



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

PROLONGEMENT DE L'ACCES AU PORT DE LA GRANDE-ANSE

CANQ

TR

GE

PR

271

2.01

/D.T. 36

Réf : 002828

Grande-Anse (port Saguenay) - Prolongement de la route
accès au port - Étude d'impact sur l'environnement - Rapport

OCTOBRE 1986

Délai : 00240[5,5,D]

Exemp. : P

C.G. : 3021

709890



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Service de l'environnement

PROLONGEMENT DE L'ACCES AU
PORT DE LA GRANDE-ANSE

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
07 OCT 2002
TRANSPORTS QUÉBEC

~~REÇU~~
~~1986-12-10~~
DIVISION DES AMÉNAGEMENTS

Octobre 1986

CANQ
TR
GE
PR
271
Dépôt

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21e étage
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
G1R 5H1

Cette étude a été exécutée par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Daniel Waltz, écologiste.

EQUIPE DE TRAVAIL

- Jacques Bélanger biologiste
 milieu biologique
- Bernard Letarte agronome
 chargé de projet
- Philippe Poulin géomorphologue
 chef de la Division des
 études environnementales Est
- Daniel Savoie agronome
 rédaction

AVEC L'ASSISTANCE DE:

- Jacques Michaud ingénieur
 Division des aménagements
 Service des projets de Québec

SOUTIEN TECHNIQUE:

- Lucie Dussault dactylographie
- Denis Richard graphisme

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|----|
| LISTE DES FIGURES | iv |
| LISTE DES TABLEAUX | iv |
| LISTE DES ANNEXES | iv |
| 1.0 INTRODUCTION | 1 |
| 2.0 LOCALISATION | 2 |
| 3.0 PROBLEMATIQUE | 4 |
| 3.1 Aspect technique du projet | 7 |
| 4.0 ZONE D'ETUDE | 9 |
| 5.0 DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR | 11 |
| 5.1 Milieu naturel | 11 |
| 5.1.1 Milieu physique | 11 |
| 5.1.2 Milieu biologique | 11 |
| 5.1.2.1 Végétation | 11 |
| 5.1.2.2 Faune | 12 |
| 5.2 Milieu bâti et équipements récréatifs | 13 |
| 5.3 Milieu agricole | 13 |

| | | |
|-------|---|----|
| 5.3.1 | Zone agricole | 13 |
| 5.3.2 | Pédologie et potentiel agricole des sols ... | 14 |
| 5.3.3 | Drainage des terres | 16 |
| 5.3.4 | Analyse du milieu agricole | 16 |
| 6.0 | DETERMINATION DU TRACE OPTIMAL | 20 |
| 6.1 | Méthodologie | 20 |
| 6.2 | Axes étudiés | 20 |
| 6.3 | Impacts potentiels | 22 |
| 6.4 | Considérations technique et économique | 23 |
| 6.5 | Axe retenu | 24 |
| 7.0 | EVALUATION DES IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS | 26 |
| 7.1 | Les impacts sur le milieu | 26 |
| 7.1.1 | Milieu biophysique | 26 |
| 7.1.2 | Milieu bâti et équipements récréatifs | 27 |
| 7.1.3 | Milieu agricole | 27 |
| 7.2 | Synthèse des impacts du projet | 39 |
| 8.0 | CONCLUSION | 41 |

LISTE DES FIGURES

- Figure 1 : Localisation du projet
- Figure 2 : Localisation des propositions à l'étude
- Figure 3 : Profil en travers
- Figure 4 : Zone d'étude
- Figure 5 : Potentiel agricole
- Figure 6 : Utilisation du sol
- Figure 7 : Limites des propriétés
- Figure 8 : Localisation des axes étudiés
- Figure 9 : Tracé retenu et localisation des impacts

LISTE DES TABLEAUX

- Tableau 1 : Impacts sur les propriétés

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Plan d'avant-projet
- Annexe 2 : Liste des propriétaires touchés

1.0 INTRODUCTION

Le présent document constitue l'étude d'impact sur l'environnement du projet de prolongement de la route d'accès au port de la Grande-Anse (Port Saguenay). S'intégrant dans le cheminement d'un projet au sein du ministère des Transports, elle constitue également un outil de consultation auprès de la Direction de protection du territoire agricole du M.A.P.A.Q. en vue d'une demande d'autorisation pour fins non-agricoles auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

L'étude expose d'abord la problématique du projet. On s'attarde ensuite à décrire le milieu récepteur à l'intérieur d'une zone d'étude préalablement définie. Enfin, la détermination d'un tracé optimal est faite pour lequel les impacts sont évalués en détail en y apportant les recommandations qui s'imposent.

