

Étude d'impact sur l'environnement
Reconstruction de la route 323 à Amherst

Résumé
Version finale

ROCHE

Étude d'impact sur l'environnement
Reconstruction de la route 323 à Amherst

Résumé
Version finale

décembre 2002



N/Réf. : 22545-000

3075, chemin des Quatre-Bourgeois
Sainte-Foy (Québec) G1W 4Y4
Téléphone :
(418) 654-9600
Télécopieur :
(418) 654-9699

TABLE DES MATIÈRES

La mise en contexte du projet	1
La justification du projet	4
<i>Un développement économique sollicitant beaucoup le réseau routier.....</i>	<i>4</i>
<i>Une capacité adéquate</i>	<i>4</i>
<i>Des déficiences géométriques majeures</i>	<i>4</i>
<i>Des taux d'accidents sous la moyenne</i>	<i>5</i>
<i>La nécessité d'intervenir est liée à la géométrie déficiente</i>	<i>5</i>
<i>Un scénario d'amélioration soutenu par le milieu</i>	<i>5</i>
<i>Un scénario offrant un soutien concret au développement des communautés.....</i>	<i>5</i>
L'élaboration et la description de la solution retenue	6
<i>Les variantes</i>	<i>6</i>
<i>Le projet</i>	<i>6</i>
<i>Les travaux et l'échéancier</i>	<i>6</i>
La description du milieu, l'analyse des impacts et les mesures d'atténuation	7
<i>Le milieu physique</i>	<i>7</i>
<i>L'ichtyofaune</i>	<i>7</i>
<i>La végétation</i>	<i>8</i>
<i>L'avifaune.....</i>	<i>8</i>
<i>La faune terrestre</i>	<i>8</i>
<i>Le milieu bâti.....</i>	<i>9</i>
<i>La halte routière</i>	<i>9</i>
<i>L'achalandage du commerce.....</i>	<i>9</i>
<i>L'alimentation en eau potable</i>	<i>9</i>
<i>Le milieu visuel</i>	<i>10</i>
<i>L'archéologie</i>	<i>10</i>
<i>Le climat sonore</i>	<i>11</i>
<i>La circulation et la sécurité routière</i>	<i>11</i>
<i>Le développement économique et touristique de la région.....</i>	<i>11</i>
Le programme de surveillance et de suivi.....	12
<i>La surveillance</i>	<i>12</i>
<i>Le suivi</i>	<i>12</i>

LA MISE EN CONTEXTE DU PROJET

En 1997, le ministère des Transports réalisait l'étude sur l'opportunité de réaménager la route 323 entre sa limite nord dans la municipalité de Saint-Émile-de-Suffolk, MRC de Papineau, et, son intersection avec la route 117 dans la municipalité de Mont-Tremblant, MRC des Laurentides (figure 2.1).

La réalisation de cette étude d'opportunité avait pour but de déterminer les différents problèmes de la route 323 en raison du fait qu'elle constitue le principal lien routier entre l'Ontario et l'Outaouais, d'une part, et, le secteur du Mont-Tremblant, d'autre part. En effet, la pression sur cet axe routier est appelée à augmenter au cours des prochaines années considérant la station de ski et de villégiature Mont-Tremblant en pleine expansion. Notons qu'actuellement, la clientèle touristique de Mont-Tremblant provenant de l'Ontario et de l'Outaouais utilise l'autoroute 50, la route 148 et finalement la route 323 pour se rendre sur la route 117 dans les Laurentides. La distance qu'elle parcourt est de l'ordre de 170 kilomètres pour une durée d'environ deux heures.

Dans son ensemble, la route 323 possède des caractéristiques géométriques variées généralement acceptables. Exception faite toutefois d'un tronçon de 35 kilomètres localisé entre les municipalités de Lac-des-Plages et Mont-Tremblant et dont l'amélioration, selon l'étude d'opportunité, constitue une préoccupation importante pour plusieurs intervenants en transport dans les régions de l'Outaouais et des Laurentides. Déjà, à ce jour, quelques autres tronçons de la route localisés au sud de la municipalité de Lac-des-Plages ont fait l'objet de réfections majeures.

