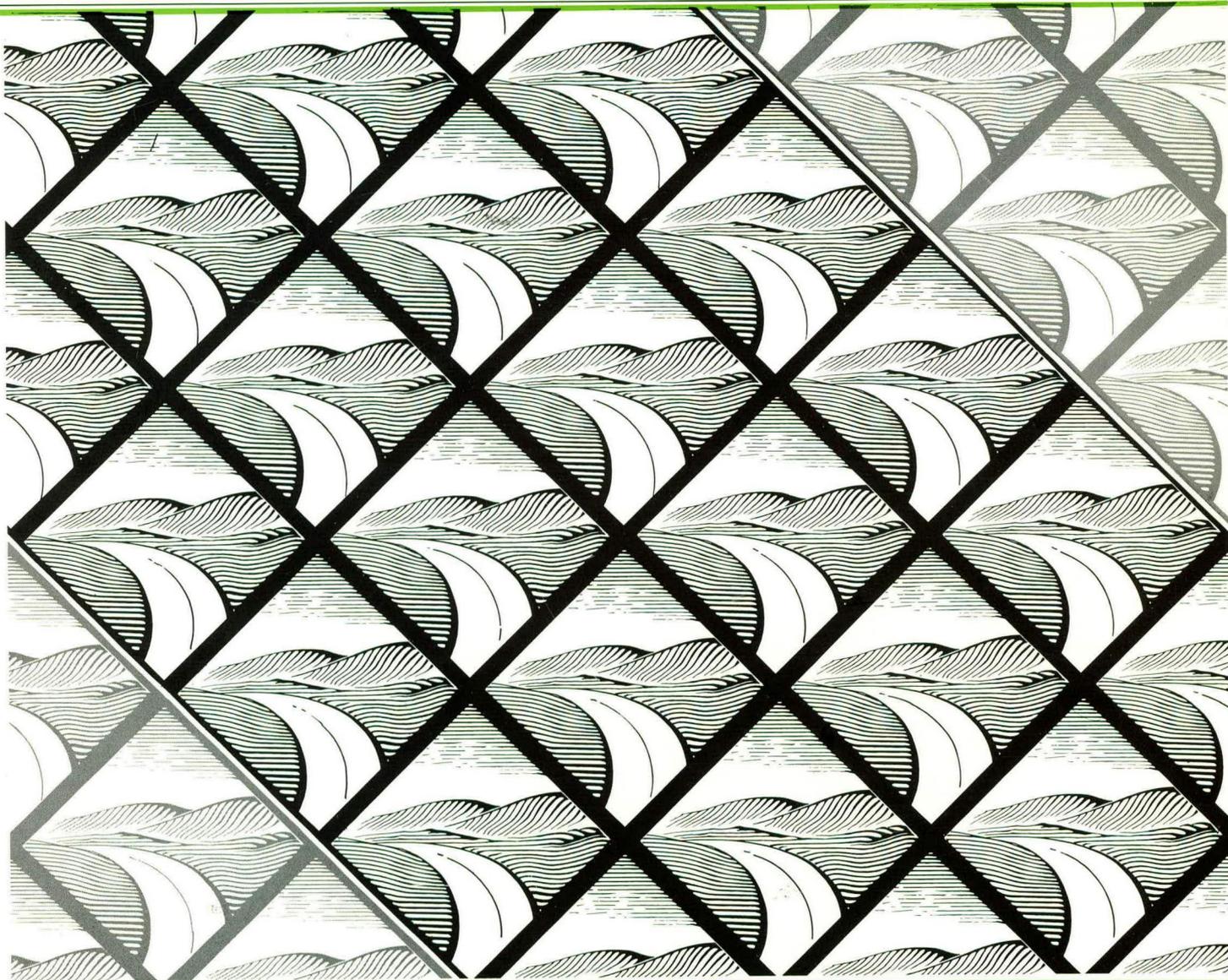




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement



**RÉFECTION DE LA ROUTE 117
DU SUD DU LAC ROLAND
AU SUD DU CONTOURNEMENT DU DOMAINE
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**

CANQ
TR
GE
PR
189
Res.

RÉSUMÉ

47B

551407



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

RÉFECTION DE LA ROUTE 117

**DU SUD DU LAC ROLAND
AU SUD DU CONTOURNEMENT DU DOMAINE**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

CAND
TR
GE
PR
189
Riv.

