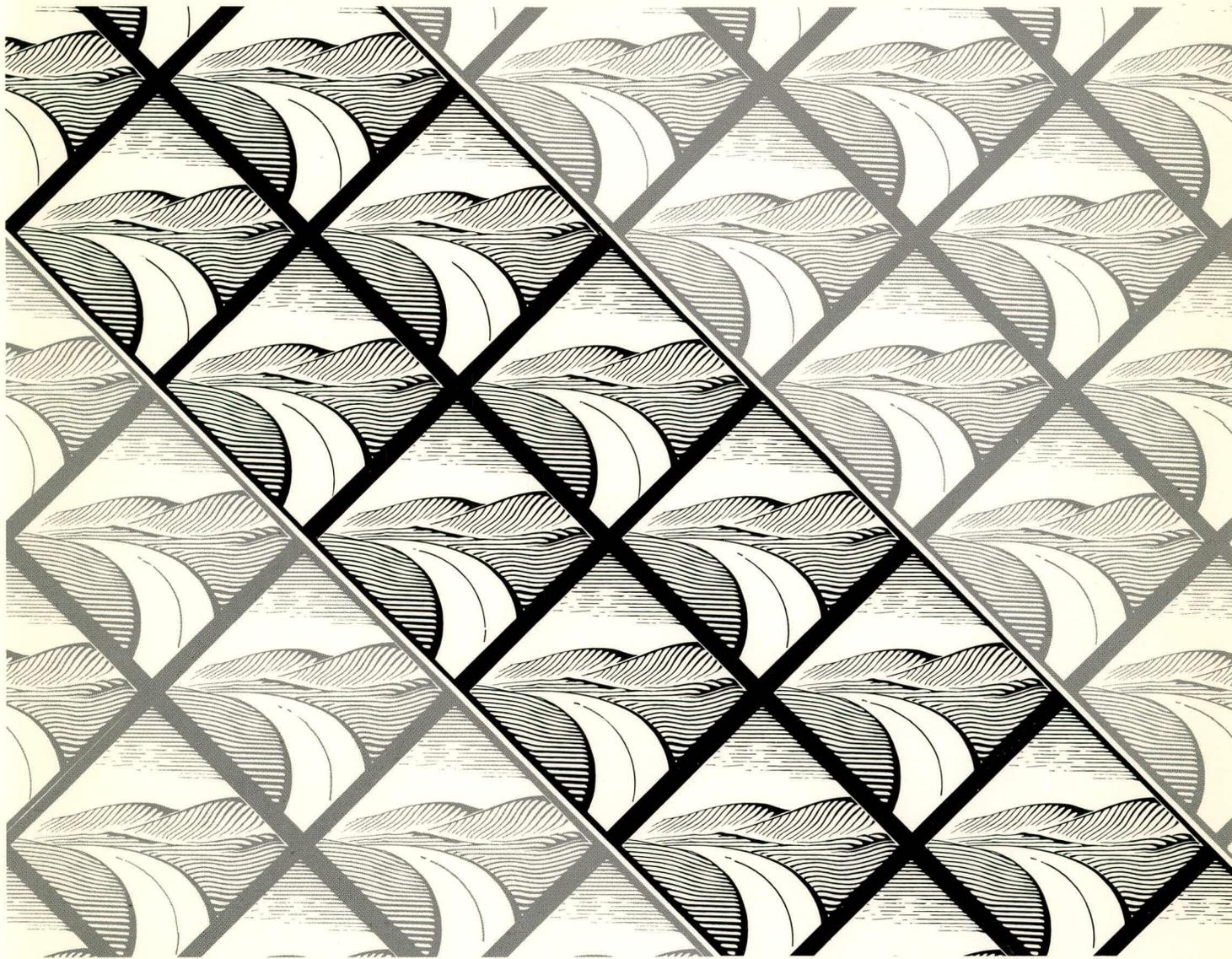




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



**REFECTION DE LA ROUTE 117
DU NORD DU LAC PARADIS A LA LIMITE EST
DU COMTE DE GATINEAU
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

CANQ
TR
GE
EN
574
Rés.

RESUME

9/3

4699A5



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

**REFECTION DE LA ROUTE 117
DU NORD DU LAC PARADIS A LA LIMITE EST
DU COMTE DE GATINEAU
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

RESUME

AVRIL 1984

CANQ
TR
GE
EN
574
Res.

TABLE DES MATIERES

1.0	INTRODUCTION	1
2.0	PROBLEMATIQUE, JUSTIFICATION ET NATURE DU PROJET	2
3.0	DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR	3
3.1	Localisation de la zone d'étude	3
3.2	Inventaire de la zone d'étude	3
3.2.1	Milieu biophysique	3
3.2.2	Milieu humain	5
3.2.3	Milieu visuel	5
3.2.4	Climat sonore	6
4.0	IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS	7
4.1	Méthodologie	7
4.2	Impacts biophysiques	7
4.3	Impacts humains	8
4.4	Impacts visuels	8
4.5	Impacts sonores	9
5.0	ELABORATION DES MESURES DE MITIGATION	10
6.0	CALENDRIER DES TRAVAUX	14
7.0	MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI	15
	GLOSSAIRE	16

LISTE DES CARTES

1.	Localisation du projet	4
2.	Localisation des impacts et des mesures de mitigation	12

LISTE DES FIGURES

1.	Déboisement au sommet d'une coupe de roc	11
----	--	-------	----

I INTRODUCTION

Le ministère des Transports a, depuis quelques années, élaboré un projet de réfection de la route 117 entre Saint-Jovite et Louvicourt. Cette démarche a été entreprise principalement en raison de la géométrie précaire et de la désuétude de l'infrastructure de cette section de la route 117. Bien que certains tronçons soient déjà reconstruits, les travaux de réaménagement de la majeure partie de cet axe routier ne seront finalisés que durant les prochaines années.

Le projet dont il est question dans l'étude d'impact sur l'environnement ci-jointe est situé à un peu moins de 10 kilomètres à l'ouest de Mont-Laurier. Ce tronçon (117-05-06), d'une longueur de 10,1 kilomètres, s'étend de la limite sud du comté de Gatineau au nord du lac Paradis.

Cette étude d'impact a pour but, d'une part, d'évaluer l'acceptabilité environnementale de ce réaménagement et, d'autre part, de définir les mesures envisageables pour atténuer l'importance des répercussions environnementales précédemment identifiées.

2 PROBLEMATIQUE, JUSTIFICATION ET NATURE DU PROJET

La route 117 constitue l'axe principal du réseau routier du nord-ouest québécois et elle est le seul lien routier entre l'Abitibi et la région de Montréal. La route 117 permet également à de nombreuses personnes de fréquenter la réserve faunique La Vérendrye, site hautement apprécié au point de vue touristique et récréatif.

L'analyse des diverses caractéristiques techniques de ce tronçon de la route 117 (courbes, pentes, largeur de la chaussée et de l'accotement, fondations, pavage, etc.) démontre que cette section ne correspond plus aux normes maintenant en vigueur au ministère des Transports et qu'elle est inadéquate pour accueillir sans heurt les débits de circulation qu'on y retrouve. D'ailleurs, ce tronçon de 10,1 kilomètres a été la scène de 17 accidents en 1981, dont deux ont été mortels.

