



PHYSIOGRAPHIE, TERRAIN, SOLS ET VÉGÉTATION RÉSUMÉ EN LANGAGE SIMPLE

Publié en février 2026



Les différentes zones d'étude et les activités associées à la route d'accès à la collectivité pourraient avoir un impact sur les caractéristiques physiques du territoire (physiographie), comme le terrain, les sols et la végétation. Dans nos études ont été examinés à la fois les effets directs et indirects de la route d'accès à la collectivité. Ceci est important parce que les changements apportés au territoire et au sol affectent non seulement la croissance des plantes et de la végétation, mais aussi les habitats fauniques au fil du temps. La compréhension de ces impacts nous aide à évaluer d'autres domaines importants tels que l'eau, les poissons, les plantes et les animaux.

Conditions existantes

La zone d'étude régionale est située sur le Bouclier canadien et est divisée en deux types de paysages : le bas-plateau de la Severn et les basses-terres de la baie d'Hudson. La région du bas-plateau est caractérisée par des collines basses et vallonnées et des lacs et des rochers provenant des glaciers, et est composée de forêts de conifères, de forêts caducifoliées, de forêts mixtes et de zones jeunes et peu boisées. La région des basses-terres est marquée par des milieux humides ; elle est plate, marécageuse et composée de tourbières et de lacs peu profonds. Un habitat riverain est une transition entre l'eau et le territoire, et peut se trouver le long des rivières, des lacs et des ruisseaux. Les habitats riverains peuvent inclure à la fois une végétation de milieu humide et de hautes-terres. La plupart de la zone d'étude locale se trouve dans la division du bas-plateau de la Severn ; la partie située au nord-est se trouve dans la division des basses-terres de la baie d'Hudson.

Le substrat rocheux de la région est composé de deux principaux types de roches. Les roches plus âgées sont volcaniques et anciennes (âgées de 2,5 à 3,2 milliards d'années). Les roches plus jeunes sont sédimentaires, comme le schiste et le calcaire, et sont beaucoup plus jeunes (444 à 488 millions d'années).



Voulez-vous en savoir

Zone d'étude locale : la zone où les effets directs de la route sont susceptibles de se produire



Voulez-vous en savoir

Zone d'étude régionale : la zone où les effets indirects sont susceptibles de se produire.



Le terrain varie de plat à très escarpé et est composé de ce qui suit :

- 62 % de tourbières ou de fondrières de mousse (terres humides comportant une épaisse couche de débris végétaux décomposés appelés tourbe) ;
- 27 % de moraine (composée de till ou de débris, qui sont un mélange d'argile, de sable, de gravier et de blocs laissés par la fonte des glaciers) ;
- 11 eskers (collines basses faites de sable et de gravier laissées par les glaciers) ;
- 3,5 % d'argiles et de limons provenant de lacs anciens ;
- 4 % d'eau libre ;
- 1,5 % de sable et de graviers provenant des glaciers ;
- 1 % de gisements de rivière ;
- Moins de 1 % de chacun des éléments suivants : glissements de terrain, dépôts lacustres, roches de fond et zones perturbées.



Les sols de la zone d'étude sont principalement organiques, couvrant plus de 65 % du territoire. Les sols minéraux vont de sables grossiers aux argiles très fines et lourdes.

Les plantes à usage traditionnel comprennent des plantes qui ont été historiquement utilisées par les communautés autochtones pour l'alimentation, les matériaux, à des fins médicinales ou spirituelles, et qui suscitent toujours un intérêt particulier pour les communautés autochtones de la région. Ces espèces se trouvent dans toute la région, mais la plupart de la récolte des plantes se fait près des voies d'accès, comme les grands plans d'eau ou les cours d'eau. Il est possible de trouver dans la zone d'étude locale trois espèces végétales qui sont répertoriées comme espèces en péril ou espèces dont la conservation est préoccupante. Elles comprennent le frêne noir, le chardon de Pitcher, et la violette rampante. De ceux-ci, seul le frêne noir a été confirmé lors des études sur le terrain, et a été trouvé dans les limites sud de la zone d'étude locale.

Effets potentiels et mesures d'atténuation

La route d'accès à la collectivité peut affecter le sol et la végétation de plusieurs façons pendant la construction et l'utilisation à long terme (fonctionnement et entretien) de la route d'accès à la collectivité. Les effets potentiels de ces activités sont les suivants :

Le défrichage des terres pour réaliser des activités de construction peut entraîner des modifications au terrain, aux formes de relief des eskers et à la stabilité des pentes. Il peut également réduire les écosystèmes des hautes terres, des terres humides et riverains, y compris certains dans des zones désignées comme les parcs provinciaux. Il peut également éliminer 5 % de l'habitat propice pour le frêne noir et 3 % pour la violette rampante ; Le défrichage des terres pour réaliser des activités de construction peut entraîner des modifications au terrain, aux formes de relief des eskers et à la stabilité des pentes. Il peut également réduire les écosystèmes des hautes terres, des terres humides et riverains, y compris certains dans des zones désignées comme les parcs provinciaux. Il peut également éliminer 5 % de l'habitat propice pour le frêne noir et 3 % pour la violette rampante ;

Le défrichage peut également entraîner une perte de la biodiversité végétale, une augmentation de l'érosion du sol, la propagation d'espèces envahissantes et des changements de température de l'eau ainsi que des modifications de l'écosystème.

