de l'Outaouais/Ontario

d'où origine une bonne partie de la clientèle de la station. Notons qu'actuellement cette clientèle emprunte l'autoroute 50, la route 148 et finalement la route 323 pour se rendre sur la 117 dans les Laurentides. La distance totale qu'elle parcourt est de l'ordre de 170 km pour une durée d'environ deux heures.

Selon le MTQ, la route 323 possède des caractéristiques géométriques variées généralement acceptables à l'exception d'un tronçon de 35 km entre la Municipalité de Lac-des-Plages et la Ville de Mont-Tremblant. Pour solutionner les différents problèmes relevés sur cette section de la route 323, le MTQ proposait, dans son étude d'opportunité, quelques scénarios globaux d'amélioration visant à atteindre les objectifs suivants :

- conserver et améliorer l'état des infrastructures actuelles;
- accroître la fluidité de la circulation routière;
- assurer une bonne qualité de service pour une clientèle venant de l'extérieur du Québec et générant une activité économique importante pour la région;
- assurer aux usagers des caractéristiques uniformes et par conséquent plus sécuritaires de la route, en continuité avec ce qui a déjà été réalisé plus au sud.

À la suite d'une consultation du milieu, un des scénarios a été retenu pour améliorer les 35 km de routes problématiques. Le scénario retenu a fait l'objet d'une planification stratégique intégrée au Plan de transport des Laurentides en septembre 2001 et le MTQ prévoit investir environ 38 M\$ pour l'amélioration des 35 km de route. Le projet, dont les coûts sont évalués à 10,1 M\$, s'inscrit dans cette planification stratégique. Le schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides considère également que le projet doit être privilégié.

En ce qui a trait aux déficiences géométriques, les principales lacunes identifiées sont :

- vingt-quatre courbes horizontales sous-standards;
- aucune visibilité au dépassement;
- la présence de véhicules lourds provenant des exploitations forestières qui réduisent la vitesse;
- le manque d'uniformité des largeurs de voies et d'accotements;
- des distances de visibilité à l'arrêt insuffisantes;
- des largeurs totales insuffisantes des voies et des accotements;
- un déneigement difficile;
- l'accumulation d'eau sur la chaussée lors de redoux;
- la visibilité réduite due aux bordures de neige souvent élevées;
- l'emprise de la route très réduite;
- des fossés souvent inexistant;
- un drainage laissant à désirer.

Toutes ces lacunes font en sorte que la vitesse moyenne de base est de 76 km/h alors que la vitesse maximale affichée est de 90 km/h. La vitesse dans les courbes sous-standards est quant à elle réduite à moins de 30 km/h.

La nécessité d'intervenir sur la route 323 ne peut toutefois pas se justifier par les niveaux de service actuel (tableau 1) ni même projeté (tableau 2). En effet, selon les projections réalisées par le MTQ à partir des données de 1997, la capacité de la route ne serait pas atteinte avant 20 ans.

Le tableau 1 indique les conditions de circulation sur la route 323 en 1997. Le tableau 2 indique le nombre d'années requis à partir de 1997 pour atteindre différents niveaux de service¹ et la capacité de la route 323. Ce tableau confirme que la capacité de la route serait atteinte seulement 23 ou 67 ans plus tard selon le pourcentage de croissance appliqué (2 % ou 6 %).

Tableau 1 : Niveaux de service actuel de la route 323 dans le secteur visé

	<i>DJMA estimé (véh/jr)</i>	<i>Débit 30^e heure (véh/h)</i>	<i>Niveau de service</i>	<i>Rapport débit/capacité (d/c)</i>	<i>Capacité (véh/h)</i>
Conditions en 1997	3 080	546	C (70%)	0,26	2 065

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

Tableau 2 : Nombre d'années requis pour atteindre certains niveaux de service

	<i>Débit 30^e heure (véh/h)</i>	<i>Croissance débit 30^e heure</i>					
		<i>2 %/an</i>			<i>6 %/an</i>		
		<i>Max. D</i>	<i>50%E</i>	<i>Capacité</i>	<i>Max. D</i>	<i>50%E</i>	<i>capacité</i>
Conditions projetées	546	37	54	67	13	18	23

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

L'initiateur estime que le taux d'accident n'est également pas un élément qui permet de justifier pleinement le projet puisque la route 323 est caractérisée par des taux d'accident sous la moyenne des routes similaires particulièrement pour les accidents graves et mortels. Cette situation serait toutefois due aux déficiences importantes de cette route dont la présence de nombreuses courbes sous-standards limite de beaucoup la vitesse praticable et réduit par le fait même la gravité des accidents. On note cependant qu'un pourcentage important des accidents survient sur chaussée glissante et dans les courbes.

¹ Critères de classification des niveaux de service du MTQ : C : se situe encore dans la zone de l'écoulement stable, début de l'inconfort, D : écoulement à haute densité, inconfort, E : capacité atteinte, F : congestion

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet consiste en la reconstruction d'un tronçon de 6,2 km de la route 323, entre les limites de la Municipalité de Lac-des-Plages et le village de Amherst. Dans certains tronçons, la route sera reconstruite à son emplacement actuel en corrigeant la géométrie pour la porter aux normes actuelles du MTQ alors que dans d'autres secteurs, de nouvelles sections de la route seraient construites à l'extérieur de l'emprise actuelle. Cette route à deux voies aura une emprise moyenne de plus de 35 m et sera construite conformément aux normes d'une route régionale pour une vitesse affichée de 90 km/h. Les voies auront une largeur de 3,5 m avec des accotements de 2,5 m dont 1,75 m pavé à des fins cyclables. Les travaux nécessaires à la réalisation du projet s'étaleront sur 1 ou 2 ans, selon les disponibilités budgétaires.