De manière générale, l'étude d'opportunité du MTQ démontre qu'au cours des prochaines années, les débits de circulation sont appelés à augmenter dans le corridor de la route 323 en raison de l'expansion anticipée du tourisme et de la villégiature.

Pour solutionner les différents problèmes relevés sur la route 323, le MTQ proposait dans son étude d'opportunité quelques scénarios globaux d'amélioration. Suite à une consultation du milieu, tenue le 13 mai 1997, un des scénarios a été retenu pour améliorer les 35 km de route problématique.

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 identifiés.

Le présent projet s'inscrit dans cette planification stratégique et nécessite 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 d'Amherst (figure 2.2).

Figure 2.1

Figure 2.2

LA JUSTIFICATION DU PROJET

Un développement économique sollicitant beaucoup le réseau routier

L'autoroute 15 et la route 117 autour desquelles gravite un réseau de routes interrégionales sont des axes structurants dans la MRC des Laurentides. La route 323 en fait partie et son importance vient du fait qu'elle relie la grande région de Hull/Ottawa à Mont-Tremblant.

La Station Mont Tremblant, en pleine expansion, est un des moteurs du développement économique et touristique des Laurentides. Les phases 1 et 2 ont permis d'augmenter de façon phénoménale 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 de calibre international. Plus de 2800 employés y travaillent actuellement.

En septembre 2001, la Station a annoncé la réalisation des phases 3 et 4, soit le développement de deux villages et du domaine skiable. Ces phases permettront d'accroître le potentiel touristique de Mont-Tremblant qui pourra accueillir plus de 4 millions de visiteurs par année.

Le développement intensif de la Station Mont Tremblant sollicite de plus en plus le réseau routier du secteur Saint-Jovite/Mont-Tremblant, et plus particulièrement le lien avec la grande région de l'Outaouais/Ontario d'où origine une bonne partie de la clientèle de la Station.

Dans ce contexte, le ministère des Transports a annoncé, en septembre 2001, dans le cadre de son Plan de transport de la région des Laurentides, un projet global d'amélioration de la route 323 entre les municipalités de Lac-des-Plages et la Ville de Mont-Tremblant.

Une capacité adéquate

Les débits de circulation sur la route 323 sont plutôt faibles et le nombre d'année requis (à partir de 1997) pour atteindre la capacité de la route se situe entre 23 et 67 ans selon le pourcentage de croissance appliqué (2 ou 6 %). La nécessité d'intervenir sur la route 323 ne découle donc pas des niveaux de service actuel ni même projeté.

Des déficiences géométriques majeures

Les caractéristiques de la route 323 sont déficientes et n'assurent pas une bonne qualité de service aux utilisateurs. Les lacunes proviennent principalement de:

- ?? 24 courbes horizontales sous-standards;
- ?? aucune visibilité au dépassement;
- ?? présence de véhicules lourds provenant des exploitations forestières qui réduisent la vitesse;
- ?? distance de visibilité à l'arrêt insuffisantes (profil de route très vallonné);
- ?? largeurs totales des voies et des accotements insuffisantes;
- ?? déneigement difficile et accumulation d'eau sur la chaussée lors des redoux;
- ?? visibilité réduite due aux bordure de neige souvent élevées.

Toutes ces lacunes font en sorte que la vitesse moyenne de base est peu élevée (76 km/h) alors que la vitesse affichée est de 90 km/h. Dans les courbes sous-standards, la vitesse est réduite à moins de 30 km/h.

L'état de la chaussée est qualifié de très déficient: les fondations ont une faible capacité de support et le drainage est insuffisant. De nombreuses fissures et déformations de la chaussée sont présentes, accélérant la dégradation de la route et augmentant l'inconfort et la très grande insatisfaction des usagers, surtout en période de dégel.

Des taux d'accidents sous la moyenne

La route 323 est caractérisée par des taux d'accidents graves et mortels sous la moyenne. Cette situation est sans doute due aux déficiences importantes de cette route qui limitent de beaucoup la vitesse pratiquée et réduisent par le fait même la gravité des accidents. Cependant, un pourcentage important des accidents survient sur chaussée glissante et dans les courbes.