La construction de routes et d'autres structures peut modifier l'écoulement de l'eau et l'endroit où elle dirige, ce qui peut avoir un impact sur la santé des plantes et du sol. La compaction du sol est une autre préoccupation importante. Un sol compacté laisse moins d'espaces pour permettre la circulation de l'eau, ce qui entraîne une augmentation de l'écoulement de surface et une réduction de l'infiltration de l'eau (pouvant causer de l'érosion). La construction de routes et d'autres structures peut modifier l'écoulement de l'eau et l'endroit où elle dirige, ce qui peut avoir un impact sur la santé des plantes et du sol. La compaction du sol est une autre préoccupation importante. Un sol compacté laisse moins d'espaces pour permettre la circulation de l'eau, ce qui entraîne une augmentation de l'écoulement de surface et une réduction de l'infiltration de l'eau (pouvant causer de l'érosion).

Les sols compactés peuvent également rendre plus difficiles la croissance des racines des plantes et l'accès aux nutriments et à l'eau ;

Les activités de construction peuvent introduire des espèces végétales envahissantes, ce qui peut modifier les communautés végétales et les habitats fauniques, en particulier le long des bords des routes ;

La contamination causée par les déversements, les fuites, la poussière et les émissions des véhicules liées à la construction et à l'exploitation d'une route peut affecter le sol et nuire à la vie végétale et animale ;

Des mesures d'atténuation seront mises en place afin de minimiser la perte de sol et de végétation, de protéger les écosystèmes sensibles et de rétablir les zones affectées. Les efforts visant à réduire ces effets comprennent la limitation de l'empreinte de la zone de construction et des sites connexes, lorsque cela est possible, et la réduction du défrichage de la végétation et des perturbations du sol. Un plan de gestion des sols sera élaboré afin d'éviter de placer des empilements de sols près des plans d'eau ou des caractéristiques de drainage, et de gérer les sols conformément aux lignes directrices fédérales et provinciales.

Pour protéger les plantes indigènes contre les dommages, y compris la propagation des espèces envahissantes, plusieurs mesures préventives seront mises en place. Elles comprennent nettoyer l'équipement, utiliser des graines indigènes et réduire les perturbations du sol pendant la construction. Une fois la route d'accès à la collectivité opérationnelle, un désherbage continu sans utilisation d'herbicides et un suivi régulier seront réalisés. Des plans seront élaborés et ajustés au besoin, conformément aux directives applicables, afin de protéger l'environnement et de surveiller la qualité de l'air, la poussière et les émissions.

Effets résiduels

Une fois que les mesures d'atténuation sont mises en place, il peut subsister des effets résiduels (effets qui restent après l'application des mesures d'atténuation), notamment :

Des changements mineurs au terrain et aux sols (comme la modification des eskers, de la quantité et de la qualité du sol provenant de déversements ou de fuites) ;

Environ 45 % des eskers dans la zone de construction seront perturbés de façon permanente ;

Des changements mineurs à la quantité et à l'emplacement du sol ;

Des changements au niveau de la végétation en raison de la perte directe de végétation, aux modifications de l'hydrologie et de la nappe phréatique, ainsi qu'au niveau de l'introduction et de la propagation d'espèces végétales envahissantes ;

Des changements à la végétation en raison des contaminants atmosphériques et des émissions de poussière.

Les effets résiduels attendus sur la végétation sont majoritairement considérés comme « non significatifs ». Une exception est l'effet de la route d'accès à la collectivité sur les écosystèmes de milieux humides, résultant des modifications de la quantité et de la qualité des eaux souterraines. Compte tenu du haut niveau d'incertitude concernant la technique de construction de route flottante proposée pour traverser les écosystèmes de tourbières, une approche de précaution a été adoptée et les effets résiduels sur les écosystèmes de milieux humides sont prédits comme étant significatifs.

Effets cumulatifs

La route d'accès à la collectivité tiendra compte des effets environnementaux combinés avec d'autres activités se déroulant dans la région, comme la route de raccordement du Nord, les améliorations de la route d'accès forestier Anaconda et Painter Lake, ainsi que les projets de large bande Rapid Lynx.

Les projets combinés dans la région devraient entraîner :

- Une perte directe de végétation ;
- Des modifications des eaux souterraines ;
- Une fragmentation et un effet de bordure ;
- L'émission de poussière ;
- Une perturbation de l'esker ;
- Des changements à la quantité et à la répartition du terrain ;
- Des changements à la quantité et à la répartition du terrain ;
- Des changements à la quantité et à la répartition du sol.

Globalement, bien que ces effets soient anticipés, avec des mesures d'atténuation efficaces, les impacts négatifs seront faibles et non significatifs, à l'exception des écosystèmes de milieux humides.

La route d'accès à la collectivité perturbera 5 des 16 eskers de la région. Si d'autres projets (amélioration de la route de raccordement du Nord et de la route d'accès forestier Anaconda et Painter Lake) utilisent des mesures pour limiter l'extraction de sable et de gravier des eskers, l'impact peut être réduit. Toutefois, si les eskers sont utilisés par d'autres projets pour les matériaux routiers, il pourrait encore y avoir des changements. Dans l'ensemble, la route d'accès à la collectivité affectera 31 % des eskers, donc l'impact combiné est considéré comme moyen.

Des programmes de surveillance seront mis en place pour s'assurer que les mesures de contrôle de l'érosion et des sédiments ont été efficaces, et que la stabilité de chaque traverse de cours d'eau est maintenue. Ces programmes sont mis en œuvre pendant et après la construction.

Voulez-vous en savoir plus?

Si vous souhaitez en savoir plus sur ce sujet, veuillez consulter le rapport technique disponible en annexe du rapport d'évaluation environnementale ou du rapport d'étude d'impact

Coordonnées

N'hésitez pas à contacter l'équipe du Projet de route d'accès à la collectivité de la Première Nation de Marten Falls à tout moment si vous avez des questions ou des commentaires.

Courriel: eaisinput@martenfallsaccessroad.ca

Téléphone : 1-800-764-9114

Site Web : eais.martenfallsaccessroad.ca

