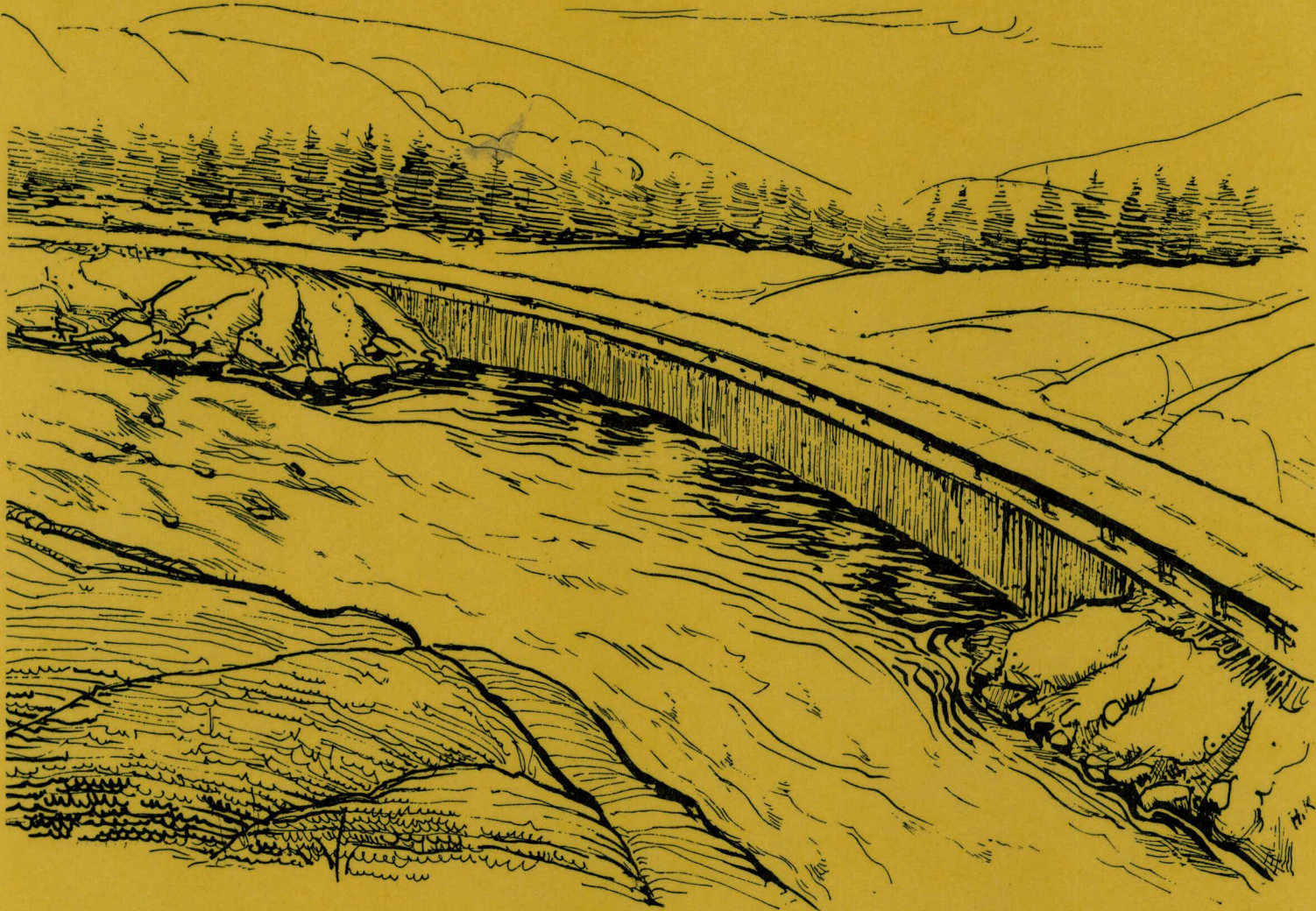




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement



ROUTE 195

Étude d'impact sur l'environnement

CANQ
TR
GE
EN
155

SAGE

345380



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

ROUTE 195
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
De Grand-Détour à Rivière-Matane

Juin 1981

CANQ
TR
GE
FN
155



SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT
GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT

3350 boul Wilfrid Hamel
Québec, Canada G1P 2J9

TABLE DES MATIÈRES

	<u>PAGE</u>
TABLE DES MATIÈRES	-ii-
LISTE DES TABLEAUX	-v-
LISTE DES FIGURES	-vi-
<u>INTRODUCTION</u>	<u>3</u>
<u>1. DESCRIPTION DU PROJET</u>	<u>7</u>
1.1 LOCALISATION	7
1.2 DESCRIPTION DES INSTALLATIONS PROPOSÉES	7
1.3 ACTIVITES RELIÉES A LA RÉALISATION DE LA ROUTE	11
1.3.1 Construction	11
1.3.2 Opération	12
<u>2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR</u>	<u>15</u>
2.1 MILIEU BIOPHYSIQUE	15
2.1.1 Relief et dépôts meubles	15
2.1.2 Végétation	17
2.1.3 Faune terrestre	18
2.1.4 Milieu aquatique	19
2.2 COMPOSANTES SOCIO-ÉCONOMIQUES	27
2.2.1 Municipalités	27
2.2.2 Utilisation du sol	27
2.2.3 Perspectives de développement	31
2.3 QUALITÉ VISUELLE DU PAYSAGE	31
2.4 PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE	32

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>PAGE</u>
3. <u>NATURE DES IMPACTS POTENTIELS</u>	37
3.1 LE MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE	37
3.2 PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE	38
3.3 L'ASPECT VISUEL	38
3.4 VÉGÉTATION	38
3.5 MILIEU PHYSIQUE	39
3.6 MILIEU AQUATIQUE	39
4. <u>ANALYSE DES IMPACTS POTENTIELS</u>	45
4.1 ÉVALUATION DES IMPACTS	45
4.1.1 Nature de l'impact	45
4.1.2 Durée de l'impact	47
4.1.3 Importance de l'impact	47
4.1.4 Intensité de l'impact	47
4.1.5 Impact global	47
4.1.6 Mesures de mitigation	48
4.2 DESCRIPTION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION	48
4.2.1 Impact sur le développement régional	48
4.2.2 Impacts ponctuels	49
4.3 SOMMAIRE	68
5. <u>RECOMMANDATIONS</u>	73
5.1 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES	73
5.2 RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES	74
5.2.1 Déplacements d'habitations	74
5.2.2 Traverses temporaires de ruisseaux et de cours d'eau	74

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	<u>PAGE</u>
5.2.3 Déboisement	75
5.2.4 Nivellement, terrassement et drainage	76
5.2.5 Abandon des tronçons existants	77
5.2.6 Renaturalisation	78
5.2.7 Opération	78
<u>CONCLUSION</u>	<u>81</u>
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	<u>85</u>
<u>LISTE DES PERSONNES CONSULTÉES</u>	<u>87</u>
<u>ÉQUIPE DE RÉALISATION</u>	<u>90</u>

ANNEXE I : Lettre du Service des Sols et Chaussées
à monsieur Jean-Noel Comtois, datée du
24 avril 1980.

ANNEXE II : Compte rendu de réunion daté du 26 mars
1980, rédigé par monsieur Gaétan Gagnon.

ANNEXE III: Lettre de monsieur Daniel Lauzon à monsieur
Marcel Chiasson, datée du 26 juin 1980.

ANNEXE IV : Carte 1: Habitats du saumon
Carte 2: Synthèse des impacts
Carte 3: Photographies

LISTE DES TABLEAUX

NUMÉRO	TITRE	PAGE
1	ABONDANCE RELATIVE, POUR L'ENSEMBLE DU RESÉAU HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE MA- TANE, DES ESPÈCES ICTHYOFAUNIQUES PRÉSEN- TES	20
2	EFFECTIFS ET EXPLOITATION DE LA POPULATION DE SAUMONS GÉNITEURS DE LA RIVIÈRE MATANE	23
3	STRUCTURE D'ÂGE DES POPULATIONS DE SAUMONS CAPTURÉS DANS LA RIVIÈRE MATANE DE 1970 À 1977	24
4	ABONDANCE RELATIVE DES ESPÈCES CAPTURÉES À CHACUN DES SITES DE PÊCHE EXPÉRIMENTALE SUR LA RIVIÈRE MATANE. AOÛT 1977	26

LISTE DES FIGURES

NUMÉRO	TITRE	PAGE
1	LOCALISATION DU TERRITOIRE À L'ÉTUDE	8
2	PROFIL EN TRAVERS, EN MILIEU RURAL	9
3	PROFIL EN TRAVERS, EN MILIEU URBAIN	10
4	TRACÉ PROPOSÉ AU NIVEAU DE LA FOSSE 9	50
5	SECTION TRANSVERSALE, CHAÎNAGE 0 + 450	51
6	SECTION TRANSVERSALE, CHAÎNAGE 6 + 052	56
7	TRACÉS PROPOSÉS AUX CHAÎNAGES 5 + 600 À 6 + 600	57
8	PONT DE LA RIVIÈRE PETITE-MATANE	61
9	TRACÉ PROPOSÉ AU NIVEAU DE LA FOSSE 31	64
10	SECTION TRANSVERSALE DU TRACÉ PROPOSÉ AU NIVEAU DE LA FOSSE 31	65

INTRODUCTION

RÉSUMÉ DE L'INTRODUCTION

En raison d'une augmentation sensible de la circulation entre Matane et Amqui, le ministère des Transports du Québec se propose de réaliser la réfection de la Route 195.

Cette étude a comme objectifs, d'une part d'évaluer les effets de la réalisation du projet sur le saumon de la rivière Matane, sur ses riverains et sur le caractère touristique de la vallée et d'autre part, de proposer des mesures de mitigation.

INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec se propose de réaliser la réfection de la Route 195 longeant la rivière Matane. Le tracé, d'une longueur de 26,2 km s'inscrit dans une perspective d'amélioration de la Route 195 entre Matane et Amqui en raison d'une augmentation sensible de la circulation. D'autre part, le caractère biophysique de la vallée de la rivière Matane confère à cette région une vocation touristique où figure principalement la pêche au saumon.

Conséquemment, la réfection de la route doit répondre, à l'intérieur de ce cadre, à diverses contraintes techniques imposées par le caractère régional de la route qui doit permettre un transport lourd rapide, mais aussi tenir compte de divers critères minimisant les impacts d'implantation.

C'est dans cette optique que la présente étude d'impact a été réalisée pour le compte du ministère des Transports; elle vise principalement deux (2) objectifs:

- a) Identifier les effets de la réalisation du projet sur:
 - le saumon de la rivière Matane;
 - le caractère touristique de la Route 195;
 - les espèces fauniques terrestres et aquatiques à vocation sportive;
 - les riverains.
- b) Définir les mesures de mitigation visant à minimiser les impacts découlant de la construction et de l'opération de la route.

Dans ce document, après avoir fait état brièvement des considérations techniques reliées à la réfection de la Route 195, on décrira d'abord les composantes du milieu récepteur susceptibles d'être affectées par le projet en cause; on identifiera ensuite la nature des impacts potentiels et finalement, après avoir évalué ces impacts et proposé certaines mesures de mitigation, on établira les recommandations appropriées.

1. DESCRIPTION DU PROJET

CHAPITRE I DESCRIPTION DU PROJET

RÉSUMÉ

Le tracé à l'étude a une longueur de 26,2 km et se situe entre Grand-Détour et le pont de la rivière Matane dans le village de Rivière Matane. Il s'agit principalement d'un tracé qui corrige les courbes et le profil du tracé actuel. L'emprise nécessaire est de 35 mètres en milieu rural et est réduite à 15 mètres en milieu urbain alors que la chaussée aura 7 mètres.

Les activités reliées à la construction pouvant générer un impact sont le déboisement, le terrassement, la construction de voies temporaires, l'utilisation de bancs d'emprunts et la construction de murs de protection sur les rives et dans la rivière Matane et la mise en place de ponceaux auxquels s'ajoute la construction d'un pont sur la rivière Petite Matane. Quant à l'opération de la route, elle aura peu d'effets nouveaux directs, sauf d'améliorer les conditions de circulation.

1. DESCRIPTION DU PROJET

1.1 LOCALISATION

La Route 195 se situe dans le comté de Matane et relie la ville de Matane à la ville d'Amqui où elle croise la Route 132. La portion à l'étude se situe entre Grand Détour (0,8 km au nord de Grand Détour) et le pont de la rivière Matane dans le village de Rivière Matane. La figure 1 présente la localisation du tracé.

1.2 DESCRIPTION DES INSTALLATIONS PROPOSÉES

Le projet de réaménagement de la Route 195 consiste essentiellement, sur une longueur totale de 26,2 km, en des corrections de courbes et des modifications de profils du tracé actuel.

Une variante dite "Variante B", avait été envisagée sur la rive gauche de la rivière Matane mais a été abandonnée en raison de l'ampleur de certains problèmes se rattachant à la topographie très accidentée, la nécessité de construire deux (2) ponts enjambant la rivière Matane et des questions relatives au sol. L'étude porte donc sur la variante "A" qui consiste en l'amélioration du tracé actuel et sur la variante "C" d'une longueur de 3,1 km. Cette dernière, se présente comme un choix en tout début de tracé pour éviter l'expropriation d'habitations et l'empiètement dans la rivière Matane.

En milieu rural, l'emprise aura 35 mètres de largeur. La chaussée asphaltée à deux (2) voies, aura 7,0 mètres et des accotements de 2,5 mètres de chaque côté. La figure 2 présente le profil en travers en milieu rural.

En milieu urbain, ou en bordure de la rivière, l'emprise sera réduite à 15 mètres. La chaussée aura 7,0 mètres de largeur; des accotements de 2,5 mètres seront prévus de chaque côté et la plate-forme installée entre bordures sera asphaltée. Aux endroits longeant la rivière, des murs de soutènement seront construits. La figure 3 présente le profil en travers en milieu urbain.