Mentionnons que le MTQ a comparé des variantes de tracé pour les sections de route qui seront construites à l'extérieur de l'emprise actuelle. Ces comparaisons de variantes sont présentées et analysées à la section 2.2.

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 reconstruction de la route 323 à Amherst. 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 reconstruction de la route 323 à Amherst 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 ne permettraient pas d'assurer une bonne qualité de service aux utilisateurs. D'autres éléments de justification ont été évalués par le MTQ, tels le niveau d'utilisation et le taux d'accident, mais ceux-ci ne peuvent justifier pleinement le projet. Également, le développement économique de la région a été soulevé pour appuyer la justification du projet.

Le projet permettrait de répondre à différents degrés aux objectifs fixés par l'étude d'opportunité réalisée par le MTQ. En effet, il permettrait en partie de conserver et d'améliorer l'état des infrastructures actuelles, d'accroître la fluidité de la circulation routière et contribuer à une meilleure qualité de service pour une clientèle venant de l'extérieur du Québec et générant une activité économique importante pour la région. Le projet permettrait également aux usagers

l'utilisation d'une route avec des caractéristiques uniformes et par conséquent plus sécuritaires, en continuité avec ce qui a déjà été réalisé plus au sud.

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.

Constat relatif à la raison d'être

Selon l'équipe d'analyse, à la lumière des informations présentées dans l'étude d'impact et des visites de terrain effectuées, le projet semble 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 de la région du Mont-Tremblant.

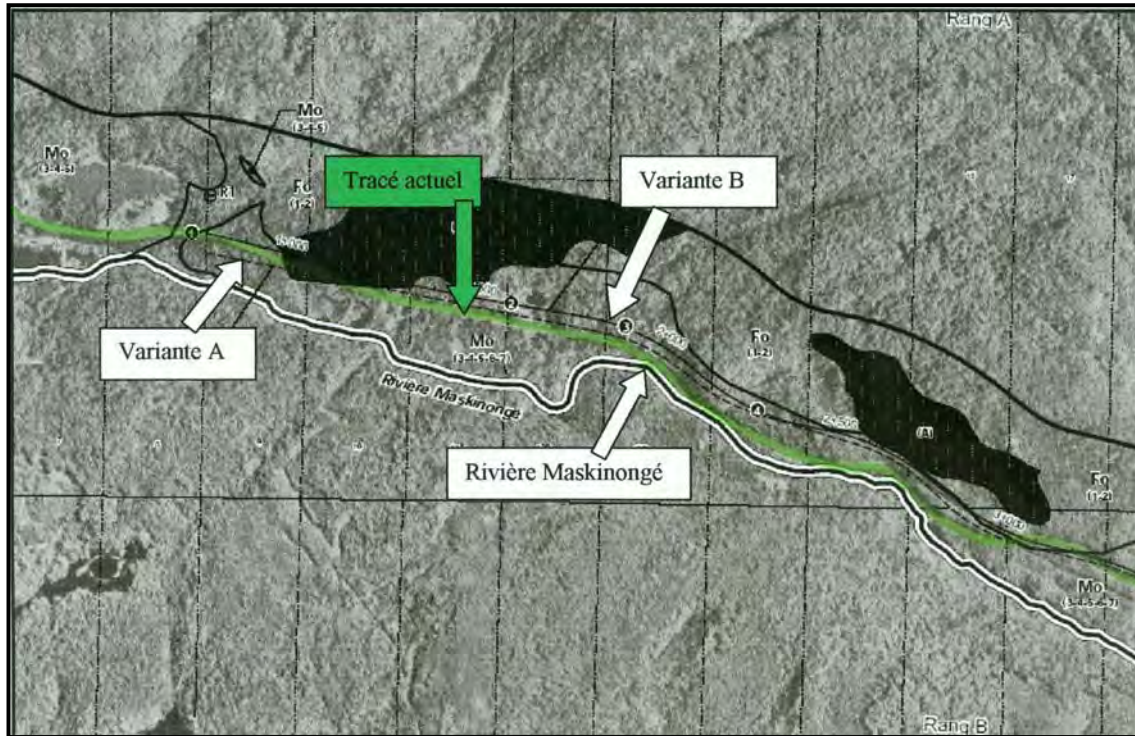
2.2 Analyse des variantes

L'initiateur a étudié des variantes pour deux tronçons du projet. En effet, les sections récupérables de la route actuelle ont été conservées, mais à certains endroits, les corrections géométriques à apporter étant plus importantes, la route se serait trouvée trop près de la rivière Maskinongé pour qu'il soit, selon l'initiateur, acceptable du point de vue environnemental de les conserver telles quelles. Dans ces cas, des variantes ont ainsi été proposées un peu plus au nord, à flanc de montagne. Les tronçons pour lesquels des variantes ont été étudiées sont les tronçons localisés entre les km 0+800 et 3+500 (figure 3) et entre les km 4+900 et 6+200 (figure 4) de la zone d'étude. Les variantes proposées pour ces deux sections ont été comparées en fonction des résistances environnementales (présence sur le tracé de bâtiments, de boisés, de cours d'eau, de paysages intéressants, etc.) et technico-économique (présence de roc, d'épais dépôts de matières organiques, de cours d'eau, etc.) associées à leur réalisation.