Comparativement à des routes similaires au Québec, la proportion d'accidents est toutefois plus élevée:

- ?? les fins de semaine (vendredi et samedi) et le mardi;
- ?? l'hiver (décembre, janvier et mars) et l'été (août);
- ?? sur chaussée enneigée/glacée;
- ?? pour ceux impliquant un seul véhicule.

La nécessité d'intervenir est liée à la géométrie déficiente

La nécessité d'intervenir sur le tronçon problématique de la route 323 n'est donc pas tant reliée à sa capacité qu'à sa géométrie déficiente qui en fait une route peu confortable et peu sécuritaire pour les usagers, tout particulièrement, la circulation de transit, en effet, l'importante 323 reliant deux régions du Québec en plein essor.

Pour solutionner les différents problèmes, le MTQ propose des objectifs d'intervention:

- ?? 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, en continuité avec ce qui a déjà été réalisé au sud.

Un scénario d'amélioration soutenu par le milieu

Pour répondre à ces objectifs, quelques scénarios d'amélioration de la route 323 ont été envisagés par le MTQ. Suite à une consultation du milieu tenue le 13 mai 1997, a été retenu le scénario visant l'amélioration de 35 km de route entre les municipalités de Lac-des-Plages et Mont-Tremblant.

Un scénario offrant un soutien concret au développement des communautés

Ce projet global d'intervention sur la route 323 vise à favoriser l'accès au secteur de Mont-Tremblant et à ses sites touristiques pour des visiteurs en provenance de l'Outaouais et de l'Ontario. Il s'agit également d'un soutien concret au développement des communautés riveraines lesquelles, au terme des travaux, pourront profiter d'un axe routier pleinement fonctionnel et sécuritaire.

Le présent projet d'amélioration sur 6,2 km dans la municipalité d'Amherst s'inscrit dans l'effort d'investissement concernant globalement l'amélioration de la route 323 sur 35 km et il est intégré au Plan de transport de la région des Laurentides.

L'ÉLABORATION ET LA DESCRIPTION DE LA SOLUTION RETENUE

Les variantes

Deux portions des 6,2 km de tracé ont fait l'objet d'une analyse de variantes. La première sise entre les km 0+800 et 3+500 longe la rivière Maskinongé (voir carte 1 à la fin du document et photo ci-contre). Dans ce secteur, les corrections géométriques à apporter sont importantes. Dans le cas où l'on souhaiterait récupérer la route actuelle, cette dernière, une fois reconstruite, serait située trop près de la rivière, ce qui est inacceptable d'un point de vue environnemental. Une variante située à flanc de montagne a donc été générée et retenue laquelle permet, par ailleurs, d'éviter de toucher à deux bâtiments.

La seconde portion définie entre les km 4+800 et 6+300 se situe dans un secteur de courbes prononcées à corriger par un nouvel alignement de la route hors de l'emprise actuelle. La principale différence entre les deux variantes ainsi générées concerne le nombre de bâtiments touchés: la variante retenue en affecte un de moins.

Le projet a été présenté avec ces deux 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 ministère et a soumis des commentaires, lesquels ont été intégrés au projet.

Le projet

De façon générale, la route sera donc reconstruite à son emplacement actuel en corrigeant la géométrie pour la porter aux normes actuelles du MTQ. Dans d'autres tronçons, il s'agira de nouvelles sections de routes construites à l'extérieur de l'emprise actuelle, surtout aux endroits où des courbes sous-standards sont à corriger. La carte 1 à la fin du document illustre le tracé retenu ainsi que l'emprise nominale.



Les éléments de conception correspondent aux normes d'une route régionale pour une vitesse affichée de 90 km/h. Le profil en travers est de type C avec fossé de part et d'autre de la route. Les voies ont une largeur de 3,5 m avec des accotements de 2,5 m, dont 1,75 m pavé à des fins cyclables tel que demandé par le milieu. L'emprise nominale est de 30 m.