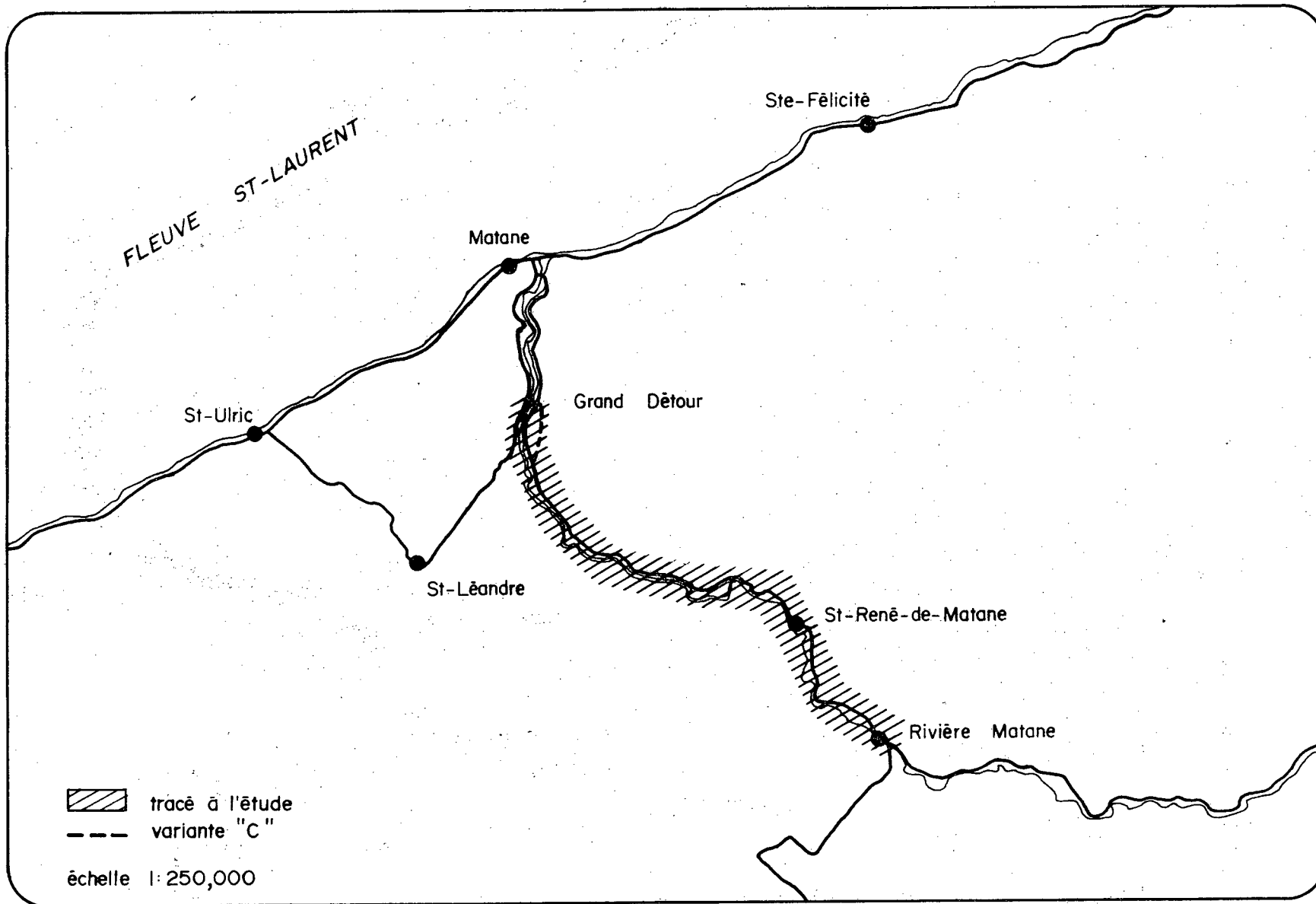


Figure 1. ROUTE 195

Localisation du territoire à l'étude

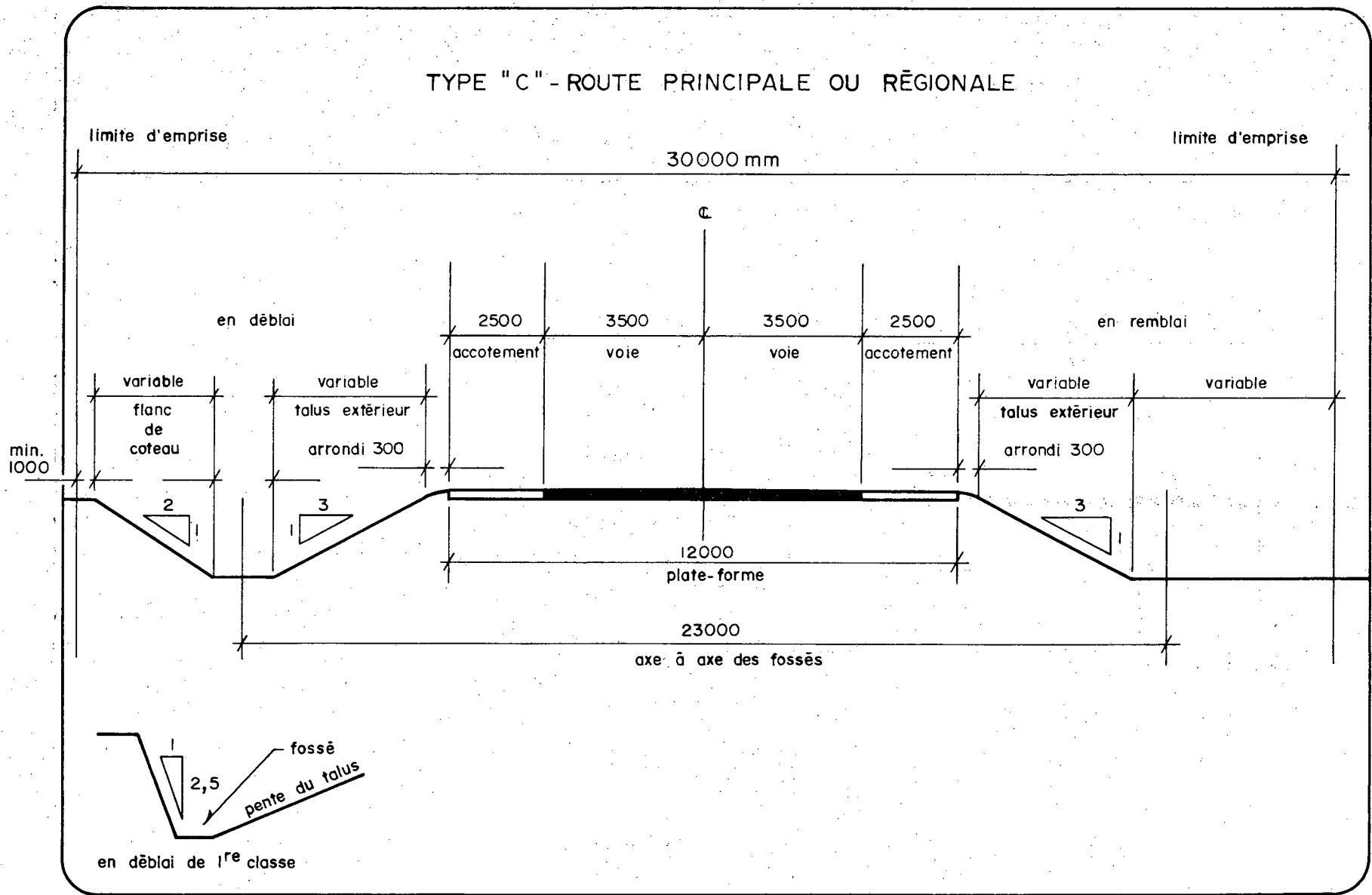


Figure 2. ROUTE 195

Profil en travers, en milieu rural

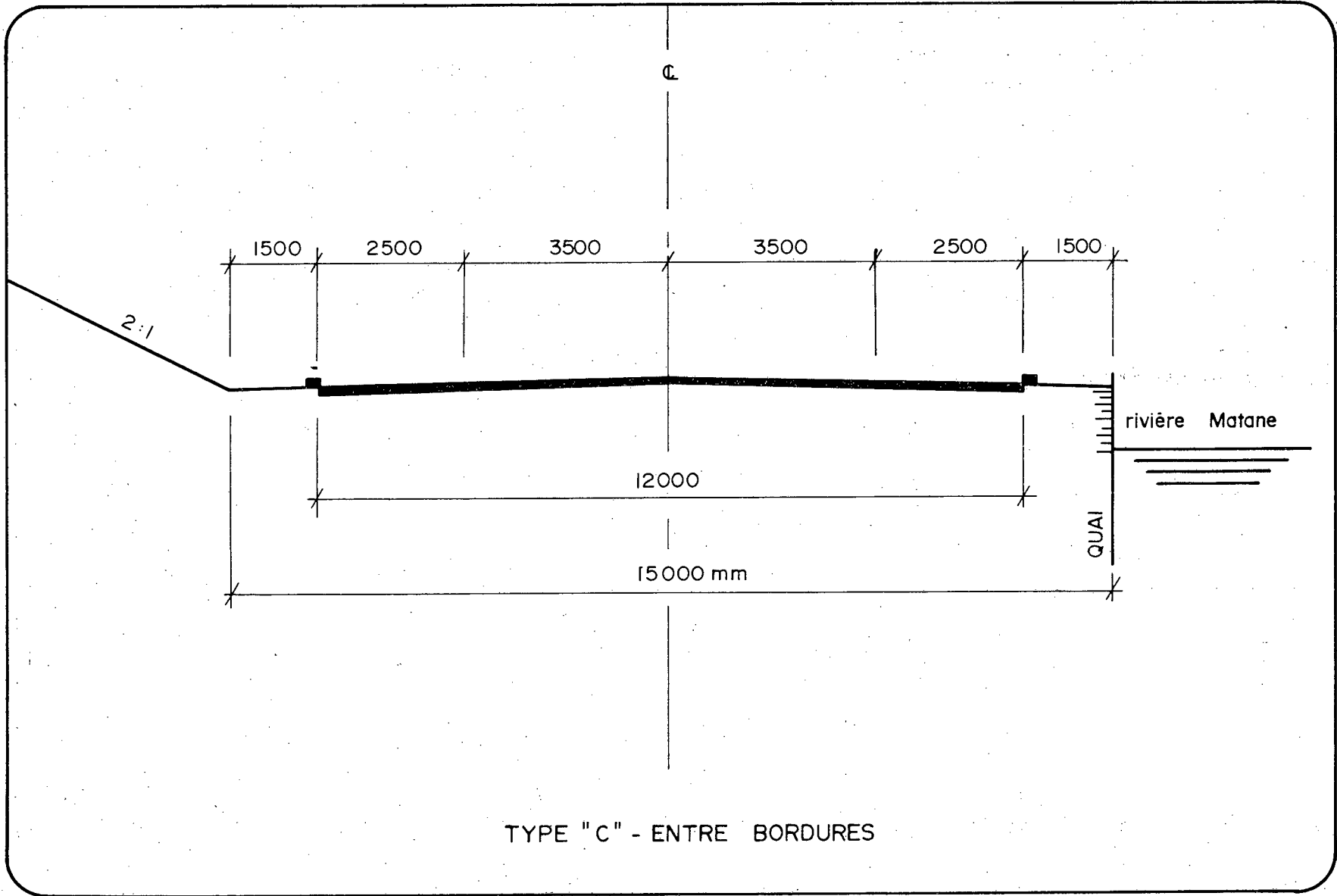


Figure 3. ROUTE 195

Profil en travers, en milieu urbain



On prévoit un débit journalier moyen annuel de plus de 2 000 véhicules dont environ 15% seront des camions (300). La vitesse autorisée sera de 90 km/heure en milieu rural et de 50 km/heure en milieu urbain. La pente maximale sera de 8% et les courbes horizontales auront un rayon minimum de 500 mètres (30° 30'). Les devers minimums et maximums seront respectivement de deux (2) et six (6) pourcents. La distance de visibilité pour arrêt sera de 145 mètres à 100 km/heure alors que la visibilité au dépassement sera de 450 mètres.

1.3 ACTIVITÉS RELIÉES A LA RÉALISATION DE LA ROUTE

Les principales activités reliées à l'implantation du corridor routier se regroupent en deux (2) catégories d'ordre temporel, soit la construction et l'opération.

1.3.1 CONSTRUCTION

Les activités reliées à la construction qui devrait s'échelonner sur 2 ou 3 ans et pouvant générer un impact sur l'environnement sont: le déboisement de l'emprise, le terrassement, la construction de voies temporaires, l'utilisation de bancs d'emprunts, la construction de murs de protection sur les rives et dans la rivière Matane et de plusieurs ponceaux; s'ajoutera aussi un nouveau pont sur la rivière Petite Matane. Ces activités exigent l'utilisation de machinerie lourde et peuvent être définies de la façon suivante:

- le déboisement consiste à enlever du site original la végétation arborescente présente dans l'emprise de la route;
- le terrassement consiste à niveler le terrain dans les limites de l'emprise en effectuant des opérations de déblai et de remblai en vue d'obtenir un profil acceptable. Lors de cette opération, on effectue le creusage des fossés et la mise en place des ponceaux, répartis selon le patron de drainage. La mise en forme finale et la pose du revêtement bitumineux complètent les travaux;
- voies d'accès temporaires et bancs d'emprunts. Les bancs d'emprunts sont choisis en fonction de la texture des matériaux et des besoins de terrassement. Toutefois, puisqu'il existe déjà plusieurs ouvertures en bordure de la Route 195 et dans les environs, il est peu probable qu'il soit nécessaire de construire de nouvelles voies d'accès temporaires pour les exploiter.

1.3.2 OPERATION

Par la dénomination "opération de la route", on entend toutes les activités qui ont trait à l'utilisation conventionnelle prévue d'une route du calibre de celle en cause dans cette étude, de même que toutes les activités d'entretien qui s'y rattachent.

L'opération de la route aura peu d'effets nouveaux directs, au niveau de l'utilisation du territoire, sauf d'améliorer les conditions de circulation puisqu'il s'agit de la réfection d'une route existante. Quant à l'émission de polluants par les véhicules automobiles, l'utilisation des fondants et les travaux d'entretien ils constituent des événements dont l'ampleur ne devrait pas être modifiée d'une manière significative lorsque la réfection sera terminée.

2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

CHAPITRE 2 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

RÉSUMÉ

Ce chapitre s'applique à donner une analyse des composantes bio-physiques, socio-économiques visuelles et patrimoniales du milieu récepteur.

Sur le plan bio-physique, l'encaissement de la vallée et l'importance de la plaine de débordement limite les possibilités d'élaborer de nouveaux tracés. La végétation affectée ne présente qu'une faible valeur marchande mais son rôle de stabilisation des berges et des pentes fortes est important. Sur le plan du milieu aquatique, la présence du saumon constitue l'élément dominant. Des aires propices au taconnage ont été identifiées de même que 37 fosses à saumon dans lesquelles se pratique la pêche sportive.

Parmi les facteurs socio-économiques, il faut souligner la présence de cinq (5) petites agglomérations à caractère principalement résidentiel. L'agriculture demeure une activité relativement marginale et il n'y a aucune exploitation forestière en bordure de la route. L'aspect récréatif et touristique est le facteur socio-économique dominant compte tenu des 150 000 personnes qu'attire annuellement la pêche au saumon.

L'attrait visuel du paysage est marqué par l'étroitesse de la vallée qui produit trois (3) unités de paysage, à savoir: les versants abrupts et boisés, le fond de la vallée et la rivière et ses berges.

Sur le plan du patrimoine bâti et archéologique, seul les ponts couverts ont une importance alors que le potentiel archéologique de la vallée est assez élevé. Toutefois, aucune étude n'a été faite en ce sens.

2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

Sous cette rubrique, le milieu récepteur du territoire à l'étude sera décrit selon ses composantes biophysiques et socio-économiques de même qu'en fonction de la qualité visuelle de ses paysages et de la valeur de son patrimoine bâti et archéologique.

2.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

Le milieu biophysique sera caractérisé en faisant un survol descriptif de son relief et de ses dépôts meubles, et en évaluant succinctement ses ressources végétales et fauniques.

2.1.1 RELIEF ET DÉPÔTS MEUBLES

La vallée de la rivière Matane traverse deux (2) unités physiographiques distinctes soit un plateau disséqué et une plaine côtière. Le plateau, localisé au nord-ouest des monts Chics-Chocs, est large d'environ 20 km et s'élève à une altitude variant de 150 à 500 m. Il s'incline graduellement vers le nord-ouest et débouche en falaise sur la plaine côtière qui n'occupe qu'une étroite bande de terrain en bordure du fleuve St-Laurent.

La rivière Matane et son réseau de tributaires ont creusé leurs lits dans le plateau pour former la vallée actuelle qui présente par endroits un caractère encaissé. L'allure générale de cette vallée rappelle cependant les modèles glaciaires typiques par la forme en "U" de ses versants.

Le substratum rocheux de cette région se compose de roches d'âge ordovicien de quatre (4) types: les roches volcaniques, les roches métamorphisées et les grès qui forment les Chics-Chocs; les grès impurs qui constituent les terrains mamelonnés dominant quelquefois le plateau; les schistes ardoisiers, les siltstones et les calcaires des terrains à faible amplitude et les conglomérats calcaires et les quartzites dont l'assemblage des lits forment des collines aux crêtes longues et égales. Quant à l'agencement structural des roches, il se présente sous forme d'une succession de lits parallèles de direction nord-est et d'inclinaison sud-est.

Bien que la période du quaternaire soit caractérisée par le recouvrement successif de quatre (4) glaciations continentales, on ne retrouve sur le territoire à l'étude que les vestiges de la dernière, celle du Wisconsin. Cette dernière a joué un rôle prépondérant dans la modification du paysage du territoire par l'érosion et la déposition de matériaux.

Les formations meubles que l'on observe dans la vallée de la rivière Matane sont de deux (2) catégories:

- celles appartenant à la période glaciaire et fluvioglaciaire;
- celles appartenant à la période subactuelle et actuelle.

Les dépôts meubles de la période glaciaire et fluvioglaciaire se distinguent aisément de par leur position topographique. On les retrouve accrochés aux versants de la vallée où localisés aux embouchures des vallées principales et montrent une façade taillée en talus par les eaux de la rivière Matane à l'époque où elle creusait son lit à ce niveau.

On observe trois (3) principaux types de dépôts meubles appartenant à cette première catégorie, à savoir:

- du till indifférencié dont la composition lithologique varie suivant la nature du substratum rocheux environnant. Il se rencontre principalement sur le versant nord-est de la vallée à la hauteur du village de Rivière Matane et à quelques kilomètres en aval de celui-ci;
- des sédiments juxta-glaciaires et fluvioglaciaires composés de sable et gravier stratifiés et quelques blocs. Ces formations se concentrent à plusieurs endroits, dont deux (2) principaux, soit entre les kilomètres 3 et 4,5 de la Route 195 et à la hauteur du village de Saint-René-de-Matane;
- des sédiments marins composés de silt et d'argile de la mer de Goldwait que l'on observe en aval du village de Grand Détour.

Les dépôts meubles de la période subactuelle et actuelle se distinguent par leur agencement topographique en terrasses (2 niveaux en général). Ils sont constitués de matériaux (sable, gravier, bloc) empruntés aux versants par la rivière au cours de son évolution. Ces sédiments fluviaux forment la majorité des dépôts du fond de la vallée. Quant aux alluvions, elles ont la même composition que les sédiments fluviaux mais avec localement une fraction de silt et de matière organique; leur distribution est cependant restreinte à l'intérieur des limites de la plaine de débordement.

2.1.2 VÉGÉTATION

Faisant partie de la région administrative 01 et de l'unité de gestion 15, soit celle des Chics-Chocs, la portion de la vallée de la rivière Matane qui nous intéresse appartient à la section forestière Témiscouata-Restigouche au sens de Rowe (1972). Cette dernière se caractérise par la présence de l'érable à sucre (*Acer saccharum*), du hêtre (*Fagus grandifolia*) et du merisier (*Betula lutea*) sur les sommets et du sapin baumier (*Abies balsamea*) et de l'épinette blanche (*Picea glauca*) dans les vallées.

Les plaines alluviales, notamment celles de la rivière Matane, sont peuplées de peuplier baumier (*Populus balsamifera*), de frêne noir (*Fraxinus nigra*), d'orme blanc (*Ulmus americana*) et d'épinette blanche (*Picea glauca*). Le bouleau blanc (*Betula papyrifera*) et le tremble (*Populus tremuloides*) deviennent plus nombreux à la suite des incendies alors qu'on trouve l'épinette noire (*Picea mariana*) et le mélèze (*Larix laricina*) dans les bas fonds et les endroits tourbeux. L'exploitation forestière est intense dans ce secteur et les forêts pionnières et de transition abondent.

Quant à la végétation forestière qui sera directement affectée par la réfection de la Route 195, elle ne présente qu'une faible valeur marchande. Les données recueillies sur le terrain révèlent qu'il s'agit pour la plupart, de groupements forestiers jeunes dominés par des feuillus intolérants comme le peuplier faux-tremble (*Populus tremuloides*), le peuplier baumier (*Populus balsamifera*) et le bouleau blanc (*Betula papyrifera*). Sur les stations humides, le frêne noir (*Fraxinus nigra*) et l'orme américain (*Ulmus americana*) peuvent accompagner ces espèces. Seuls quelques groupements à dominance de résineux seront affectés; il s'agit de peuplements dominés par le sapin baumier (*Abies balsamea*) ou l'épinette blanche (*Picea glauca*) dont le stade évolutif jeune leur confère un faible intérêt. En somme, aucun des boisés affectés par la réfection de la route n'est rare ou unique.

La localisation précise des peuplements qui seront affectés par la réalisation du projet a été cartographiée à l'échelle de 1:2 000 (copies de travail remises au Service Environnement M.T.Q.).

Quant à la végétation riveraine, elle est généralement peu développée et ne sera affectée qu'à quelques endroits.

2.1.3 FAUNE TERRESTRE

Il a été mentionné à la section précédente que le tracé proposé traversera des groupements forestiers jeunes où dominaient surtout des essences feuillues et, par endroits, des résineux. Ce type d'habitat forestier peut abriter plusieurs espèces de mammifères et d'oiseaux mais pour les besoins de la présente étude, seules les espèces qui présentent un intérêt cynégétique seront considérées. Il s'agit de l'orignal (*Alces alces*), du cerf de Virginie (*Odocoileus virginianus*), du lièvre (*Lepus americanus*) et de la gélinotte huppée (*Bonasa umbellus*).

Dans le cas des espèces de petit gibier (lièvre et gélinotte huppée), il est très difficile d'obtenir une évaluation des effectifs actuels mais en général ces animaux sont très prolifiques, lorsque les conditions météorologiques les favorisent, aux endroits où des perturbations ramènent la forêt à des stades jeunes de succession comme c'est le cas le long de la Route 195.

Le tracé à l'étude traverse surtout des terres à vocation agricole où l'activité humaine régulière contribue dans une bonne mesure à éloigner les ongulés. Il n'existe par ailleurs, aucun quartier d'hiver (ravage) de l'une ou l'autre espèce qui soit situé à proximité du tracé (J.P. Fillion, comm. pers.). Cela n'exclut pas que des individus de ces espèces puissent visiter ce secteur, mais il est très peu probable qu'ils y séjournent régulièrement et qu'ils adoptent un lieu d'hivernage qui soit voisin du tracé proposé pour la réfection de la Route 195.

Quant à la productivité en sauvagine de la zone à l'étude, elle est considérée comme très faible ou nulle, selon les cartes de potentiel de l'Inventaire des terres du Canada. Les limitations viendraient principalement du relief prononcé, qui se traduit par une faible rétention d'eau par les sols et par l'absence de zones marécageuses permanentes.

Un survol récent (juillet 1980) de ce secteur par le personnel du Service canadien de la faune a révélé la présence d'un groupe de becscies communs (*Mergus merganser*) et de quelques garrots communs (*Bucephala clangula*) (D. Lehoux, comm. pers.). L'absence de jeunes de l'une et l'autre espèce laisse croire qu'il ne s'agissait pas là de nicheurs.

Le faible potentiel de ce segment de la rivière Matane pour la nidification de la sauvagine n'exclut pas que quelques individus fréquentent ces lieux pour s'y alimenter. A cet égard, d'ailleurs, les becs-scies peuvent être considérés comme un indice que ces eaux abritent du poisson.

2.1.4 MILIEU AQUATIQUE

Le milieu aquatique et les organismes qui y habitent constituent la composante de l'environnement la plus susceptible de subir un impact à la suite de la réalisation de ces travaux.

Les considérations qui suivent touchent uniquement l'ichtyofaune. Mentionnons cependant que les représentants de ce groupe constituent les derniers maillons de la chaîne alimentaire de la communauté aquatique et que toute perturbation ressentie par des organismes de niveaux trophiques inférieurs est appelée à avoir des répercussions sur les populations de poissons. A cet égard, le saumon adulte constitue une exception, puisque sa venue dans le milieu dulcicole n'est pas conditionnelle à la présence de nourriture; ces poissons ont habituellement cessé de s'alimenter lorsqu'ils remontent une rivière pour aller frayer.

a) Espèces présentes

Des échantillonnages effectués à la pêche électrique, par le personnel du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche permettent d'établir une première liste des espèces présentes et de leur abondance relative (tableau 1). En raison de la technique d'échantillonnage utilisée (en stations ouvertes), on ne peut cependant pas estimer l'abondance absolue des diverses espèces de poissons à partir de ces données.

