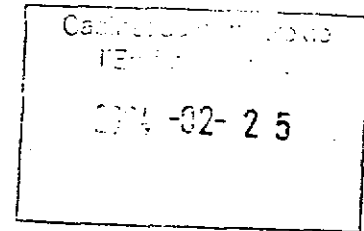


Montréal, le 24 février 2004

M. Thomas J. Mulcair
Ministre de l'environnement
675 boulevard René-Lévesque Est
30ième étage
Québec (Québec)
G1R 5V7



OBJET : PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 323 À LAC-DES-PLAGES

Monsieur,

Nous avons consulté le rapport de l'étude d'impact sur l'environnement du réaménagement de la route 323 à Lac-des-Plages et toute la documentation mise à la disposition du public dans un centre de documentation du BAPE. En tant que propriétaires et résidents saisonniers d'une maison située au [redacted] à Lac-des-Plages, et d'un terrain [redacted] s'étendant sur une superficie de 38,6 acres, nous sommes particulièrement touchés par la réalisation de ce projet.

L'essor économique du Québec rural passe par le développement et l'entretien de son réseau routier de façon à le rendre efficace, fiable et sécuritaire. Pour se faire, il doit reposer sur un projet d'avenir qui soit en mesure de relever les défis des 50 à 100 prochaines années.

À cet effet, nous avons plusieurs inquiétudes, interrogations et commentaires importants à vous adresser.

1. BUT VISÉ PAR LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RTE 323 À LAC-DES-PLAGES

(Voie rapide Hull-Ottawa vers le Mont-Tremblant versus
Voie sécuritaire entre Lac-des-Plages et St-Rémi D'Amherst)

Dans un premier temps, l'optique globale du réaménagement de la route 323 à Lac-des-Plages a pour but l'amélioration du lien privilégié reliant la région Hull-Ottawa dans l'Outaouais au Parc du Mont-Tremblant dans les Laurentides.

Nous référons à la question posée au point 3.1 Comparaison des variantes du dossier questions et commentaires du ministère de l'environnement (dossier 3211-05-387) : « Avez-vous évalué d'autres variantes du tracé contournant complètement ou plus largement l'agglomération ? » La réponse à cette question, telle qu'écrite dans le document

6211-06-035, élimine les autres variantes possibles pour un tel projet parce que le but visé est de rendre sécuritaire ce tronçon de la route 323 (Lac-des-Plages – St-Rémi d'Amherst).

Or, il nous apparaît quelque peu contradictoire de vouloir satisfaire ces deux objectifs, puisque pour favoriser le lien Ottawa-Mont-Tremblant, il faudrait une route beaucoup plus directe et rapide alors que pour sécuriser la route existante, il faut longer l'ancien tracé qui est en fait plus long et nécessairement sinueux puisqu'il longe un ruisseau.

Il est mentionné que le tronçon de la route actuelle à l'étude a une longueur de 7.4 km, avec une vitesse moyenne de base de 73 km/heure sur une distance de 5.3 km dans une zone de 90km/heure (à cause du tracé sinueux), et de 50 km/heure sur une distance de 2.1 km pour la zone de la municipalité (calcul en terme de temps moyen total pour la traverser : 6.87 minutes). En comparaison, le nouveau tracé projeté aura une longueur de 6.8 km à une vitesse moyenne de 90 km/heure (temps moyen total pour la traverser : 4.26 minutes). Le gain pour les gens en transit sera seulement d'environ 600 mètres en distance pour un gain moyen de 2 minutes et demi en terme de temps, tout cela pour un coût total approximatif de 11\$ millions de dollars !!!

Compte tenu que la majorité des voitures empruntant la route 323 au Lac-des-Plages sont en transit entre la région de l'Outaouais et le Parc du Mont-Tremblant :

Pourquoi ne pas favoriser une voie plus droite et directe (exemple : reliant directement St-Émile-de-Suffolk à St-Rémi D'Amherst sans détour via les municipalités de Lac-des-Plages) ?