TABLE DES MATIÈRES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
LISTE DES CARTES	iv
LISTE DES FIGURES	v
1 <u>INTRODUCTION</u>	1
2 <u>PROBLÉMATIQUE</u>	3
3 <u>RECHERCHES ET ANALYSE DES SOLUTIONS</u>	4
4 <u>INVENTAIRE DU MILIEU RÉCEPTEUR</u>	6
4.1 Zone d'étude	6
4.2 Milieu biophysique	6
4.3 Milieu humain	7
4.4 Milieu visuel	8

5	<u>ANALYSE TECHNIQUE DU TRACÉ RETENU</u>	10
6	<u>DÉTERMINATION DES IMPACTS ET DES MESURES DE MITIGATION</u>	11
6.1	Impacts biophysiques	11
6.1.1	Phase de construction	11
6.1.2	Phase d'entretien et d'utilisation	12
6.2	Impacts humains	13
6.3	Impacts visuels	13
7	<u>CALENDRIER DES TRAVAUX</u>	15
8	<u>MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI</u>	16
	GLOSSAIRE	17

ANNEXES:

- Annexe 1: Carte des impacts et des mesures de mitigation
- Annexe 2: Liste des impacts et des mitigations

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Carte de localisation

2

LISTE DES FIGURES

- Figure 1 : Profil en travers; routes numérotées en milieu rural (type B); D-2301 5
- Figure 2 : Représentation d'un paysage de type forestier 9
- Figure 3 : Représentation d'un paysage de type lacustre 9
-

1 INTRODUCTION

Le réaménagement de la route 117 du sud du contournement du Domaine au sud du lac Roland représente la dernière étape du projet de réfection* du tronçon de la route 117 traversant la réserve faunique La Vérendrye (carte 1).

Ce document présente une version abrégée de l'étude d'impact*. Il comporte une analyse sommaire du milieu récepteur* et des répercussions environnementales* anticipées de même que la proposition de mesures visant à minimiser ces impacts.

* Référence au glossaire

 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

**ROUTE 117 DU SUD DU LAC ROLAND AU
 CONTOURNEMENT DU DOMAINE**

CARTE DE LOCALISATION

Echelle 1:1,000,000 KM



CARTE No: 1



2 PROBLÉMATIQUE

La route 117, seul axe routier qui relie l'Abitibi à la région métropolitaine, constitue un élément majeur pour l'expansion industrielle, socio-économique et touristique de la région du nord-ouest québécois.

Devant l'accroissement annuel du volume de circulation sur la route 117, il devient essentiel d'établir un meilleur échange routier entre la région abitibienne et la région métropolitaine afin de favoriser la mise en valeur du potentiel de la région.

Classifiée comme une route rurale principale, la route 117, au niveau de la réserve faunique La Vérendrye, ne répond plus aux critères des normes modernes; la géométrie* des courbes et des pentes est sous-standard et les fondations et le drainage* sont mauvais.

Ce projet routier rendra la route 117 conforme aux normes modernes établies en améliorant les caractéristiques techniques et géométriques du parcours. La réfection du tronçon reliant le sud du lac Roland au sud du contournement du Domaine contribuera donc à l'acquisition d'une certaine homogénéité le long de ce réseau routier.

* Référence au glossaire

3 RECHERCHE ET ANALYSE DES SOLUTIONS

L'état structurelle déplorable de la chaussée* actuelle exige que d'importants travaux soient effectués. La nécessité et l'urgence de procéder au réaménagement de la route éliminent les propositions du statu quo et du report du projet comme solutions valables à envisager.

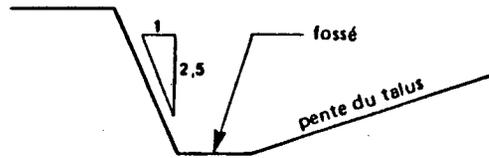
Bien que le profil* et la géométrie de la route doivent être corrigés à certains endroits, que la fondation et le pavage doivent être refaits à neuf, la construction d'une toute nouvelle route ne semble pas la solution la plus avantageuse. En effet, cette solution nécessiterait l'ouverture d'un corridor entièrement nouveau qui entraînerait des impacts au niveau des coûts et de l'environnement.

La solution retenue consiste à réaménager la route dans son alignement actuel et à effectuer, uniquement dans les zones critiques, un réalignement de la route afin d'en adoucir la géométrie et le profil et d'assurer ainsi un plus grand confort et une plus grande sécurité aux usagers.