De ces espèces, seules les deux premières (saumon et omble de fontaine) peuvent intéresser le pêcheur sportif. La rivière Matane ne se prête toutefois pas tellement à l'exploitation de ses populations de truite mouchetée (nom vernaculaire le plus répandu de l'omble de fontaine), en raison, d'abord, des faibles densités de leurs populations. D'autre part, il n'existe pas, pour la rivière Matane, de saison de pêche autre que celle consacrée à la capture de saumons par des pêcheurs qui doivent être détenteurs d'un permis pour cette espèce. Ce

TABLEAU 1 ABONDANCE RELATIVE, POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE MATANE, DES ESPÈCES ICHTYOFAUNIQUES PRÉSENTES

NOM FRANÇAIS	NOM SCIENTIFIQUE	ABONDANCE RELATIVE (N. individus/100 m ²)
Saumon de l'Atlantique	<i>Salmo salar</i>	11,13
Ombie de fontaine	<i>Salvelinus fontinalis</i>	1,72
Chabot visqueux	<i>Cottus cognatus</i>	6,43
Naseux des rapides	<i>Rhinichtys cataractae</i>	5,57
Mulet à corne	<i>Semotilus atromaculatus</i>	N.P.
Anguille d'Amérique	<i>Anguilla rostrata</i>	0,22

Source: Migneault, 1978

sont donc les captures de truites mouchetées faites accidentellement par des pêcheurs de saumon qui constituent, en pratique, la seule exploitation subie par cette espèce.

Il faut mentionner qu'une population anadrome d'ombles de fontaine (truites de mer) est exploitée par des pêcheurs sportifs autour des quais de Matane, en aval du barrage Mathieu D'Amours. L'exploitation de cette population en amont du barrage peut être considérée négligeable.

b) Saumon

Le saumon de l'Atlantique est l'espèce la plus susceptible d'être touchée par des modifications de son habitat qui découlerait des interventions humaines à proximité ou dans le lit de la rivière Matane. Cette fragilité du lien qui rattache une population de saumon au cours d'eau natal s'explique par les exigences très strictes de l'espèce quant à la qualité de l'eau et du lit de la rivière.

Cycle vital du saumon

Le saumon constitue l'exemple classique du poisson anadrome. La reproduction a lieu en eau douce et les jeunes passent à cet endroit les premières années de leur vie avant d'entreprendre un séjour en mer qui dure un an ou davantage.

Mais pour se reproduire et compléter son cycle vital, le saumon doit revenir en rivière. Le séjour en eau douce des saumons géniteurs, puis des jeunes qu'ils produisent, constituent deux périodes de la vie du saumon pendant lesquelles il peut se ressentir des changements apportés à son habitat dulcicole.

En pratique, dans le cas qui nous occupe, cela signifie qu'il est tout aussi important de veiller à conserver l'intégrité de l'habitat des tacons (jeunes saumons vivant en rivière) que celui qu'utilisent les saumons reproducteurs.

Rappelons enfin que les saumons géniteurs ne se trouvent en rivière que pendant une partie de l'année, à la différence des tacons qui sont présents en tout temps.

Un tableau sommaire de l'état actuel de la population de saumons de la rivière Matane peut être brossé à partir des données recueillies par le personnel du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Ces informations sont constituées principalement des décomptes effectués au niveau de la passe migratoire du barrage Mathieu D'Amours, de l'enregistrement des prises par les pêcheurs sportifs et d'échantillonnages effectués à différents endroits le long du tronçon principal et de ses affluents les plus importants.

L'arrivée de saumons s'étend de juin à septembre, avec un sommet en juillet et août. Le tableau 2 résume les données concernant la montée de saumon de 1970 à 1978. Le décompte des géniteurs à la passe migratoire permet d'obtenir une évaluation des effectifs qui entrent en rivière. Il faut cependant rappeler qu'un certain nombre de captures sont effectuées en aval du barrage.

Les autres informations, obtenues grâce à l'enregistrement des captures donnent une idée de l'exploitation de cette ressource. On constatera, à l'examen de ces chiffres, que la pêche sportive permet la récolte de 30 à 60% de la montée; le poids total des prises en 1978, année exceptionnelle, atteignait 6 157 kg. A l'autre extrême, il n'était que de 380 kg en 1971. La rivière Matane a procuré jusqu'à 9 000 jours-personnes de récréation en 1978. Il va sans dire que les retombées économiques de la pêche sportive au saumon sont considérables au niveau de la région.

L'analyse des écailles provenant de spécimens capturés par des pêcheurs sportifs permet de caractériser la structure de population (tableau 3). Ainsi, on a pu constater que la montée typique de la rivière Matane est surtout composée de saumons ayant séjourné deux ans en mer.

On remarque aussi que seulement un faible pourcentage de la montée (moins de 5%) est constitué de saumons qui ont déjà frayé auparavant. C'est donc dire que la grande majorité des saumons qui entrent dans la rivière pour s'y reproduire n'auront qu'une seule occasion de le faire.

Une fois engagé en rivière, le saumon se déplace, surtout la nuit, en direction des aires de fraie, entrecoupant les étapes de son voyage de séjours dans les fosses. A ces endroits, il est exposé à la capture par les pêcheurs sportifs. Les fosses sont identifiées sur la carte 1 (annexe IV).

TABLEAU 2 EFFECTIFS ET EXPLOITATION DE LA POPULATION DE SAUMONS GÉNITEURS DE LA RIVIÈRE MATANE

ANNÉE	NOMBRE DE SAUMONS PASSE MIGRATOIRE	N. DE JH PÊCHE	NOMBRE DE PRISES	POIDS MOYEN EN KILOGRAMMES	RENDEMENT (CAPT/JH PECHE)	TAUX EXPLOITATION
1970	1,658	4,062	961	3,8	0,24	0,58
1971	335	820	141	2,7	0,17	0,42
1972	2,104	2,361	988	3,7	0,42	0,47
1973	2,810	6,979	1,092	4,0	0,16	0,39
1974	2,384	6,988	882	4,1	0,13	0,37
1975	2,426	7,181	750	3,5	0,10	0,30
1976	2,468	6,587	945	3,4	0,14	0,38
1977	2,258	8,538	1,149	3,3	0,13	0,51
1978	3,378	9,143	1,432	4,3	0,16	0,42

Source: Pomerleau et Côté, 1979

TABEAU 3 STRUCTURE D'ÂGE DES POPULATIONS DE SAUMONS CAPTURÉS DANS LA RIVIÈRE MATANE DE 1970 À 1977

ANNÉE	SAUMONS VIÈRGES				SAUMONS À FRAIES MULTIPLES
	1+	2+	3+	4+	
1970	11,2	66,5	19,2	0,2	2,9
1971	59,8	15,0	15,9	0	9,3
1972	29,3	55,2	13,3	0	2,2
1973	15,6	75,5	8,1	0	0,8
1974	26,0	60,6	9,8	0	3,6
1975	36,1	55,7	3,5	0	4,7
1976	45,3	47,6	3,5	0	3,7
1977	43,9	49,5	3,6	0,1	2,9

Ce tableau représente, pour chaque année, des pourcentages de la montée, appartenant à chacune des catégories d'âge (nombre d'années passées en mer) et d'antécédents reproducteurs.

Source: Pomerleau et Côté, 1979.

S'il réussit à atteindre le terme de sa longue migration, le saumon est en mesure de se reproduire, en octobre ou novembre. Les oeufs sont alors enfouis sous quelques centimètres de gravier, où la percolation d'eau oxygénée est essentielle à leur survie. Le développement embryonnaire produit, vers le mois d'avril, un alevin qui commencera graduellement à s'alimenter d'organismes qu'il trouve entre les cailloux du lit. Il adopte ensuite la livrée caractéristique des tacons et développe graduellement une intolérance territoriale, face à ces conspécifiques, qui se traduit par un espacement des tacons aux endroits où l'habitat permet leur développement.

Après deux ou trois ans de vie en rivière, le tacon subit une métamorphose qui en fait un saumonnet, lequel descendrait au moment de la crue printanière poursuivre en mer sa croissance.

Pour pallier à l'insuffisance des données disponibles, les sites où le substrat présente les caractéristiques d'un habitat propice aux tacons ont été inventoriés par photo-interprétation et reportés sur la carte 1 (annexe IV). Nous disposons cependant de quelques données recueillies antérieurement qui nous permettent de recouper partiellement cette interprétation.

Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche a effectué, en août 1977, un échantillonnage à la pêche électrique. L'abondance relative de chaque espèce à chacun des sites est exprimée au tableau 4 en nombre d'individus par section de 100 m² de lit échantillonné. Les stations d'échantillonnage sont localisées sur la carte 1 (annexe IV).

Le tracé de route proposé ne traversera qu'un seul affluent utilisé par des saumons géniteurs, c'est-à-dire la Petite Rivière Matane. Par contre, elle enjambe plusieurs ruisseaux. Un inventaire récent du ruisseau Gagnon (chaînage 15 + 400) démontre la présence de jeunes saumons (J.P. Fillion, comm. pers.), sans qu'on sache davantage sur leur utilisation de cet affluent. On ne peut cependant pas prétendre que tous les ruisseaux puissent avoir une importance à cet égard. Mais tous ont la possibilité de transmettre à la rivière les effets de perturbations qu'ils subiraient.

TABLEAU 4

ABONDANCE RELATIVE DES ESPÈCES CAPTURÉES À CHACUN DES SITES
DE PÊCHE EXPÉRIMENTALE SUR LA RIVIÈRE MATANE. AOÛT 1977.

STATION (1)	Superficie (m ²)	ABONDANCE RELATIVE PAR ESPÈCE (N. IND./100 m ²) (N. ABS)				
		<i>Salmo salar</i> (tacon)	<i>Salvelinus</i> <i>fontinalis</i>	<i>Rhinichtys</i> <i>cataractae</i>	<i>Cottus</i> <i>cognatus</i>	<i>Anguilla</i> <i>rostrata</i>
1	88	2,3	1,1	20,5	30,7	4,5
2	112	11,6	0	12,5	0	0
3	92	3,3	1,1	8,7	0	0
4	100	1,0	0	12,0	0	0
5	100	5,0	0	20,0	0	0
6	140	0	0,7	9,3	0	0
7	100	25,0	0	10,0	1,0	1,0
8	154	9,1	1,3	14,9	0,6	0,6
9	147	12,9	1,4	4,8	2,7	0

(1) Les stations sont localisées sur la carte 1 (annexe IV)

Source: Migneault, 1978

2.2 COMPOSANTES SOCIO-ÉCONOMIQUES

Sous cette rubrique, après avoir identifié les sites des agglomérations, on fera état des modalités d'utilisation actuelle du sol et des perspectives de développement économique de la région.

Cette analyse des composantes socio-économiques a été réalisée à partir de relevés de terrain, de la consultation des municipalités et de divers organismes gouvernementaux et privés.

2.2.1 MUNICIPALITÉS

La portion à l'étude de la route 195 traverse trois (3) municipalités soit, Saint-Jérôme-de-Matane, Saint-Luc et Saint-René-de-Matane. De plus, le long du tracé, les regroupements de maisons forment de petites localités connues sous les noms de Grand Détour, Ruisseau Gagnon, Canton Tessier, Saint-René et Rivière Matane.

2.2.2 UTILISATION DU SOL

Les modes d'utilisation du territoire traversé par la route 195 peuvent être regroupés en cinq (5) catégories d'activités qui permettent de le qualifier localement, selon le cas, comme agro-forestier, résidentiel, commercial, industriel ou touristique.

a) Le caractère agro-forestier

Il s'agit du type d'utilisation du sol qui prévaut dans la vallée de la rivière Matane. Toutefois, les terres agricoles immédiatement adjacentes à la rivière occupent des superficies peu importantes à cause des contraintes de topographie de telle sorte que l'agriculture peut être considérée comme marginale. D'autre part, signalons que même si la forêt couvre la majeure partie du territoire et est exploitée abondamment pour le bois de pulpe et de sciage, il n'y a aucune activité de ce type en bordure de la Route 195.

b) Le caractère résidentiel

En bordure de la route, le caractère résidentiel domine et des concentrations de bâtiments existent dans les cinq (5) localités mentionnées plus haut. Ce sont pour le plupart des résidences unifamiliales, des maisons de fermes et des chalets. Sur le plan des installations sanitaires, notons que seule la municipalité de Saint-René-de-Matane possède un réseau d'aqueduc et d'égoût.

c) Le caractère commercial

Parmi les commerces se répartissant le long du tracé, l'on peut identifier des stations de services, des épiceries et des motels. Aucune concentration commerciale n'a toutefois été observée.

d) Le caractère industriel

La route joue un rôle important au niveau du transport du bois entre Matane et l'arrière-pays. Les travailleurs forestiers empruntent régulièrement la route pour se rendre sur les chantiers. Les camions-fardiens viennent d'Amqui ou de la Réserve de Matane et amènent le bois à la Compagnie Internationale de Papier ou au Quai de Matane. Toutefois, l'élément dominant de la vallée au niveau industriel est la présence des gravières et sablières exploitées ou non. Au total, 41 ouvertures ont été inspectées par le ministère des Transports le long de la rivière et dans les environs de Matane. De ce nombre, 16 sont situées près de la route 195 dans le territoire d'étude. Selon les informations fournies par la Direction des Sols et Matériaux, deux (2) gravières présentent un potentiel intéressant pour la réfection de la route. La première est localisée sur la rive ouest de la Rivière Matane, à la jonction de la route qui conduit à Saint-Léandre, elle porte le numéro 38. La seconde, porte le numéro 5 et est localisée à Ruisseau Gagnon.

e) Le caractère récréatif et touristique

La Route 195 n'est pas identifiée au niveau des circuits touristiques, mais elle relie Matane et Amqui, villes étapes sur le circuit touristique international (route 132) qui fait le tour de la péninsule gaspésienne*. D'autre part, la pêche

* *Plan de développement touristique du Québec, Gouvernement du Québec.*

au saumon dans la rivière Matane attire chaque année environ 2 500 adeptes dont 85% résident à plus de 160 kilomètres de Matane. Le spectacle des pêcheurs et de la passe migratoire attire généralement plus de 150 000 personnes chaque année*; les pêcheurs doivent donc emprunter la Route 195 pour atteindre les fosses à saumon le long de la rivière. De plus, la route permet d'accéder à la Réserve faunique de Matane (entrée Poste John). Cette réserve est bien connue pour ses panoramas exceptionnels. Les principales activités qui y sont pratiquées sont la villégiature, le camping, la pêche à la journée, la chasse et les randonnées. Ajoutons à ces activités qui alimentent principalement la saison touristique estivale (de la mi-juin jusqu'à la fin de septembre), l'intérêt local des gens en regard du ski qu'ils peuvent pratiquer, au centre du Mont-Castor situé sur la rive gauche de la rivière, dans la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane.

La vallée de la rivière Matane constitue un attrait récréatif de premier ordre surtout à cause de l'excellence de la pêche au saumon qu'on peut y exercer. La rivière Matane fut constituée en réserve par l'arrêté en conseil numéro 3 880, le 20 septembre 1945. Elle se subdivise en trois (3) secteurs dont le premier et le troisième sont exploités par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Le secteur 1 s'échelonne sur une distance de 9,6 km, de l'estuaire, jusqu'en amont du pont couvert du barrage de Grand Détour. Le secteur 2 est non exploité et réparti sur une distance de 4,8 km en amont de la fosse numéro 9. Le secteur 3 suit le précédent sur une distance de 38,6 km jusqu'au sanctuaire de la rivière Matané (voir carte 1, annexe IV). Dans le seul segment de rivière situé entre les limites de la route en réfection, soit entre Grand-Détour et Rivière Matané, on y reconnaît officiellement 37 fosses à saumon. Quant à la rivière Petite Matane, elle est considérée comme un sanctuaire et la pêche y est interdite.

La rivière Matane traverse des lots de la Seigneurie de Matane et des cantons de Matane ainsi que de Tessier concédés avant 1884 et identifiés sur la carte 2 (annexe IV). Ce sont des

* *Dossier économique MATANE.*

propriétés privées où le fond de la rivière appartient aux riverains. D'autre part, les lots concédés ou vendus entre 1884 et 1919-20 sont présentement sous litige* concernant la propriété du fond de la rivière.

L'importance de la pêche au saumon, sur le plan régional, ne fait nul doute comme le démontrent les statistiques les plus récentes à cet égard: en 1978, on a ainsi enregistré un effort de pêche de 9 157 jours-personnes, et on a établi que plus de 50% de cet effort a été dépensé entre la mi-juillet et la mi-août. Pendant cette période, on estime que le nombre de jours pêchés se chifferrait à plus de 1 000 par semaine.

L'importance de la pêche sportive peut également se constater en réalisant l'ampleur des infrastructures de service qui se sont greffées à ce secteur économique de la région. Ainsi, avec sa quinzaine d'hôtels et de motels, et son site aménagé aux alentours du barrage Mathieu D'Amours, c'est la ville de Matane qui offre, bien entendu, les principaux services touristiques. Cependant, le long de la Route 195, on n'est pas complètement démuné à cet égard, puisqu'on peut compter, au plan de l'hébergement, sur quatre (4) terrains de camping (dont deux se trouvent dans la Réserve de Matane) totalisant près de 175 emplacements, de même que sur deux (2) établissements hôteliers (l'Hôtel Métropole et l'Hôtel Motel Castor) qui offrent une capacité d'une quarantaine de chambres.

En dernier lieu, signalons que le panorama et la présence de la rivière ont favorisé le développement de la villégiature et que l'on retrouve une cinquantaine (\pm 50) de chalets le long de la rivière.

* Documents fournis par monsieur Severin Pelletier. (80/07/25)

2.2.3 PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

Les règlements de zonage de Saint-Jérôme-de-Matane et de Saint-René-de-Matane prévoient, en bordure de la route, des zones résidentielles et commerciales. Une zone de Parcs et Terrains de jeux en bordure de la rivière, aux chaînes 3+700 à 4+800, dans la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane est également prévue.

Un projet de développement est en cours et consiste à l'implantation d'une usine de papier journal dans le Bas Saint-Laurent ou la Gaspésie*. Ce projet est piloté par Rexfor et le ministère de l'Energie et des Ressources en collaboration avec le ministère de l'Expansion économique régionale. L'usine produira du papier journal dont une portion d'environ 50% sera livrée en Europe à partir du Quai de Matane. Diverses hypothèses de localisation de l'usine sont à l'étude.

L'hypothèse de la localisation de l'usine dans l'axe Val-Brillant - Amqui/Causapacal entraînerait une utilisation de la Route 195 tant au cours de la construction que de l'opération de l'usine. Selon les informations recueillies, la construction pourrait débuter à l'automne 1980 et se poursuivre pendant 15 à 20 mois. A court terme, les approvisionnements en matière première proviendrait des environs de l'usine. Dans une phase ultérieure, du bois en provenance de la Côte Nord pourra être utilisé.

2.3 QUALITÉ VISUELLE DU PAYSAGE

L'attrait visuel de la rivière Matane provient principalement de l'encaissement de ses rives et de l'étroitesse de sa vallée. Trois (3) unités de paysage caractérisent cette vallée à savoir: les versants abrupts et boisés, le fond de la vallée et la rivière et ses berges.

* Ces informations proviennent d'échanges téléphoniques avec Rexfor et le MEER.

La Route 195 sillonne le fond de la vallée et met en évidence trois (3) types homogènes d'unités visuelles:

- les prairies: ce sont de petites portions de terres cultivées ou en friche et de pâturages de topographie plane limités par un encadrement forestier ou par la rivière.
- les localités: ce sont des agglomérations de résidences et de chalets. La plus importante est le village de Saint-René-de-Matane.
- les coteaux: ces unités sont composées des bas versants boisés dont la topographie est vallonneuse.

Le tracé longe la rivière et offre des attrait visuels ponctuels variés dont la pêche au saumon, qui se pratique à gué et qui offre un spectacle digne d'être mis en valeur.