Etant donné également que d'autres tronçons de la route 117 sont déjà construits ou en voie de l'être, il conviendrait de procéder à des travaux similaires à ceux des autres tronçons afin d'assurer une certaine homogénéité du réseau entier et une meilleure sécurité aux usagers de cette route provinciale.

Plusieurs options s'offraient au ministère des Transports pour l'amélioration de la route 117 dont l'installation d'une nouvelle couche d'usure (pavage), la réfection de la route actuelle (pavage, géométrie, etc.) et la construction d'une nouvelle route. Le ministère des Transports a retenu cette dernière solution.

Ce projet consiste en la construction d'une route provinciale rurale à chaussées séparées dont l'emprise est de 90 mètres. Ces chaussées comportent deux voies de 3,65 mètres chacune, des accotements pavés de 3 mètres et un terre-plein central de 35 mètres. Mais pour des raisons économiques et énergétiques, le projet sera réalisé en deux phases. La première phase, celle faisant l'objet de cette étude d'impact, consiste en la mise en service d'une première chaussée. Cette chaussée empruntera en majeure partie ($\approx 60\%$) l'axe actuel de la route. Ailleurs, on procédera à un réaligement de la route afin d'améliorer sa géométrie. Les coûts de réalisation de la première phase sont évalués à 5 000 000,00\$. Si éventuellement les besoins en matière de transport le justifient, on procédera alors à la réalisation de la seconde phase, c'est-à-dire la construction de la deuxième chaussée.

3 DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR

3.1 LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE

La zone d'étude est localisée à 10 kilomètres à l'ouest de Mont-Laurier ou encore à quelque 50 kilomètres au sud de la réserve faunique La Vérendrye (voir carte 1). D'une largeur approximative de trois kilomètres et d'une longueur de 10,1 kilomètres, cette zone comprend le champ visuel de l'automobiliste et le territoire susceptible d'être influencé par les eaux de drainage de la route.

3.2 INVENTAIRE DE LA ZONE D'ETUDE

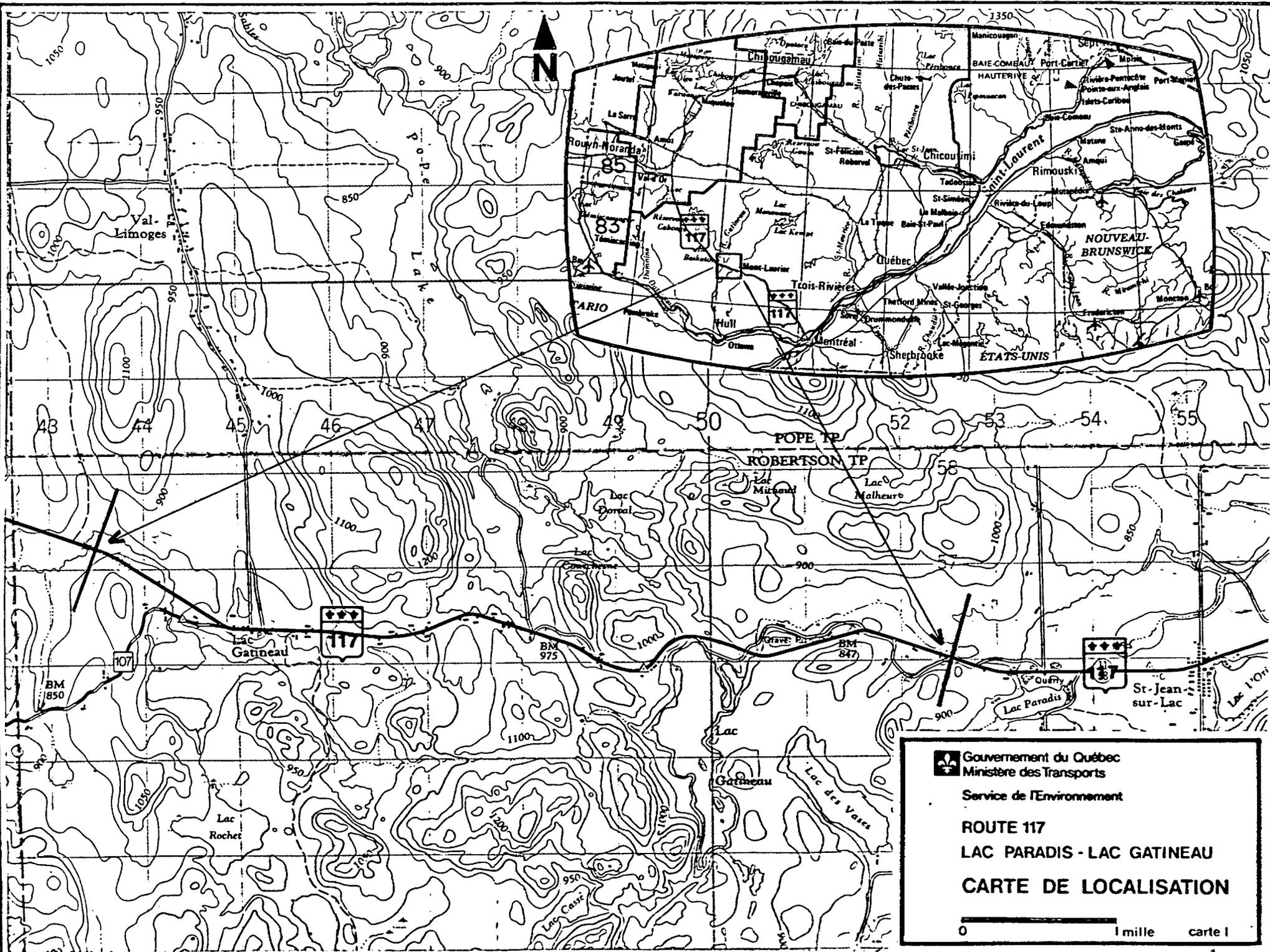
3.2.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

Le territoire à l'étude fait partie du Bouclier canadien, plus précisément de la sous-région physiographique du plateau laurentien. Le relief est ondulé avec des altitudes variant entre 250 et 370 mètres. Les affleurements rocheux présentent principalement des roches métamorphiques (gneiss à biotite et calcaire cristallin).

On y retrouve divers dépôts mis en place lors de la dernière glaciation. Du till (mélange relativement compact de sable, de gravier et de pierre) recouvre de façon discontinue la roche en place. De plus, des matériaux fluvio-glaciaires (sable et gravier) se concentrent à proximité du lac Gatineau alors que les lacs Charlebois, Vaseux et Pauzé sont caractérisés par la présence de dépôts glacio-lacustres (sable fin).

Le territoire à l'étude qui se situe à la limite nord de la forêt décidue, chevauche les bassins versants des rivières Gatineau et du Lièvre, deux affluents de la rivière des Outaouais. On y retrouve quelques associations végétales d'intérêt telles que l'érablière et la pessière.

