

---

---

*Questions et commentaires*

**Construction et réaménagement de la route 323  
dans le secteur du Lac-des-Plages  
par le ministère des Transports**

**Dossier 3211-05-387**

**Le 12 septembre 2002**

---

---



## **INTRODUCTION**

Le présent document résulte d'une consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact « Construction et réaménagement de la route 323 dans le secteur du lac des Plages » déposée le 18 juillet 2002 au ministère de l'Environnement (MENV) par le ministère des Transports (MTQ).

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires suivant l'ordre de présentation de l'étude d'impact.

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.

## **QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

### **2.0 Problématique et justification**

Au premier paragraphe de la page 2, vous mentionnez que le débit de la circulation sur la route 323 a fortement augmenté depuis le développement effréné du Mont-Tremblant. Au bas de la page, vous ajoutez cependant que les débits de mai et novembre 2000 sont inférieurs à ceux de 1992, 1993 et 1994 bien que la circulation des camions ait augmenté d'environ 6 %. Qu'en est-il exactement ? Doit-on comprendre que la circulation automobile a diminué ou que les augmentations se situent dans d'autres périodes de l'année ?

Vous affirmez que la section de la route 323 visée par le projet est dangereuse. Existe-t-il des statistiques sur les accidents survenus sur cette route ? Si oui, pouvez-vous comparer la situation avec celle d'autres routes ayant un débit journalier semblable mais dont le tracé serait plus sécuritaire ?

Vous mentionnez que, dans les conditions actuelles, la situation la plus dangereuse est rencontrée juste au nord de l'agglomération de Lac-des-Plages et aussi qu'une portion de la route 323, située à 500 m au nord de l'intersection à 90 degrés au milieu du village, est très dangereuse. En attendant l'éventuelle réalisation des travaux, avez-vous évalué la possibilité d'améliorer la situation par la mise en place d'une nouvelle signalisation ?

### **3.1 Comparaison des variantes**

Avez-vous évalué d'autres variantes du tracé contournant complètement ou plus largement l'agglomération ? Si ce n'est pas le cas, expliquer pourquoi.

Dans la description de la variante 1 « B » vous dites : « *Cette variante consiste essentiellement à s'éloigner du précédent tracé (secteur 1 « A ») afin de distancer les résidences, ce qui a comme conséquence de diminuer la longueur du mur antibruit.* ». Envisagez-vous un mur antibruit dans la variante 1 « A » ? Il n'en est pas fait mention dans l'étude. Pourriez-vous clarifier ce point ?

Selon le tableau 1, la variante retenue ne prévoit pas la mise en place de voies lentes pour les camions. L'augmentation de 6 % de circulation de camions ne justifie-t-elle pas que de telles voies soient prévues ?

Le tableau 1 révèle que le tracé retenu nécessitera une disposition de matériaux hors du site. De quelle nature seront ces matériaux et de quelle façon en disposerez-vous ?

Le tableau 1 révèle également qu'il est possible qu'un déboisement des berges soit fait près du pont. Quelle serait l'ampleur de ce déboisement et quelle mesure sera mise de l'avant pour éviter qu'il y ait érosion des berges ?

#### **5.1.6 Hydrographie et bathymétrie**

Afin de permettre une meilleure compréhension de l'hydrographie du site à l'étude, il serait pertinent de présenter une carte hydrographique détaillée du bassin versant du lac des Plages et celui de la rivière Maskinongé.

En vertu de l'article 919 du Code civil du Québec, la limite de propriété des cours d'eau navigables et flottables dans notre province est réputée être du domaine de l'État, jusqu'à la ligne des hautes eaux naturelles (ordinaires), sous l'autorité du ministre de l'Environnement, et ce, pour l'application de la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13) et de son Règlement sur le domaine hydrique public. La rivière Maskinongé et le lac du Brochet sont considérés non navigables et non flottables alors que le lac des Plages est considéré navigable. Le tracé retenu dans l'étude d'impact entraînera-t-il une occupation de l'espace situé à l'intérieur de la ligne des hautes eaux naturelles (ordinaires) ? Advenant que la réalisation du projet entraîne l'occupation du domaine hydrique public, vous vous verrez dans l'obligation de régulariser cette occupation auprès du Service de la gestion du domaine hydrique de l'État du Centre d'expertise hydrique du MENV et selon la réglementation sur le domaine hydrique public.