2.4 PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE

Selon les informations fournies par la Direction générale du patrimoine du ministère des Affaires culturelles, le secteur à l'étude ne recèle aucun monument classé, aucun arrondissement déclaré, ni aucune zone ayant fait l'objet d'une étude d'opportunité en ce sens. Aucun site archéologique (historique ou préhistorique) n'est connu, mais même s'il n'y a jamais eu de recensement, le secteur présente de fortes probabilités d'y découvrir des sites préhistoriques, en raison du fort potentiel de la péninsule gaspésienne. Sur le plan de l'archéologie historique, il n'y a aucun site connu et aucune étude de potentiel n'a été faite.

"Les bâtiments anciens sont peu nombreux en raison du peuplement récent. Seuls deux (2) bâtiments intéressants sont menacés de démolition. Ce sont deux (2) granges-étables localisées aux chaînages 2 + 200 et 2 + 900. Enfin, trois (3) ponts couverts de type "town" enjambent la rivière Matane. Deux d'entre eux sont localisés dans la municipalité de Saint-René-de-Matane. Le premier, construit en 1942 à l'intérieur du noyau du village de Saint-René, est en excellent état de conservation. Il en est de même pour le second, le pont Chassé ou du Ruisseau Gagnon, construit en 1945. Ce dernier se prêterait bien à une mise en valeur - l'aménagement d'une halte routière par exemple - à cause de son état de conservation et d'une bonne localisation, mais surtout parce que des terrains vacants exis-

tent à proximité contrairement au précédent. Quant au pont de la Coulée Carrier, construit en 1936 dans la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane, il est dans un médiocre état de conservation et son intérêt visuel est quelque peu compromis par la proximité d'un nouveau pont en béton. Précisons enfin, qu'il n'existe actuellement aucune réglementation spécifique pour assurer la sauvegarde des ponts couverts, si ce n'est qu'il est possible de les classer ou de les reconnaître comme monuments historiques". (Annexe III).

Le projet de réfection de la route ne semble donc présenter aucune menace pour les ponts couverts. La halte routière déjà prévue près du pont de la Coulée Carrier devrait être reconsidérée au profit du site du pont Chassé qui offre de meilleures possibilités de mise en valeur. Dans un même temps, le Service connexe des aménagements devrait prendre auprès du ministère des Affaires culturelles, les dispositions nécessaires pour conserver les ponts couverts.

3. NATURE DES IMPACTS POTENTIELS

CHAPITRE 3 NATURE DES IMPACTS POTENTIELS

RÉSUMÉ

Parmi les impacts prévisibles, le plus positif est sans doute l'amélioration sensible des conditions de circulation. Toutefois, la fréquentation de la rivière Matane par les pêcheurs risque d'être perturbée pendant la période de construction. Des expropriations seront aussi nécessaires et, conséquemment à l'élargissement de l'emprise, certains résidents subiront une perte d'intimité due au rapprochement de la route. L'aspect visuel risque d'être modifié suite aux opérations de remblais/déblais. D'autre part, il est possible que l'habitat du saumon soit perturbé par l'augmentation de la turbidité, la sédimentation dans les aires potentielles de taconnage et des empiétements dans des fosses. Aucune frayère n'est cependant connue dans le secteur.

3. NATURE DES IMPACTS POTENTIELS

La nature du projet en cause et l'inventaire des composantes permettent d'identifier divers impacts pouvant modifier le milieu. Les composantes susceptibles d'être affectées sont le milieu socio-économique, la végétation, le milieu physique, le milieu aquatique, l'aspect visuel et le patrimoine bâti et archéologique. Rappelons toutefois que ce sont les activités de la période de construction qui risquent de générer le plus d'impacts.

3.1 LE MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

L'amélioration de la route aura comme conséquence première de favoriser un écoulement plus rapide de la circulation et d'améliorer les conditions de sécurité. Le réaménagement facilitera les échanges entre Matane et Amqui en diminuant le temps de parcours tant pour les automobiles que pour les camions, améliorant du même coup l'accessibilité à la Réserve de Matane et aux fosses à saumon. L'effet inverse sera cependant ressenti pendant la période de construction et les riverains subiront plus particulièrement les effets de la poussière et du bruit. Il en est de même pour les pêcheurs de la rivière Matane. Possiblement faudra-t-il s'attendre à une baisse de fréquentation touristique pendant les travaux. Des mesures devront donc être prises de façon à ne pas affecter la saison de pêche au saumon puisque cette activité génère un impact économique important tant à Matane que dans la vallée.

L'élargissement de l'emprise nécessitera des expropriations et occasionnera pour certains résidents des pertes d'intimité dues au rapprochement ou au réalignement de la route. D'autre part, le morcellement de certaines terres arables et la création d'enclaves improductives affecteront certes aussi le rendement agricole de semblables secteurs; cependant on peut considérer qu'au total cette situation ne sera pas catastrophique puisque l'agriculture, dans la vallée de la Matane, à cause de la topographie et de l'exigüité des terres, est une activité déjà très limitée.

3.2 PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE

Si des sites archéologiques historiques et préhistoriques se trouvent dans l'emprise, ils seront évidemment éliminés. Il est donc nécessaire de faire à cet égard, au préalable, des reconnaissances de terrain avec sondages. Par ailleurs, on sait déjà que les ponts couverts offrent un potentiel intéressant pour la création de belvédères ou de haltes et que deux (2) granges-étables identifiées par le M.A.C. présentent un certain intérêt. (Annexe III).

3.3 L'ASPECT VISUEL

L'aspect visuel présente un intérêt primordial à cause de la fréquentation touristique de la vallée. Les importantes opérations de remblai ou de déblai risquent de compromettre l'aspect esthétique de la vallée, tant pour les utilisateurs que les riverains. Pour l'utilisateur, la mise en évidence d'éléments visuels peu esthétiques tels les gravières et déblais importants sont à considérer. Pour les riverains, c'est la modification du champ visuel, par suite d'une modification de tracé ou des opérations de remblai et déblai, qui constituera le principal ennui.

D'autre part, l'artificialisation des berges constituera aussi un impact visuel pour les pêcheurs. Toutefois le réaménagement de la route pourrait être l'occasion de créer des belvédères qui serviraient particulièrement à l'observation de la pêche sportive du saumon; certains tronçons abandonnés pourraient être conservés à cet effet.

3.4 VÉGÉTATION

La perte de végétation ayant une valeur forestière s'avère peu importante, sauf dans le cas de quelques jeunes plantations.

La végétation offre toutefois un intérêt esthétique en bordure de la rivière, et une protection contre l'érosion.

3.5 MILIEU PHYSIQUE

Les effets appréhendés découlant de la réfection de la route sont liés à la nature des dépôts et aux pentes. En fonction de ces deux éléments, il peut y avoir divers effets:

- a) augmentation des surfaces exposées à l'érosion;
- b) possibilités de gélifraction;
- c) possibilités de ravinement;
- d) possibilités de glissement;
- e) possibilités de transport de sédiments par les eaux de drainage (égouttement routier);
- f) possibilités de transport de sédiments par le système de drainage naturel.

Les pentes fortes et les zones d'argile et de limons risquent de produire des impacts plus importants, particulièrement au niveau du milieu aquatique.

3.6 MILIEU AQUATIQUE

En raison de leur proximité du milieu aquatique, les ouvrages proposés peuvent y entraîner des changements de divers types.

L'augmentation de la turbidité des eaux vient en tête du cortège des conséquences de toute intervention au voisinage d'un milieu fluvial. Le remblayage et l'enlèvement de la bordure de végétation peuvent affecter la stabilité des berges et donner prise à l'érosion. La mise à nu du sol et l'utilisation de machinerie lourde à proximité ou dans le lit même de la rivière peuvent aussi contribuer à augmenter la turbidité des eaux et à accélérer le phénomène de sédimentation ailleurs dans le cours d'eau.

Dans le cas où les perturbations dues aux travaux de construction entraîneraient une forte augmentation du transport de matériel fin par la rivière pendant un certain temps, il faudrait s'attendre à ce que ce matériel aille se déposer en aval. Si les lieux où se fait cette déposition sont des habitats pour les tacons, le colmatage qui en résultera peut empêcher les

jeunes saumons de s'alimenter d'organismes se trouvant entre les cailloux et les galets.

On peut appréhender que cette perte d'habitat se traduira par une augmentation de densité dans les populations de tacons avoisinantes, ce qui aurait pour effet d'amoindrir le recrutement de saumonneaux en raison de l'augmentation de la compétition intra-spécifique à l'intérieur des classes d'âge touchées (Elson, 1975).

Il est peu probable qu'une telle perte d'habitat à tacons soit permanente car les crues subséquentes devraient normalement emporter ces particules fines. Il n'en demeure pas moins vrai que cette modification, toute temporaire qu'elle soit, pourrait affecter le recrutement en saumonneaux pendant les deux ou trois années suivantes et en adultes, par la suite.

On connaît mal les effets, sur le saumon adulte, d'une augmentation de la turbidité. On sait que les pêcheurs sont cependant très incommodés par une eau qui ne leur permet plus de voir les saumons.

Par contre, la sédimentation des particules fines sur les frayères, au moment où celles-ci contiennent des oeufs en développement, entraîne un colmatage qui empêche l'oxygénation des oeufs et provoque leur mort. Il est très important que le phénomène de charriage de matériel fin ne soit pas provoqué par les activités de construction en amont de frayères, à partir de l'époque de la fraie et jusqu'au printemps suivant. Les travaux projetés pour le tronçon de route à l'étude sont entièrement localisés en aval de toutes les frayères à saumon connues. La construction de murs ou de remblais à certains endroits peut affecter l'écoulement et le lit même de la rivière, assez loin en aval en modifiant la position des sites où se fait la déposition de matériel et de ceux où le dynamisme de l'écoulement a créé des fosses. Les remblais abrupts et les murs entraînent aussi la perte de sections de benne qui peuvent être productives en organismes benthiques importants dans la chaîne alimentaire du milieu aquatique.

La construction elle-même peut demander que de la machinerie lourde soit utilisée dans le lit de la rivière ou très près, ce qui augmente les risques de déversements accidentels de lubrifiant, de carburant ou d'autres substances dans le milieu aquatique. Les effets dépendent évidemment de l'endroit où se produit l'accident. Mais il faut considérer que, si ce genre d'événement n'a pas toujours comme conséquence immédiate

la mort d'un grand nombre de poissons, il n'est pas plus recommandable pour le maintien de l'intégrité d'un milieu aquatique déjà aux prises avec d'autres forces qui le bouleversent périodiquement.

Finalement, l'enlèvement de la végétation qui borde une rivière peut contribuer au réchauffement de l'eau en augmentant les superficies exposées au soleil. Mais, dans le cas présent, on peut considérer cet effet négligeable, compte tenu de la largeur et du débit de ce cours d'eau, d'une part, et de la faible étendue des franges de végétation qui seraient enlevées, d'autre part. Tel qu'on l'a mentionné antérieurement, les plantes demeurent cependant importantes pour leur effet de stabilisation des berges.

4. ANALYSE DES IMPACTS POTENTIELS

CHAPITRE 4 ANALYSE DES IMPACTS POTENTIELS

RÉSUMÉ

L'analyse des impacts a démontré que la période de construction risque de modifier le milieu d'une manière plus importante. Toutefois, l'application des mesures de mitigation permettra de réduire ces impacts à un niveau minimal. Sur ce plan, on peut résumer la situation comme suit:

- Le réaménagement de la route entraînera des impacts au niveau de 31 bâtiments à vocation résidentielle, 4 commerces, 13 hangars et 3 granges, dont deux (2) présentent un intérêt sur le plan historique. La variante "C" nécessitera l'expropriation de deux (2) granges, un hangar et deux (2) résidences.
- Des empiètements dans trois (3) fosses à saumon entraîneront une perte partielle de leur potentiel. Les fosses 9 et 32 seront affectées dans une proportion mineure alors que la fosse 31 sera la plus touchée. Toutefois, l'application des diverses mesures de mitigation limitera les effets négatifs à un impact ponctuel.
- Les travaux en bordure des fosses à saumon risquent de produire des inconvénients pour les pêcheurs et devraient être reportés en dehors de la saison de pêche.
- L'ajout de haltes et de belvédères augmentera le potentiel touristique de la vallée et permettra de mettre à la disposition des pêcheurs des stationnements adéquats, tandis que les opérations de remblais/déblais auront un impact négatif qu'il est toutefois possible de minimiser, dans plusieurs cas.
- Le potentiel archéologique de la vallée risque d'être affecté dans l'emprise. Une reconnaissance par un archéologue permettra d'identifier les sites et d'effectuer les fouilles nécessaires avant la construction (voir annexe III).
- Des coupes de roc importantes sont prévues et, si cela s'avère nécessaire, l'utilisation de la technique de prédécoupage permettra d'obtenir des coupes plus nettes.
- Le problème des inondations n'a pas été traité, car selon les responsables du Service des Tracés, toutes les dispositions ont été prises de façon à minimiser les risques sous cet aspect, mais étant donné la présence de nombreuses habitations, il devient nécessaire de suivre sensiblement le profil de la route actuelle.

4. ANALYSE DES IMPACTS POTENTIELS

L'analyse des impacts potentiels est réalisé pour l'ensemble du tracé et pour chacune des composantes susceptibles d'être affectées. Ce chapitre présente d'abord le processus d'évaluation des impacts puis la description de ceux-ci. La carte synthèse en pochette illustre les impacts appréhendés et regroupe les mesures de mitigation susceptibles de diminuer les effets négatifs. L'on doit donc se référer à la carte 2 (annexe IV) pour retrouver les mesures de mitigation générales et spécifiques.

4.1 ÉVALUATION DES IMPACTS

Dans le processus d'évaluation des impacts, on tiendra compte de la nature, de la durée, de l'importance et de l'intensité de l'impact appréhendé.

4.1.1 NATURE DE L'IMPACT

A partir des éléments décrits au chapitre précédent, la nature des impacts potentiels se résume de la façon suivante:

<u>COMPOSANTES</u>	<u>NATURE DES IMPACTS</u>
UTILISATION DU SOL	<ul style="list-style-type: none">. Bâtiments résidentiels ou commerciaux affectés, susceptibles d'être expropriés;. Granges et hangars affectés, susceptibles d'être expropriés;. Perte d'intimité due au rapprochement de la route;. Perte de superficies cultivables;. Perte d'accès.
VÉGÉTATION	<ul style="list-style-type: none">. Perte de bois à valeur marchande;. Perte d'un écran de végétation riveraine;. Perte de végétation ayant un rôle de stabilisation.

MILIEU AQUATIQUE

- . Perte potentielle d'habitat par empiètement dans une fosse à saumon;
- . Perte potentielle d'habitat à tacons à cause de la sédimentation;
- . Augmentation potentielle de la turbidité;
- . Modification de la dynamique des eaux;
- . Droits seigneuriaux.

MILIEU PHYSIQUE

- . Augmentation des surfaces exposées à l'érosion;
- . Possibilité de gélifraction;
- . Possibilité de ravinement;
- . Possibilité de glissement;
- . Possibilité de transport de sédiments par les eaux de drainage (égouttement routier);
- . Possibilité de transport de sédiments par le système de drainage naturel.

ASPECT VISUEL

- . Modification du champ visuel de l'utilisateur;
- . Modification du champ visuel du riverain;
- . Modification du champ visuel du pêcheur;
- . Modification de l'aspect esthétique de la vallée;
- . Tronçon abandonné.

PATRIMOINE BÂTI ET ARCHÉOLOGIQUE

- . Perte d'un bâtiment d'intérêt;
- . Perte de potentiel archéologique.

4.1.2 DURÉE DE L'IMPACT

La durée est l'évaluation temporelle de l'impact en fonction de son terme et exprimée selon l'appréciation relative suivante:

- . Permanent
- . Moyen terme
- . Court terme

4.1.3 IMPORTANCE DE L'IMPACT

L'importance de l'impact est la qualification des répercussions environnementales en fonction du territoire susceptible d'être affecté et exprimée de cette façon:

- . Régional
- . Local
- . Local et régional

4.1.4 INTENSITÉ DE L'IMPACT

L'intensité de l'impact est l'évaluation définitive de l'impact sur la composante à partir de sa durée et de son importance. L'intensité est définie à partir de l'échelle relative suivante:

- . Fort
- . Moyen
- . Faible ou nul

4.1.5 IMPACT GLOBAL

L'impact global est la synthèse des intensités des impacts pour chacune des composantes et est défini selon l'échelle d'appréciation suivante:

- . Fort
- . Moyen
- . Faible

4.1.6 MESURES DE MITIGATION

Les mesures de mitigation sont les mesures nécessaires à mettre en oeuvre pour minimiser les impacts appréhendés, tant en période de construction que lors de l'exploitation de la route.

4.2 DESCRIPTION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

Le relevé des composantes susceptibles d'être affectées a permis de diviser le tracé en 21 tronçons auxquels s'ajoute la variante "C".

La carte 2 en pochette illustre, à l'aide de vignettes, les impacts et les mesures de mitigation pour les 21 tronçons du tracé "A" et pour la variante "C".

Au total, six (6) tronçons présentent un impact global fort, neuf (9) un impact moyen et six (6) un impact faible. La variante "C" présente un impact fort.

Cette section présente l'analyse des impacts majeurs occasionnés par le projet. On y décrit d'abord, l'impact sur le développement régional puis, pour chaque tronçon, les impacts ponctuels sont précisés et accompagnés des mesures de mitigation. Ces données complètent les informations contenues sur la carte 2 (annexe IV). Enfin, on trouvera sur la carte suivante les photographies des endroits critiques et de la plupart des bâtiments affectés.

4.2.1 IMPACT SUR LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Au niveau régional, un seul projet a été identifié et il s'agit de la construction éventuelle d'une usine de papier journal dans l'axe Val-Brillant - Amqui/Causapacal. La réfection

de la Route 195 permettra de faciliter l'acheminement de la production de cette usine vers le Quai de Matane. De plus, la réfection du tronçon entre Rivière Matane et Amqui deviendra urgente si le projet d'usine se concrétise.

A ce titre, après entente avec le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (bureau régional de Matane), des informations sur le projet pourraient être disponibles et données par les agents de la faune en place. Les travaux de construction devraient être suspendus dans un rayon d'environ 100 mètres des fosses à saumon en bordure de la route pour la durée de la saison de pêche (15 juin au 30 septembre) pour ne pas incommoder les pêcheurs par des bruits excessifs. Dans cet esprit, aucun dynamitage ne devrait être fait pendant les heures de pêche (une heure avant le lever du soleil jusqu'à une heure après le coucher du soleil) sauf s'il s'avère impossible de faire autrement.

4.2.2 IMPACTS PONCTUELS

Dans les paragraphes qui suivent les impacts ponctuels le long du tracé sont identifiés pour chaque tronçon et les mesures de mitigation spécifiques sont précisées. Pour les mesures de mitigation générales, l'on se référera à la carte 2 (annexe IV).

- Analyse comparative du tronçon "A" compris entre le chaînage 0+000 et 1+400 et la variante "C".

Pour cette section du tronçon "A", l'impact est localisé entre les chaînages 0+000 et 0+400 tel que décrit sur la vignette présentée sur la carte synthèse. Les impacts forts proviennent de l'expropriation (ou relocalisation) de trois bâtiments à vocation résidentielle et d'un à vocation commerciale (épicerie et poste d'essence), et également de l'empiètement dans la fosse à saumon numéro 9. La figure 4 présente le tracé proposé et la figure 5 une section transversale.