2.0 LOCALISATION

Le projet à l'étude se situe dans la région du Saguenay / Lac-St-Jean. Plus précisément, il est localisé au sud de la rivière Saguenay, à l'intérieur de la municipalité de La Baie, immédiatement à l'est de la limite de la municipalité de Chicoutimi (Figure 1).

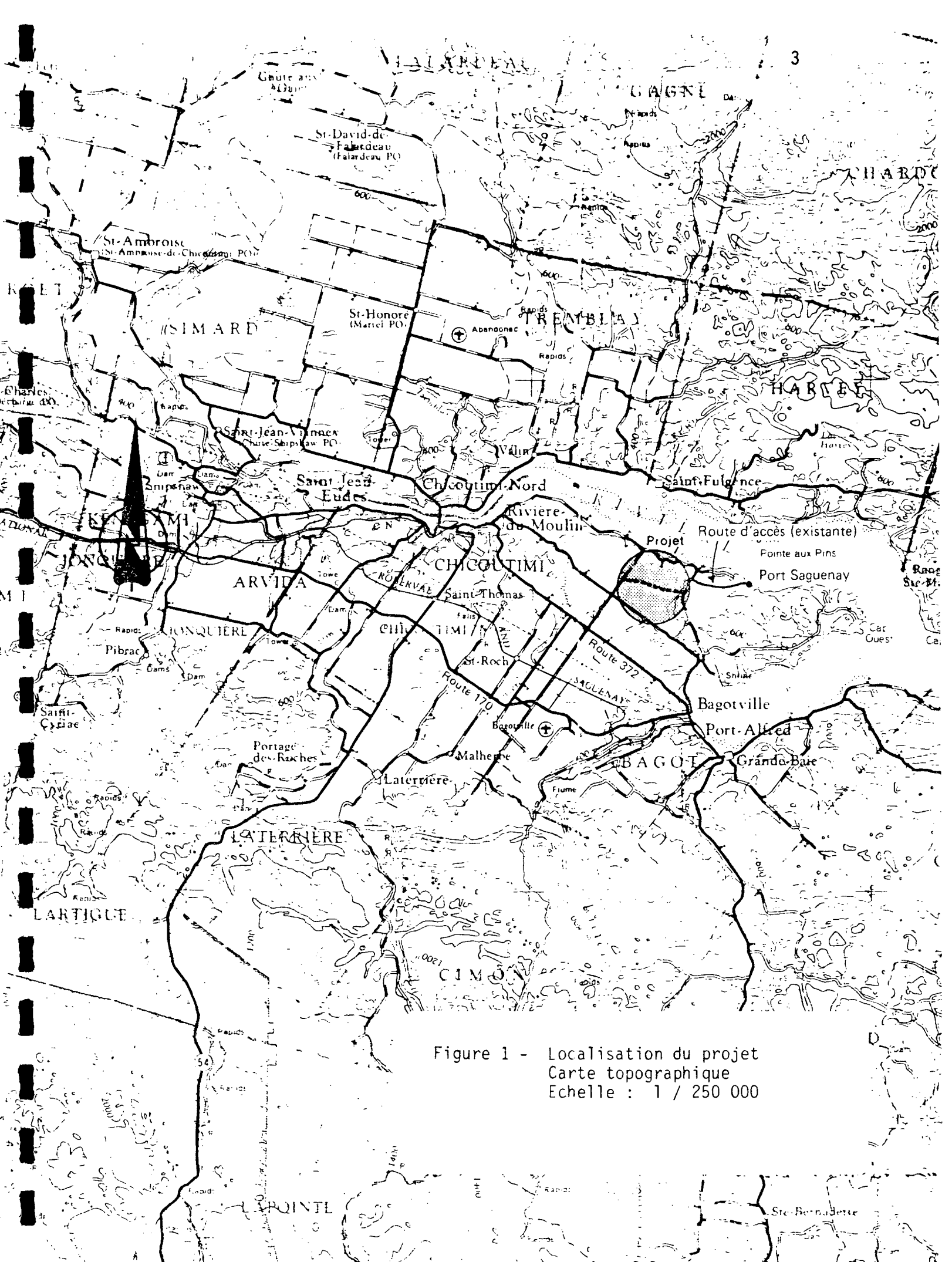


Figure 1 - Localisation du projet
 Carte topographique
 Echelle : 1 / 250 000

3.0 PROBLEMATIQUE

Le présent projet fait suite à la construction et la mise en opération du port en eau profonde de la Grande-Anse, découlant de la décision du Gouvernement fédéral d'éliminer les activités portuaires du site de Chicoutimi. Ainsi, en raison des problèmes d'exploitation du port de Chicoutimi (faible tirant d'eau, formation de glace, expansion limitée, risques reliés au stockage d'hydrocarbures, pollution, conflits d'utilisation du sol, etc.), le Gouvernement fédéral annonçait en 1983 la construction du port de la Grande-Anse dont la mise en opération a été faite au début de l'année 1986.

Le port est actuellement rattaché au réseau routier existant via le chemin de la Grande-Anse, nouvelle route construite entre le terminus maritime et la route de l'Anse-à-Benjamin.