Les travaux et l'échéancier

L'organisation du chantier ainsi que les méthodes de travail sont la responsabilité de l'entrepreneur. Le Ministère impose toutefois les contraintes qu'il juge nécessaire, tel que le maintien en tout temps de l'accès aux propriétés riveraines, directement ou en aménageant des chemins temporaires. De même, au moins une voie de circulation sera maintenue sur la route 323; dans le cas où il serait impossible de le faire pour certaines périodes durant les travaux, le Ministère identifiera des chemins de détour à proximité.

Le coût du projet est de l'ordre de 10,1 M\$ et les travaux s'étaleront sur 1 ou 2 ans, selon les disponibilités budgétaires.

LA DESCRIPTION DU MILIEU, L'ANALYSE DES IMPACTS ET LES MESURES D'ATTÉNUATION

Le milieu physique

La majorité des dépôts retrouvés le long du tracé sont constitués de sable et gravier et de till. Toutefois, le roc affleure à certains endroits alors qu'à d'autres, des étendues de dépôts organiques sont présentes.

Les dépôts de roc présents dans la portion ouest du tracé devront faire l'objet de travaux de dynamitage, lesquels pourraient provoquer de fortes vibrations susceptibles d'engendrer des éboulis, décrochements et des modifications momentanées de l'approvisionnement et de la qualité des eaux souterraines. Des mesures de contrôle sécuritaires (normes du Cahier des charges et devis généraux) seront mises en place pour limiter ces risques.

L'excavation d'épais dépôts organiques sur environ 500 m et de sable et gravier sur la presque totalité du tracé aura pour effet de modifier le drainage de surface et souterrain. Les répercussions les plus importantes ont trait à l'apport de matières en suspension dans les cours d'eau. Pour contrer cet effet possible, le cas échéant, des bassins de rétention des eaux de ruissellement seront mis en place durant les travaux afin de permettre la décantation des matières en suspension et la régularisation des débits.

Afin d'assurer la stabilité des sols une fois les travaux complétés, seront appliquées les mesures suivantes:

- ?? le fond et les talus des fossés seront recouverts au besoin par de la végétation ou un perré adapté aux conditions hydrauliques des fossés;
- ?? les rives des cours d'eau adjacents à l'emprise et les talus situés de part et d'autre des ponceaux seront stabilisés à

l'aide d'ouvrages combinant des techniques conventionnelles à des techniques végétales de stabilisation (arbustes indigènes pour les rives des cours d'eau, par exemple);

- ?? au besoin, les parois rocheuses qui auront été dynamitées seront stabilisées à l'aide de techniques reconnues.

L'ichtyofaune

Quatre cours d'eau de faible largeur, s'écoulant vers la rivière Maskinongé, seront traversés par la route. Ceux-ci, selon leurs caractéristiques, présentent un certain potentiel pour la fraie de l'omble de fontaine (automne) ou encore pour les espèces frayant en zone inondable au printemps.

Les travaux en milieu aquatique pourraient modifier la qualité de l'eau des quatre ruisseaux traversant l'emprise en y augmentant les matières en suspension. Outre les mesures mentionnées (bassins de rétention), les travaux dans ces cours d'eau respecteront les périodes de restriction spécifiques aux espèces ichtyennes potentiellement présentes.

Ces travaux respecteront également les prescriptions du Guide du MTQ « Ponts et ponceaux/lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique » qui visent à minimiser l'érosion et à permettre le passage des poissons lors de la mise en place des ponceaux. De même, ceux-ci seront conçus en respectant le même Guide et de façon à en permettre le franchissement par les poissons.

Le drainage de la route sera conçu de façon à éviter que les sels et abrasifs se rendent directement au cours d'eau, en particulier à la rivière Maskinongé.

La végétation

La très grande majorité du tracé s'insère en zone boisée. Cette forêt est dominée par des peuplements feuillus (érablières à feuillus tolérants, peupleraies à feuillus tolérants, peupleraies pures). Les peuplements mélangés, également abondants, sont constitués de sapinières à peupliers et de peuplements composés, à divers degrés, de peupliers, bouleau jaune, bouleau blanc et sapin. Les résineux (mélèzaie, cédrière) sont peu représentés, de même que les plantations (essentiellement des pins rouges).