Les limitations relatives à la production de la faune ongulée (cerf de Virginie, orignal, etc.) ne sont que très faibles. Par contre, le territoire présente, de façon globale, des limitations très importantes pour la production de sauvagine (canard, héron, etc.). Le marais situé entre les chaînages 3+400 et 3+650 offre toutefois un bon potentiel pour la faune ailée; un couple de butors occupe d'ailleurs ce site. Pour ce qui est de la faune ichthyenne, signalons que les lacs Gatineau et Paradis contiennent respectivement du grand brochet et de l'omble de fontaine.




Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement
ROUTE 117
LAC PARADIS - LAC GATINEAU
CARTE DE LOCALISATION


 0 1 mille carte I

3.2.2 MILIEU HUMAIN

Le tronçon à l'étude traverse, dans sa partie ouest, la petite localité du lac Gatineau. Cette dernière, tout comme Saint-Jean-sur-le-Lac (à deux kilomètres à l'est de la zone d'étude), est située sur le territoire de la municipalité Des Ruisseaux. Les terres sont subdivisées, dans la majeure partie de la zone d'étude, selon un système de rangs orientés parallèlement à la rivière du Lièvre.

L'analyse de l'utilisation du sol de ce secteur révèle que la forêt couvre une partie importante du territoire. On retrouve certaines terres en culture (principalement en culture fourragère) bien qu'aucune parcelle n'ait été retenue pour les fins du zonage agricole (Loi 90). Le nombre relativement élevé de terres en friche témoigne d'ailleurs éloquentement du faible potentiel des sols pour l'agriculture. Le caractère résidentiel du territoire est restreint aux abords immédiats de la route 117; 25 résidences unifamiliales et 15 résidences secondaires ont été dénombrées. Ces résidents s'alimentent en eau potable principalement à partir de puits artésiens. L'intérêt patrimonial de cette section de la route 117 peut être qualifié de faible en raison notamment de l'état délabré qu'affichent plusieurs bâtiments et du caractère stéréotypé de ceux-ci.

La municipalité Des Ruisseaux s'est dotée d'un règlement de zonage en mai 1981. Le secteur à l'étude a ainsi été subdivisé en trois types d'affectations: forestière (majeure partie du territoire), de campagne (corridor de 200 pieds de part et d'autre de la route, de même que des sections de lots compris entre la route et le lac des Vases) et riveraine (zone limitrophe au lac Gatineau). Il appert que la réfection de la route n'entre pas en contradiction avec les orientations de ce règlement de zonage.

3.2.3 MILIEU VISUEL

Au point de vue visuel, le tronçon à l'étude traverse deux unités de paysage distinctes. La première unité (0+000 à 5+400 et 8+300 à 10+180) est caractérisée principalement par un couvert végétal mixte et une topographie ondulée. Le champ visuel y est tantôt ouvert, tantôt restreint. La seconde unité (5+400 à 8+300) se compose d'un ruban d'habitations à caractère agricole avec, en arrière-plan, des versants boisés. Dans ce dernier cas, le champ visuel est ouvert, non complexe et sans obstruction visuelle autre que les résidences.

3.2.4 CLIMAT SONORE

Le niveau de bruit actuel a été estimé sur la base des débits de circulation actuels et à une distance de 40 mètres du centre de la route. Ainsi, selon les calculs effectués, le niveau sonore à l'heure de pointe est d'environ 67 dBa sur semaine et de 69 dBa la fin de semaine. Le climat sonore actuel des riverains doit donc être considéré comme fort.

4 IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS

4.1 METHODOLOGIE

Suite à l'inventaire des composantes biophysiques, humaines, visuelles et sonores du milieu récepteur, il a été possible d'identifier et d'évaluer, pour le tronçon à l'étude (117-05-06, de la limite sud du comté de Gatineau au nord du lac Paradis), les impacts potentiels inhérents aux travaux de construction de la nouvelle route. L'évaluation des impacts appréhendés a été rendue possible en utilisant des critères de durée (temporaire, à moyen terme ou permanente), d'intensité (faible, moyenne ou forte) et d'étendue (locale ou régionale). L'importance globale de l'impact peut alors être considérée comme négligeable, faible, moyenne ou forte.

4.2 IMPACTS BIOPHYSIQUES

Les impacts du présent projet sur le milieu biophysique ont trait principalement aux travaux de déboisement, de remblai et de déblai, de même qu'à la présence d'un marais et d'un ravage de cerfs de Virginie.

Etant donné que l'emprise de la route sera élargie, des travaux de déboisement seront entrepris sur l'ensemble du projet. Globalement, l'impact de ces travaux est faible en raison de la valeur forestière et écologique réduites des secteurs boisés concernés. Entre les chaînages 2+600 et 3+100, l'impact est toutefois d'importance globale moyenne car les travaux de déboisement toucheront partiellement une érablière.

Les travaux de remblai et de déblai peuvent entraîner une augmentation substantielle des apports de matériel fin dans les cours d'eau avoisinants, particulièrement entre les chaînages 8+500 et 9+500. Cependant, cette perturbation ne présente qu'un impact faible étant donné que les écosystèmes aquatiques concernés ne présentent aucun caractère de rareté ni de spécificité (aucune frayère connue notamment).

La nouvelle route traversera le marécage localisé entre les chaînages 3+400 et 3+650. Si aucune précaution n'est prise, la construction de la nouvelle plate-forme pourrait détériorer irrémédiablement ce marécage qui offre un bon potentiel pour la faune ailée. L'altération de ce marécage constituerait un impact fort.

Finalement, malgré la présence à proximité de la route d'un ravin de cerfs de Virginie regroupant une dizaine d'individus (chaînages 8+600 à 9+400), la construction et l'utilisation de la nouvelle route ne menace guère cette population. L'impact doit donc être considéré comme faible.

4.3 IMPACTS HUMAINS

Au point de vue humain, la construction de la nouvelle plate-forme routière produira à la fois des impacts positifs et négatifs.

Tout d'abord, ce réaménagement routier aura une incidence positive sur l'économie régionale. En effet, de par l'amélioration de la sécurité des usagers et du niveau de confort, cette nouvelle plate-forme facilitera l'accessibilité du secteur pour le tourisme de promenade et de plein-air, ce qui contribuera possiblement à étendre l'implantation de résidences secondaires.

La construction de la nouvelle route occasionnera également des impacts humains négatifs. Le principal impact humain à signaler a trait à l'expropriation de 28 bâtiments qui se situent dans les limites de la nouvelle emprise. Etant donné que la plupart de ces habitations sont dans un état de délabrement avancé, l'importance globale de cet impact est considérée comme moyenne. Les travaux de construction risquent aussi d'occasionner de légers dérangements aux usagers et aux riverains de la route de même qu'une baisse de la clientèle au camping du lac Gatineau. Ces impacts n'ont toutefois qu'une importance faible en raison principalement de leur courte durée.

4.4 IMPACT VISUELS

La plupart des impacts de ce réaménagement de la route 117 sur l'aspect visuel du milieu récepteur apparaissent lors des travaux de construction. En raison de leur nombre, les impacts visuels pourraient dégrader, de façon non négligeable, l'apparence générale de la route.

La construction de la plate-forme proposée modifierait les abords immédiats de la route par le déboisement de l'emprise, le décapage du sol et les modifications du profil naturel. Ces travaux altéreraient le milieu visuel en causant une perte de rusticité des abords de la route.