Les premières variantes étudiées visent un secteur de 2,7 km localisé entre les km 0+800 et 3+500. Les principales contraintes associées à la variante A sont l'expropriation ou le déplacement de deux résidences et le fait qu'elle longe la rivière Maskinongé à moins de 60 m sur une longueur totale de 1,2 km. La variante B, quant à elle, n'affecte pas de résidences et longe la rivière à moins de 60 m sur seulement 0,7 km. Sur la base de la comparaison des résistances associées aux deux variantes (tableau 3), l'initiateur a retenu la variante B.

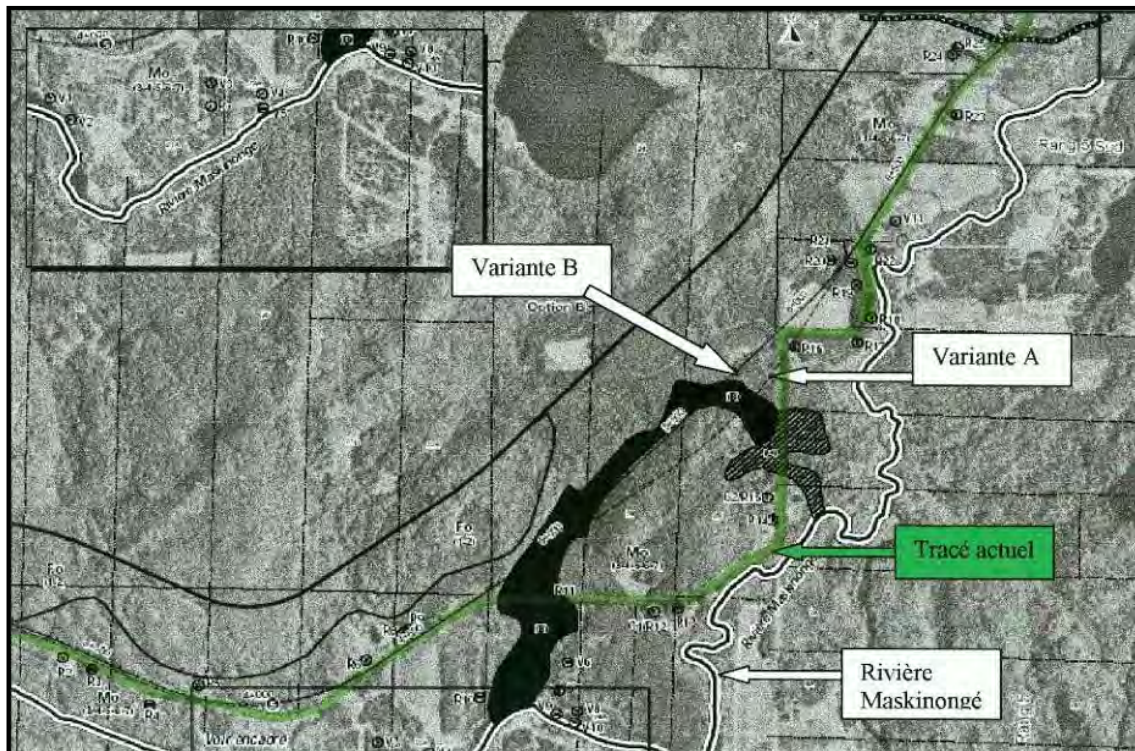
Le deuxième choix de variantes étudié par l'initiateur vise une section de 1,5 km localisée entre les km 4+900 et 6+200. La principale contrainte environnementale associée à la variante A est l'expropriation de deux résidences alors que la variante B vise l'expropriation d'une seule résidence. Sur la base de la comparaison des résistances associées aux deux variantes (tableau 4), l'initiateur a retenu la variante B.

Figure 3 : Variantes étudiées entre les km 0+800 et 3+500



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

Figure 4 : Variantes étudiées entre les km 4+900 et 6+200



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

Tableau 3 : Comparaison de la variante de tracé entre les km 0+800 et 3+500

<i>Élément environnemental</i>	<i>Résistance environnementale</i>	<i>Résistance technico-économique</i>	<i>Variante A</i>	<i>Variante B</i>
Roc	-	Moyenne	0,2 km	0,3
Autres boisés	Moyenne	-	2,7 km	2,7
Rivière Maskinongé (longée à moins de 60 m)	Forte	Moyenne	1,2 km	0,7 km
Autres cours d'eau (traversés)	Faible	Faible	3	3
Bâtiments	Très forte	-	2	0
Milieu visuel – Unité 1	Moyenne	-	0,1 km	0,1 km
Milieu visuel – Unité 2	Moyenne	-	2,6 km	2,2 km
Milieu visuel – Unité 3	Forte	-	0,03 km	0,4 km

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

Tableau 4 : Comparaison de la variante de tracé entre les km 4+800 et 6+300

<i>Élément environnemental</i>	<i>Résistance environnementale</i>	<i>Résistance technico-économique</i>	<i>Variante A</i>	<i>Variante B</i>
Dépôt de matière organique épais	-	Moyenne	0,4 km	0,5 km
Autres boisés	Moyenne	-	0,7 km	0,5 km
Plantations	Moyenne		0,4 km	0,4 km
Aulnaies	Moyenne	-	0,4 km	0,5 km
Friches	Faible	-	0,01 km	0,02 km
Bâtiments	Très forte	-	2	1
Milieu visuel – Unité 5	Moyenne	-	1,5 km	1,5 km

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

Le résultat de cet exercice a mené l'initiateur à conclure que les variantes B étaient celles présentant le moins d'impacts principalement en raison du nombre limité de bâtiments à exproprier et la proximité de la rivière Maskinongé sur une plus petite distance. Il est à noter que le projet a été présenté avec des variantes de tracé à la Municipalité d'Amherst le 13 août 2001. La Municipalité est favorable à la réalisation de l'option retenue par le MTQ et a soumis ses commentaires qui ont été intégrés au projet.