#### **5.1.7 Hydrogéologie et qualité des eaux**

Pourquoi n'avez-vous analysé que 54 des 84 sources d'eau utilisées par les résidents de Lac-des-Plages ? Il y a 30 sources d'eau pour lesquelles nous n'avons pas d'information. Ces 30 sources ne devraient-elles pas être analysées ?

Un plan présentant le sens de l'écoulement des eaux souterraines, la localisation des puits et l'identification des puits à risque, superposé à l'emprise projetée, devrait être présenté.

Vous mentionnez, au bas de la page 19, que « *Mis à part les 2 échantillons de prises d'eau, il n'y a aucune donnée sur la qualité des eaux du lac des Plages et de la rivière Maskinongé. Toutefois, de telles données ne s'avèrent pas nécessaires, car le projet à l'étude ne se situerait pas en bordure du lac et la traversée de la rivière Maskinongé se fera via le pont existant.* ». Toutefois, les eaux de drainage des routes peuvent contenir des contaminants tels que les chlorures de sodium (sels de déglacage), huiles et graisses (lubrifiants automobiles), métaux (corrosion automobile) et matières en suspension (abrasifs et autres). Puisque la route projetée sera vraisemblablement munie d'un réseau de drainage et que ces eaux se retrouveront dans le bassin versant de la rivière Maskinongé et celui du lac des Plages, leurs impacts doivent être évalués. Vous devriez présenter le réseau de drainage prévu, évaluer la qualité physico-chimique de ses eaux, identifier les milieux récepteurs de ces dernières et évaluer leurs impacts sur le milieu aquatique et plus particulièrement sur la faune qui fréquente le lac des Plages, la rivière Maskinongé et les sept ruisseaux traversés par le tracé. Vous devriez de plus identifier des mesures d'atténuation envisagées, si nécessaires.

La présence du lac du Brochet en bordure du tracé retenu est négligée dans l'étude d'impact présentée. Nous devrions y voir une description détaillée des milieux physique, biologique et humain qui pourrait permettre de répondre entre autres aux questions suivantes : Y a-t-il des résidences en bordure de ce lac ? La qualité des eaux du lac sera-t-elle affectée par les eaux de drainage de la nouvelle route ? Y a-t-il présence d'espèces fauniques et floristiques sensibles ?

À quel endroit seront entreposés les sels de déglacage nécessaires à l'entretien de la route et quelles mesures seront prises pour éviter une contamination des eaux de surface et souterraines ?

#### **5.1.8.2 Qualification du climat sonore**

- Le niveau de 55 dB(A)  $L_{eq(24 h)}$  est retenu dans l'étude comme étant le niveau de perturbation sonore acceptable. Il faudrait expliquer d'où vient la qualification des niveaux de perturbation sonore du tableau 4 (page 21) qui rend « acceptable » une telle perturbation. Comment se justifie-t-elle d'un point de vue de santé humaine ?
- Pourriez-vous identifier les résidences où un impact sonore faible ou moyen sera observé ?
- Pourriez-vous présenter la dynamique du bruit actuel et prévu généré par le projet en fonction du temps ( $L_{eq}$  diurne et  $L_{eq}$  nocturne) ?
- Les calculs qui ont servi au tableau 5 ont-ils été faits en utilisant des points situés dans les maisons ou à l'extérieur ? Si les points sont situés à l'extérieur, sont-ils à la limite des propriétés et de l'emprise de la route projetée par le MTQ ?
- Y a-t-il une école à Lac-des-Plages et si oui, sera-t-elle affectée par le bruit ?

- Un suivi devrait être prévu afin d'assurer aux résidants que l'impact sonore ne sera pas supérieur à vos prévisions et un plan d'action devrait également être prévu dans l'éventualité où ce serait le cas. Il serait donc pertinent de présenter un programme de suivi pour l'impact sonore et les mesures correctrices que vous prévoyez mettre en place si l'impact devenait supérieur à vos prévisions et perturbant pour les résidants.

#### **5.2.2.4 Espèce végétale en situation précaire**

Il est mentionné, à la page 29, du rapport, que des inventaires visant les espèces végétales à statut précaire seront réalisés dans les sites présentant un potentiel pour ces espèces. Les résultats de ces inventaires devraient être présentés.