En plus de cette modification généralisée des abords de la route, la réfection proposée occasionnerait des impacts visuels ponctuels, soit la perception d'une coupe de roc d'une hauteur maximale de 16 mètres (chaînages 2+400 à 2+540), la perception d'une chambre d'emprunt (chaînage 2+300), la dégradation visuelle potentielle d'un marais (chaînages 3+400 à 3+650) et la destruction d'un îlot d'habitations (chaînages 7+500 à 7+720).

4.5 IMPACTS SONORES

Bien qu'une augmentation du débit de circulation soit anticipée suite à la construction de la nouvelle plate-forme, il n'y aura pas une modification appréciable du climat sonore pour les riverains de la route. Ceci s'explique par le fait qu'avec la réalisation du projet à l'étude, la grande majorité des résidences riveraines se retrouveront plus en retrait de la route.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**REFECTION DE LA ROUTE 117
DU NORD DU LAC PARADIS A LA LIMITE EST
DU COMTE DE GATINEAU
ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

RESUME

AVRIL 1984

TABLE DES MATIERES

1.0	INTRODUCTION	1
2.0	PROBLEMATIQUE, JUSTIFICATION ET NATURE DU PROJET	2
3.0	DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR	3
3.1	Localisation de la zone d'étude	3
3.2	Inventaire de la zone d'étude	3
3.2.1	Milieu biophysique	3
3.2.2	Milieu humain	5
3.2.3	Milieu visuel	5
3.2.4	Climat sonore	6
4.0	IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS	7
4.1	Méthodologie	7
4.2	Impacts biophysiques	7
4.3	Impacts humains	8
4.4	Impacts visuels	8
4.5	Impacts sonores	9
5.0	ELABORATION DES MESURES DE MITIGATION	10
6.0	CALENDRIER DES TRAVAUX	14
7.0	MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI	15
	GLOSSAIRE	16

LISTE DES CARTES

1.	Localisation du projet	4
2.	Localisation des impacts et des mesures de mitigation	12

LISTE DES FIGURES

1.	Déboisement au sommet d'une coupe de roc	11
----	--	-------	----

I INTRODUCTION

Le ministère des Transports a, depuis quelques années, élaboré un projet de réfection de la route 117 entre Saint-Jovite et Louvicourt. Cette démarche a été entreprise principalement en raison de la géométrie précaire et de la désuétude de l'infrastructure de cette section de la route 117. Bien que certains tronçons soient déjà reconstruits, les travaux de réaménagement de la majeure partie de cet axe routier ne seront finalisés que durant les prochaines années.

Le projet dont il est question dans l'étude d'impact sur l'environnement ci-jointe est situé à un peu moins de 10 kilomètres à l'ouest de Mont-Laurier. Ce tronçon (117-05-06), d'une longueur de 10,1 kilomètres, s'étend de la limite sud du comté de Gatineau au nord du lac Paradis.

Cette étude d'impact a pour but, d'une part, d'évaluer l'acceptabilité environnementale de ce réaménagement et, d'autre part, de définir les mesures envisageables pour atténuer l'importance des répercussions environnementales précédemment identifiées.

2 PROBLEMATIQUE, JUSTIFICATION ET NATURE DU PROJET

La route 117 constitue l'axe principal du réseau routier du nord-ouest québécois et elle est le seul lien routier entre l'Abitibi et la région de Montréal. La route 117 permet également à de nombreuses personnes de fréquenter la réserve faunique La Vérendrye, site hautement apprécié au point de vue touristique et récréatif.

L'analyse des diverses caractéristiques techniques de ce tronçon de la route 117 (courbes, pentes, largeur de la chaussée et de l'accotement, fondations, pavage, etc.) démontre que cette section ne correspond plus aux normes maintenant en vigueur au ministère des Transports et qu'elle est inadéquate pour accueillir sans heurt les débits de circulation qu'on y retrouve. D'ailleurs, ce tronçon de 10,1 kilomètres a été la scène de 17 accidents en 1981, dont deux ont été mortels.

Etant donné également que d'autres tronçons de la route 117 sont déjà construits ou en voie de l'être, il conviendrait de procéder à des travaux similaires à ceux des autres tronçons afin d'assurer une certaine homogénéité du réseau entier et une meilleure sécurité aux usagers de cette route provinciale.

Plusieurs options s'offraient au ministère des Transports pour l'amélioration de la route 117 dont l'installation d'une nouvelle couche d'usure (pavage), la réfection de la route actuelle (pavage, géométrie, etc.) et la construction d'une nouvelle route. Le ministère des Transports a retenu cette dernière solution.

Ce projet consiste en la construction d'une route provinciale rurale à chaussées séparées dont l'emprise est de 90 mètres. Ces chaussées comportent deux voies de 3,65 mètres chacune, des accotements pavés de 3 mètres et un terre-plein central de 35 mètres. Mais pour des raisons économiques et énergétiques, le projet sera réalisé en deux phases. La première phase, celle faisant l'objet de cette étude d'impact, consiste en la mise en service d'une première chaussée. Cette chaussée empruntera en majeure partie ($\approx 60\%$) l'axe actuel de la route. Ailleurs, on procédera à un réalignement de la route afin d'améliorer sa géométrie. Les coûts de réalisation de la première phase sont évalués à 5 000 000,00\$. Si éventuellement les besoins en matière de transport le justifient, on procédera alors à la réalisation de la seconde phase, c'est-à-dire la construction de la deuxième chaussée.

3 DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR

3.1 LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE

La zone d'étude est localisée à 10 kilomètres à l'ouest de Mont-Laurier ou encore à quelque 50 kilomètres au sud de la réserve faunique La Vérendrye (voir carte 1). D'une largeur approximative de trois kilomètres et d'une longueur de 10,1 kilomètres, cette zone comprend le champ visuel de l'automobiliste et le territoire susceptible d'être influencé par les eaux de drainage de la route.

3.2 INVENTAIRE DE LA ZONE D'ETUDE

3.2.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

Le territoire à l'étude fait partie du Bouclier canadien, plus précisément de la sous-région physiographique du plateau laurentien. Le relief est ondulé avec des altitudes variant entre 250 et 370 mètres. Les affleurements rocheux présentent principalement des roches métamorphiques (gneiss à biotite et calcaire cristallin).

On y retrouve divers dépôts mis en place lors de la dernière glaciation. Du till (mélange relativement compact de sable, de gravier et de pierre) recouvre de façon discontinue la roche en place. De plus, des matériaux fluvioglaciers (sable et gravier) se concentrent à proximité du lac Gatineau alors que les lacs Charlebois, Vaseux et Pauzé sont caractérisés par la présence de dépôts glaciolacustres (sable fin).

Le territoire à l'étude qui se situe à la limite nord de la forêt décidue, chevauche les bassins versants des rivières Gatineau et du Lièvre, deux affluents de la rivière des Outaouais. On y retrouve quelques associations végétales d'intérêt telles que l'érablière et la pessière.

Les limitations relatives à la production de la faune ongulée (cerf de Virginie, orignal, etc.) ne sont que très faibles. Par contre, le territoire présente, de façon globale, des limitations très importantes pour la production de sauvagine (canard, héron, etc.). Le marais situé entre les chaînages 3+400 et 3+650 offre toutefois un bon potentiel pour la faune ailée; un couple de butors occupe d'ailleurs ce site. Pour ce qui est de la faune ichtyenne, signalons que les lacs Gatineau et Paradis contiennent respectivement du grand brochet et de l'omble de fontaine.