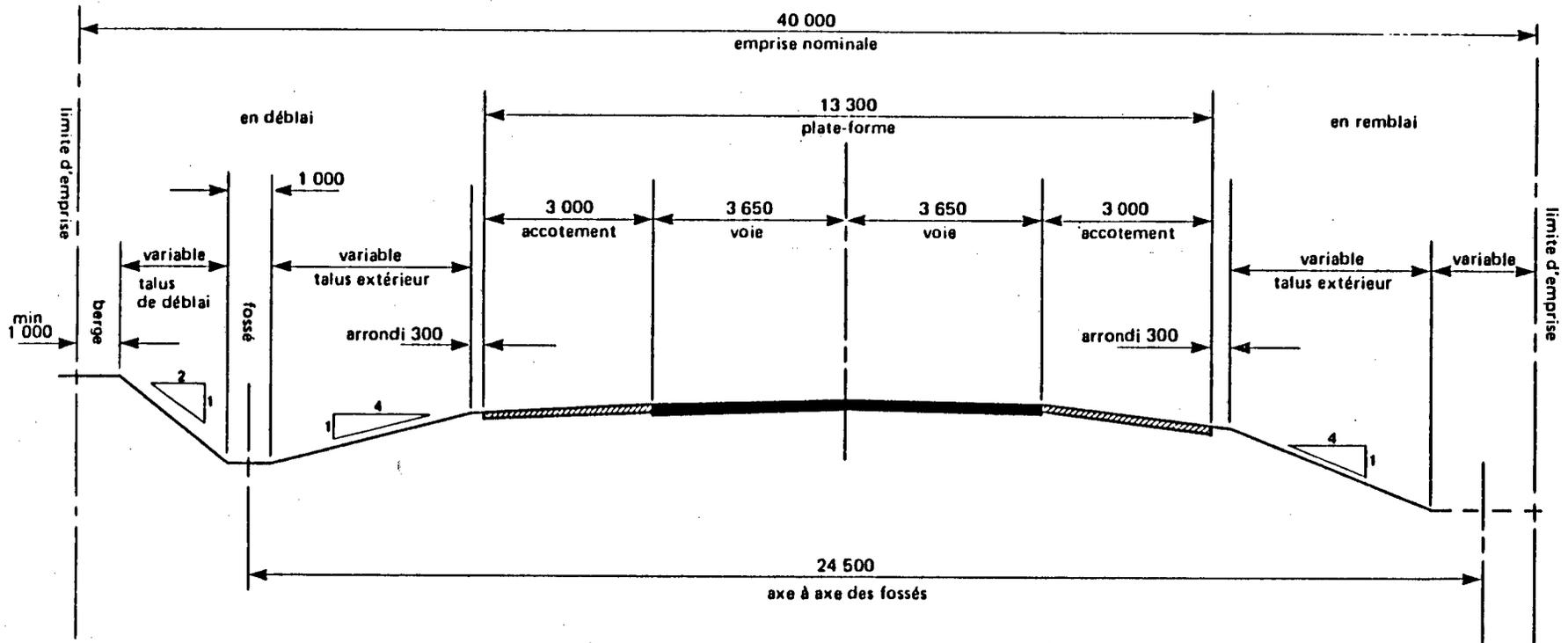
La route sera réaménagée selon les normes d'une route rurale principale. La figure 1 illustre certains éléments techniques qui caractérisent ce type de route.

* Référence au glossaire

VITESSE DE BASE: 100 km/h
 DÉBIT JMA > 2 000



EN DÉBLAI DE 1^{re} CLASSE



TYPE B- ROUTE PRINCIPALE

NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en sur largeur à l'accotement.

-Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'excède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**PROFIL EN TRAVERS;
 ROUTES NUMEROTÉES
 EN MILIEU RURAL (Type B);
 D-2301**

DESSIN NON À L'ÉCHELLE

FIGURE No. 1

4 INVENTAIRE DU MILIEU RÉCEPTEUR

4.1 ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude se situe à mi-chemin entre Montréal et Rouyn-Noranda, au coeur de la réserve faunique La Vérendrye. D'une longueur de 15,8 km, ce tronçon étudié débute au sud du lac Roland et se termine à un kilomètre au sud de l'étape routière "Le Domaine".

4.2 MILIEU BIOPHYSIQUE

Le relief peu accidenté, typique du plateau laurentien, comporte quelques collines au sommet aplati, des buttes et des dépressions avec pentes douces. La route actuelle évite la plupart des collines en longeant le réseau hydrographique* constitué d'un chapelet de lacs qui se déverse dans le lac Jean-Péré par l'intermédiaire d'un ruisseau sinueux. Les plans d'eau les plus importants sont les lacs Roland et Ovila dont les berges accueillent déjà, à certains endroits, l'infrastructure routière*.

Situé à mi-chemin entre la forêt laurentienne dominée par des arbres d'essences feuillus* et la forêt boréale composée surtout de conifères, le milieu étudié est caractérisé par un mélange de ces espèces. Les terrains bien drainés aux environs du lac Roland, comptent les quelques rares peuplements

* Référence au glossaire

d'érables à sucre. Les sapinières* à bouleaux jaunes ou à papier croissent plutôt sur le flanc des collines. Sur les platières* et les dépressions humides, se sont installées les pessières* noires entrecoupés de tourbières* et de marécages. Ce type de végétation constitue la composante floristique la plus fréquente le long du tronçon. Plusieurs secteurs ont subi des perturbations originant des coupes forestières, des feux ou des ravages de la tordeuse des bourgeons d'épinettes. Des peuplements de bouleaux à papier ou de résineux colonisent ces lieux.

Le statut conféré à la réserve faunique La Vérendrye permet au gouvernement d'établir des lois restreignant la libre exploitation de la faune sur ce territoire. Aussi, ces terres devraient supporter des populations animales diversifiées et relativement abondantes par rapport aux territoires avoisinants. L'orignal représente une ressource très appréciée par les villégiateurs et les chasseurs. Les animaux à fourrure les plus recherchés par les autochtones sont le castor, la martre et le rat musqué.