L'élargissement de la route et/ou de l'emprise ainsi que les modifications de tracé à certains endroits entraîneront la perte permanente d'environ 0,26 km² d'habitats terrestres composés de boisés feuillus, mélangés ou résineux (0,18 km²), de plantations (0,03 km²), d'aulnaies (0,02 km²) et de friches (0,02 km²). Aucun peuplement climacique ou d'intérêt phyto-sociologique n'est affecté par les travaux. Soulignons également qu'aucune espèce floristique menacée ou vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée n'a été inventoriée à l'intérieur de l'emprise.

L'avifaune

De façon générale, les peuplements forestiers présents offrent une diversité d'habitat de qualité pour plusieurs espèces aviennes. Les espèces potentiellement rencontrées sont toutefois communes et typiques de tous les milieux présents.

Aucun des peuplements végétaux ne disparaîtra complètement; ceux-ci seront traversés en bordure ou encore sectionnés, selon le cas. De nouveaux peuplements, plus jeunes, s'implanteront graduellement dans l'emprise délaissée de la route actuelle. À court terme, les oiseaux de lisière et de milieux plus ouverts seront favorisés; mais, à plus long terme, s'établira une situation similaire à celle existant en bordure de la route 323 actuelle.



La faune terrestre

La zone d'étude ne contient aucun ravage, d'orignal ou de cerf de Virginie, protégé en vertu de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Toutefois, ces deux espèces sont susceptibles d'être rencontrées; des signes de présence du cerf ont d'ailleurs été notés à maints endroits lors des relevés de terrain.

Les peuplements qui seront perdus à l'intérieur de l'emprise offrent un certain potentiel à des fins de nourriture et d'abri pour les cerfs de Virginie. Seuls les peuplements résineux présents dans la section Est du tracé présentent un potentiel d'abri. La perte de ces peuplements devrait avoir peu d'effets négatifs sur le cerf omniprésent et en expansion constante depuis ces dernières années.

Les effets attractifs de la route liés à la présence de sels dans les fossés seront les mêmes que ceux existants actuellement, mais déplacés le long de la nouvelle route.

Le milieu bâti

Vingt-cinq résidences permanentes, onze résidences saisonnières et 2 commerces sont répartis le long de la route, principalement dans la partie est.

Trois bâtiments principaux (R6, R9 et R21, voir carte 1 à la fin) seront affectés par le projet. Les bâtiments R6 et R21 seront dans l'emprise. Le bâtiment R9 subira un impact légal dans la mesure où sa marge de recul avant deviendra 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, soit, sur le même lot, soit, sur un autre lot ou, encore, pourraient être acquis par le Ministère. Trois bâtiments secondaires (garages ou remise) se retrouveront également dans la nouvelle emprise.

La superficie de soixante-cinq lots sera modifiée par le projet suite à l'acquisition d'une bande de terrain à des fins d'emprise. De ceux-ci, trois deviendront dérogoatoires puisque leur superficie sera de moins de 3 000 m². Le Ministère se portera acquéreur des lots touchés en partie ou en totalité, selon le cas.

La halte routière

Une halte routière a été aménagée par la municipalité dans la portion ouest de la zone d'étude, au km 2+400, entre la route actuelle et la rivière Maskinongé.

L'accès à cette halte deviendra, sinon impossible, voire très difficile en raison de la différence de niveau qui existera entre la nouvelle route et le bord de la rivière. De concert avec la municipalité, le Ministère évaluera d'abord la possibilité d'aménager un lien sécuritaire entre la future route et la halte actuelle; ou, en l'absence de faisabilité technique d'une telle solution, les possibilités de relocalisation de la halte dans un secteur qui présente des caractéristiques favorables pour un tel aménagement.



L'achalandage du commerce

Un seul commerce dont le chiffre d'affaires se base en grande partie sur la clientèle de passage est susceptible d'être affecté puisqu'il se situe dans un tronçon de la route 323 qui sera délaissé par la circulation de transit, perdant ainsi sa visibilité depuis la nouvelle route 323. Le Ministère prévoira une signalisation incitative pour ce commerce.

L'alimentation en eau potable

Toutes les résidences, sauf une (R23), sont approvisionnées en eau potable par des puits.