Constat relatif à l'analyse des variantes

À la lumière de l'analyse présentée, des objectifs visés et des caractéristiques environnementales du territoire traversé, l'équipe d'analyse est d'avis que l'analyse des variantes effectuée par le MTQ est pertinente et valable et que des variantes possibles et raisonnablement réalistes ont été évaluées.

2.3 Protection des cours d'eau

La zone d'étude inclut notamment la rivière Maskinongé et le ruisseau du Brochet. La route 323 est bordée du côté sud par la rivière Maskinongé et son tributaire, le ruisseau du Brochet. La rivière Maskinongé rejoint plus au sud la rivière Rouge. La route 323 longe d'abord la rivière Maskinongé de laquelle le tracé actuel n'est distancé que de quelques mètres sur une très grande partie du parcours, puis longe le ruisseau du Brochet. Selon l'initiateur, la rivière Maskinongé et ses rives constituent des milieux de grande valeur en raison des espèces de poissons présentes et des activités récréatives qu'on y pratique.

D'autres cours d'eau sans nom se trouvent dans la zone d'étude et ont été caractérisés par l'initiateur lors de la visite du terrain de mai 2002. Le tableau 5 présente ces cours d'eau numérotés et leurs principales caractéristiques. Outre le cours d'eau 1, ces cours d'eau sont généralement de faible dimension. Aucun signe d'érosion n'a été noté, la végétation aquatique est absente et la végétation riveraine est peu présente. Les cours d'eau 2 et 3 pourraient présenter un certain potentiel pour les espèces frayant dans les zones inondables au printemps. La nature de leur substrat serait toutefois peu propice à l'omble de fontaine. Les cours d'eau 4 et 5 présentent quant à eux un faible potentiel de fraie printanière. En raison de la nature du substrat, ils pourraient toutefois présenter un certain potentiel pour l'omble de fontaine s'ils ne sont pas asséchés en automne et en hiver. Le cours d'eau 1 draine entre autres le lac Chevreuil et plusieurs autres petits lacs situés un peu plus au nord. Il présente certainement un potentiel pour les espèces d'eaux vives en raison de son substrat et de l'écoulement de l'eau adéquats ainsi qu'un potentiel pour les espèces d'eau lente en raison de la présence de végétation riveraine inondée au printemps. Le cours d'eau 1 étant localisé au kilométrage 0+750, il ne devrait toutefois pas être affecté par le présent projet qui débute au km 0+800 de la zone d'étude.

Il est à noter que lors d'une visite de terrain réalisée par les spécialistes de la FAPAQ, un cours d'eau localisé au kilométrage 6+300 qui n'apparaît pas à l'étude d'impact réalisée par l'initiateur a été identifié. Il s'agit d'un cours d'eau d'une largeur de 1 mètre dont le substrat est sablonneux et qui serait un cours d'eau permanent. En ce qui concerne ce cours d'eau, le MTQ s'est engagé à en faire un inventaire et à le prendre en considération avant la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Tableau 5 : Principales caractéristiques des cours d'eau traversés

<i>Cours d'eau</i>	<i>Largeur (m)</i>	<i>Prof. (m)</i>	<i>Rives</i>	<i>Nature (type d'écoulement)</i>	<i>Substrat</i>	<i>Autres</i>
1 (0+750)	4,5	0,2	Pente moyenne (40 à 45°), faible hauteur (0,4 à 0,5 m)	Permanent (rapides)	Blocs et galets	
2 (1+600)	1,1	0,1	Pente faible (10°), faible hauteur (0,1 à 0,2 m)	Permanent (rapides) – peut s'assécher en été	Sable	Zone inondable importante (largeur à la LHEPM : 20 m)
3 (1+900)	0,6	0,1	Pente nulle, très faible hauteur (0,05 m)	Permanent (rapides)- peut s'assécher en été	Matière organique et sable	Zone inondable importante (largeur à la LHEPM : 15 à 20 m) Présence du castor
4 (2+300)	1,4	0,1	Pente moyenne (35°), faible hauteur (0,2 m)	Intermittent (eau calme)	Gravier et sable	
5 (4+050)	0,7	0,1		Intermittent (eau calme)	Blocs	Écoulement diffus

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

Les activités de déboisement et de construction prévues dans le cadre du projet, les fortes pentes du terrain et la proximité de la zone des travaux de la rivière Maskinongé et de petits cours d'eau sont des facteurs qui pourraient contribuer, si les méthodes de travail et les mesures d'atténuation mises en place sont inadéquates, à recouvrir le substrat notamment au niveau des embouchures des petits cours d'eau dans la rivière Maskinongé. Puisque ces sites peuvent être très intéressants pour la reproduction de différentes espèces de poissons présentes dans la rivière Maskinongé, des impacts négatifs pourraient se faire sentir sur celles-ci.