L'empiètement dans la rivière aura une longueur d'environ 85 m et une largeur maximale d'environ 6 m. La hauteur du mur nécessaire sera de ± 7 m, à partir du niveau de l'eau. La largeur du lit de la rivière qui est actuellement d'environ 56 m sera portée à environ 50 m (soit une réduction de 10,7%). La superficie affectée de la fosse sera d'environ 56 m² (soit 2% de sa superficie totale). L'on peut prévoir une augmentation

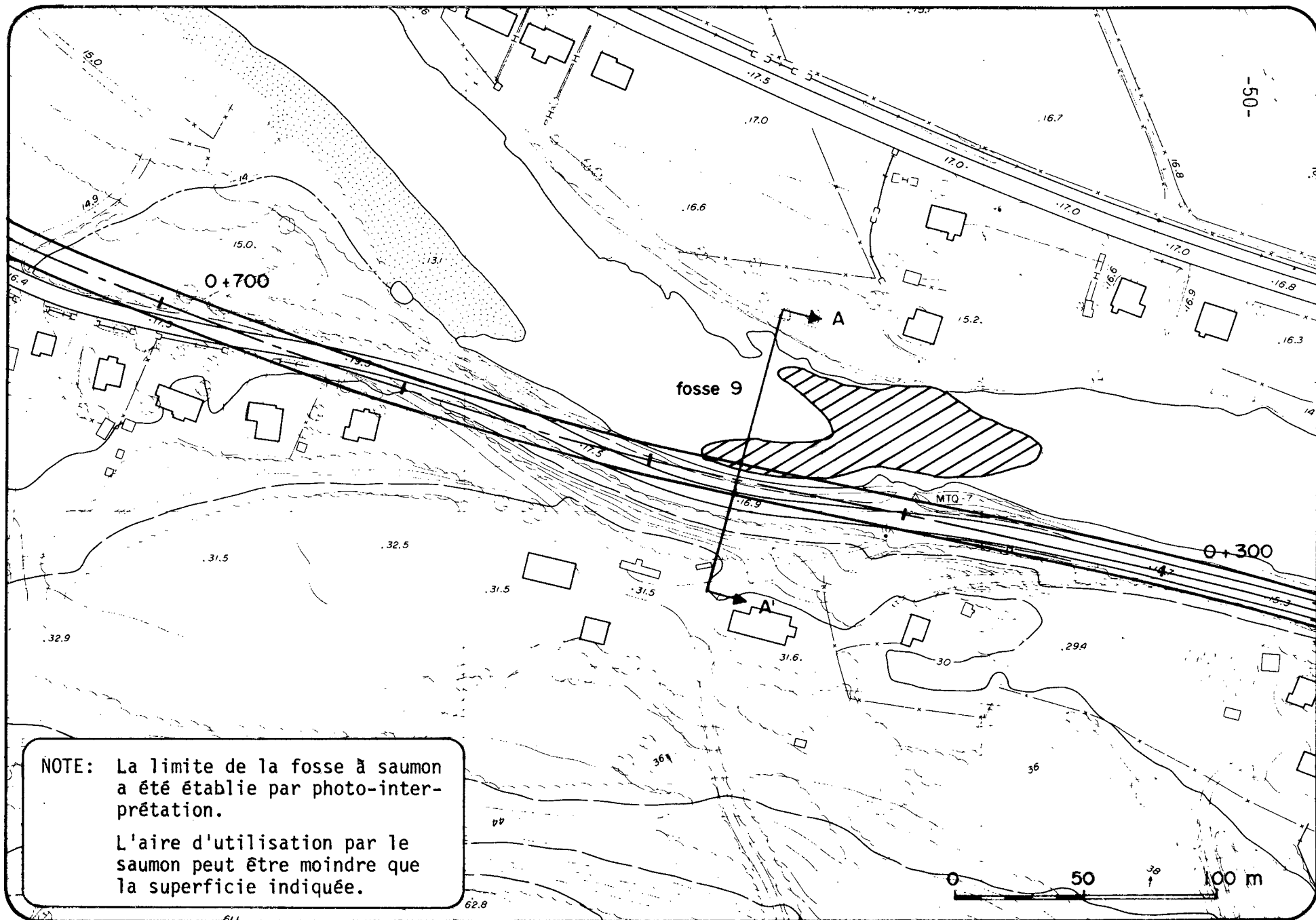


Figure 4. ROUTE 195

Tracé proposé au niveau de la fosse 9

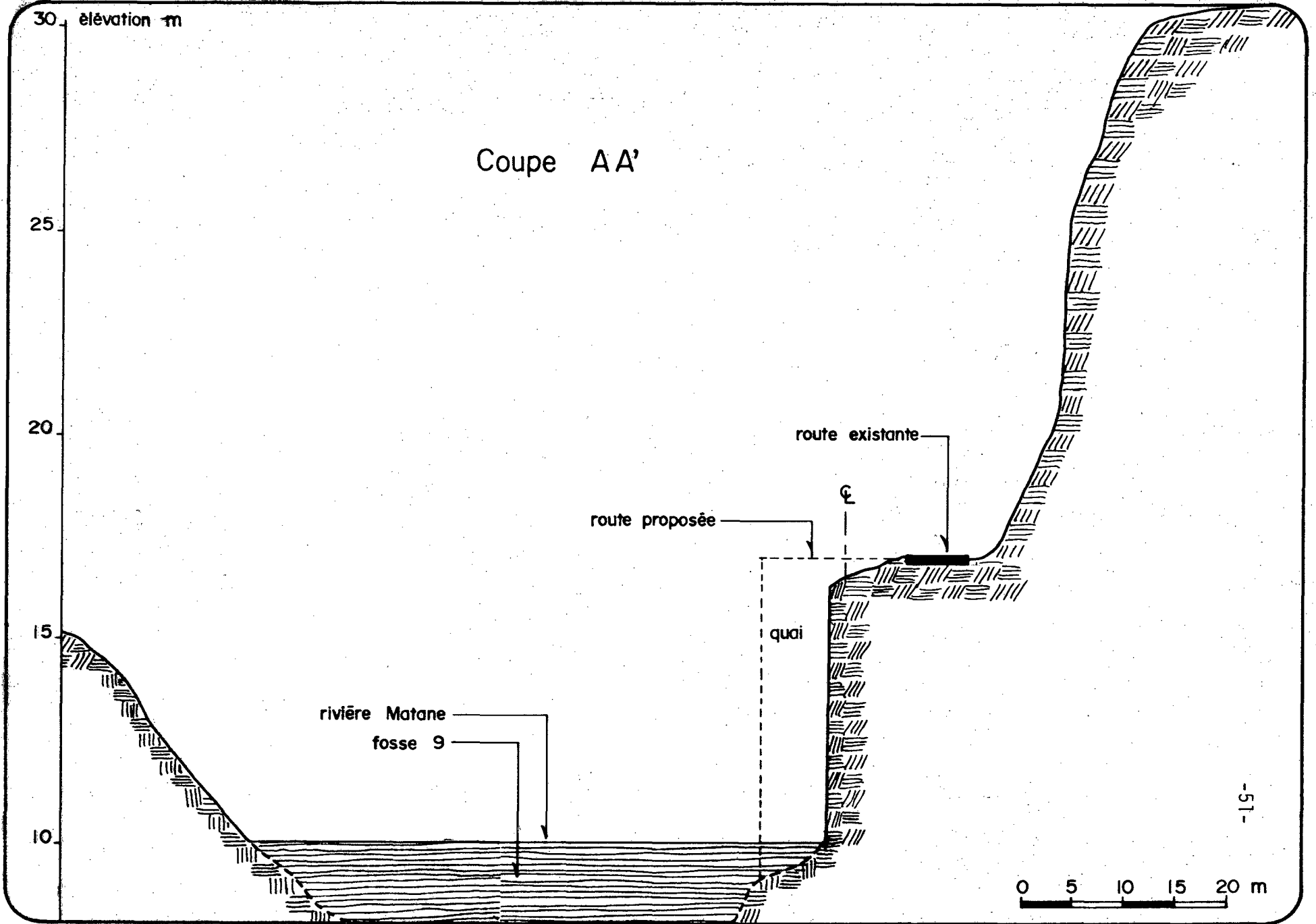


Figure 5. ROUTE 195

Section Transversale, chainage 0 + 450

de la vitesse du courant et conséquemment un déplacement de sédiments vers l'aval, possiblement dans la fosse 9. Une autre solution a été envisagée et consistait à empiéter du côté du talus mais a été abandonnée à cause du nombre d'expropriations nécessaires (environ 20) et la création d'enclaves.¹ La solution prévoyant un empiètement dans la fosse à saumon numéro 9 peut être retenue à condition que la construction du mur permette de conserver cette dernière pour des fins d'exploitation sportive². L'application des mesures de mitigation suivantes devrait permettre de réduire considérablement l'impact et de le localiser d'une façon ponctuelle:

Minimiser le déboisement du côté du talus;

Débuter les travaux de construction après la période de pêche (à partir du 30 septembre);

Consulter un expert hydraulicien lors de la préparation des solutions techniques³;

S'assurer de l'accord du M.L.C.P.;

Déterminer la géométrie du mur de façon à ne pas modifier l'écoulement pour assurer la pérennité de la fosse;

Pour la construction du mur, utiliser des matériaux s'intégrant au cadre naturel et impliquant des techniques de mise en place rapide³;

Remblayer avec des matériaux non érodables;

Prévoir les glissières de sécurité au-dessus de la bordure de façon à ne pas élargir l'emprise;

Prévoir la construction d'épis lors du "monitoring", s'il s'avérait que la pérennité de la fosse soit menacée suite à des modifications hydrauliques;

S'il est nécessaire de construire un batardeau, il faudra le faire avec des matériaux non érodables et en dehors de la saison de pêche.

1 Réunion du Service des Tracés, 80/07/21.

2 Compte rendu de la réunion du 80/07/25 et Mémoire de monsieur Jean-Pierre Filion, M.L.C.P. du 80/08/26.

3 Compte rendu de la réunion du 80/07/23.

La variante "C" présente un impact fort à cause des déblais importants (± 15 m) à effectuer en partie dans des dépôts meubles (sable et gravier, fluviatiles/argiles) en milieu de pente forte (30 à 40%). De plus, le profil imposé par les pentes implique la construction de deux (2) voies auxiliaires nécessitant une emprise d'environ 85 mètres. L'impact sera fort sur le plan visuel créant une ouverture dans le paysage. Les pentes occasionneront un ralentissement du transport et du bruit supplémentaire pour les riverains, à cause des changements de vitesse et de la compression. Etant donné les remblais et déblais importants, il sera difficile de conserver les accès. Finalement, il faudra conserver l'ancien tracé pour donner un accès aux résidents mais il sera difficile de prévoir un raccordement sécuritaire à l'extrémité nord du tronçon. L'impact final de cette variante malgré l'application de mesures de mitigation demeurera relativement fort. Il serait donc préférable de choisir le tracé "A" à condition que l'empiètement dans la fosse numéro 9 n'entraîne pas une baisse définitive de son potentiel halieutique et que les effets adverses soient minimisés en aval.

- Chaînages 1+400 à 3+000,

Impact

Un impact jugé moyen est ici occasionné par la nécessité de construire un mur en bordure de la rivière près d'une aire potentielle de taccage pour stabiliser une partie du tronçon (chaînage 1+900) * et par la perte de deux (2) granges-étables aux chaînages 2+200 et 2+900 (annexe III) illustrées aux photos 6 et 8 sur la carte 3.

Au chaînage 2+900, la possibilité de conserver la grande a été étudiée. Ce bâtiment constitue un obstacle visuel à cause de sa localisation dans la courbe. Celle-ci étant déjà raide, une accentuation est difficile et entraînerait l'expropriation de 2 ou 3 résidences. Considérant qu'il ne s'agit pas d'un bâtiment historique classé, celui-ci sera sacrifié s'il s'avère impossible de le relocaliser.

* Réunion du 80/07/23.

Mesures de mitigation

Construire le mur en période d'étiage et s'assurer de ne pas augmenter la turbidité de l'eau;

Utiliser des techniques de mise en place rapide;

Utiliser de préférence des matériaux d'aspect naturel;

Remblayer avec des matériaux non érodables;

Installer les glissières de sécurité au-dessus de la bordure de façon à ne pas élargir l'emprise;

Céduler la construction des traverses lors des périodes d'étiage.

- Chaînages 3+300 à 3+500.

Impact

Un impact faible est occasionné par l'expropriation d'une résidence et de la mise en place d'un ponceau.

Mesures de mitigation

Céduler la construction de la traverse en période d'étiage.

- Chaînages 3+700 à 4+300

Impact

Le remblayage d'une mare à cet endroit risquant d'affecter le milieu fluvial proximal, l'impact prévu a été jugé comme moyen. Cependant, cette opération devrait être positive pour les tacons qui peuvent s'y trouver trappés en période d'étiage.*

Mesures de mitigation

Faire le remblai en matériaux non érodables et suffisamment gros pour qu'il ne soit pas affecté en période de crue;

Organiser le drainage pour empêcher les tacons d'aller dans la mare;

* Réunion du 80/07/23.

Prévoir un accès pour la zone publique (parcs et terrain de jeu) prévue au règlement municipal de Saint-Jérôme-de-Matane.

- Chaînages 4+300 à 5+500.

Impact

Un impact moyen est appréhendé à cause de la mise en place de ponceaux, de la perte de superficies cultivables et d'un abandon de tronçon.

Mesures de mitigation

Construire en période d'étiage ou installer un bassin de sédimentation pour capter les eaux de drainage.

- Chaînages 5+500 à 5+600.

Impact

L'impact de la perte d'une bande de végétation riveraine à proximité d'une aire potentielle de taconnage est jugé comme faible.

Mesures de mitigation

Conserver la bande de végétation riveraine.

- Chaînages 5+600 à 6+600.

Impact

Le long du tracé de référence, on prévoit qu'un impact visuel fort et permanent sera occasionné par des déblais dans le roc d'une hauteur d'environ 20 mètres (voir figure 6). Deux (2) résidences seront aussi affectées au chaînage 5+800 à cause d'un remblai imposant (± 12 m) (voir photos 11 et 12, carte 3).

La figure 7 illustre le tracé de référence et deux (2) alternatives (variante "A" et variante "D"). La variante "A" présente des remblais aussi importants que ceux du tracé de référence, toutefois, leur effet visuel est moindre puisqu'ils épousent le profil du versant. La variante "D" apparaît sur ce plan comme celle de moindre impact, si en abaissant le profil, il est possible d'éviter la construction de murs et de remblais en bordure de la rivière.* Cependant, cette variante pourrait entraîner des répercussions environnementales négatives sur la rivière dues à la perte de végétation riveraine et aux possibilités d'érosion. Des précautions devront donc être prises pour contrôler l'érosion et conserver une bande de végétation en bordure de la rivière.

* Réunion du Service des Tracés, 80/12/10.

TRACÉ DE RÉFÉRENCE
coupe CC

-56-

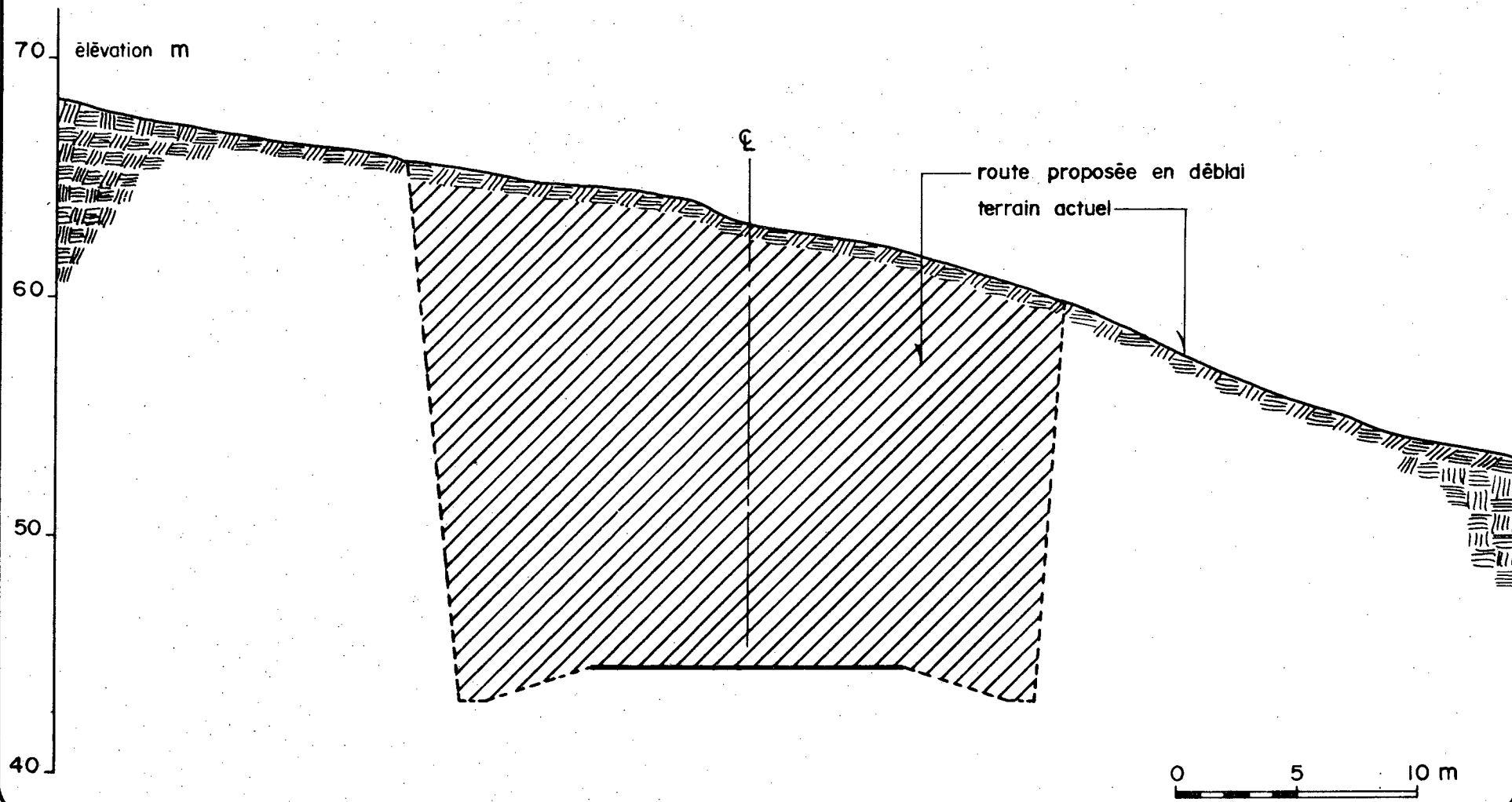


Figure 6. ROUTE 195

Section transversale, chaînage 6 + 052

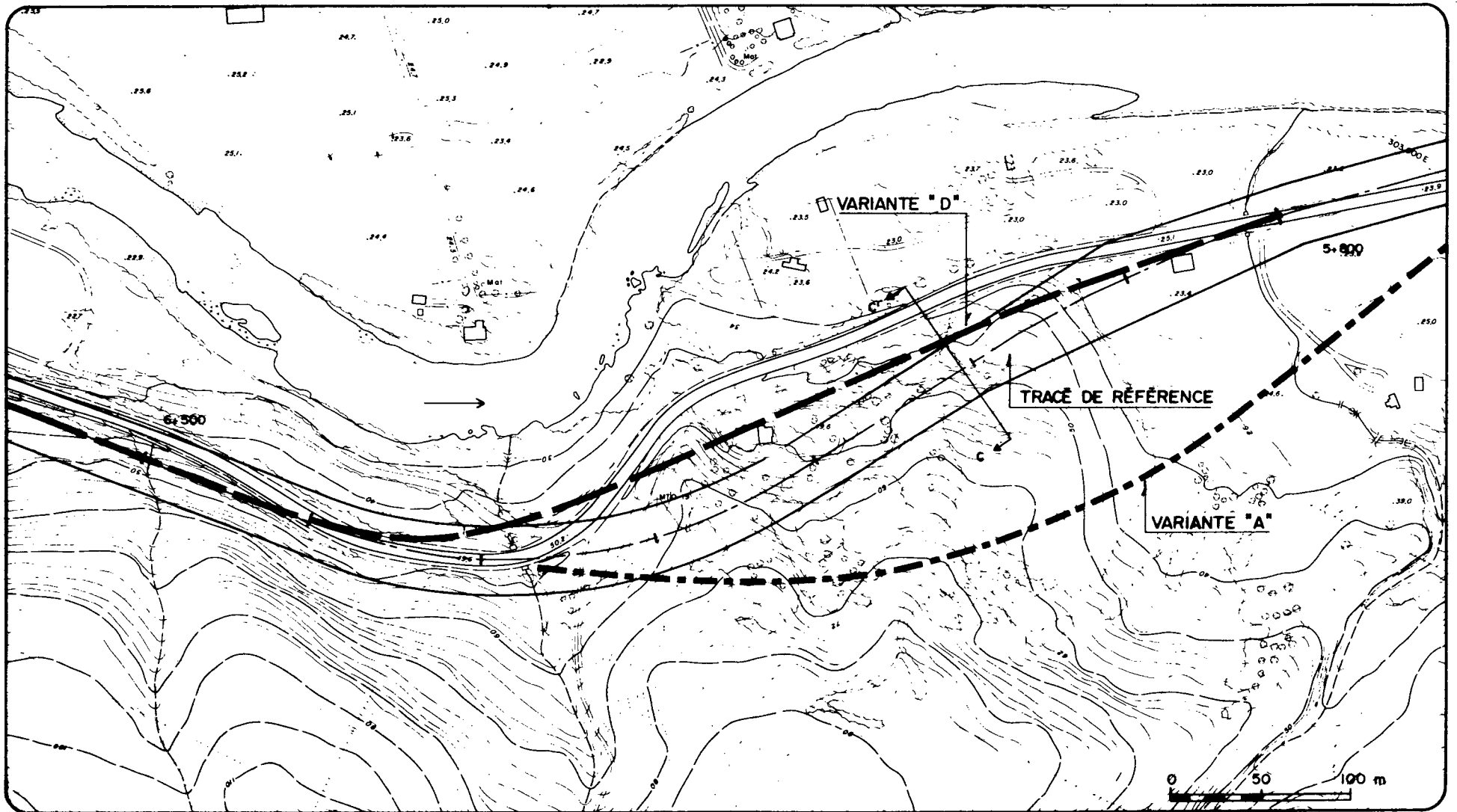


Figure 7. ROUTE 195

Tracés proposés aux chaînages 5 + 600 à 6 + 600

- Chaînages 6+600 à 7+300.