3.2.2 MILIEU HUMAIN

Le tronçon à l'étude traverse, dans sa partie ouest, la petite localité du lac Gatineau. Cette dernière, tout comme Saint-Jean-sur-le-Lac (à deux kilomètres à l'est de la zone d'étude), est située sur le territoire de la municipalité Des Ruisseaux. Les terres sont subdivisées, dans la majeure partie de la zone d'étude, selon un système de rangs orientés parallèlement à la rivière du Lièvre.

L'analyse de l'utilisation du sol de ce secteur révèle que la forêt couvre une partie importante du territoire. On retrouve certaines terres en culture (principalement en culture fourragère) bien qu'aucune parcelle n'ait été retenue pour les fins du zonage agricole (Loi 90). Le nombre relativement élevé de terres en friche témoigne d'ailleurs éloquement du faible potentiel des sols pour l'agriculture. Le caractère résidentiel du territoire est restreint aux abords immédiats de la route 117; 25 résidences unifamiliales et 15 résidences secondaires ont été dénombrées. Ces résidents s'alimentent en eau potable principalement à partir de puits artésiens. L'intérêt patrimonial de cette section de la route 117 peut être qualifié de faible en raison notamment de l'état délabré qu'affichent plusieurs bâtiments et du caractère stéréotypé de ceux-ci.

La municipalité Des Ruisseaux s'est dotée d'un règlement de zonage en mai 1981. Le secteur à l'étude a ainsi été subdivisé en trois types d'affectations: forestière (majeure partie du territoire), de campagne (corridor de 200 pieds de part et d'autre de la route, de même que des sections de lots compris entre la route et le lac des Vases) et riveraine (zone limitrophe au lac Gatineau). Il appert que la réfection de la route n'entre pas en contradiction avec les orientations de ce règlement de zonage.

3.2.3 MILIEU VISUEL

Au point de vue visuel, le tronçon à l'étude traverse deux unités de paysage distinctes. La première unité (0+000 à 5+400 et 8+300 à 10+180) est caractérisée principalement par un couvert végétal mixte et une topographie ondulée. Le champ visuel y est tantôt ouvert, tantôt restreint. La seconde unité (5+400 à 8+300) se compose d'un ruban d'habitations à caractère agricole avec, en arrière-plan, des versants boisés. Dans ce dernier cas, le champ visuel est ouvert, non complexe et sans obstruction visuelle autre que les résidences.

3.2.4 CLIMAT SONORE

Le niveau de bruit actuel a été estimé sur la base des débits de circulation actuels et à une distance de 40 mètres du centre de la route. Ainsi, selon les calculs effectués, le niveau sonore à l'heure de pointe est d'environ 67 dBa sur semaine et de 69 dBa la fin de semaine. Le climat sonore actuel des riverains doit donc être considéré comme fort.

4 IDENTIFICATION ET EVALUATION DES IMPACTS

4.1 METHODOLOGIE

Suite à l'inventaire des composantes biophysiques, humaines, visuelles et sonores du milieu récepteur, il a été possible d'identifier et d'évaluer, pour le tronçon à l'étude (117-05-06, de la limite sud du comté de Gatineau au nord du lac Paradis), les impacts potentiels inhérents aux travaux de construction de la nouvelle route. L'évaluation des impacts appréhendés a été rendue possible en utilisant des critères de durée (temporaire, à moyen terme ou permanente), d'intensité (faible, moyenne ou forte) et d'étendue (locale ou régionale). L'importance globale de l'impact peut alors être considérée comme négligeable, faible, moyenne ou forte.

4.2 IMPACTS BIOPHYSIQUES

Les impacts du présent projet sur le milieu biophysique ont trait principalement aux travaux de déboisement, de remblai et de déblai, de même qu'à la présence d'un marais et d'un ravage de cerfs de Virginie.

Etant donné que l'emprise de la route sera élargie, des travaux de déboisement seront entrepris sur l'ensemble du projet. Globalement, l'impact de ces travaux est faible en raison de la valeur forestière et écologique réduites des secteurs boisés concernés. Entre les chaînages 2+600 et 3+100, l'impact est toutefois d'importance globale moyenne car les travaux de déboisement toucheront partiellement une érablière.

Les travaux de remblai et de déblai peuvent entraîner une augmentation substantielle des apports de matériel fin dans les cours d'eau avoisinants, particulièrement entre les chaînages 8+500 et 9+500. Cependant, cette perturbation ne présente qu'un impact faible étant donné que les écosystèmes aquatiques concernés ne présentent aucun caractère de rareté ni de spécificité (aucune frayère connue notamment).

La nouvelle route traversera le marécage localisé entre les chaînages 3+400 et 3+650. Si aucune précaution n'est prise, la construction de la nouvelle plate-forme pourrait détériorer irrémédiablement ce marécage qui offre un bon potentiel pour la faune ailée. L'altération de ce marécage constituerait un impact fort.

Finalement, malgré la présence à proximité de la route d'un ravage de cerfs de Virginie regroupant une dizaine d'individus (chaînages 8+600 à 9+400), la construction et l'utilisation de la nouvelle route ne menace guère cette population. L'impact doit donc être considéré comme faible.

4.3 IMPACTS HUMAINS

Au point de vue humain, la construction de la nouvelle plate-forme routière produira à la fois des impacts positifs et négatifs.

Tout d'abord, ce réaménagement routier aura une incidence positive sur l'économie régionale. En effet, de par l'amélioration de la sécurité des usagers et du niveau de confort, cette nouvelle plate-forme facilitera l'accessibilité du secteur pour le tourisme de promenade et de plein-air, ce qui contribuera possiblement à étendre l'implantation de résidences secondaires.

La construction de la nouvelle route occasionnera également des impacts humains négatifs. Le principal impact humain à signaler a trait à l'expropriation de 28 bâtiments qui se situent dans les limites de la nouvelle emprise. Etant donné que la plupart de ces habitations sont dans un état de délabrement avancé, l'importance globale de cet impact est considérée comme moyenne. Les travaux de construction risquent aussi d'occasionner de légers dérangements aux usagers et aux riverains de la route de même qu'une baisse de la clientèle au camping du lac Gatineau. Ces impacts n'ont toutefois qu'une importance faible en raison principalement de leur courte durée.

4.4 IMPACT VISUELS

La plupart des impacts de ce réaménagement de la route 117 sur l'aspect visuel du milieu récepteur apparaissent lors des travaux de construction. En raison de leur nombre, les impacts visuels pourraient dégrader, de façon non négligeable, l'apparence générale de la route.

La construction de la plate-forme proposée modifierait les abords immédiats de la route par le déboisement de l'emprise, le décapage du sol et les modifications du profil naturel. Ces travaux altéreraient le milieu visuel en causant une perte de rusticité des abords de la route.