En majorité, les puits se retrouveront dans une situation améliorée étant donné que la future route s'éloignera des résidences et, par le fait même, d'eux. De ce fait, les risques de contamination engendrés par les épandages de sels déglacants seront diminués. Les puits feront l'objet d'un suivi rigoureux, avant, pendant et après les travaux pour une durée de cinq ans. À la moindre détérioration, les utilisateurs en seront informés et, le cas échéant, devront cesser toute utilisation jusqu'à ce qu'une solution appropriée soit apportée.

Le milieu visuel

La zone d'étude est caractérisée par des paysages forestiers et agro-forestiers dans des secteurs de montagne, de plateau et de vallée. L'aire observable est délimitée par les sommets de collines qui bordent le tracé de la route 323. En certains endroits, des percées visuelles sur la rivière Maskinongé sont possibles.

Puisque le tracé de la route change peu, il n'y aura pas d'impact majeur sur le caractère des unités de paysage. Il y aura toutefois des changements concernant les champs visuels obtenus à partir de la route 323 par l'observateur mobile, particulièrement, dans les nouvelles sections de tracé. Certains des observateurs fixes localisés en bordure du tracé verront aussi leur champ visuel subir des transformations. Quelques-unes des modifications seront également perceptibles par les adeptes de canots et de kayaks qui circulent sur la rivière Maskinongé.

Les principales sources d'impact visuel correspondent aux travaux de mise aux normes de l'infrastructure routière dans son tracé existant (ce qui implique des changements de niveau et l'élargissement de l'emprise) et des travaux de relocalisation de la route dans son nouveau tracé. Ceci entraîne notamment des travaux de déboisement, de déblais et de remblais, des coupes de roc de même que des relocalisations ou expropriations de bâtiments.

Plusieurs mesures d'atténuation et d'insertion permettront de limiter les répercussions et assureront une meilleure intégration du projet dans le milieu. Ces mesures sont listées dans le tableau apparaissant à la fin du présent résumé.



L'archéologie

Aucun « bien immeuble » ou site archéologique « classé » ou « reconnu » n'est répertorié en vertu de la Loi sur les Biens culturels du Québec à l'intérieur d'une zone de 10 km de rayon ayant pour centre le projet de réaménagement routier. Aucun inventaire archéologique n'a eu lieu à l'intérieur de la zone d'étude spécifique au projet.

Puisque l'emprise est susceptible de contenir des sites archéologiques, celle-ci fera l'objet d'un inventaire archéologique exhaustif lorsqu'elle sera propriété du Ministère. De même, les surfaces requises de façon temporaire pour le chantier seront l'objet d'inspections visuelles et de sondages exploratoires avant leur utilisation. Nonobstant les résultats des inventaires archéologiques, les responsables du chantier devront être informés de l'obligation de signaler au maître d'œuvre toute découverte fortuite et, le cas échéant, interrompre les travaux à l'endroit de la découverte jusqu'à évaluation complète de celle-ci par les experts en archéologie.

Le climat sonore

Le climat sonore actuel est principalement influencé par la circulation routière sur la route 323 et des bruits d'origine naturelle (feuilles, ruisseau, faune).

Les simulations démontrent qu'aucune résidence ne subit actuellement un niveau de gêne élevé (soit supérieur à 65 décibels). Quatre-vingt-neuf pourcent des résidences ont un climat sonore qualifié d'acceptable ou de faible (soit moins de 60 décibels), alors que 11% (soit 4 habitations) ont un climat sonore situé dans une zone de perturbation moyenne (entre 60 et 65 décibels).

Plusieurs résidences verront leur niveau sonore diminuer (impact positif) suite à la réalisation des travaux en raison de l'éloignement du nouveau tracé, tel qu'indiqué au tableau ci-dessous et illustré sur la carte 1 à la fin du document.

L'augmentation du débit de circulation lors des dix premières années d'opération n'entraînera pas de modification significative des impacts appréhendés; il y aura neuf résidences dont l'impact sonore changera de positif à nul et sept, de nul à faible. Une seule résidence (R20) subira, selon les évaluations, un impact sonore moyen dû à sa proximité du futur tracé.