L'avifaune est aussi assez diversifiée, toutefois aucune espèce rare ou en voie de disparition n'y est présente.

Le territoire de la réserve est réputé pour sa pêche aux dorés jaunes et aux grands brochets. Cependant, en bordure de ce tronçon de la route 117, les lacs ne semblent pas très recherchés par les pêcheurs. En fait, seul le lac Roland présente un certain intérêt halieutique*. Aucune frayère* de ces espèces n'est répertoriée dans ce secteur.

4.3 MILIEU HUMAIN

Le secteur à l'étude comporte peu d'éléments humains. Les infrastructures récréatives se restreignent à un seul site de camping comptant 26 emplacements localisés entre la route et

* Référence au glossaire

Le lac Roland. La pêche sportive ne se pratique intensivement dans aucun lac et aucun réseau de canot-camping n'y est prévu. Il est cependant probable que quelques autochtones exercent des activités de piégeage. Soulignons que le tronçon traverse le territoire de la réserve à castor du Grand Lac Victoria où seuls les autochtones ont le privilège de piéger.

Aucune intervention forestière ou minière n'est envisagée pour les prochaines années. La présence de bâtiments n'est noté qu'à un seul endroit près du lac Ovila. Ces derniers sont annexés à la piste d'atterrissage du Lac-des-Loups, sise du côté opposé de la route. Cette piste n'est utilisée que très rarement.

Enfin, aucun site archéologique répertorié n'est connu dans ce secteur. Les zones à potentiel fort et moyen longent les plans d'eau qui ont pu inciter les groupes humains historiques ou préhistoriques à exploiter ces lieux.

4.4 MILIEU VISUEL

Le paysage le long de ce tronçon de la route 117 est constitué d'une alternance de vues fermées et ouvertes. Les vues fermées ne se retrouvent qu'aux bordures immédiates de la route compte tenu du champ visuel* limité par la forêt (figure 2). Par contre, les vues ouvertes permettent une meilleure perception de l'ensemble du paysage compte tenu de l'ouverture du champ visuel créé par la présence de lacs, de marécages ou encore de la piste d'atterrissage (figure 3). Enfin, quoique cette route, surtout utilisée par des touristes, ne soit pas panoramique, elle possède un certain dynamisme grâce à cet agencement des paysages.

* Référence au glossaire



Figure 2 : REPRÉSENTATION D'UN PAYSAGE FORESTIER



Figure 3 : REPRÉSENTATION D'UN PAYSAGE LACUSTRE

5 ANALYSE DU TRACÉ RETENU

Le tracé optimal a été déterminé en fonction des objectifs fixés et du milieu récepteur. Cette nouvelle route permettra d'améliorer les caractéristiques techniques. Ainsi, on assistera à une amélioration générale des rayons de courbure et les pentes de plus de 4% seront éliminées. Le nouveau tracé empruntera l'emprise actuelle sur près de 67% du parcours de sorte que la longueur restera identique. En bordure des lacs, il s'éloignera plus ou moins des berges tout en conservant la plupart des vues sur les plans d'eau.

Enfin, le pourcentage de dépassement ne diffèrera pas significativement et aucune voie auxiliaire* ou ouvrage d'art* imposant n'est prévu.

* Référence au glossaire

6 DÉTERMINATION DES IMPACTS ET DES MESURES DE MITIGATION

Le présent chapitre évalue les principaux impacts inhérents aux travaux de réaménagement de ce tronçon de la route 117. L'importance de ces impacts sera évaluée en tenant compte de la durée (temporaire, moyen et long terme ou permanente), de l'étendue (locale ou régionale) et de l'intensité de la perturbation (capacité du milieu à accueillir l'infrastructure). La compilation, l'analyse et la synthèse de ces trois critères permettront de déterminer la valeur relative de l'impact global (faible, moyenne, fort).

L'importance de ces répercussions pouvant être atténuée par des mesures correctrices appropriées, la valeur de l'impact suite à leur application fournira une évaluation plus représentative des dommages réels que subira l'environnement. Ainsi, ce chapitre décrira les impacts et présentera les mesures de mitigation* générales.

La localisation et une description plus détaillée des impacts ponctuels apparaissent sur une carte et dans un tableau en annexes 1 et 2, respectivement.

6.1 IMPACTS BIOPHYSIQUES

6.1.1 PHASE DE CONSTRUCTION

En milieu terrestre, les impacts imputables aux travaux de

* Référence au glossaire

construction, découleront surtout du déboisement et du terrassement*. Ces travaux effectués à proximité de la route actuelle où l'habitat faunique* et floristique* ne présente aucun intérêt particulier, ne causeront que des impacts mineurs. Par contre, des problèmes d'érosion* sont anticipés aux endroits où le tracé* longe les berges d'un plan d'eau. Dans ce cas, on propose de conserver la végétation riveraine.