En plus de cette modification généralisée des abords de la route, la réfection proposée occasionnerait des impacts visuels ponctuels, soit la perception d'une coupe de roc d'une hauteur maximale de 16 mètres (chaînages 2+400 à 2+540), la perception d'une chambre d'emprunt (chaînage 2+300), la dégradation visuelle potentielle d'un marais (chaînages 3+400 à 3+650) et la destruction d'un îlot d'habitations (chaînages 7+500 à 7+720).

4.5 IMPACTS SONORES

Bien qu'une augmentation du débit de circulation soit anticipée suite à la construction de la nouvelle plate-forme, il n'y aura pas une modification appréciable du climat sonore pour les riverains de la route. Ceci s'explique par le fait qu'avec la réalisation du projet à l'étude, la grande majorité des résidences riveraines se retrouveront plus en retrait de la route.

5 ELABORATION DES MESURES DE MITIGATION

Dans les chapitres précédents, l'inventaire des diverses composantes du milieu récepteur a été effectué dans le but d'identifier et d'évaluer les impacts inhérents au projet à l'étude. Bien que la majorité des impacts ne présentent qu'une importance moyenne ou faible (on ne relève qu'un seul impact fort), des mesures correctives peuvent être mises en application lors des travaux de construction dans le but d'atténuer les effets négatifs et maximiser les bénéfices découlant de la construction de la nouvelle route. A noter que les principaux impacts du projet à l'étude, de même que les mesures de mitigation qui y sont associées, sont localisés sur la carte 2. Une description sommaire des principales mesures de mitigation envisagées est présentée dans les lignes qui suivent.

Dans un premier temps, des mesures de mitigation ont été élaborées afin de minimiser les méfaits du déboisement. Ainsi les limites de déboisement seront clairement définies avant le début des travaux et des restrictions spécifiques ont été élaborées concernant le déboisement au sommet des coupes de roc (voir figure 1).

Les talus de remblai et de déblai de deuxième classe (dépôts meubles) seront ensemençer afin de les protéger. Pour ce qui est des déblais de première classe (coupes de roc), mentionnons que la possibilité de réaliser un palier intermédiaire sera étudiée pour la coupe de roc située entre les chaînages 2+400 et 2+540.

Dans le but d'atténuer les répercussions néfastes sur le marais situé entre les chaînages 3+400 et 3+650, on procédera, à cet endroit, à la construction de la chaussée nord en première phase. De plus, afin d'éviter l'enclavement de ce marais, les fondations de la route actuelle seront complètement enlevées devant la zone marécageuse.

En ce qui concerne le ravage des cerfs de Virginie, aucune intervention humaine n'est envisagée car l'impact se résorbera vraisemblablement de lui-même. Le bon potentiel du territoire pour les cerfs de Virginie fait en sorte que ceux-ci pourront très facilement trouver un endroit favorable à proximité.