#### **5.2.3.1 Ichtyofaune**

Une description de l'ichtyofaune du lac du Brochet devrait être présentée.

### **5.3 Milieu humain**

Y a-t-il des organismes locaux qui ont comme objectif la protection de l'environnement et de la qualité des eaux (comité de bassin versant, club de pêche, groupe environnemental, etc.) ? Si oui, ont-ils été consultés sur le projet ?

#### **5.3.2 Les activités économiques**

À la section 5.2.2, vous rapportez qu'il y a des activités de pêche blanche au grand corégone sur le lac des Plages et, à la section 5.3.2, vous mentionnez que la zone forestière de la région est fréquentée par plusieurs pêcheurs. Y a-t-il des données disponibles sur les retombées économiques associées à l'utilisation des plans d'eau de la région à l'étude pour les activités de pêche ?

Est-ce qu'il y a des commerces de l'agglomération de Lac-des-Plages qui risquent d'être affectés par la perte du trafic de transit qui empruntera la nouvelle section de la route 323 ?

#### **5.3.5.1 Inventaire des caractéristiques visuelles**

La numérotation des photographies présentées à l'annexe 3 auxquelles on réfère aux sections 5.3.5.1 et 5.3.5.2 de l'étude ne concorde pas avec la numérotation présentée dans le texte. Il semble y avoir présence d'un décalage dans la numérotation.

### **6.1.2 Évaluation des impacts**

Nous sommes d'avis que l'impact de l'exploitation de la route sur la qualité de l'eau, la végétation aquatique et l'ichtyofaune devrait être considéré dans le tableau 11 compte

tenu que les eaux de drainage contiendront des matières en suspension et différents contaminants tels que des sels de déglacage, des abrasifs, des huiles et graisses et des métaux.

## 6.2 Éléments non sensibles de l'environnement

Il est mentionné, à la page 75, que les milieux riverain et aquatique sont considérés non sensibles aux travaux prévus. Or, la traversée des cours d'eau est souvent l'un des éléments les plus sensibles d'un projet de construction de route. Le simple fait de dire que les ruisseaux traversés seront munis de ponceaux selon les normes du MTQ n'est pas suffisant. Ainsi, vous devriez fournir les informations suivantes pour chacune des traverses :

- Quelles espèces de poissons sont présentes ?
- Quelle sera la longueur des ponceaux à chaque traversée ?
- Les déplacements de certaines espèces risquent-ils d'être affectés par la présence de ponceaux ?
- Y a-t-il des frayères connues ou potentielles à la hauteur du tracé ? Le cas échéant, quelles mesures d'atténuation et/ou de compensation seront mises en place ?
- Quelle est la nature du substrat du lit du ruisseau ?
- Quelle est la largeur et le débit du ruisseau ?

La section 6.2, à la page 75, précise également que les zones d'inondation et l'hydrographie sont des éléments considérés non sensibles aux travaux prévus. Voici néanmoins quelques aspects du projet dont l'étude devrait tenir compte.

- Hydrographie : peut-il y avoir des impacts en cas de dépassement de la capacité des ponceaux et y a-t-il des risques d'érosion compte tenu notamment des fortes pentes qui semblent caractériser le secteur ?
- Pont : l'étude mentionne que le pont existant sera utilisé. N'y aura-t-il donc aucune intervention entourant cet ouvrage qui puisse modifier les conditions d'écoulement de la rivière ou la stabilité de ses berges ? Quant au pont existant, considère-t-on que sa capacité en terme de section hydraulique est suffisante ? Y a-t-il un historique d'inondation ou d'érosion en lien avec ce pont ?
- Zones inondables : il ne semble pas y avoir de données relatives aux cotes d'inondation des cours d'eau et plans d'eau du secteur. Y a-t-il néanmoins des portions du tracé de la route qui pourraient être vulnérables à cet aspect ? Sur la carte 2, à la page 16, on remarque que la route passera le long du lac dans une zone identifiée comme marécageuse. Le risque d'inondation de ce secteur peut-il être évalué ? Y a-t-il un historique d'inondation qui puisse être pris en compte en regard du tracé de la route ?
- Protection des berges : là où la route s'approche d'un cours d'eau, comme cela semble le cas à proximité de la rivière Maskinongé, y aura-t-il lieu de prévoir des

ouvrages de protection de la berge ? Si oui, de quelle nature sera cette protection ? Le cas échéant, les éléments de la conception de cette protection pourraient-ils être présentés ?