Les plans d'eau de ce secteur ne jouissent pas d'une richesse faunique particulière de sorte qu'aucune répercussion majeure n'est appréhendée sur le milieu aquatique. Néanmoins, la traversée de la décharge du lac Roland pourrait entraîner la détérioration de la qualité de l'eau et conséquemment, nuire à la reproduction du grand brochet qui fraie* possiblement en aval* de la route. Afin de minimiser les dommages, on évitera de construire durant la période de fraie et on stabilisera les talus de remblai*. Ces mêmes mesures de mitigation seront appliquées au niveau de la décharge du lac Ovila. Toutefois, la problématique est quelque peu différente en ce sens qu'il faudra remplacer le ponceau* actuel par un autre de dimensions supérieures afin de permettre un écoulement adéquat des eaux. Mentionnons que, présentement, la route crée l'effet d'une digue et que le ponceau trop petit restreint le passage des poissons. Enfin, les dimensions de tous les ponceaux seront sélectionnées de façon à permettre l'évacuation des crues et le respect de la vitesse originale du courant.

6.1.2 PHASE D'ENTRETIEN ET D'UTILISATION DE LA ROUTE

L'épandage de sels déglaçants et d'abrasifs* se répète chaque hiver. Actuellement, l'accumulation de ces sels dans des mares en bordure de la route attire les orignaux et augmente leurs risques de collision avec un véhicule. Cependant, le meilleur drainage des abords de la route et les réalignements devraient entraîner une baisse du nombre de ces accidents. La route étant présentement utilisée et entretenue, aucun impact supplémentaire engendré par ce projet de réfection n'est prévu.

* Référence au glossaire

6.2 IMPACTS HUMAINS

Aucun impact majeur sur le milieu humain n'est à prévoir. Les terres appartiennent à la Couronne (donc aucune procédure d'expropriation) et le tracé proposé n'entraîne aucun dommage important aux rares installations humaines adjacentes à la route.

La nouvelle emprise empiéterait légèrement sur le camping rustique du lac Roland. La perte de superficie ne justifie pas un impact d'importance significative. Par contre, les travaux pourraient déranger temporairement les campeurs. Pour remédier à cet impact, l'administration de la réserve faunique prévoit fermer le camping durant la période des travaux.

Enfin, afin d'éviter que les travaux de construction de la nouvelle chaussée ne perturbent sérieusement des vestiges archéologiques*, une reconnaissance archéologique* sera effectuée. Ceci impliquera la pratique de sondages exploratoires* dans les zones de potentiel moyen et fort. Des fouilles* seront par la suite exécutées aux endroits où les sondages se sont avérés positifs. Cette vérification du potentiel archéologique*, qui se restreindra aux limites de l'emprise de la route et des aires des sources de matériaux, permettra de sauvegarder les éventuelles traces laissées par des occupations humaines anciennes.

6.3 IMPACTS VISUELS

Un impact visuel consiste en la transformation de l'environnement visuel. Le déboisement, la construction de remblais et le réalignement de la route en sont les principales causes. La plupart des impacts visuels se regroupent près

* Référence au glossaire

des plans d'eau perçus de la route. Ainsi, la construction de remblais sur les berges des lacs Roland, Snell et Ovila entraînera une discordance visuelle. Aussi, un ensemencement d'herbacés et d'arbustes permettra une régénération des remblais. Au niveau du camping du lac Roland, la coupe d'une lisière d'arbres risque d'augmenter la perception de la route par les campeurs. Toutefois, un déboisement minimum ou la plantation d'un écran boisé remédiera à ce problème. Une solution semblable sera appliquée en bordure d'une gravière qui, suite au déboisement, sera perceptible de la route. Enfin, le réaligement de la route nécessite l'abandon de sections de la route actuelle qui constitueront des obstacles à la régénération et qui risquent de nuire à l'orientation des conducteurs. Ainsi, il est suggéré d'enlever le pavage et les ponceaux, de scarifier*, de niveler et d'ensemencer. Des arbustes seront plantés en massif sur les sections adjacentes à la nouvelle route. Finalement, deux des réaligements modifieront l'accès visuel aux lacs Roland et Ovila. Toutefois, aucune mesure de mitigation n'est applicable.

* Référence au glossaire

7 CALENDRIER DES TRAVAUX

L'échéancier détaillé des travaux ne sera connu que lors de l'ouverture des appels d'offres. En effet, les soumissionnaires doivent alors présenter un calendrier de réalisation des travaux prévus pour le projet à l'étude. Les procédures d'appels d'offres pourront être entreprises après que le certificat d'autorisation de construction (C.A.C.) du ministère de l'Environnement aura été délivré. Les travaux de construction s'échelonneront sur une période de deux ans et ils devraient débuter en 1988.