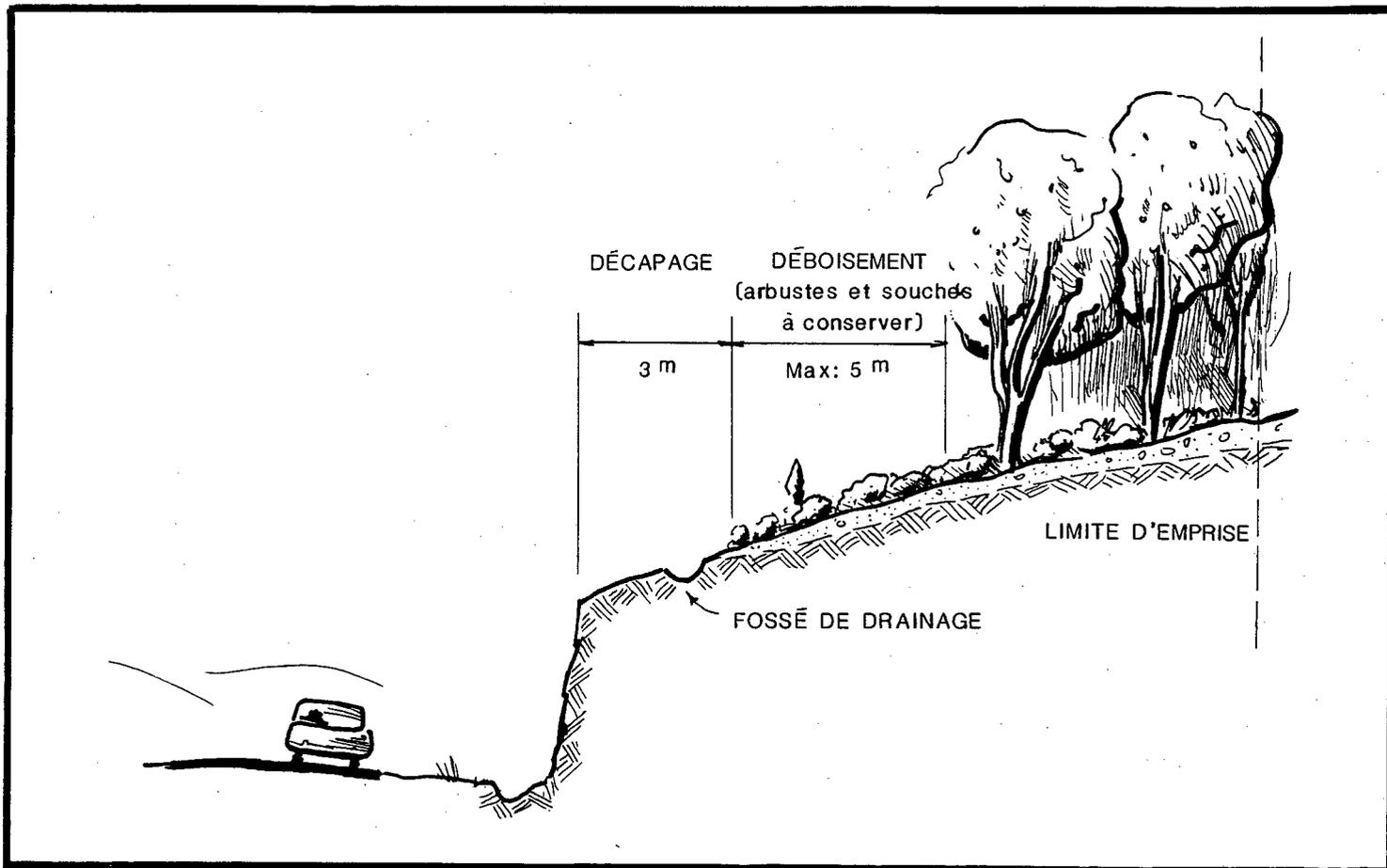
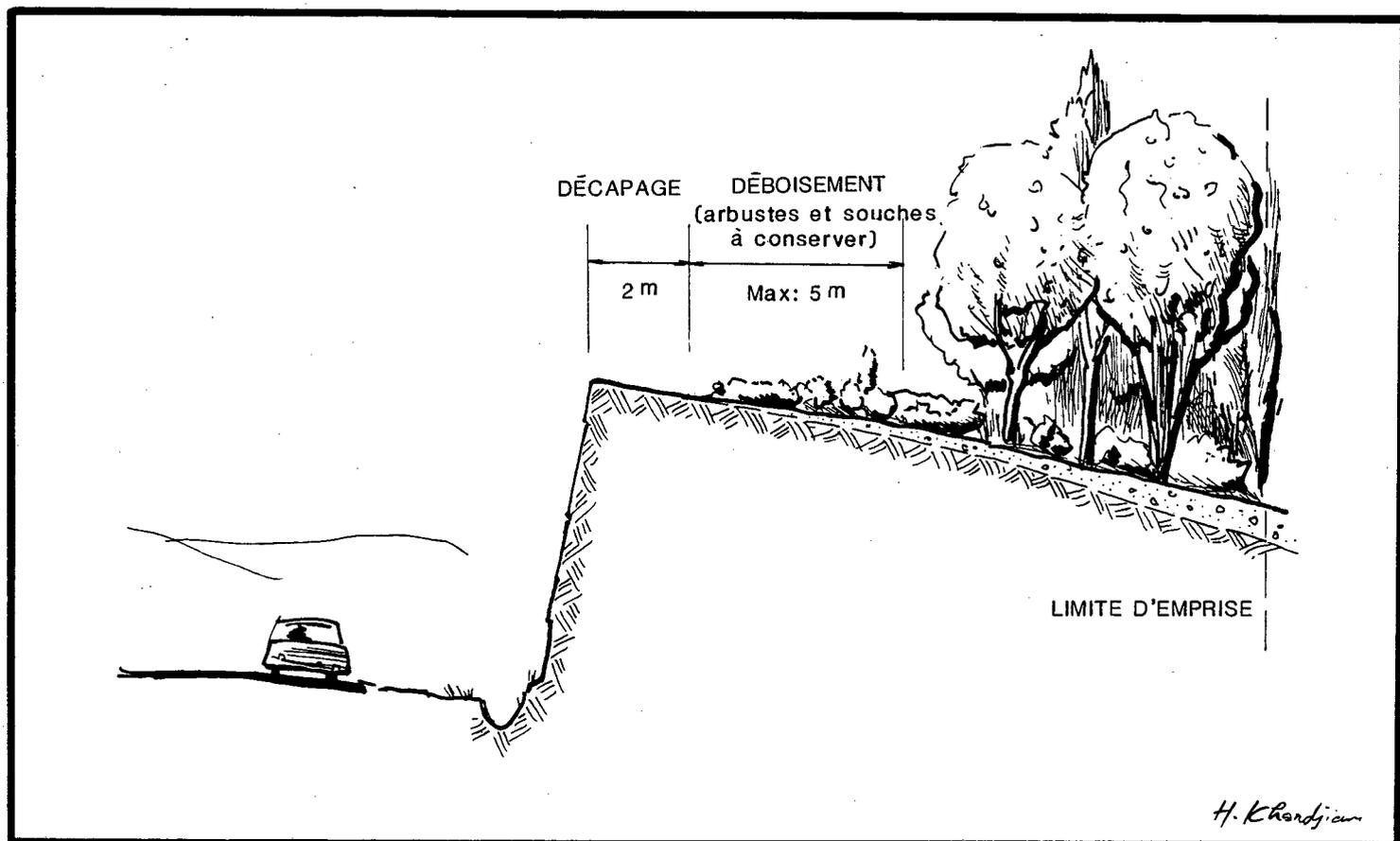
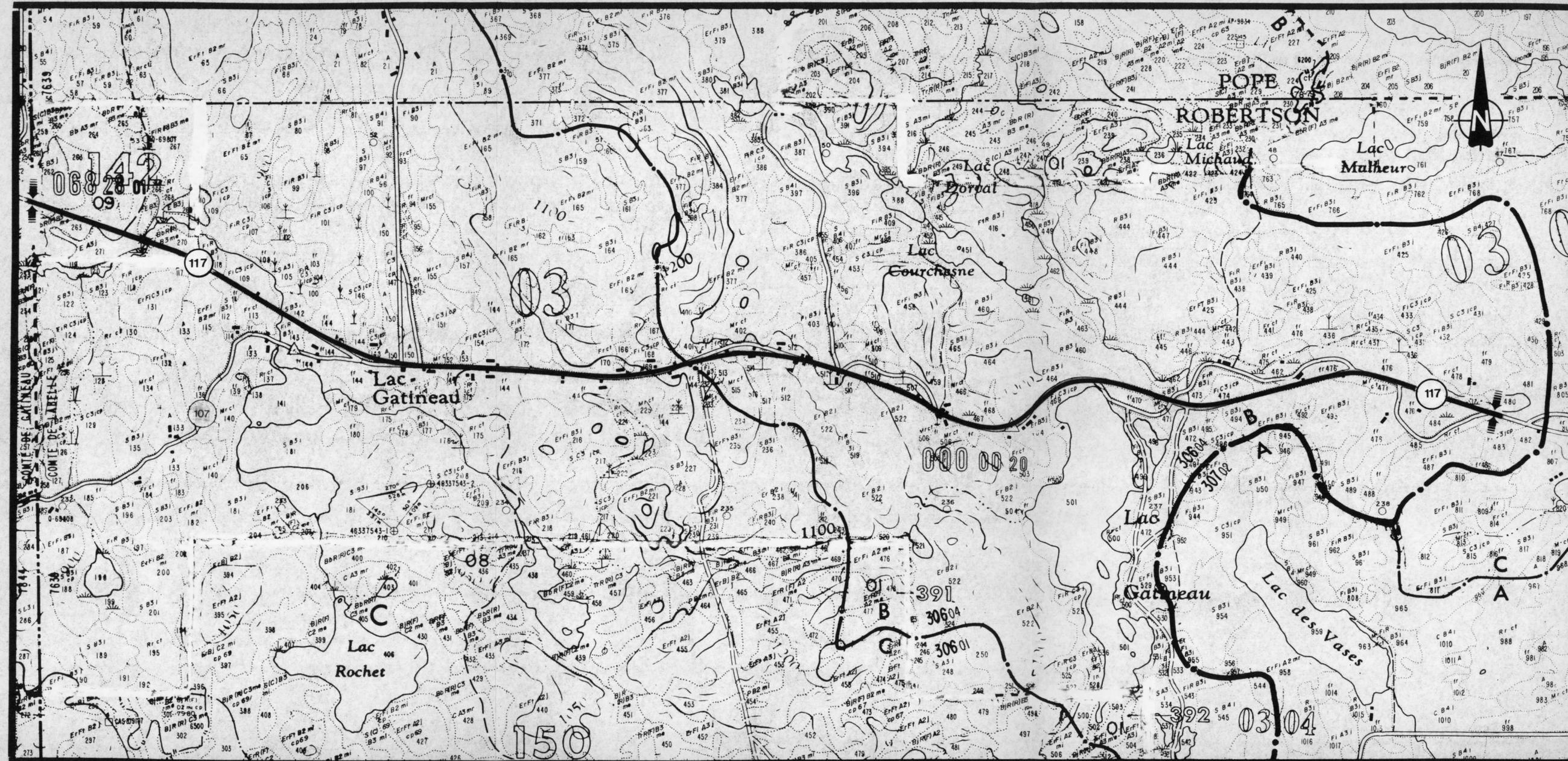