Impact

Un impact fort est appréhendé à cet endroit en raison de l'envergure des déblais de l'ordre de 10 mètres qui modifiera le champ visuel des riverains. Deux (2) bâtiments (photo 13) situés immédiatement à l'extérieur de l'emprise, ne sont pas sujet à expropriation, mais subiront une forte modification de leur champ visuel.

Mesures de mitigation

Même si les riverains impliqués ne doivent pas être expropriés, il est recommandé de les consulter à ce sujet et de prévoir éventuellement l'expropriation des deux bâtiments. L'installation d'un écran visuel pourrait également être proposé aux riverains en cause.

- Chaînages 7+300 à 9+500.

Impact

Un impact faible est occasionné par la mise en place d'un ponceau et des influences possibles sur une aire potentielle de taconnage sise à proximité.

Mesures de mitigation

Conserver une bande de végétation d'au moins 10 mètres en bordure de la rivière;

Construire le ponceau en période d'étiage à cause de la présence d'une aire de taconnage;

Une halte routière est prévue près du pont de la Coulée Carrier. Pour ce faire, l'acquisition d'une parcelle de terrain sur laquelle il y a un chalet est nécessaire. A ce titre, il y aurait lieu de conserver une bande de végétation d'au moins 10 mètres en bordure de la rivière et d'y aménager un belvédère permettant de voir le pont couvert du côté est. Le ministère devra contacter le M.A.C. pour conserver ce pont couvert avant de construire la halte.

- Chaînages 9+500 à 10+300.

Impact

Un impact fort est occasionné par l'expropriation d'une résidence, la perte de végétation riveraine et stabilisatrice, les dangers d'érosion près d'une aire potentielle de taconnage et de la fosse à saumon numéro 12, de même que par une modification du caractère visuel du secteur.

Mesures de mitigation

Construire le ponceau après la saison de pêche;

Conserver une bande de végétation en bordure de la rivière;

Conserver un tronçon entre les chaînages 9+900 et 10+050 pour faire un stationnement pour les pêcheurs;

Pour une section de 100 mètres de part et d'autre de la fosse numéro 12, construire après la saison de pêche.

- Chaînages 10+300 à 10+500.

Impact

L'expropriation de quatre (4) résidences entraîne un impact moyen.

- Chaînages 10+500 à 11+700.

Impact

Impact moyen en raison de la construction en bordure de la rivière près d'une fosse à saumon et d'aires potentielles de taconnage.

Mesures de mitigation

Pour une section de 100 mètres de part et d'autre des fosses 14 et 16, retarder la construction après la période de pêche;

Procéder à la mise en place du ponceau en période d'étiage;

Conserver la végétation existante en bordure de la rivière.

- Chaînages 11+700 à 12+400.

Impact

La construction non loin d'une fosse à saumon et l'augmentation potentielle de la turbidité auront un impact faible à cet endroit.

Mesures de mitigation

Pour une longueur de 200 mètres en amont de la fosse numéro 17, construire après la saison de pêche.

- Chaînages 12+400 à 15+200.

Impact

Un impact moyen est engendré par l'expropriation de sept (7) bâtiments résidentiels et par une modification de l'environnement visuel de riverains.

Mesures de mitigation

Conserver la bordure de végétation le long de la rivière;

Analyser les possibilités de construire un belvédère vis-à-vis de la fosse 18 et conserver une partie de l'ancien tracé comme stationnement pour les pêcheurs.

- Chaînages 15+200 (variante "H") à 15+600 (tracé "A").

Impact

L'expropriation de résidences et les activités de construction non loin d'une fosse à saumon engendrent un impact moyen.

Mesures de mitigation

Conserver la végétation riveraine;

Pour une section d'au moins 100 mètres de part et d'autre de la fosse 31 et du ruisseau Gagnon, retarder les travaux de construction après la période de pêche;

S'assurer que le design du ponceau du ruisseau Gagnon permette aux tacons de circuler en tout temps;

Eviter de rejeter les eaux de drainage de la route directement dans le ruisseau Gagnon pour s'assurer de conserver l'intégrité de la fosse 24;

Etudier la possibilité de réaliser un belvédère près du pont couvert et y prévoir un stationnement pour les pêcheurs.

Chaînages 15+600 à 17+000.

Impact

La mise en place du pont enjambant la rivière Petite Matane (voir figure 8) entraînera un impact fort sur le milieu aquatique

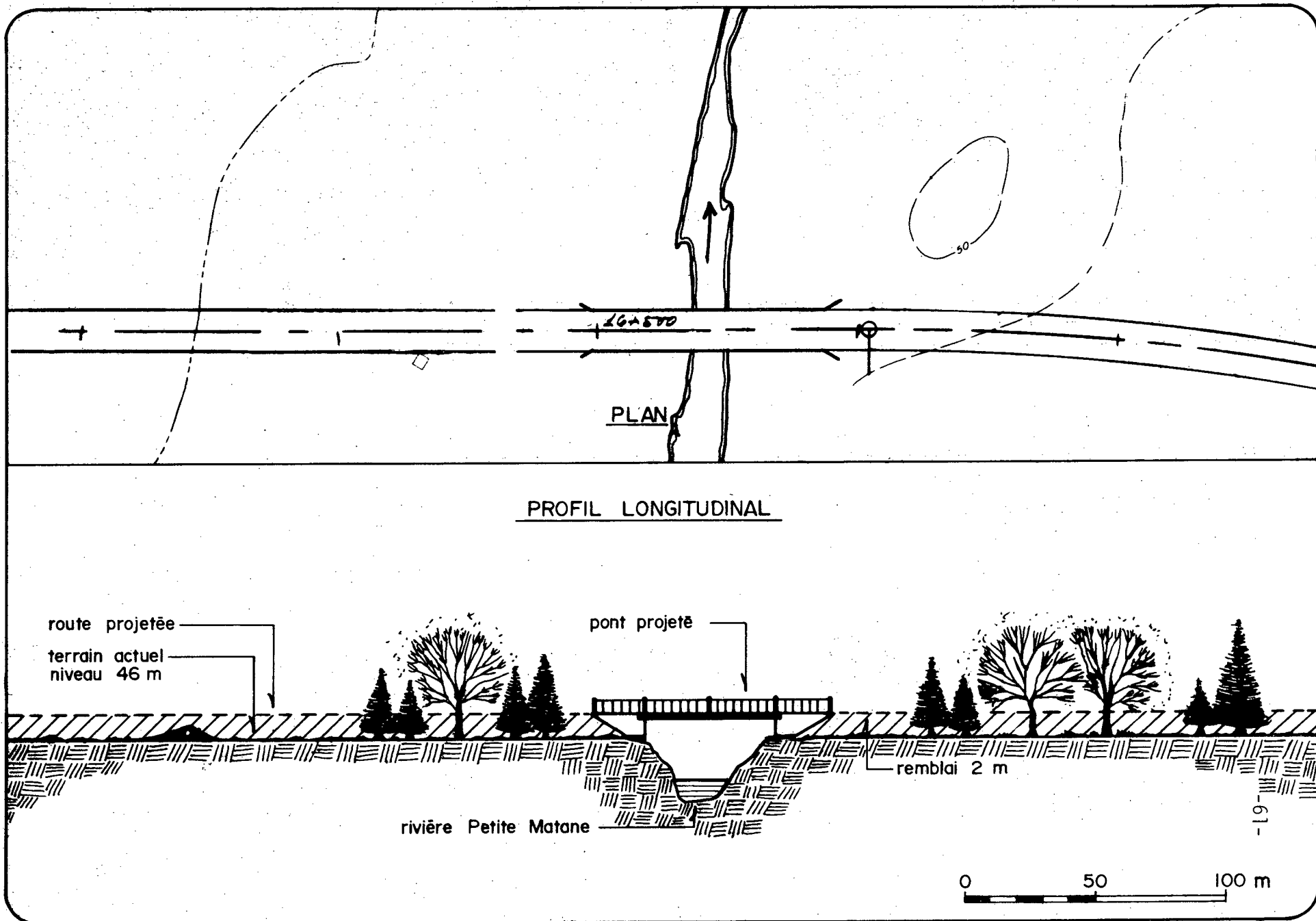


Figure 8. ROUTE 195

Pont de la rivière Petite-Matane

principalement lors de la période de construction. La présence de tacons et de saumons dans la rivière Petite Matane et la proximité des fosses 25 et 26 imposent des restrictions sévères lors de la construction. A cet endroit, il sera aussi nécessaire d'assurer une coordination entre les ministères de l'Energie et des Ressources, du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et des Transports de façon à régler d'une manière définitive les problèmes d'inondation.

Mesures de mitigation

Pour la construction du pont sur la rivière Petite Matane, coordonner l'intervention avec le M.E.R. et le M.L.C.P.;

Faire approuver les plans par le M.L.C.P.;

Aucun pilier ne doit être prévu dans le lit de la rivière pour ne pas en modifier l'écoulement;

La construction du pont et des ponceaux devra être prévue en période d'étiage et après la saison de migration (1er octobre);

Détourner les eaux de drainage des fossés de façon à ne pas les envoyer directement dans la rivière;

Effectuer les remblais avec des matériaux non érodables;

Prévoir un belvédère près du pont ainsi qu'une traverse pour les pêcheurs provenant de l'Hôtel Métropole;

Ne procéder à aucun dynamitage dans l'eau.

- Chaînages 17+000 à 18+700.

Impact

L'impact moyen est occasionné par l'élargissement de l'emprise dans le village. Deux (2) stations de services seront possiblement touchées et un minimum de trois (3) résidences disparaîtront. De plus, cinq (5) résidences seront à moins de 3 mètres de l'emprise, entraînant une perte d'intimité due au rapprochement de la route. Enfin, la construction se fera en bordure de deux fosses à saumon.

Mesures de mitigation

S'assurer que les trottoirs seront refaits dans le village;

Prévoir des compensations adéquates pour les résidences localisées à moins de 3 mètres de l'emprise dans le village ou élargir l'emprise et exproprier;

Pour une distance de 100 mètres de part et d'autre des fosses 28 et 29, retarder la construction après la période de pêche.

- Chaînages 18+700 à 19+300.

Un impact fort sur le milieu aquatique est appréhendé au niveau de la fosse 31 à cause de la nécessité de construire un mur de soutènement dans le lit de la rivière (voir photo 37, carte 3).

Diverses solutions ont été envisagées, mais ont été abandonnées. Mentionnons, à titre indicatif:

1- EMPIÈTEMENT SUR LE TALUS

Cette solution a été déconseillée à cause d'un problème majeur de stabilité des dépôts (voir annexe I pour les détails).

2- CONSTRUCTION DE DEUX PONTS SUR LA RIVIÈRE MATANE

Solution rejetée à cause d'un impact permanent sur l'écoulement et des effets aval difficiles à évaluer (voir annexe II).

3- RACCOURCISSEMENT DU MÉANDRE

Cette solution est à rejeter à cause de l'élimination totale de la fosse 31 et d'impacts importants sur plusieurs fosses en aval (voir annexe II).

4- TRACÉ RESPECTANT LES EXIGENCES DE SÉCURITÉ ET ENTRAÎNANT UN EMPIÈTEMENT SUR UNE PARTIE DE LA FOSSE 31 (VOIR FIGURES 9 ET 10).

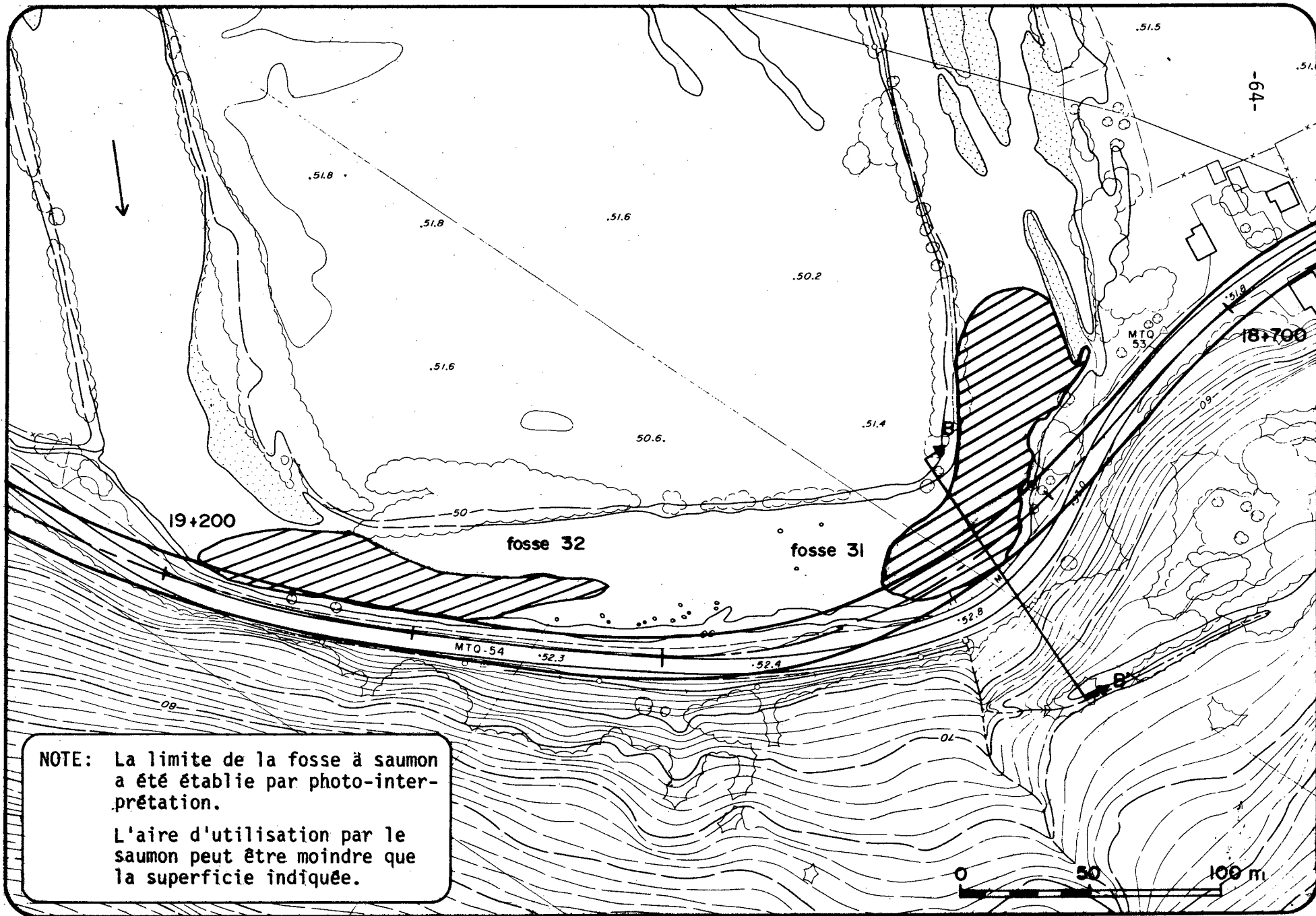


Figure 9 ROUTE 195

Tracé proposé au niveau de la fosse 31

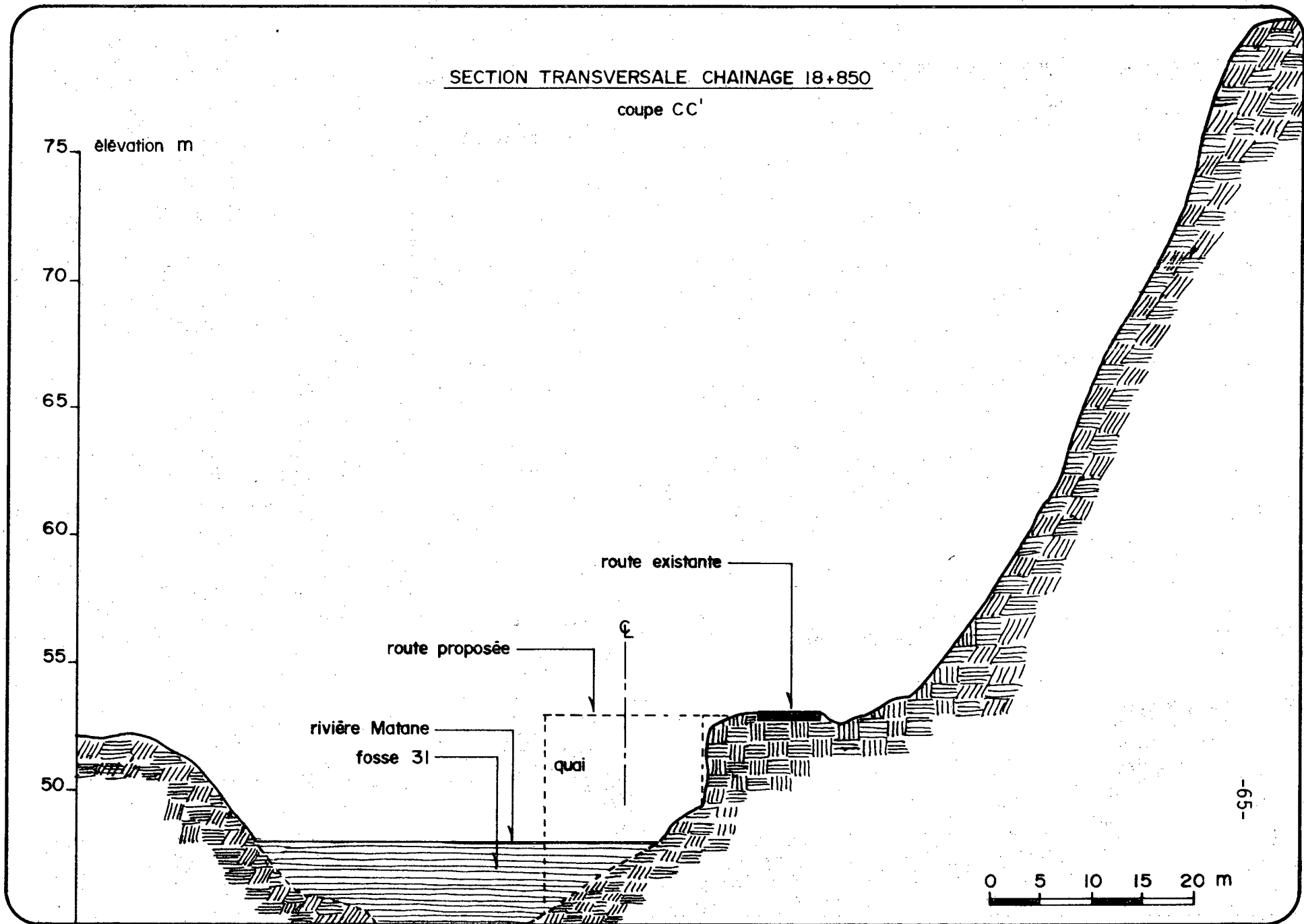


Figure 10. ROUTE 195 Section transversale du tracé proposé au niveau de la fosse 31

Ce tracé occasionne un empiétement dans la rivière de l'ordre de 12 mètres réduisant la largeur de 40 mètres à 28 mètres. La hauteur du mur nécessaire sera d'environ 5 mètres au-dessus du niveau de l'eau.