### **6.3 Identification et évaluation des impacts**

Le déboisement prévu est de 31 ha de plantation et 26,6 ha de boisé naturel. Combien d'hectares associés à la route 323 actuelle vont être revégétalisés ? Y aura-t-il une perte nette d'habitat naturel ou la revégétalisation prévue va-t-elle compenser en totalité la perte d'habitat naturel ?

Il est mentionné, à la page 4, que la variante « A » du secteur 2 traverse un ancien étang de castors. On ne trouve pourtant aucune information sur cet étang dans l'étude d'impact. Sachant que les étangs de castors, même une fois abandonnés par ceux-ci, constituent des milieux biologiquement très riches, on s'attendrait à une analyse spécifique sur cet élément, d'autant plus qu'il est mentionné, à la page 75, que le remblayage pourra atteindre 12 mètres dans cet étang. Cette analyse devrait nous permettre de répondre aux questions suivantes :

- Quelle est la superficie de cet étang ?
- Y a-t-il présence d'un barrage ? Le cas échéant, depuis combien de temps existe-t-il ?
- Y a-t-il retenue d'eau ? Le cas échéant, quelle est la profondeur d'eau ? Le niveau d'eau a-t-il augmenté, diminué ou est resté stable au cours de ces années ?
- Cet étang est-il fréquenté par le poisson ? Le cas échéant, par quelles espèces ?
- Y a-t-il d'autres espèces fauniques typiques des marais ?

S'il s'avère que cet étang présente un attrait important pour la faune, l'étude devra préciser des mesures d'atténuation et de compensation.

#### **6.3.2 Milieu humain**

Cette section devrait présenter et localiser les expropriations éventuelles de résidences permanentes ou de chalets ainsi que celles des parcelles de terrains, caractériser les impacts qui en découlent et présenter les mesures prévues pour les atténuer telles que l'indemnisation et la relocalisation (le tableau 17 indique qu'une résidence sera démolie ou relocalisée).

De plus, quelles sont les mesures prévues pour maintenir l'approvisionnement en eau des résidents qui verront leurs puits expropriés ?

La pétition de la population en faveur de la réalisation rapide du projet, dont vous faites mention à la page 83, est constituée de la signature de quelle proportion des propriétaires de résidences permanentes ou secondaires situées dans la région de Lac-des-Plages ?



Les résidants dont le projet passe à une vingtaine de mètres de leurs résidences ont-ils été consultés ? Si oui, quelle est leur position ?

### **6.6.2 Programme de suivi environnemental**

Un programme de suivi sur les puits d'eau potable devra être détaillé au moment de la demande de certificat d'autorisation de construction. Ce programme devra prévoir la caractérisation de tous les puits à risque de la zone d'étude avant le début des travaux, préciser les paramètres à analyser et les informations à colliger sur les caractéristiques des puits. Ce programme devra également préciser les actions qui seront prises pour corriger la situation si des impacts négatifs sont révélés.

### **Divers**

Est-il possible de détailler les étapes de réalisation des travaux, la machinerie qui sera utilisée, le nombre approximatif de voyages de camions qui auront à circuler sur le chantier et le calendrier de réalisation ?

L'étude d'impact ne fait pas ressortir clairement pourquoi il n'a pas été considéré, dans certaines sections telles que celle située au niveau du peuplement d'intérêt phytosociologique (station 11 de la carte 3) et celle située au niveau de l'ancien étang de castors, l'option de réaménager la route 323 à son emplacement actuel en atténuant les courbes quitte à réduire la vitesse dans ces tronçons plutôt que d'ouvrir une nouvelle emprise.

La directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route stipule, à la section 4.1, que l'initiateur de projet doit notamment porter attention, dans l'étude d'impact, aux conséquences et risques d'accidents majeurs pour la clientèle et le voisinage, en accordant une attention spéciale au transport des matières dangereuses. De quelle façon entendez-vous prendre en considération ces aspects ?

La directive précise également que l'étude d'impact doit présenter un plan des mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan doit notamment exposer les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit le lien avec les autorités municipales de même que les mécanismes de transmission de l'alerte aux personnes menacées et aux pouvoirs publics. Nous vous demandons donc de produire un tel plan des mesures d'urgence.

*Original signé par :*

Nicolas Juneau  
Chargé de projet