Afin d'atténuer les impacts de la construction et de l'exploitation de la route sur les cours d'eau, le MTQ prévoit notamment les mesures suivantes :

- afin d'éviter tout impact possible sur les espèces à fraie printanière ou automnale qui pourraient possiblement utiliser ces petits cours d'eau, réaliser les travaux en milieu aquatique entre le 1^{er} juillet et le 15 septembre pour les cours d'eau 4 et 5 et entre le 1^{er} juillet et le 1^{er} avril pour les cours d'eau 2 et 3;
- réaliser les travaux en milieu aquatique en prévoyant des mesures d'atténuation (ex : barrières filtrantes, trappes à sédiments, etc.) afin de minimiser la remise en suspension et éviter que les particules n'atteignent la rivière Maskinongé;
- éviter de laisser les berges à nu lors des périodes de crue afin de limiter l'érosion et l'augmentation de particules en suspension, particulièrement dans les secteurs qui présentent de fortes pentes;

- effectuer les travaux en milieu aquatique en suivant les prescriptions contenues dans le guide « Ponts et ponceaux/lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique » du MTQ. Ce guide contient notamment des façons de faire pour la dérivation temporaire des cours d'eau, pour minimiser l'érosion durant les travaux ainsi que pour s'assurer que les poissons peuplant possiblement les cours d'eau puissent transiter d'un côté à l'autre de la zone des travaux;
- le drainage de la route sera conçu de façon à éviter que les sels et abrasifs se rendent directement aux cours d'eau, en particulier, à la rivière Maskinongé. Idéalement, l'eau de drainage de la route devrait transiter à travers la végétation existante si elle est suffisamment dense;
- les ponceaux seront dimensionnés, tel que prévu au guide « Ponts et ponceaux/lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique », de façon à ne pas réduire la section d'écoulement du cours d'eau, à avoir une vitesse et une tranche d'eau permettant le franchissement de la structure par les poissons et à éviter les ruptures de pente en aval;
- toute la végétation riveraine présente sur les berges des cours d'eau sera conservée (celle-ci est toutefois peu abondante); là où il sera impossible de le faire, des travaux de revégétalisation le long des pentes des ruisseaux seront réalisés à l'aide d'arbustes indigènes. Ceci permettra de rétablir partiellement l'équilibre biologique du cours d'eau et de minimiser les risques d'érosion.

L'initiateur s'engage également à effectuer le suivi de la reprise des ensemencements et de la croissance des espèces durant les deux premières années suivant la construction.

De plus, l'initiateur s'est engagé à procéder à la caractérisation du substrat des cours d'eau touchés par le projet près de leur embouchure avec la rivière Maskinongé avant le début des travaux. Ceci permettra d'évaluer si les mesures d'atténuation pour les matières en suspension ont adéquatement fonctionnées et d'exiger que des mesures correctrices soient apportées par le MTQ si elles n'ont pas été efficaces.

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 ne devrait pas avoir d'impacts significatifs sur les cours d'eau de la zone d'étude.

Compte tenu notamment de l'importance des embouchures des petits cours d'eau dans la rivière Maskinongé pour la reproduction de différentes espèces de poissons, l'engagement du MTQ de procéder à la caractérisation du substrat des cours d'eau touchés par le projet près de leur embouchure avec la rivière Maskinongé avant le début des travaux est approprié.

L'engagement du MTQ à inventorier le cours d'eau identifié au kilométrage 6+300 et à le prendre en considération avant la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE est également approprié.

2.4 Utilisation du territoire

Le milieu résidentiel

Lors de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement, vingt-cinq résidences permanentes, onze résidences secondaires et deux commerces étaient répartis le long de la route actuelle. La réalisation du projet affecterait trois résidences principales. Deux de ces bâtiments seraient dans l'emprise alors que le troisième subirait un impact légal dans la mesure où la marge de recul avant deviendrait inférieure à la marge de recul avant prescrite par le règlement de zonage (5 m au lieu de 6 m). Ces bâtiments pourraient être déplacés sur le même lot, déplacés sur un autre lot ou acquis.

En plus des trois bâtiments principaux touchés, trois bâtiments secondaires (garages ou remises) annexés à des bâtiments principaux seraient touchés. Ces données seraient validées à l'étape des plans et devis, avec les certificats de localisation des différentes propriétés. Les mesures d'atténuation envisagées par le MTQ demeurent l'acquisition ou le déplacement des bâtiments sur un même lot ou un lot voisin.

Selon le MTQ, le projet affecterait 65 lots. De ces lots, 3 deviendraient dérogatoires à la suite de l'acquisition d'une bande de terrain à des fins d'emprise. Pour ces 3 lots, les mesures d'atténuation envisagées par le MTQ sont l'acquisition en tout ou en partie du lot.

Constat relatif au milieu résidentiel

L'équipe d'analyse est d'avis que le nombre relativement restreint d'acquisitions et l'application des mesures d'atténuation ou de compensation couramment utilisées lors des expropriations font en sorte que les impacts sur le milieu bâti seraient acceptables.

Halte routière

Une halte routière et de canot-camping a été aménagée par la Municipalité en bordure de la rivière Maskinongé. L'accès à cette halte pourrait être difficile à réaliser à partir du nouveau tracé de la route 323 en raison de la différence de niveau qui existera entre la nouvelle route et le bord de la rivière. Le MTQ évaluera, avec la Municipalité, la possibilité d'aménager un lien sécuritaire entre la future route et la halte actuelle. Si cela n'était pas réalisable, le MTQ, de concert avec la Municipalité, évaluera les possibilités de déplacer la halte routière dans un secteur qui présente des caractéristiques favorables pour un tel aménagement.

Constat relatif à la halte routière

L'équipe d'analyse est d'avis que l'approche du MTQ visant à évaluer la possibilité de relier la halte actuelle et, si cela s'avérait techniquement difficile, d'évaluer avec la Municipalité la possibilité de relocaliser cette dernière est adéquate.

Le milieu commercial

En bordure de la route 323 actuelle se trouve un commerce de fleurs et de meubles rustiques dont le chiffre d'affaire se base, selon l'initiateur, en grande partie sur la clientèle de passage. La situation géographique de ce commerce est problématique puisqu'il se situe dans un tronçon de la route 323 qui sera délaissé par la circulation de transit. Il perdra ainsi sa visibilité depuis la nouvelle route.