Synthèse de l'analyse de l'impact sonore du futur tracé de la route 323

Impact sonore	Nombre d'habitations totales (permanentes/saisonniers)*	
	Mise en service	10 années après
Positif	25 (16/9)	16 (10/6)
Nul	7 (5/2)	9 (6/3)
Faible	1 (1/0)	8 (6/2)
Moyen	1 (1/0)	1 (1/0)
Fort	0 (0/0)	0 (0/0)

* Excluant les deux bâtiments dans la future emprise

La circulation et la sécurité routière

Les correctifs apportés à la géométrie de la route (redressement des courbes, élargissement de la chaussée, réfection de l'asphalte, etc.) contribueront à améliorer les conditions générales de circulation de même que le confort et la sécurité des usagers de la route.

Le développement économique et touristique de la région

Le réaménagement aura un effet bénéfique sur le développement économique et touristique de la région puisque la route 323 constitue un des principaux liens routiers entre deux pôles en plein essor économique, l'Outaouais et le secteur de Mont-Tremblant.

LE PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

La surveillance

Le programme de surveillance environnementale vise à s'assurer du respect de toutes les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact et des exigences particulières des autorisations gouvernementales incluses aux plans et devis. Le surveillant de chantier a également la responsabilité d'appliquer le Cahier des charges et Devis généraux du MTQ.

Le surveillant du ministère des Transports et/ou son représentant sont présents en tout temps sur le chantier et vérifient, assistés du spécialiste en environnement du Ministère, que l'entrepreneur et ses sous-traitants sont au courant des points à respecter dans le domaine environnemental et qu'ils les respectent effectivement. Les pages suivantes résument les mesures d'atténuation qui devront faire l'objet d'une surveillance, soit lors de l'élaboration des plans et devis, de la phase de construction ou encore de la phase d'exploitation de l'infrastructure routière.

Le suivi

Un programme de suivi sera également mis en place de façon à :

- ?? vérifier la justesse des prévisions et des évaluations de certains impacts;
- ?? vérifier l'efficacité de certaines mesures; et,
- ?? suivre l'évolution de certaines composantes.

Les éléments du milieu qui seront suivis sont:

- ?? le climat sonore: prise de mesures en période estivale (la plus achalandée) un an avant le début des travaux, aux différentes habitations du secteur pour évaluer les niveaux de bruit. Suivi un an et cinq ans après la finalisation des travaux afin de les comparer aux résultats des simulations;
- ?? la qualité de l'eau des puits privés: suivi annuel pendant 5 ans suite à la fin de la construction;
- ?? l'ensemble des travaux d'ensemencement: suivi de la reprise des ensemencements et de la croissance des espèces durant les deux premières années suivant la construction.

Liste des mesures d'atténuation devant faire l'objet d'une surveillance lors des travaux

Élément du milieu	Mesure d'atténuation	Phase pré-construction et élaboration des plans et devis	Phase construction	Phase exploitation (élément à suivre)
Milieu aquatique	Réaliser les travaux en milieu aquatique entre le 1 ^{er} juillet et le 15 septembre (cours d'eau #4 et 5)		X	
	Réaliser les travaux en milieu aquatique entre le 1 ^{er} juillet et le 1 ^{er} avril (cours d'eau #2 et 3)		X	
	Prévoir des mesures telles barrières filtrantes ou trappes à sédiments afin de minimiser la remise en suspension et éviter que les particules n'atteignent la rivière Maskinongé	X	X	
	Éviter de laisser les berges à nu lors des périodes de crue (prévoir l'échéancier en conséquence ou des moyens temporaires de stabilisation des talus)		X	
	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		X	
	Concevoir le drainage de la route de façon à éviter que les sels et abrasifs se rendent directement au cours d'eau	X	X	
	Dimensionner les ponceaux tel que prévu au guide « Ponts et ponceaux/lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique » du MTQ, de façon à ne pas réduire la section d'écoulement, à avoir une vitesse et une tranche d'eau permettant le franchissement par les poissons et à éviter les ruptures de pente en aval	X	X	
Milieu terrestre, faune et milieu visuel	Conserver toute la végétation riveraine sur les rives des cours d'eau; là où il sera impossible de le faire, revégétaliser avec des arbustes indigènes.	X	X	X Suivi de la croissance
	Baliser les secteurs boisés à conserver, interdire l'accès de la machinerie à ces zones, faire en sorte que les arbres coupés tombent à l'intérieur de l'emprise		X	
Circulation et sécurité	Scarifier et ensemercer les sections d'emprise délaissées	X	X	X Suivi de la croissance
	Installer une signalisation routière appropriée durant les travaux		X	
Milieu bâti	Conserver une voie de circulation dans chaque direction ainsi que l'accès aux résidents en tout temps ou aménager des chemins temporaires ou des chemins de détour	X	X	
	Acquérir ou relocaliser les bâtiments situés dans l'emprise – dans les cas de relocalisation, tenir compte entre autres des niveaux sonores anticipés et des marges de recul	X		
Milieu bâti et paysage	Évaluer, de concert avec la municipalité, les possibilités d'aménager un lien sécuritaire entre la halte et la nouvelle route 323; si impossible, relocaliser la halte à un endroit présentant des caractéristiques similaires et l'aménager de façon appropriée	X	X	
Alimentation en eau potable	Caractériser la qualité de l'eau des puits avant, pendant et après la construction	X	X	X (suivi qualité de l'eau)