L'ancienne route devenant nettement moins achalandée, deviendrait par conséquent plus sécuritaire pour les locaux. D'ailleurs il est mentionné dans le rapport que cette route dénombre un nombre inférieur d'accidents comparativement à d'autres tracés similaires au Québec.

2. PLANIFICATION DE LA VILLÉGIATURE À LAC-DES-PLAGES

Il est reconnu que la région du Lac-des-Plages sert surtout à la villégiature et que sa population triple en période estivale. Le rapport prétend que le nouveau tracé de la route 323 aura un effet positif sur le développement de la région par l'augmentation de l'affluence et la possibilité même de transformation de résidences secondaires en résidences permanentes.

Attendu que la nouvelle route projetée suit parallèlement l'ancien tracé à seulement quelques centaines de mètres à peine, le long des rives du Lac-des-Plages, nous croyons que la nouvelle route suggérée définie une limite physique nette nuisible au développement de nouvelles résidences offrant une vue magnifique sur le lac.

Ainsi quel sera l'intérêt pour un résident de s'installer et de se construire une nouvelle résidence qui sera située ou bien de l'autre côté de la voie rapide par rapport au lac ou bien coincée entre les deux routes, compte tenu du fait que les terrains situés au bord de l'eau sont déjà occupés par des propriétaires ?

Par ailleurs, la présence de deux routes aussi rapprochées l'une de l'autre va nuire à la vocation récréative de cette région du Lac-des-Plages. Effectivement, actuellement plusieurs personnes de notre famille issue de la lignée des Quesnel-Lapointe (qui occupent 9 chalets sur le bord de l'eau, depuis plus de 70 ans), profitent du site boisé (notre terrain) pour faire leur promenade quotidienne le long des 2 km de sentiers pédestres aménagés. C'est le seul endroit accessible dans l'environnement immédiat pour se balader en toute tranquillité et entouré de la nature.

Notre question : Y-a-t-il un plan de développement à long terme au Lac-des-Plages pour permettre la construction des résidences futures et pour protéger ou même créer des sites à caractères récréatifs essentiels à la vocation de villégiature de cette région ?

3. COMMENTAIRES SUR LES PÉTITIONS DE LA POPULATION

La section traitant de la consultation populaire, comprise dans le rapport de l'étude d'impact en environnement, est très vague et non pertinente, telle que définie en référence à la réponse (document 6211-06-035) de la question relative à cette consultation populaire du point 6.3.2 Milieu Humain des questions et commentaires du ministère de l'environnement (dossier 3211-05-387).

Effectivement, il est impossible de différencier la proportion des répondants locaux versus ceux en transit pour cette consultation populaire, alors même que leurs intérêts divergent : route rapide pour les uns et tranquillité et sécurité pour les autres.

Bien sûr, il est notoire pour les résidents que la route actuelle ne convient pas au flot de circulation. Par contre cette opinion générale ne se prononce pas sur le choix des

variantes imposées par l'étude, qui somme toute sont bien similaires dans le secteur 1 du projet.

4. IMPACT DE LA NOUVELLE ROUTE SUR NOTRE PROPRIÉTÉ LOCALISÉE ENTRE ENVIRON LE CHAINAGE

En ce qui nous concerne, l'impact de la nouvelle route sera désastreux puisque le nouveau tronçon passera à moins d'une vingtaine de mètres de notre maison. Notre maison sera ainsi coincée entre deux routes, soit l'ancienne à environ 30 mètres d'une part et la nouvelle, à moins de 20 mètres d'autre part. La proximité de la nouvelle route constituera un danger majeur pour la sécurité de nos 3 enfants, en plus d'imposer des niveaux de pollution sonore importants et les odeurs désagréables bien connues de la route.