L'impact du projet sur l'achalandage du commerce de fleurs et de meubles rustiques sera sans doute négatif. Toutefois, l'intensité de l'impact demeure indéterminée compte tenu qu'il est difficile de quantifier avec exactitude la diminution de son achalandage avant que le projet ne soit réalisé.

En ce qui a trait à la mesure d'atténuation prévue par le MTQ concernant ce commerce, elle consiste en la mise en place d'une signalisation qui invite les automobilistes intéressés à se rendre au commerce.

Constat relatif aux activités commerciales

L'équipe d'analyse est d'avis que la mesure d'atténuation proposée par le MTQ visant à mettre en place une signalisation incitative concernant le commerce de fleurs et de meubles rustiques est appropriée.

2.5 Alimentation en eau potable

Toutes les résidences de la zone d'étude sont alimentées en eau potable par des puits. Une seule résidence alimentée par un puits d'eau potable est également reliée au réseau d'aqueduc municipal. Puisque les travaux projetés se feront majoritairement à l'intérieur de l'emprise actuelle de la route 323, ils n'amèneront vraisemblablement pas de modifications marquées pour les puits des résidences situées aux abords de la route. On peut même penser que plusieurs puits se retrouveront dans une situation améliorée étant donné que la future route s'éloignera des résidences et, par le fait même, des puits.

Puisque l'impact est pour l'instant indéterminé, le MTQ prévoit réaliser des analyses dites « pré-travaux » des puits ciblés par le suivi, et ce, à l'intérieur de deux ans par rapport à la date du début des travaux. Il prévoit analyser à nouveau ces puits en période printanière pendant les deux premières années suivant la mise en service de la nouvelle route. Après ces deux années, si des puits ont montré une augmentation significative de la teneur d'un ou de plusieurs paramètres tout en demeurant en deçà des critères de potabilité, et que la cause est reliée à la construction ou à l'entretien du secteur concerné de la route, le suivi est alors prolongé d'au moins une année, jusqu'à ce que la teneur d'équilibre soit atteinte.

En ce qui a trait aux sources d'alimentation actuelles et futures du réseau d'aqueduc de Amherst, la distance importante les séparant des travaux fait qu'elles ne seraient aucunement affectées par le projet.

Constat relatif à l'alimentation en eau potable

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

2.6 Climat sonore

Climat sonore en phase de construction

L'étude d'impact mentionne que les équipements qui seront utilisés lors de la construction pourront être aussi près que 20 m des résidences aux abords de la route 323. À cette distance, plusieurs équipements pourraient générer individuellement des niveaux sonores horaires se situant entre 75 et 85 dB_A. Afin de réduire l'impact sonore des travaux, l'étude d'impact suggère certaines approches présentées ci-dessous :

- les travaux bruyants devront être réalisés en période diurne seulement;
- à proximité des résidences (< 150 m), l'horaire de travail devrait être établi de façon à prévoir la réalisation des travaux bruyants dans la période comprise entre 10 h et 17 h;
- les impacts des panneaux arrières des camions à benne devront être évités;
- les équipements avec moteur à combustion devront être munis de silencieux performants et en bon état.

L'initiateur estime que, malgré ces mesures, l'impact résiduel serait moyen et prendrait fin à la fermeture du chantier.

Les objectifs du MENV 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 équivalent (L_{eq} (12 h)) provenant d'un chantier de construction ne dépassent pas le niveau équivalent du bruit ambiant (L_{eq} (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 MENV recommande :

qu'un programme de surveillance environnementale du climat sonore, durant la période de construction, comprenant des relevés sonores sur le terrain des résidences les plus rapprochées de la route 323 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 initial 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;

que le programme de surveillance prévoit également des mesures pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités et qui leur permette de faire part de leurs préoccupations et de leurs plaintes, le cas échéant.

Le climat sonore en période d'exploitation

L'étude du climat sonore présentée par l'initiateur est basée sur la mesure des niveaux sonores existant actuellement dans le milieu et sur des simulations des niveaux sonores projetés. Le degré de perturbation occasionné par la circulation routière pour l'ensemble du secteur à l'étude a été établi en se basant sur les critères présentés au tableau 6.

Tableau 6 : Grille d'évaluation de la qualité de l'environnement sonore

<i>Zone de niveau sonore</i>	<i>Niveau de gêne</i>
$65 \text{ dBA} \leq L_{\text{eq},24\text{h}}$	Fort
$60 \text{ dBA} < L_{\text{eq},24\text{h}} < 65 \text{ dBA}$	Moyen
$55 \text{ dBA} < L_{\text{eq},24\text{h}} \leq 60 \text{ dBA}$	Faible
$L_{\text{eq},24\text{h}} \leq 55 \text{ dBA}$	Acceptable

Tiré de l'étude d'impact, juillet 2002

Le climat sonore projeté dans la zone d'étude, à la suite de la construction et de la mise en service du tracé retenu, a été déterminé en tenant compte des débits projetés de la circulation journalière moyenne en période estivale (DJME). Pour l'année 2002, le DJME est évalué à 4 600 avec un taux de camions de 5 %. La vitesse utilisée pour les simulations est la vitesse affichée, soit 90 km/h. Le tableau 7 présente les niveaux sonores actuels et projetés pour les résidences touchées par le projet.

Les principaux impacts sur le climat sonore en phase d'exploitation prévus par le MTQ en fonction des résultats de la modélisation sont les suivants :

- une amélioration du climat sonore pour 16 résidences;
- un impact nul pour 9 résidences;
- un impact négatif faible non significatif (augmentation de 1dB_A) pour 8 résidences;
- un impact négatif moyen pour une résidence.