Liste des mesures d'atténuation devant faire l'objet d'une surveillance lors des travaux

Élément du milieu	Mesure d'atténuation	Phase pré-construction et élaboration des plans et devis	Phase construction	Phase exploitation (élément à suivre)
Archéologie	Réaliser un inventaire systématique avant les travaux de construction. Surveiller la mise à jour de vestiges ou pièces qui n'auraient pas été détectées lors de l'inventaire archéologique.	X	X	
Paysage – déboisement et déplacement de l'emprise	Protéger la végétation non-touchée pendant les travaux.	X	X	
	Préserver la végétation existante située à plus de 1 à 3 m du haut du talus extérieur du fossé, en donnant à la frange du boisé un caractère naturel.	X	X	
	Effectuer une coupe à ras de terre à l'intérieur de l'emprise, à partir du haut du talus extérieur du fossé jusqu'à la végétation existante préservée, en y maintenant en place l'humus, les plantes herbacées, et les jeunes plants d'arbres et d'arbustes existants.	X	X	
Paysage – déblais et remblais majeurs	Recouvrement des talus avec une couche de terre végétale suffisante pour la reprise de la végétation. Ensemencement des surfaces.	X	X	
		X	X	X (suivi de la croissance)
Paysage – déblais et remblais majeurs	Recouvrement des talus avec une couche de terre végétale suffisante pour la reprise de la végétation et ensemencement des surfaces.	X	X	X (suivi de la croissance)
Paysage – tronçons de route abandonnés	Décompactage du sol de l'ancienne chaussée.	X	X	
	Travaux de terrassement en harmonie avec le relief environnant incluant le remplissage des fossés et l'ajout d'une couche de terre végétale suffisante pour la reprise de la végétation.	X	X	
Paysage – Modification des champs visuels	Protéger la végétation non-touchée pendant les travaux	X	X	
Paysage – perte d'éléments composant la mise en scène	Relocaliser les bâtiments et autres éléments anthropiques (clôtures, éléments décoratifs, etc.) à l'extérieur de l'emprise	X	X	
	Protéger la végétation non touchée pendant les travaux	X	X	
Paysage – Végétalisation des abords de la route dans secteurs champêtres	Prévoir l'utilisation de mélange d'ensemencement florifère dans les secteurs champêtre afin de bonifier l'aspect visuel du corridor touristique de la route 323.	X	X	X (suivi de la croissance)
	Réaliser les travaux bruyants en période diurne seulement		X	
Climat sonore – construction	À proximité des résidences (moins de 150 m), établir l'horaire de travail de façon à prévoir la réalisation des travaux bruyants durant la période comprise entre 10 h et 17 h		X	
	Éviter les impacts des panneaux arrières des camions à benne		X	
	S'assurer que l'ensemble des équipements avec moteur à explosion sont munis de silencieux en bon état		X	