A la demande des autorités portuaires, le ministère des Transports entreprit l'élaboration d'une stratégie d'intervention devant permettre la réalisation le plus rapidement possible d'un lien adéquat entre le site portuaire et la route 170. Les caractéristiques techniques (capacité portante, géométrie) du réseau actuel (ligne Bagot, rang St-Martin, route de l'Anse-à-Benjamin) sont en effet considérées insuffisantes pour la circulation lourde générée par les activités du port.

Déjà en 1984, l'amélioration de l'axe Bagot constituait le projet privilégié par les différents intervenants impliqués.

Cependant, suite à une demande de la Ville de La Baie, le Ministère procédait en fin d'année 1985, à une réévaluation de cette orientation initiale afin de déterminer le corridor optimal. Comme projet alternatif, la Ville de La Baie proposait un corridor plus proche de la ville reliant le port à la route 170 par la route de l'Anse-à-Benjamin et un axe de contournement en marge des limites municipales de La Baie (Figure 2).

Les études réalisées permettent d'établir qu'à court terme l'activité portuaire générera un débit de camions correspondant à une moyenne journalière située entre 35 et 75 auquel s'ajoutera la circulation liée au voyageant de la trentaine

LEGENDE

- ① Proposition de la Ville de La Baie
 - nouveau corridor 
 - réaménagement de route existante 
- ② Proposition de Ports Canada
 - nouveau corridor 
 - réaménagement de route existante 