Tableau 7 : Niveaux sonores actuels et estimés

<i>Identification du bâtiment</i>	<i>Actuel (dB(A))</i>	<i>À l'ouverture (dB(A))</i>	<i>10 ans après l'ouverture (dB(A))</i>
R1	Acceptable (46)	Faible (47)	Faible (47)
R2	Faible (56)	Nul (56)	Faible (57)
R3	Faible (56)	Nul (56)	Faible (57)
R4	Acceptable (50)	Positif (49)	Nul (50)
R5	Acceptable (54)	Positif (53)	Nul (54)
R6*	Faible (57)	-	-
R7	Acceptable (39)	Positif (38)	Nul (39)
R8	Faible (59)	Positif (58)	Nul (59)
R9**	Faible (59)	Positif (58)	Nul (59)
R10	Acceptable (40)	Positif (39)	Nul (40)
R11	Moyen (63)	Positif (47)	Positif (48)
R12/C1	Acceptable (55)	Positif (37)	Positif (38)
R13	Acceptable (55)	Positif (35)	Positif (36)
R14	Moyen (63)	Positif (36)	Positif (37)
R15/C2	Faible (56)	Positif (37)	Positif (38)
R16	Acceptable (54)	Positif (51)	Positif (52)
R17	Acceptable (53)	Positif (42)	Positif (43)
R18	Acceptable (54)	Positif (42)	Positif (43)
R19	Moyen (61)	Positif (49)	Positif (50)
R20	Acceptable (46)	Moyen (56)	Moyen (57)
R21*	Moyen (61)	-	-
R22	Acceptable (55)	Positif (53)	Positif (54)
R23	Acceptable (54)	Nul (54)	Faible (55)
R24	Acceptable (48)	Nul (48)	Faible (49)
R25	Acceptable (47)	Nul (47)	Faible (48)
V1	Acceptable (42)	Nul (42)	Faible (43)
V2	Acceptable (40)	Positif (39)	Nul (40)
V3	Acceptable (42)	Positif (40)	Positif (41)
V4	Acceptable (38)	Positif (37)	Nul (38)
V5	Acceptable (37)	Positif (36)	Nul (37)
V6	Acceptable (41)	Positif (38)	Positif (39)
V7	Acceptable (39)	Positif (36)	Positif (37)
V8	Acceptable (37)	Positif (35)	Positif (36)
V9	Acceptable (37)	Positif (35)	Positif (36)
V10	Acceptable (36)	Positif (34)	Positif (35)
V11	Acceptable (51)	Nul (51)	Faible (52)

* Bâtiment dans l'emprise de la nouvelle route (devra être déplacé ou exproprié)

** Bâtiment avec marge future non réglementaire

note : résidences permanentes = R ; résidences saisonnières = V ; commerces = C

Tirée de l'étude d'impact, juillet 2002

Malgré l'augmentation notable prévue à l'étude d'impact sur l'environnement concernant le climat sonore de la résidence R20 et de l'impact que cette augmentation pourrait avoir sur la qualité de vie de ses habitants, aucune mesure n'est prévue par le MTQ pour atténuer l'impact sonore sur ladite résidence. Un programme de suivi du climat sonore lors de la phase d'exploitation est toutefois prévu par le MTQ. Ce programme prévoit que, un an avant le début des travaux sur la route 323, des mesures seraient prises en période estivale (la plus achalandée) aux différentes habitations du secteur pour évaluer les niveaux de bruit. Un suivi serait également réalisé un an et cinq ans après la finalisation des travaux afin de les comparer aux résultats des simulations.

Constats relatifs au climat sonore en phase d'exploitation

L'équipe d'analyse est d'avis que le programme de suivi du climat sonore prévu à l'étude d'impact devrait comprendre, outre des mesures sonores, des comptages de véhicules. Au moins un des relevés sonores réalisés dans le cadre du programme de suivi devrait être réalisé sur vingt-quatre heures consécutives sur le terrain de la résidence R20 tel qu'identifiée à l'étude d'impact. Le programme de suivi du climat sonore devrait également prévoir un comptage de la circulation dix ans suivant la fin des travaux afin de valider les prévisions de circulation.

Le programme de suivi du climat sonore devrait prévoir des mesures d'atténuation raisonnables et faisables permettant de limiter à l'extérieur des bâtiments le niveau de bruit à 55 dBA, L_{eq} (24 h) ou au niveau de bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dBA, L_{eq} (24 h), auquel cas il devient le seuil à respecter. Ces mesures d'atténuation devront être mises en place si les résultats obtenus du suivi environnemental démontrent la nécessité d'intervenir.

Les rapports de suivi devraient être transmis au ministre de l'Environnement au plus tard trois mois après chaque série de mesures.

2.7 Protection du paysage

Le MTQ prévoit que la réalisation du projet aurait des impacts sur les champs visuels obtenus à partir de la route 323 par l'observateur mobile et pour certains des riverains du tracé. Quelques-unes des modifications seraient également perceptibles par les adeptes de canots et de kayaks qui circulent sur la rivière Maskinongé. Toutefois, l'application des différentes mesures d'atténuation prévues par le MTQ devraient rendre l'impact résiduel faible ou négligeable. Néanmoins, pour certains des riverains touchés par les nouvelles sections de tracé, l'impact résiduel pourrait être moyen. Le paysage de certains riverains serait modifié par la perte de terrain, de végétation et/ou le changement de dénivellation et pour d'autres, il serait modifié par l'insertion du nouveau tracé qui créerait un effet d'enclave, un rapprochement ou une réorganisation de l'espace. Les seules mesures d'atténuation prévues par le MTQ pour atténuer ce dernier impact sont la protection de la végétation non touchée pendant les travaux et l'ensemencement florifère des talus.