Notre propriété qui s'étend sur 38.6 acres est occupée par une plantation de pins rouges et un peuplement de faux trembles et comporte 2 km de sentier pédestre entretenu. Celle-ci sera scindée en deux sur une distance de plus de 500 mètres par la nouvelle route. Près des deux tiers de notre terrain se retrouveront de l'autre côté de la voie rapide projetée par rapport à la localisation de notre maison.

Notre plantation de pins rouges de 6 hectares de 40 ans et non de 30 ans comme inscrit dans le rapport de l'étude d'impact en environnement, sera aussi amputée du quart.

Nous craignons que la réalisation du réaménagement de la route 323 nous enlève toute jouissance de notre propriété tant au point de vue visuel, olfactif que sonore. Allons-nous être forcé de vendre notre propriété afin de retrouver ailleurs la quiétude de notre environnement ?

La lecture de la documentation disponible pour le grand public ne nous permet pas d'identifier les véritables contraintes qui nous seront imposées par la réalisation de ce projet.

- **Notre maison sera-t-elle expropriée ?**
- **Est-ce que notre puits sera affecté par ces travaux ?**
- **La route sera-t-elle au même niveau que notre maison ou sera-t-elle encastrée dans la roche ?**

- Advenant le cas que le projet tel que proposé serait mis de l'avant, pourriez-vous éloigner la route davantage de notre maison, ne serait-ce que de quelques dizaines de mètres, améliorant ainsi de façon importante notre qualité de vie ?
- Allez-vous reboiser entre notre maison et la nouvelle route ?
- Un mur antibruit a-t-il été prévu pour gérer le niveau sonore ?

5. COMMENTAIRES ET CONCLUSIONS

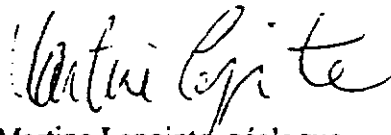
Bien que l'étude d'impact en environnement soit dans l'ensemble adéquat, c'est la pertinence du projet global qui est à reconsidérer. En effet :

- La route projetée n'améliore pas de façon significative la distance ou le temps entre la région de Hull-Ottawa et celle du Parc du Mont-Tremblant.
- Un regard sur la carte nous montre que la route projetée demeurera au voisinage immédiat du Lac-des-Plages en longeant d'à peine quelques centaines de mètres la route actuelle. Plusieurs propriétés seront bordées de part et d'autre par l'ancienne et la nouvelle route.
- Plusieurs propriétés seront situées à moins de 20 mètres de la nouvelle route affectant négativement leur qualité de vie au point de vue sonore, visuel et olfactif.
- La route projetée impose une limite physique claire au développement futur de la villégiature de la région. L'intérêt de se construire de l'autre côté de la nouvelle voie rapide et bruyante par rapport au lac est faible, contrastant avec la recherche de la tranquillité, de détente et de nature.

Enfin, pour notre part, la construction de la route telle que suggérée mettra fin à un rêve de pouvoir élever nos enfants chez nous, dans un environnement sécuritaire, au diapason avec la nature, entouré d'arbres, de chevreuils et d'oiseaux, et loin des inconvénients et des bruits inhérents aux voies de circulation rapide.

Enfin, nous accepterions le principe d'une route sur notre terrain si c'était dans le meilleur intérêt de tous. Or, nous sommes persuadés, au-delà de nos intérêts personnels, que la communauté québécoise serait mieux servie par une route plus directe, passant par exemple à travers les terrains forestiers entre St-Émile-de-Suffolk et St-Rémi d'Amherst. Il est évident qu'à court terme ceci impliquerait des coûts supplémentaires importants, mais à long terme, une voie plus courte et plus rapide serait favorable au développement du Parc du Mont-Tremblant et au bout de la ligne c'est toute la communauté qui pourrait en bénéficier.

Bien à vous,



Dr Martine Lapointe, géologue
(Ph. D. Sciences de l'Environnement)



Dr Alain Roy, médecin