Fig. 1a DÉBOISEMENT DU HAUT D'UNE COUPE DE ROC AVEC FOSSE DE DRAINAGE



H. Khordjian

Fig. 1b DÉBOISEMENT DU HAUT D'UNE COUPE DE ROC SANS FOSSE DE DRAINAGE



PRINCIPAUX GROUPEMENTS D'ESSENCES

ESSENCE	ORIGINE
Résineux	R
Sapinière	S
Pessière	E
Pinède à pin blanc ou rouge	Pb
Pinède à pin gris	Pg
Cédrrière	C
Prucheraie	P
Méliezin	Me
Feuillus d'essences intolérantes avec résineux	Fi R
Bétoilaie à bouleaux blancs avec résineux	Bb R
Tremblaie avec résineux	Tr R
Feuillus d'essences intolérantes avec pin gris	Fi Pg
Feuillus d'essences intolérantes avec pin blanc	Fi Pb
Bétoilaie à bouleaux jaunes et résineux	Bj R
Érablière résineuse	Er R
Mélangé sur stations sèches	Ms
Mélangé sur stations humides	Mh
Feuillus d'essences intolérantes	Fi
Bétoilaie à bouleaux blancs	Bb
Tremblaie	Tr
Bétoilaie à bouleaux jaunes	Bj
Érablière	Er
Érablière à bouleaux jaunes	Er Bj
Érablière avec feuillus d'essences intolérantes	Er Fi
Érablière avec feuillus d'essences intolérantes	Er Fi
Feuillus sur stations sèches	Fs
Feuillus sur stations humides	Fh
Plantation de pinéte de norvège	Ep O
Plantation de méleze européen	Me U
Plantation de méleze occidental	Me O
Plantation de méleze japonais	Me J
Plantation de peuplier hybride exotique	Pe H
Plantation de pin sylvestre	Pi S
Plantation de pinéte blanche	Ep B
Plantation de pin rouge	Pi R

PERTURBATION

Coupe partielle	cp
Chablis partiel	ch p
Épidémie légère ou moyenne	el
Brûlis partiel	br p
Plantation	p

ACCESSIBILITE

Inaccessible	In
--------------	----

TERRAIN FORESTIER IMPRODUCTIF

Dénué et semi-dénué sec	⋄ ⋄ ⋄
Dénué et semi-dénué humide	⋄ ⋄ ⋄
Aulnaie	⋄ ⋄ ⋄

TERRAIN NON FORESTIER

Rivière	— — — — —
Ligne de transport d'énergie	— — — — —
Agricole	— — — — —

HAUTEUR

DENSITÉ	70m 50m 30m 10m			
	TRÈS HAUT	HAUT	MOYEN	COURT
DENSE 80%	A 1	A 2	A 3	A 4
NORMALE 60%	B 1	B 2	B 3	B 4
MOYENNE 40%	C 1	C 2	C 3	C 4
CLAIRE 25%	D 1	D 2	D 3	D 4

Source: Carte Forestière 1976 du MTFQ.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

COUVERT FORESTIER

ROUTE 117
DE LA LIMITE SUD DU COMTE
DE GATINEAU AU LAC PARADIS

Échelle: 1:20 000 AOUT 83 No. 2

Les résidences situées à l'intérieur des limites de la nouvelle emprise seraient expropriées et leurs propriétaires recevraient compensation financière. Signalons qu'environ 20% des habitations se retrouveraient plus près de la route suite à sa réfection. Un aménagement paysager des remblais y sera réalisé afin de rendre la perception de la nouvelle structure routière plus agréable. Toutefois, aucune mesure de mitigation spécifique au climat sonore n'est recommandée compte tenu du nombre limité d'habitations (huit) qui subiraient une augmentation du niveau sonore (cette augmentation est de l'ordre de 2 dBA et de la dispersion des habitations concernées.

La construction de la nouvelle route aura également des incidences positives et il serait avantageux qu'elles soient mises en valeur. Ainsi l'amélioration des équipements touristiques et le développement des activités de loisirs (pêche, chasse, villégiature, etc.) permettraient de maximiser les bénéfices découlant de la construction de la nouvelle route. L'éloignement de la majorité des résidences (~ 80%) d'une vingtaine de mètres de la future chaussée doit également être considéré comme un impact positif. De fait, cet éloignement des résidences rehausserait le climat de confort et d'intimité des résidents riverains.

La mise en application des mesures de mitigation présentées précédemment ferait en sorte que la grande majorité des impacts résiduels seraient faibles, voir nuls. L'impact résiduel le plus important concerne le marais situé entre les chaînages 3+400 et 3+650. Malgré l'application des mesures correctives atténuantes, la construction de la nouvelle route perturbera partiellement ce marais qui présente des caractères de rareté et de bon potentiel pour la faune ailée.

6 CALENDRIER DES TRAVAUX

Les travaux de construction s'échelonnent sur une période de trois ans et ils devraient débuter au cours de l'année budgétaire 1985-86. Le calendrier détaillé des travaux ne sera connu qu'après les procédures d'appels d'offres.

7 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

L'application des mesures environnementales ci-proposées est assurée grâce à leur intégration aux plans et devis de construction. De plus, le Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports, qui définit les droits et les responsabilités du Ministère et de l'entrepreneur mandaté pour réaliser les travaux, garantit une exécution convenable des travaux de construction. Durant la phase de construction de la nouvelle plate-forme, l'ingénieur résidant voit à ce que les diverses dispositions inscrites aux plans et devis soient rigoureusement suivies.

GLOSSAIRE

Chaînage:	mesure d'arpentage utilisée comme référence sur les plans techniques.
Chaussée:	surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules.
dBa:	unité de mesure du bruit en décibel avec la pondération "A"; l'instrument de mesure (sonomètre) capte ainsi les sons de façon simulatoire à l'oreille humaine.
Déblai:	partie des terrassements comprenant le total des coupes de terrain à faire sur le tracé de la route à construire, dans les limites de l'emprise.
Emprise:	surface de terrain affectée à la route ainsi qu'à ses dépendances.
Faune ichthyenne:	ensemble des espèces de poissons habitant dans un lac ou dans un cours d'eau.
Faune ongulée:	ensemble des mammifères dont les doigts sont terminés par un sabot (comprenant notamment le cerf de Virginie, l'orignal et le caribou).
Frayère:	endroit où les poissons déposent leurs oeufs.
Impact:	effet mesurable ou qualifiable d'un projet sur l'environnement.

Impact résiduel:	impact qui subsiste après l'application des mesures de mitigation.
Mesure de mitigation:	mesure visant à atténuer ou à diminuer les impacts d'un projet sur l'environnement.
Période de fraie:	période de l'année durant laquelle les poissons se reproduisent.
Plate-forme:	surface de la route qui comprend la ou les chaussées, les accotements et, éventuellement les terre-pleins.
Ravage:	quartiers d'hiver des cervidés (cerfs de Virginie, orignaux, caribous).
Roches métamorphiques:	roches ayant subi du fait de la pression, de la température, des actions chimiques, une transformation qui modifie leur structure et leur état.
Scarification:	opération qui consiste à ameublir la surface d'une chaussée.
Terre-plein central:	partie de la plate-forme comprise entre les voies d'une route à chaussées séparées affectées à des sens de circulation opposés.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 131 680