8 MESURES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI

L'application des mesures environnementales proposées ici 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, le surveillant voit à ce que les diverses dispositions inscrites aux plans et devis soient rigoureusement suivies.

GLOSSAIRE

ABRASIF:	Substance épandue sur la chaussée augmentant le frottement et empêchant les véhicules de déraper (exemple: le sable).
AVAL:	Au delà, dans la direction de la pente.
CHAMP VISUEL:	Espace qu'embrasse le regard.
CHAUSSÉE:	Surface aménagée de la route sur laquelle circulent les véhicules.
DISCORDANCE VISUELLE:	Défaut d'harmonie. L'harmonie étant un effet d'ensemble résultant des relations qui existent entre les éléments du paysage.
DRAINAGE:	Opération qui consiste à faciliter l'écoulement des eaux aux abords de l'infrastructure afin de la maintenir à sec.
EROSION:	Usure du lit et des berges d'un plan d'eau par l'eau et les matériaux qu'elle transporte.
FAUNIQUE:	Qui se rapporte aux animaux (faune).

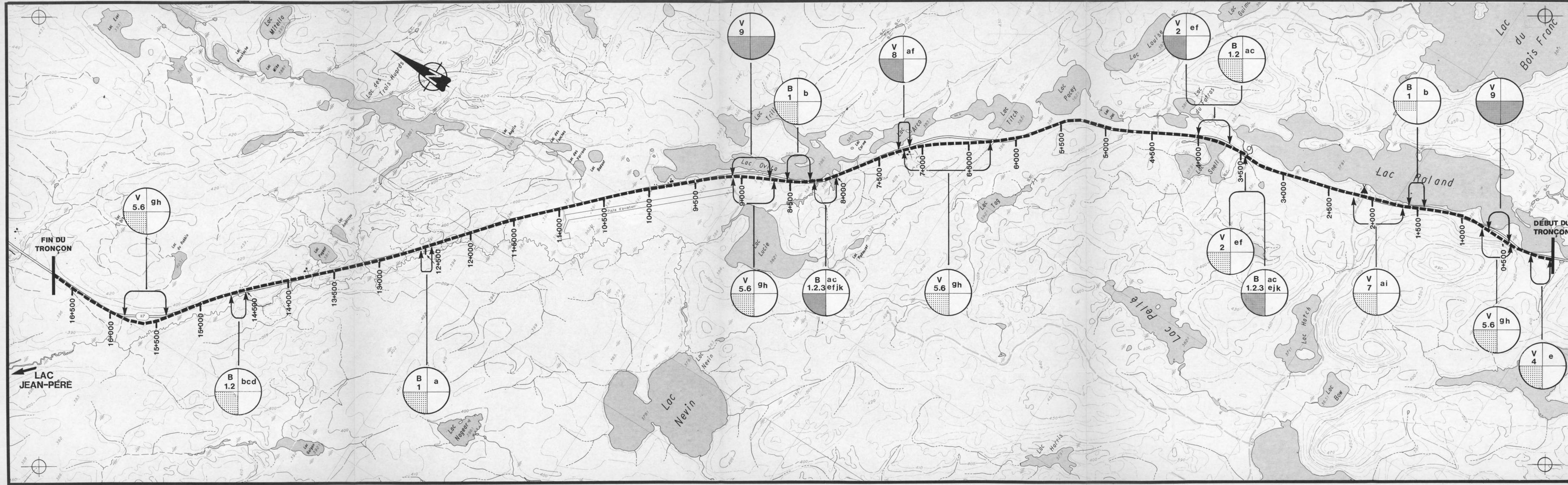
FEUILLU:	Arbre dont les feuilles tombent chaque automne.
FLORISTIQUE:	Qui se rapporte aux plantes (flore).
FOUILLE ARCHEOLOGIQUE:	Recherche de vestiges archéologiques en surface du sol, dans le sol ou sous l'eau.
FRAIE (DU VERBE FRAYER):	Se reproduire en parlant des poissons.
FRAYERE:	Site de reproduction des poissons.
GEOMETRIE:	Configuration de la route (courbes).
HALIEUTIQUE:	Qui concerne la pêche.
INFRASTRUCTURE ROUTIERE:	Ensemble de terrassement qui supporte la chaussée et ses accotements.
IMPACT:	Effet mesurable et qualifiable d'un projet ou d'une action sur l'environnement.
IMPACT RESIDUEL:	Impact qui subsiste après la mise en oeuvre de mesures de mitigation.
MESURE DE MITIGATION:	Action visant à atténuer ou diminuer les impacts d'un projet sur l'environnement.
MILIEU RECEPTEUR:	Surface de terrain incluant la future emprise et ses environs immédiats.