La fosse 31 sera amputée d'une superficie d'environ 730 m² (20%) et la fosse 32, d'environ 60 m² (2,6%).

On envisage une modification de l'écoulement qui pourra cependant être compensée par un élargissement de la rivière sur la rive gauche (annexe II). Certaines modifications temporaires sont appréhendées en aval (fosse 30) à cause de la sédimentation.

Ce tracé nous semble celui de moindre impact à condition d'appliquer d'une façon stricte les mesures de mitigation.

Mesures de mitigation

- Minimiser le déboisement du côté du talus;

- Débuter les travaux de construction après la période de pêche (30 septembre);

- Consulter un expert hydraulicien lors de la préparation des solutions techniques;

- S'assurer l'accord du M.L.C.P.;

- Déterminer la géométrie du mur de façon à ne pas modifier l'écoulement, pour assurer la pérennité de la fosse numéro 31;

- Pour la construction du mur, utiliser des matériaux s'intégrant au cadre naturel et impliquant des techniques de mise en place rapide;

- Remblayer avec des matériaux non érodables, exempts de particules fines;

- Débuter les travaux de déblai dans la rivière à l'automne précédant la mise en place du mur;

- Prévoir la construction éventuelle d'épis de façon à compenser des effets imprévus;

S'il est nécessaire de construire un batardeau, il faudra le faire avec des matériaux non érodables et après la saison de pêche;

Près de la fosse 32, prévoir des stationnements et un belvédère à partir du tronçon abandonné.

- Chaînages 19+300 à 25+000.

Impact

Un impact moyen est appréhendé à cause de l'expropriation de résidences, et de la perte de superficies cultivables et de la mise en place de ponceaux.

Une ferme en exploitation, entre les chaînages 19+300 et 20+000, sera affectée. La possibilité de modifier le tracé pour éviter la perte de superficies cultivables a été étudiée et a dû être rejetée. En effet, une modification du tracé vis-à-vis de l'alignement de l'ancien chemin nécessiterait un empiètement dans la pente au chaînage 19+300 et l'expropriation de deux (2) résidences au chaînage 19+800. De plus, une modification du tracé entraînerait de toute façon un empiètement dans la bordure des champs. Il est donc recommandé, à cet endroit, de procéder à la sacrification d'une partie de l'ancien tracé et d'aménager le terrain pour une éventuelle remise en culture de façon à compenser les pertes. *

Mesures de mitigation

Conserver la végétation riveraine;

Effectuer la construction des ponceaux en période d'étiage.

- Chaînages 25+000 à 26+500.

Impact

L'impact occasionné par l'expropriation d'une résidence et par la construction en bordure de la rivière est considéré comme faible.

* Réunion du Service des Tracés, 80/12/18

Mesures de mitigation

Du chaînage 25+300 à 25+600 et vis-à-vis du motel Castor, construire après la saison de pêche;

Conserver dans la mesure du possible la végétation riveraine.

4.3 SOMMAIRE

Tel que l'analyse des impacts l'a démontré, la période de construction risque de modifier le milieu d'une manière plus importante. Toutefois, l'application des mesures de mitigation permettra de réduire ces impacts à un niveau minimal. Sur ce plan, on peut résumer la situation comme suit:

- Le réaménagement de la route entraînera des impacts au niveau de 31 bâtiments à vocation résidentielle, 4 commerces, 13 hangars et 3 granges, dont deux (2) présentent un intérêt sur le plan historique. La variante "C" nécessite l'expropriation de deux (2) granges, un hangar et deux (2) résidences.
- Des empiètements dans trois (3) fosses à saumon entraîneront une perte partielle de leur potentiel. Les fosses 9 et 32 seront affectées dans une proportion mineure alors que la fosse 31 sera la plus touchée. Toutefois, l'application des diverses mesures de mitigation limitera les effets négatifs à un impact ponctuel.
- Les travaux en bordure des fosses à saumon risquent de produire des inconvénients pour les pêcheurs et devraient être reportés en dehors de la saison de pêche, tout en respectant les périodes critiques pour les saumons.
- L'ajout d'une halte et de belvédères augmentera le potentiel touristique de la vallée et permettra de mettre à la disposition des pêcheurs des stationnements adéquats, tandis que les opérations de remblais/déblais auront un impact négatif qu'il est toutefois possible de minimiser, dans plusieurs cas.
- Le potentiel archéologique de la vallée risque d'être affecté dans l'emprise. Une reconnaissance par un archéologue permettra d'identifier les sites et d'effectuer les fouilles nécessaires avant la construction (voir annexe III).

- Des coupes de roc importantes sont prévues et, si cela s'avère nécessaire, l'utilisation de la technique de prédécoupage permettra d'obtenir des coupes plus nettes.
- Le problème des inondations n'a pas été traité, car selon les responsables du Service des Tracés, toutes les dispositions ont été prises de façon à minimiser les risques sous cet aspect, mais "étant donné la présence de nombreuses habitations, il devient nécessaire de suivre sensiblement le profil de la route actuelle".*

* *Commentaires du Service des Tracés, 80/11/18*

5. RECOMMANDATIONS

CHAPITRE 5 RECOMMANDATIONS

RÉSUMÉ

Ce chapitre présente les recommandations qui complètent les mesures de mitigation.

Les recommandations générales portent sur la nécessité de transmettre les données de cette étude au mandataire chargé de réaliser les plans et devis de même que sur l'importance qu'un représentant du Service de l'Environnement du M.T.Q. assiste régulièrement le surveillant de chantier.

Des recommandations plus spécifiques insistent sur les mesures à prendre concernant les déplacements d'habitations, les traverses temporaires de ruisseaux et cours d'eau, le déboisement, le nivellement, le terrassement, le drainage, l'abandon de tronçons, la renaturalisation et finalement, l'opération de la route.

5. RECOMMANDATIONS

Les recommandations élaborées portent sur les divers aspects du projet de réfection de la Route 195 et ont comme objectif d'assurer l'application des mesures de mitigation de façon à conserver le caractère touristique de la route, de protéger le saumon de la rivière Matane et son exploitation sportive et de minimiser les effets adverses de la réfection sur la qualité de vie des riverains.

Les recommandations sont d'ordre général ou particulier et portent sur la période de construction et d'opération de la route. Seules cependant, les recommandations particulières ont été produites sur la carte synthèse, en même temps que les mesures de mitigation.

5.1 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

1- Les recommandations générales et particulières devront être transmises au mandataire chargé de confectionner les plans et devis. Elles devront être annexées au cahier des charges remis à l'entrepreneur et aux surveillants des travaux.

2- Le Service de l'Environnement du M.T.Q. devra être consulté lors de la préparation des solutions techniques aux points d'impacts identifiés. De même, lors de la réalisation des travaux, un de ses représentants devrait assister le surveillant de chantier en place de façon régulière. Cette surveillance devra s'étendre au moins sur les cinq (5) années qui suivront immédiatement la construction, de façon à évaluer l'efficacité des mesures de mitigation proposées.

3- Avant d'entreprendre les travaux, contacter le ministère des Affaires culturelles pour vérifier la présence possible d'artéfacts (annexe III).

4- Partout où des lots concédés avant 1884 ont été identifiés, et où des travaux sont prévus en bordure de la rivière, informer les propriétaires, avant le début de ceux-ci des effets temporaires pouvant découler de la construction.

5- Aucune substance toxique pouvant affecter la vie aquatique, telle que essence, lubrifiants, huiles, insecticides, détergents, herbicides, ciment, béton, préservatifs à bois, etc., ne doit être déversée dans ou près d'un cours d'eau. En cas de déversement accidentel, des mesures de récupération devront être prises immédiatement.

6- Les systèmes d'échappement de tout véhicule ou équipement utilisés lors de la construction devront être en parfait état, afin de ne pas perturber les résidents et les adeptes du plein air.

5.2 RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

Les recommandations suivantes s'appliquent d'une manière générale le long du tracé en fonction de problèmes particuliers dont les déplacements d'habitations, les traverses temporaires, le déboisement, etc.

5.2.1 DÉPLACEMENTS D'HABITATIONS

1- Toutes les habitations relocalisées devront être munies d'un dispositif d'épuration des eaux usées conforme au règlement de la Loi sur la Qualité de l'Environnement relatif à l'évacuation et au traitement des eaux usées des résidences isolées.

2- Toutes les habitations déplacées devront être localisées de façon conforme au règlement de zonage en vigueur dans les municipalités et/ou respecter une marge de recul minimale de 7,5 mètres de l'emprise, conformément à ces règlements.

5.2.2 TRAVERSES TEMPORAIRES DE RUISSEAUX ET DE COURS D'EAU

1- Aucune machinerie ne doit circuler dans un cours d'eau, sauf dans des cas exceptionnels approuvés par le surveillant de chantier et par les responsables du M.L.C.P.

2- Les traverses temporaires doivent être localisées dans l'emprise, sauf si un endroit moins sensible peut être utilisé. Elles seront localisées de façon à minimiser le déboisement et les perturbations des berges et aménagées pour éviter l'augmentation de la turbidité de l'eau.

3- Les sites de traverse temporaires seront balisés puis réaménagés à la fin des travaux.

4- Si des problèmes d'érosion apparaissent sur un site de traverse temporaire, des mesures de correction appropriées seront prises immédiatement.

5- Aucune voie d'évitement ne devra occasionner de remblayage dans les cours d'eau.

5.2.3 DÉBOISEMENT

1- Le déboisement sera effectué d'une façon manuelle dans les pentes supérieures à 30%, en bordure de la rivière Matane et à moins de 10 mètres des ruisseaux.

2- Le déboisement sera effectué d'une façon non linéaire pour éviter de créer une tranchée rectiligne et un plan de déboisement devra être fourni.

3- Le déboisement en dehors de l'assiette sera effectué d'une manière sélective en enlevant les arbres morts ou malades et en favorisant la conservation de la strate arbustive, particulièrement en bordure de la rivière Matane.

4- Les arbres abattus devraient tomber à l'intérieur de l'emprise. Aucun arbre ne devrait être abattu de façon à tomber dans la rivière Matane ou les ruisseaux qui l'alimentent.

5- Aucun débris résultant du déboisement, de l'essouchage ou du brûlage ne devra être déversé dans les cours d'eau.

6- Le brûlage des branches ou arbres non commercialisables devra se faire à une distance minimale de 200 mètres de la rivière Matane et des ruisseaux ou d'une manière telle que ces opérations n'entraînent aucun débris vers ces cours d'eau.

7- Aux sites de traverses temporaires et à moins de 10 mètres des cours d'eau, le déboisement devra être retardé jusqu'au moment des travaux de nivellement.

5.2.4 NIVELLEMENT, TERRASSEMENT ET DRAINAGE

- 1- Les opérations de nivellement ne devraient affecter que les endroits où du terrassement est prévu.
- 2- Le sol organique décapé sera conservé à des endroits prévus par le surveillant pour être utilisé lors des opérations de renaturalisation.
- 3- Aucun débris de remblais ou de déblais ne devra affecter un cours d'eau.
- 4- Le matériel de remblais des ponceaux ne devra contenir aucune matière organique.
- 5- Aucun dynamitage ne sera effectué dans les cours d'eau ou en bordure immédiate.
- 6- Nonobstant la recommandation qui précède, il peut se faire que l'on soit obligé de dynamiter dans la rivière ou en bordure immédiate. Advenant cette extrême nécessité que l'on discutera avec le surveillant responsable de l'environnement, il ne faudra procéder qu'en dehors de la période de la montaison du saumon adulte, soit en automne. Il faudra s'assurer alors, autant que possible, qu'il n'y ait aucun saumon adulte dans les environs immédiats du point de dynamitage. Il y aurait peut-être lieu également, si le site s'avère être un bon endroit de taccage et si c'est techniquement possible de le faire, de seiner les jeunes saumons et de les déplacer en dehors de la zone de dynamitage.
- 7- Pour tous les sites de dynamitage, les mesures suivantes seront appliquées:
 - avertir les résidents et les usagers de la route, des travaux en cours;
 - lors de la saison de pêche, aucun dynamitage ne devra être effectué lorsqu'il y a des pêcheurs dans un rayon de 400 mètres;
 - les charges devront être limitées au minimum requis, aucun débris ne devra être projeté en dehors de l'emprise ou dans la rivière Matane.

8- Les fossés devraient être conçus de façon à éviter les problèmes d'érosion dans les zones d'argile et de limons et dans les pentes fortes. A cet effet, les mesures suivantes peuvent être prévues:

- . recouvrement du fond avec des matériaux granulaires;
- . utilisation de déflecteurs pour détourner les eaux vers la bordure de végétation;
- . éviter de rejeter les eaux de drainage routier directement dans les ruisseaux;
- . dans les pentes fortes, prévoir l'utilisation de glissières ondulées ou de conduits semi-circulaires;
- . utiliser des trappes à sédiments au bas des pentes fortes et érodables.

9- Dans les zones où les drains pluviaux sont prévus:

- . éviter de rejeter les eaux de drainage en amont des aires de taccage et des fosses à saumon;
- . diffuser les eaux concentrées avant leur arrivée dans la rivière;
- . dans les zones éloignées des maisons, pratiquer des saignées dans les bordures de façon à diffuser les eaux de drainage. Vis-à-vis les saignées, un empierrement sera prévu.

10- Aucune opération de nivellement, de terrassement ou de drainage ne devra augmenter la turbidité de l'eau dans la rivière lors de la saison de pêche.

11- Vis-à-vis des résidences, l'utilisation d'abat-poussière sera prévue lors de la construction en évitant tout déversement dans les cours d'eau.

5.2.5 ABANDON DES TRONÇONS EXISTANTS

1- Les ponceaux devront être enlevés, sauf aux endroits susceptibles d'être utilisés comme belvédère ou stationnement.

- 2- L'ancienne emprise sera scarifiée, puis renaturalisée.
- 3- Les remblais ou déblais seront laissés en état de stabilité.
- 4- Le drainage sera assuré de façon à éviter l'accumulation d'eau.
- 5- Aucun matériel de scarifiage ne sera laissé d'une façon visible dans l'emprise ou déversé dans un cours d'eau.
- 6- En zone boisée, les tronçons seront reboisés et en zone agricole, ils seront transformés en pâturage ou en terre cultivable et revendus ou loués pour être utilisés.

5.2.6 RENATURALISATION

- 1- La renaturalisation des dépôts meubles mis à nu sera réalisée de façon systématique et le plus rapidement possible après la construction. Une couverture de plantes herbacées accompagnées d'arbustes résistants aux sels de déglacement sera utilisée.
- 2- Dans les zones où les berges seront perturbées, sans être consolidées par des murs, elles devront être renaturalisées à l'aide d'essences indigènes, telles aulnes et saules.

5.2.7 OPÉRATION

- 1- L'entretien de la végétation bordière se fera d'une façon manuelle sans faire appel aux phytocides.
 - 2- Les zones renaturalisées seront vérifiées régulièrement au cours des deux (2) années suivant la construction.
 - 3- On s'assurera la collaboration du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche pour évaluer régulièrement le rendement, à la pêche sportive, des fosses 9, 31 et 32 et la remontée des saumons dans la rivière Matane au cours des cinq (5) années suivant la construction.
 - 4- Une surveillance étroite sera apportée à la formation d'embâcles lors du dégel et celles-ci seront éliminées de manière à protéger la route contre d'éventuelles inondations.
-

CONCLUSION

RÉSUMÉ DE LA CONCLUSION

Les objectifs d'amélioration des conditions de circulation seront atteints par le tracé proposé. Les effets négatifs appréhendés sur le saumon et l'esthétique de la vallée, surtout en période de construction, seront minimisés. De plus, le tracé élaboré limite le nombre des expropriations et, dans une certaine mesure, plusieurs habitations et chalets pourront être relocalisés.

CONCLUSION

La présente étude vise à répondre aux objectifs du mandat d'analyse et d'évaluation des répercussions écologiques de la réfection de la route 195, entre les villages de Grand Détour et Saint-René-de-Matane.

Après avoir identifié et décrit les installations proposées, les activités reliées à la construction et à l'opération de la route ainsi que les principales composantes du milieu récepteur susceptibles d'être affectées, nous avons procédé à une évaluation qualitative des impacts appréhendés. Ceci nous a permis d'élaborer des mesures de mitigation et des recommandations spécifiques aptes à minimiser les impacts négatifs. Les résultats sont présentés sur une carte synthèse à l'échelle 1:20 000.

Il se dégage de cette analyse que l'habitat du saumon et son exploitation constituent les éléments du milieu récepteur les plus susceptibles d'être affectés lors de la période de construction. Les empiétements prévus dans les fosses 9, 31 et 32 occasionneront une perte partielle de leur potentiel salmonicole.

Par ailleurs, à quelques endroits le long du tracé, des déblais importants modifieront de façon significative l'aspect visuel du paysage. C'est pourquoi, en début de parcours, nous retenons le tracé "A" de préférence à la proposition "C" et qu'aux chaînages 5+600 à 6+600 la variante "D" apparaît plus acceptable. Quant aux expropriations, elles toucheront trente et un (31) bâtiments à vocation résidentielle et quatre (4) commerces.

L'application stricte des mesures de mitigation et une étroite collaboration entre les divers ministères impliqués nous permettent d'envisager d'un bon oeil la réfection de la route.