Constats relatifs à la protection du paysage

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ devrait présenter des propositions d'aménagements paysagers afin de réduire l'impact sur le paysage des riverains de la nouvelle route pour lesquels un impact résiduel moyen est prévu. Les aménagements proposés devront être déposés au MENV lors de la demande de certificat d'autorisation faite en vertu de l'article 22 de la LQE.

CONCLUSION

La conclusion présente les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet ainsi que la principale recommandation.

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- le projet semble justifié en raison des nombreuses déficiences géométriques de la route qui n'offre pas une bonne qualité de service aux utilisateurs et de l'importance de cet axe routier dans le développement touristique de la région;
- l'analyse des variantes effectuée par le MTQ est pertinente et valable;
- la réalisation du projet ne devrait pas avoir d'impacts significatifs sur les cours d'eau;
- l'engagement du MTQ de procéder à la caractérisation du substrat des cours d'eau touchés par le projet près de leur embouchure avec la rivière Maskinongé avant le début des travaux est approprié;
- l'engagement du MTQ à inventorier le cours d'eau identifié au kilométrage 6+300 et à le prendre en considération avant la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE est approprié;
- le nombre relativement restreint d'acquisitions et l'application des mesures d'atténuation ou de compensation couramment utilisées lors des expropriations font en sorte que les impacts sur le milieu bâti seraient acceptables;
- la mise en place d'une signalisation incitative concernant le commerce de fleurs et de meubles rustiques est appropriée;
- l'engagement du MTQ de réaliser un programme de suivi détaillé de la qualité des eaux des puits d'eau potable du secteur est adéquat;
- un programme de surveillance du climat sonore durant la période de construction devrait être présenté. Ce programme de surveillance devrait notamment prévoir des mesures pour informer les citoyens du déroulement des activités et permettre qu'ils puissent faire part de leurs préoccupations et de leurs plaintes, le cas échéant;
- le programme de suivi du climat sonore prévu à l'étude d'impact devrait comprendre, outre des mesures sonores, des comptages de véhicules. Au moins un des relevés sonores réalisés dans le cadre du programme de suivi devrait être réalisé sur le terrain de la résidence R20 identifiée à l'étude d'impact comme pouvant subir un impact sonore négatif moyen. Le programme de suivi du climat sonore devrait également prévoir un comptage de la circulation dix ans suivant la fin des travaux.
- le programme de suivi du climat sonore devrait prévoir des mesures d'atténuation raisonnables et faisables, visant à respecter un niveau sonore de 55 dB_A, L_{eq} (24 h),

notamment dans le secteur de la résidence R20, qui devront être mises en place si les résultats obtenus du suivi environnemental démontrent la nécessité d'intervenir.

- le MTQ devrait proposer des aménagements paysagers afin de réduire l'impact sur le paysage des riverains du projet pour lesquels un impact résiduel moyen est prévu.

Recommandation

L'analyse environnementale du projet de reconstruction de la route 323 à Amherst entre les limites de la Municipalité de Lac-des-Plages et le village de Amherst sur le territoire de la Municipalité de Amherst permet de conclure que le projet est justifié et que la variante B du projet présentée par le MTQ dans son étude d'impact est acceptable sur le plan environnemental. Les impacts engendrés par le projet y sont décrits de façon satisfaisante et seront convenablement atténués si les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact, de même que les recommandations incluses au présent rapport, sont appliquées.

En conséquence, nous considérons qu'un certificat d'autorisation peut être délivré par le gouvernement en faveur du ministère des Transports afin de réaliser le projet de reconstruction de la route 323 à Amherst entre les limites de la Municipalité de Lac-des-Plages et le village de Amherst sur le territoire du Canton de Amherst conformément aux recommandations énoncées dans le présent rapport.

Original signé par :

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

RÉFÉRENCES

Lettre de M. Guy D'Astous de la Direction régionale des Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports à M. Nicolas Juneau du ministère de l'Environnement, datée du 3 juin 2003, concernant l'engagement du MTQ à effectuer des caractérisations du substrat de cours d'eau près de leur embouchure avec la rivière Maskinongé avant le début des travaux, 1 page.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS - ROCHE. *Reconstruction de la route 323 à Amherst, Étude d'impact sur l'environnement*, juillet 2002, 99 pages et 6 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Reconstruction de la route 323 à Amherst, Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, mars 2003, 23 pages et 5 annexes;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS - ROCHE. *Reconstruction de la route 323 à Amherst, Résumé vulgarisé de l'étude d'impact sur l'environnement*, novembre 2002, 14 pages.

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 : Chronologie des étapes importantes du projet

Date	Événement
2001-08-15	Réception de l'avis de projet
2001-09-05	Transmission de la directive ministérielle à l'initiateur
2002-09-12	Réception de l'étude d'impact
2002-10-01 au 2002-10-25	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2002-11-07	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur
2003-04-03	Réception des réponses aux questions et commentaires
2003-04-08 au 2003-04-29	Consultation sur les réponses aux questions et commentaires
2003-09-30 au 2003-11-14	Période d'information et de consultation publiques

Annexe 2 : Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés

Les unités administratives du MENV :

- la Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides;
- la Direction des politiques sur l'eau;
- la Direction du patrimoine écologique et du développement durable;
- le Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (climat sonore);

les ministères et organisme suivants :

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