OUVRAGE D'ART:	Construction nécessitant le passage d'une voie (exemple: pont).
PESSIERE:	Association végétale dominée par l'épinette.
PLATIERE:	Terrain au bas d'une colline.
PONCEAU:	Pont ou autre structure de petite dimension permettant la circulation de l'eau sous la route (communément appelé "calvette").
POTENTIEL (adj.): (nom):	Qui exprime une possibilité. Capacité de production.
PROFIL:	Coupe longitudinale d'une route démontrant les surfaces planes et ondulées (côtés).
RECONNAISSANCE ARCHEOLOGIQUE:	vérification du potentiel archéologique sur le terrain à l'aide de sondages exploratoires.
REFECTION:	Action de refaire, de réparer, de remettre à neuf.
REMBLAI:	Matériaux placés sous la ligne d'infrastructure (limite supérieure des terrassements) pour hausser le profil de la route (syn.: remblayage).
REPERCUSSION ENVIRONNEMENTALE:	Voir impact.

RESEAU HYDROGRAPHIQUE:	Portion d'un territoire où sont recueillies les eaux naturelles d'un ou de plusieurs bassins versants.
SAPINIERE:	Peuplement de sapins baumiers.
SCARIFIER:	Ameublir le sol sous-jacent à l'ancien pavage
SONDAGE EXPLORATOIRE:	Echantillonnage consistant à creuser des puits de petites dimensions afin de localiser des vestiges archéologiques.
TERRASSEMENT:	L'ensemble des ouvrages exécutés pour donner à la route le profil déterminé (ex.: remblais, déblais).
TOURBIERE:	Milieu inondé en permanence dans lequel s'est établi une flore caractéristique (sphaignes, mousses, etc.).
TRACE:	Projection sur plan d'une route dont l'implantation est envisagée.
VESTIGE ARCHEOLOGIQUE:	Tout objet, fragment d'objet, élément architectural façonné par l'homme et témoignant d'une activité ancienne.
VOIE AUXILIAIRE:	Voie contiguë aux voies normales et affectée à la circulation lente.
ZONE DE POTENTIEL ARCHEOLOGIQUE:	Espace plus ou moins étendu déterminé à partir d'éléments biophysiques et culturels où il est possible de découvrir des vestiges archéologiques.

ANNEXE 1

CARTE DES IMPACTS ET DES MESURES DE MITIGATION



ROUTE 117
DU SUD DU LAC ROLAND AU CONTOURNEMENT
DU DOMAINE

LOCALISATION DES IMPACTS ET DES MESURES DE MITIGATION

DESCRIPTION DE L'IMPACT MESURES DE MITIGATION

- TYPE D'IMPACT**
 B Biophysique
 V Visuel
- SOURCE DE L'IMPACT**
 1 Déboisement
 2 Remblayage dans un plan d'eau
 3 Pose d'un ponceau
 4 Remblai
 5 Réalignement de la route
 6 Vue sur la section abandonnée
 7 Perception de la route par les campeurs
 8 Perception d'une gravière
 9 Diminution de la perception du lac
- a Déboisement minimum
 b Conserver la végétation
 c Minimiser l'empiètement dans l'eau
 d Utiliser des matériaux grossiers
 e Ensemencer les talus
 f Planter des plantules d'arbustes
 g Enlever le pavage et les ponceaux, scarifier niveler, et ensemer
 h Planter des arbres ou arbustes sur les sections adjacentes à la nouvelle route
 i Aménager un écran visuel
 j Pas de travaux entre la mi-mars et la mi-juin
 k Installation d'un ponceau convenable



IMPORTANCE DE L'IMPACT AVANT MITIGATION	IMPORTANCE DE L'IMPACT APRÈS MITIGATION (IMPACT RÉSIDUEL)
Moyen	Moyen
Faible	Faible
Négligeable ou nul	Négligeable ou nul

- ROUTE ACTUELLE
 - - - - - TRACE PROPOSÉ
 - - - - - LIMITE DU PROJET
 5+000 CHÂINAGE EN KILOMÈTRE

Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'Environnement

Technicien: H. KHANDJIAN & M. JORON Date: MARS 1985
 Échelle: 1:20,000 N°:

ANNEXE 2

LISTE DES IMPACTS ET DES MITIGATIONS

LISTE DES IMPACTS ET DES MITIGATIONS

Localisation (km)	Description de l'impact	Durée	Intensité	Impact global	Mesures de mitigation	Impact résiduel
0+000 à 0+215 (droite)	Perception du talus de la nouvelle route par l'utilisateur du lac.	à moyen terme	faible	faible	Ensemencer d'un couvre-sol florifère les talus intérieurs du côté du lac jusqu'à 2 mètres de l'accotement.	nul
0+430 à 0+800 (droite)	Réalignment du corridor routier: - diminution de la perception du lac Roland (0+500 à 0+715), direction sud-nord - abandon de l'ancien tronçon peut entraîner une confusion visuelle aux intersections	permanente à long terme	moyenne faible	moyen faible	Non mitigeable Enlèvement du revêtement bitumineux, scarification, ameublissement du sol et ensemencement du tronçon abandonné et plantation d'arbres ou d'arbustes sur les sections abandonnées adjacentes à la nouvelle route.	moyen nul
1+450 à 1+630 (droite)	Détérioration de la végétation riveraine et risque d'érosion des berges à moyen terme.	à moyen terme	moyenne	faible	Eviter d'endommager la végétation existante.	nul
1+670 à 2+230 (droite)	Empiètement sur le terrain de camping: - accentue la perception de la route par les campeurs	à moyen terme	faible	faible	Maintenir une lisière boisée en bordure de l'emprise routière ou si impossible, replanter un écran végétal à la limite de l'emprise.	négligeable
3+440 (droite)	Traversée de l'émissaire du lac Roland: - peut affecter la qualité de l'eau et ainsi, nuire à la reproduction du brochet - discordance visuelle causée par la dégradation des berges et perçue par les utilisateurs du lac	à moyen terme à moyen terme	moyenne moyenne	moyen faible	- Période de restriction de la construction entre la fin de mars et le 15 juin - Minimiser l'empiètement dans l'eau - Poser un ponceau convenable - Conserver au maximum, la végétation riveraine - Ensemencer les talus intérieurs et planter des arbustes à la limite des hautes eaux	négligeable nul

LISTE DES IMPACTS ET DES MITIGATIONS (Suite)

Localisation (km)	Description de l'impact	Durée	Intensité	Impact global	Mesures de mitigation	Impact résiduel
3+700 à 4+000 (droite)	Remblai dans le lac Snell: - remblayage dans le lac augmente la turbidité de l'eau - discordance visuelle causée par la dégradation des berges et perçue par les usagers de la route se dirigeant vers le nord	temporaire à moyen terme	moyenne forte	faible moyen	Eviter un empiètement exagéré dans l'eau. La pente du talus ne devrait pas dépasser 1V:2H. Les talus devraient être stabilisés, ensemencés et planter à la limite naturelle des hautes eaux.	négligeable négligeable
6+280 à 7+200 (gauche)	Réalignement du corridor routier; confusion visuelle aux intersections.	à long terme	faible	faible	Enlèvement du revêtement bitumineux, scarification, ameublissement du sol et ensemencement du tronçon abandonné et plantation d'arbres ou d'arbustes sur les sections adjacentes à la nouvelle route.	null
7+145 à 7+250 (gauche)	Ouverture du champ visuel sur une gravière	à long terme	moyenne	moyen	Conserver, si possible, une lisière boisée en bordure de l'emprise ou planter des arbres à la limite de l'emprise.	null
8+000 à 8+240	Traversée d'une baie et de l'émissaire du lac Ovila: - peut affecter la qualité de l'eau et ainsi, nuire à la reproduction de la population potentielle de brochet	à moyen terme	moyenne	moyen	Période de restriction de construction entre la fin de mars et le 15 juin. Minimiser l'empiètement dans l'eau. Installation de ponceaux convenables Conserver, si possible, un maximum de végétation sur les berges, ensemencer et planter les talus intérieurs.	négligeable
8+285 à 8+540 (droite)	Détérioration de la végétation riveraine et risque d'érosion des berges à moyen terme.	à moyen terme	moyenne	faible	Eviter d'endommager la végétation existante.	null

LISTE DES IMPACTS ET DES MITIGATIONS (suite)

Localisation (km)	Description de l'impact	Durée	Intensité	Impact global	Mesures de mitigation	Impact résiduel
8+660 à 9+100	Réalignement du corridor routier: - diminution de la perception du lac Ovila (direction nord - sud) - abandon de l'ancien tronçon peut entraîner une confusion visuelle aux intersections	permanente à long terme	moyenne faible	moyen faible	Non mitigeable. Enlèvement du revêtement bitumineux, scarification, ameublissement du sol et ensemencement du tronçon abandonné et plantation d'arbres ou d'arbustes sur les sections adjacentes à la nouvelle route.	moyen nul
12+450 à 12+540 (gauche)	Déboisement à moins de 30 mètres d'un ruisseau; risque d'érosion durant la construction.	temporaire	moyenne	faible	Conserver, si possible, la végétation riveraine.	nul
14+500 à 14+650 (gauche)	Construction à proximité du ruisseau entraînant un apport de sédiments et risquant d'empiéter davantage sur le lit du ruisseau.	temporaire	moyenne	faible	Conserver, si possible, la végétation riveraine, construction du remblai avec des matériaux grossiers afin d'éviter d'empiéter davantage dans le ruisseau.	négligeable
15+400 à 15+850	Réalignement du corridor routier; confusion visuelle aux intersections.	à long terme	faible	faible	Enlèvement du revêtement bitumineux, scarification, ameublissement du sol et ensemencement du tronçon abandonné et plantation d'arbres ou d'arbustes sur les sections adjacentes à la nouvelle route.	nul

* Etant donné que l'étendue de tous ces impacts est locale, nous ne l'avons pas indiquée dans le tableau.