En définitive, les objectifs d'amélioration de la vitesse d'écoulement de la circulation et de la sécurité des usagers seront atteints. Les effets négatifs, sur le saumon et l'esthétique de la vallée, appréhendés surtout en période de construction, seront minimisés. De plus, le tracé élaboré limite le nombre des expropriations et, dans une certaine mesure, plusieurs habitations et chalets pourront être relocalisés.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

- ANONYME. Arrêté en conseil, Règlement concernant l'aide au développement touristique. Une carte.
- BÉLAND, J., 1957. Région de Ste-Félicité - Grosses Roches. District électoral de Matane. Carte 1166 à l'échelle d'un mille au pouce.
- CORPORATION MUNICIPALE DE ST-RENÉ-DE-MATANE, 1975. Règlement numéro 37 concernant l'imposition d'un permis de construction, de restauration ou de transformation des bâtiments.
- DE LA RUE, E. AUBERT, 1941. Région du lac Matapédia, comptés de Matapédia, de Matane et de Rimouski. Carte 497 à l'échelle de cinq (5) milles au pouce.
- DUHAIME, Y.L., 1979. Projet de loi numéro 37. Loi sur l'aide au développement touristique. Editeur officiel du Québec.
- FERLAND, M.G. ET R.M. GAGNON, 1974. Climat du Québec méridional. Ministère des Richesses naturelles, direction générale des Eaux, Service de la Météorologie.
- MIGNEAULT, J.-G., 1978. Inventaire ichtyologique (pêche à l'électricité) de la rivière Matane, août 1977. Direction de la Recherche faunique, ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. 19 p. (Rapport préliminaire du consulté avec l'autorisation du M.L.C.P.).
- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, 1980. Le répertoire administratif des municipalités. Direction des Communications.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, 1980. L'épuration des eaux dans les régions touristiques et rurales. Programme d'aide technique aux inspecteurs municipaux. 55 p.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, 1980. Mille et une raisons de protéger le littoral des rives, des lacs et cours d'eau. Direction de l'aménagement des lacs et cours d'eau. 7 p.
- MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE, 1977. Dossier économique Matane. Direction de l'infrastructure industrielle. 57 p.

- MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, 1980. Activités et tarifs. Parcs et réserves du Québec 1980/81. Direction générale des parcs et du plein air. Brochure, 61 p.
- MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, 1980. Camping Québec 1980. Direction des communications. Brochure, 22 p.
- MINISTÈRE DES TERRES ET FORÊTS, 1977. Guide d'aménagement du milieu forestier. Groupe de Planification sectorielle. 158 p.
- MINISTÈRE DU TOURISME, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, 1979. Hébergement Québec. Direction générale du tourisme. Brochure, 126 p.
- MINISTÈRE DU TOURISME, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, non daté. Parcs et réserves. Direction générale du tourisme. Brochure, 63 p.
- OLLERENSHAW, N.C., 1967. Région du CUOQ-Langis. Comté de Mata-pédia et de Matane. Carte 1510 à l'échelle d'un mille au pouce.
- POMERLEAU, C. ET Y. COTE, 1979. Rivière Matane. Dossier de l'inventaire des rivières à saumon de la péninsule gaspésienne. Direction de la Recherche faunique, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. 17 p. (Rapport préliminaire consulté avec l'autorisation du M.L.C.P.).
- ROWE, J.S., 1972. Les régions forestières du Canada. Min. Env. Canada, Ottawa. 172 p.
- TREMBLAY, M., 1978. Route 195 (Matane-Amqui). Inventaire: capacité, courbes, pentes. Ministère des Transports, Direction générale du Génie, Québec. Non publié. 30 p. et 3 cartes.
-

LISTE DES PERSONNES CONSULTÉES

ASSOCIATION TOURISTIQUE RÉGIONALE

Lise Jaillet, agent de liaison

ENVIRONNEMENT CANADA

Denis Lehoux, biologiste, Service Canadien
de la faune, Sainte-Foy

MATANE

Réal Patry, commissaire industriel

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

Serge Bélanger, technicien, Direction générale
de la nature

MINISTÈRE DE L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE

Patrice Ouellet, économiste

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES

Michel Dufresne, agent de recherche, Coordonna-
teur des études d'ensemble

Nicole Genet, agent culturel, chargée d'études
et d'expertises

Daniel Lauzon, Service des Etudes et Expertises

MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE

Guy Bussières, directeur, Direction des plans
d'équipement

Richard Côté, Direction des plans d'équipement

Yvon Côté, biologiste, Direction de la Recherche
faunique

Jean-Pierre Filion, biologiste, Aménagement et
exploitation de la faune, Ste-Anne-des-Monts

Michel Lagacé, biologiste, responsable des impacts

Camille Pomerleau, biologiste, Direction de la
Recherche faunique

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Raymond-M. Aubin, ingénieur, directeur du service
Expertises et Normes

Fernand Bédard, ingénieur, chef de section

Paul A. Brochu, ingénieur, chef, Service des Sols
et Chaussées

Suzanne Cardin, biologiste, Service de l'Environ-
nement

Katleen Carrière, biologiste, Service de l'Environ-
nement

Jean-Noël Comtois, ingénieur, Service des Tracés
et Projets

Gaëtan Gagnon, ingénieur, Service de l'Hydraulique

Ted Giona, ingénieur, directeur-adjoint, Service
de la construction

Claude Girard, urbaniste, Service de l'Environne-
ment

Denis Grenon, Service des Sols

Germain Jacob, ingénieur, chef, Division des Pro-
jets

René Lajeunesse, ingénieur, Division des Projets

André Lehmann, géomorphologue, responsable, Divi-
sion Etudes d'impacts

Pierre Pontbriand, biologiste, Service de l'Envi-
ronnement

Jean Vézina, ingénieur, Service des Sols

Daniel Waltz, écologiste, chef, Service de l'Envi-
ronnement

O.P.D.Q.

Xavier Fonteneau, sociologue

Jean-Paul Gendron, délégué régional

REXFOR

Léo Gagné, directeur des opérations forestières
Rosaire Martel, directeur de l'analyse financière

ST-JÉRÔME-DE-MATANE

Raymond Bélanger, secrétaire-trésorier

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Directeur de projet	Gilles Shooner, biologiste
Chargé de projet	Pierre Légaré, géographe-aménagiste
Pierre Bouchard	architecte-paysagiste
André Boudreault	géomorphologue
Marcel Chiasson	géographe-urbaniste
Lise Denis	technicienne
Viateur Dubé	technicien
Jacques Gagné	ingénieur
Richard Lalumière	phyto-sociologue
Hubert Marcotte	géomorphologue
Ghislain Paré	technicien
Guyline Perron	dactylographe
Daniel Plamondon	technicien
Jean Robitaille	biologiste

ANNEXE I

24 AVR 80 11 24z

NOTE A: Monsieur Jean Noel Comtois, ing.
Service des Tracés

DU : SERVICE DES SOLS ET CHAUSSEES
Division Géotechnique

DATE : 80-04-23

SUJET : Réfection de la route 195
Matane-Amqui
Entrée sud du village de St-René

A l'entrée sud du village de St-René, la route 195 Matane-Amqui a été construite il y a plusieurs années en taillant dans le pied de la falaise qui formait la rive extérieure d'un méandre de la rivière Matane. La réfection de la route projetée dans ce secteur entraînera soit un empiètement sur la rivière, soit des travaux importants du côté de la falaise sur une longueur d'environ 400 mètres. A notre avis ces travaux du côté de la falaise pourront s'avérer coûteux et difficiles de réalisation pour plusieurs raisons.

D'après les photographies aériennes et les cartes géologiques, la rive droite de la rivière à cet endroit est formée d'un dépôt de till argileux emprisonné entre deux affleurements rocheux. La surface du dépôt de till surplombe la rivière par au moins 30 mètres. L'érosion de la rivière et par la suite la construction de la route ont découpé dans ces matériaux un talus dont la pente actuelle est comprise entre 1:1 et 1.5:1 alors que la pente naturelle était plutôt de 2.5:1. A cause de cette forte pente, le talus est affecté par plusieurs glissements de surface et la végétation ne réussit pas à s'implanter.

Un déplacement de la route vers la falaise nécessitera la construction d'un mur de soutènement pour retenir le pied du talus. Avec les documents à notre disposition, on peut estimer que le mur devra avoir une hauteur comprise entre 5 et 12 mètres pour éviter de gros terrassements dans le talus en dehors de l'emprise. Quel que soit le type de mur retenu, des excavations importantes devront être faites au pied du talus pour réaliser ces ouvrages. En excavant ainsi, il existe un danger d'amorcer des glissements de terrain. De plus il existe des possibilités de rupture à long terme du mur et de la falaise. A quelques milles plus au sud, la route 195 est depuis plusieurs années affectée par des mouvements lents de terrain qui se produisent à l'intérieur d'un cratère d'un ancien glissement important. Ce glissement s'est produit sur la rive droite de la rivière Matane dans des sols identiques à ceux identifiés à l'entrée sud de St-René. Avant d'entreprendre des travaux de terrassement à ce dernier endroit, une étude approfondie devra être menée pour vérifier la stabilité à long terme de la falaise.

A cause des difficultés de réalisation et des dangers de glissements, nous ne conseillons pas de faire la réfection de la route entre les chaînages 18-800 et 19-300 en gagnant du terrain du côté de la falaise. A notre avis, il serait plus prudent de ne pas toucher au talus actuel et de laisser au pied un fossé pour récupérer les petits décrochements qui continueront à se produire avant qu'ils atteignent la route.

Luc Tanguay
Luc Tanguay, ing.
Chef, Division Géotechnique
Service des Sols et Chaussées
875 Grande-Allée Est
Edifice H, 3^e étage
Québec
G1R 4Y8

Copies à MM. Sarto Dionne, ing.
Guy Petit, ing.
R.M. Aubin, ing.

ANNEXE II



Date Mercredi, le 26 mars 1980

Endroit Université Laval, Québec

Rédigé par Gaétan Gagnon, ing.


Signature

Objet Route 195 St-René-de-Matane, tronçon au chainage 19+000.

But Faire le point sur les implications au niveau de la rivière des alternatives de tracé à cet endroit.

Étaient présents

Dr. Marcel Frenette

Université Laval

M. Gaétan Gagnon, ing.

Ministère des transports

Copie à Tous les participants

Objet Rte 195 St-René-de-Matane tronçon chainage 19+000

Détails	Action à prendre par	Délai
<p>- Le Dr. Marcel Frenette avait examiné les différents documents (plans et photos aériennes) du secteur considéré et ceci en fonction des paramètres que nous lui avons mentionnés au téléphone.</p> <p>- Une discussion s'est poursuivie pour en arriver aux conclusions suivantes:</p> <p>1- Le lit majeur est très stable (depuis 1963) mais par contre, le lit mineur est constitué de fonds mobiles c'est-à-dire que les fosses se modifient d'une saison à une autre.</p> <p>2- La possibilité d'un nouveau tracé qui impliquerait la construction de deux (2) ponts sur la rivière Matane, a été déconseillée pour les raisons suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il y aurait nécessité d'implanter des piliers dans la rivière; donc, impact à court et à long terme sur l'écoulement. - de plus, il y aurait nécessité de construire un remblai sur le plateau à l'intérieur du méandre; donc, impact potentiel lors des hauts niveaux de crue dont les conséquences sont difficiles à évaluer mais qui pourraient affecter plusieurs fosses tant à l'amont qu'à l'aval de l'ouvrage. <p>3- La possibilité de raccourcir le méandre pour permettre la construction de la route dans le lit actuel de la rivière a été aussi déconseillée pour les raisons suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il y aurait élimination complète de la fosse (31) qui s'avère très productive au point de vue "exploitation". - il y aurait également des impacts très importants sur (5) ou (6) autres fosses voisines de celle déjà mentionnée. L'évaluation de ces impacts serait très difficile et partant les mesures 		

Objet Pte 196 St-Pené-de-Matane tronçon chainage 19+000

Détails	Action à prendre par	Délai
<p>très délicates sinon hasardeuses.</p> <p>4- A la suggestion du Dr. Frenette, on a retenu la possibilité d'un nouveau tracé. Celui-ci pourrait respecter les exigences de sécurité routière bien qu'il permette un empiètement sur une partie de la fosse n° 31. Les arguments qui militent en faveur de cette alternative, sont les suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'empiètement se ferait dans la partie profonde de la fosse (endroit de repos pour le saumon, lors de la migration). En respectant l'intégrité de sa partie amont, on assurerait sa valeur au point de vue exploitation par les pêcheurs. - en construisant un mur à paroi verticale, à la limite de l'emprise, du côté du cours d'eau, on pourrait en fixer la géométrie de façon à minimiser les effets sur l'écoulement. - l'avantage principal est donc de localiser les impacts à cet endroit très précis. Ces impacts seraient minimes parce qu'il est facile de recréer des conditions idéales pour une bonne fosse à saumon. - par des travaux de peu d'importance sur la rive gauche à cet endroit, il serait facile de redonner à la rivière une section d'écoulement adéquate. <p>note: il serait également facile d'intervenir éventuellement pour corriger certaines anomalies non prévues lors de la réalisation des travaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> - il est bien entendu qu'il faudra envisager la construction d'un tel ouvrage avec le maximum de précaution lors de l'exécution des travaux. 		

Date 1980-04-03

Objet Rte 195 St-Pen̄-de-Matane tronçon chaînage 19+000

Détails	Action à prendre par	Délai
<p>- il fut convenu que les détails du projet seront soumis pour examen au Dr. Marcel Frenette à la période de son élaboration préliminaire de façon à s'assurer de la concordance du projet avec les exigences du site.</p> <p>Les deux (2) participants ont convenu de signaler que l'examen de ce problème et la recherche des solutions ont été faites en prenant en considération l'aspect sécurité des personnes en même temps que le respect de la ressource faunique et des autres facteurs environnementaux du site tel que la stabilité de la montagne adjacente.</p>		



Québec, le 26 juin 1980

Monsieur Marcel Giasson
Groupe Poulin-Thériault
Division SAGE
3350, Boul. Hamel
Québec, Qué.
G1P 2J9

OBJET: Réaménagement de la route 195 entre
Grand-Détour et Saint-René-de-Matane

Monsieur,

Conformément à votre demande écrite du 26 juin 1980 et suite à nos rencontres des 18 et 25 juin, vous trouverez ci-joint les informations requises concernant le patrimoine bâti et archéologique dans le secteur touché par le projet cité en rubrique.

Suite à un bref examen des registres d'inventaire, le secteur à l'étude pour le réaménagement de la route 195 ne recèle aucun monument classé, aucun arrondissement déclaré, ni aucun secteur ayant fait l'objet d'une étude d'opportunité en ce sens. D'autre part, aucun moulin à eau n'y est mentionné au répertoire thématique de cette catégorie de bâtiments traditionnels.

En ce qui a trait au patrimoine archéologique, les registres d'inventaire ne font présentement état d'aucun site archéologique (historique et préhistorique) connu dans le secteur à l'étude. Cependant, il ne s'agit pas d'un recensement exhaustif et, comme ce dernier ne s'est accompagné d'aucune reconnaissance archéologique sur le terrain, il est toujours possible de découvrir d'autres sites, pour le moment insoupçonnés.

.../2

Du point de vue préhistorique, il y a de fortes probabilités de découvrir des sites archéologiques dans le secteur à l'étude en raison, d'une part, des conditions propices qu'offre la vallée de la rivière Matane et, d'autre part, du potentiel archéologique élevé de la péninsule gaspésienne toute entière. En effet, les secteurs pour lesquels il y a eu des reconnaissances dans cette dernière ont révélé la présence de plusieurs sites, dont certains très importants, notamment des sites stratifiés de la période la plus ancienne dite "paléo-indienne" (-9 000 à -5 000). C'est pourquoi nous recommandons une reconnaissance approfondie sur le terrain avec des sondages, en portant une attention particulière aux endroits où il y aura modification du tracé. Cette recommandation est également valable pour les sablières et autres bancs d'emprunt qui pourraient être utilisés durant les travaux de construction.

Du point de vue de l'archéologie historique, il n'y a pas non plus de site connu dans le secteur à l'étude et ce dernier n'a jamais fait l'objet d'une étude de potentiel. On sait cependant que toute la région présente un certain potentiel en ce qui concerne les entreprises forestières et que ces dernières impliquent la construction de moulins à scie sur presque toutes les rivières à partir du milieu du 19^e siècle. Des sources écrites font d'ailleurs état de la construction d'un moulin à proximité de la rivière Petite Matane en 1848. L'agriculture et la pêche au saumon étant deux autres activités traditionnelles du secteur à l'étude, on peut ainsi présumer du type de vestiges (structures et artefacts) susceptibles d'y être retracés. Nous recommandons par conséquent, avant le début des travaux et surtout avant le début des expropriations, qu'un archéologue se rende sur les lieux afin de vérifier, par quelques sondages, la présence ou non d'activités humaines aux endroits où la route projetée s'éloigne de la route existante et d'évaluer les vestiges qui pourraient y être découverts.

Par ailleurs, suite à la consultation de la couverture photographique aérienne (oblique à basse altitude) du "macro-inventaire", le patrimoine bâti du secteur à l'étude s'est révélé relativement restreint. Le fait que les bâtiments anciens soient rares dans celui-ci témoigne de son peuplement récent. Ainsi, l'organisation de la première mission de Saint-René-de-Matane date d'à peine 44 ans, alors que l'érection canonique de Saint-Jérôme-de-Matane,

paroisse un peu plus ancienne, eût lieu en 1861. Les bâtiments patrimoniaux sont généralement modestes et les matériaux de construction les plus utilisés sont presque exclusivement de bois.

L'examen des photographies prises au sol des bâtiments situés à l'intérieur ou à proximité de l'emprise du nouveau tracé de la route 195 ne révèle la présence d'aucun bâtiment patrimonial supérieur ou exceptionnel menacé par le projet de réaménagement. Deux bâtiments intéressants nous apparaissent cependant menacés de démolition, soit une grange-étable située au chaînage 2+200 (photo 24) et une autre grange-étable située au chaînage 2+900 (photo 28). Il serait souhaitable de sauvegarder cette dernière, d'autant plus que ceci n'entraînera pas de modification majeure au tracé comme dans le cas de la première. Enfin, les autres bâtiments menacés n'ont pas retenu notre attention, ne présentant que peu ou pas d'intérêt sur le plan patrimonial.

Le secteur à l'étude demeure cependant intéressant dans son ensemble à cause notamment du patrimoine naturel et paysager. Le secteur est en effet modelé par la présence de la rivière Matane, dont les méandres se déroulent dans un fond de vallée étroit et encadré de collines boisées. Ce paysage naturel est mis en valeur par la route sinueuse, par l'implantation variée des bâtiments de ferme et par les percées visuelles que créent les terres en culture.

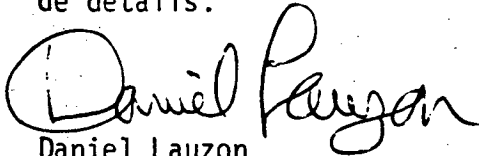
Mentionnons également la présence de trois ponts couverts de type "Town" enjambant la rivière Matane. Deux d'entre eux sont localisés dans la municipalité de Saint-René-de-Matane. Le premier, construit en 1942 à l'intérieur du noyau du village de Saint-René, est en excellent état de conservation. Il en est de même pour le second, le pont Chassé ou du ruisseau Gagnon, construit en 1945. Ce dernier se prêterait bien à une mise en valeur - l'aménagement d'une halte routière par exemple - à cause de son état de conservation et d'une bonne localisation, mais surtout parce que des terrains vacants existent à proximité contrairement au précédent. Quant au pont de la Coulée Carrier, construit en 1936 dans la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane, il est dans un médiocre état de conservation et son intérêt visuel est quelque peu compromis par la proximité d'un nouveau pont en béton. Précisons enfin qu'il n'existe actuellement aucune réglementation spécifique pour assurer la sauvegarde des ponts couverts, si ce n'est qu'il est possible de les classer ou de les reconnaître comme monuments historiques.

Monsieur Marcel Giasson

- 4 -

1980/06/26

J'espère que ces informations répondront à votre attente et que vous n'hésitez pas à communiquer de nouveau avec nous pour plus de détails.



Daniel Lauzon
Service des Etudes et Expertises
225, Grande-Allée est
Québec, Qué.
G1R 5G5

c.c. M. Camil Guy, directeur
Service des Etudes et Expertises

Mme Clara Chicoine, directrice
Service de l'Aide à la Mise en valeur en régions

3 cartes pliées en pochette

MINISTERE DES TRANSPORTS



QTR A 134 770