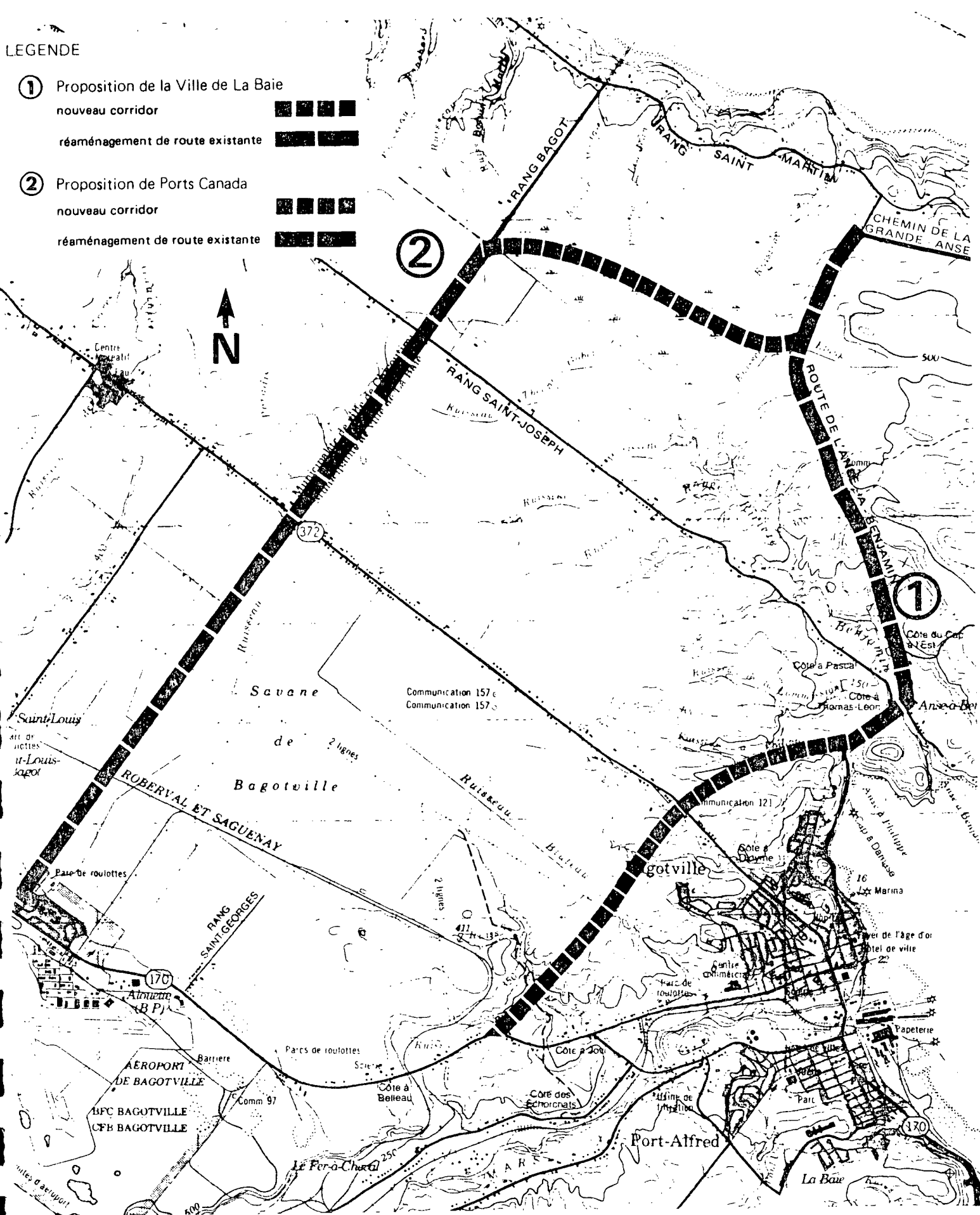


Figure 2 : Localisation des propositions à l'étude
 Carte topographique
 Echelle : 1 / 50 000

d'employés travaillant sur le site. Par ailleurs, la provenance et la destination des produits transités au port sont majoritairement situées vers l'ouest et non pas vers la ville de La Baie. De plus, contrairement à l'axe proposé par La Baie, l'axe Bagot se situe en terrain plat ou légèrement ondulé minimisant les coûts de construction. Enfin, l'axe Bagot optimise le réseau existant et pose des problèmes moindres d'intégration au milieu (milieu peu construit, empiètement minimal en milieu agricole).

L'amélioration de la ligne Bagot jusqu'au rang St-Martin qui sera également emprunté dans un premier temps pour accéder au chemin de la Grande-Anse constitue donc le scénario adopté par le ministère des Transports du Québec. Ce projet implique l'élargissement à 25 m de la route actuelle dans une emprise déjà acquise par le M.T.Q. le long de la ligne Bagot et des renforcements très ponctuels du rang St-Martin.

L'utilisation du rang St-Martin sera cependant temporaire puisque celui-ci n'a pas les caractéristiques techniques requises. En effet, tant les qualités structurales (capacité portante) que géométriques (largeur des voies, courbes horizontales et verticales) sont insuffisantes pour assurer à long terme une desserte adéquate pour la circulation de camions générée par le port. Son amélioration selon des caractéristiques acceptables impliquerait des coûts importants et de nombreuses expropriations de résidences, de bâtiments agricoles, et des empiètements importants en sols cultivés.

En contrepartie, dans le rang IV nord-est, on retrouve entre la ligne Bagot et la route de l'Anse-à-Benjamin, une tourbière boisée continue qui constituerait un corridor d'impact faible sur le milieu tant bâti qu'agricole.

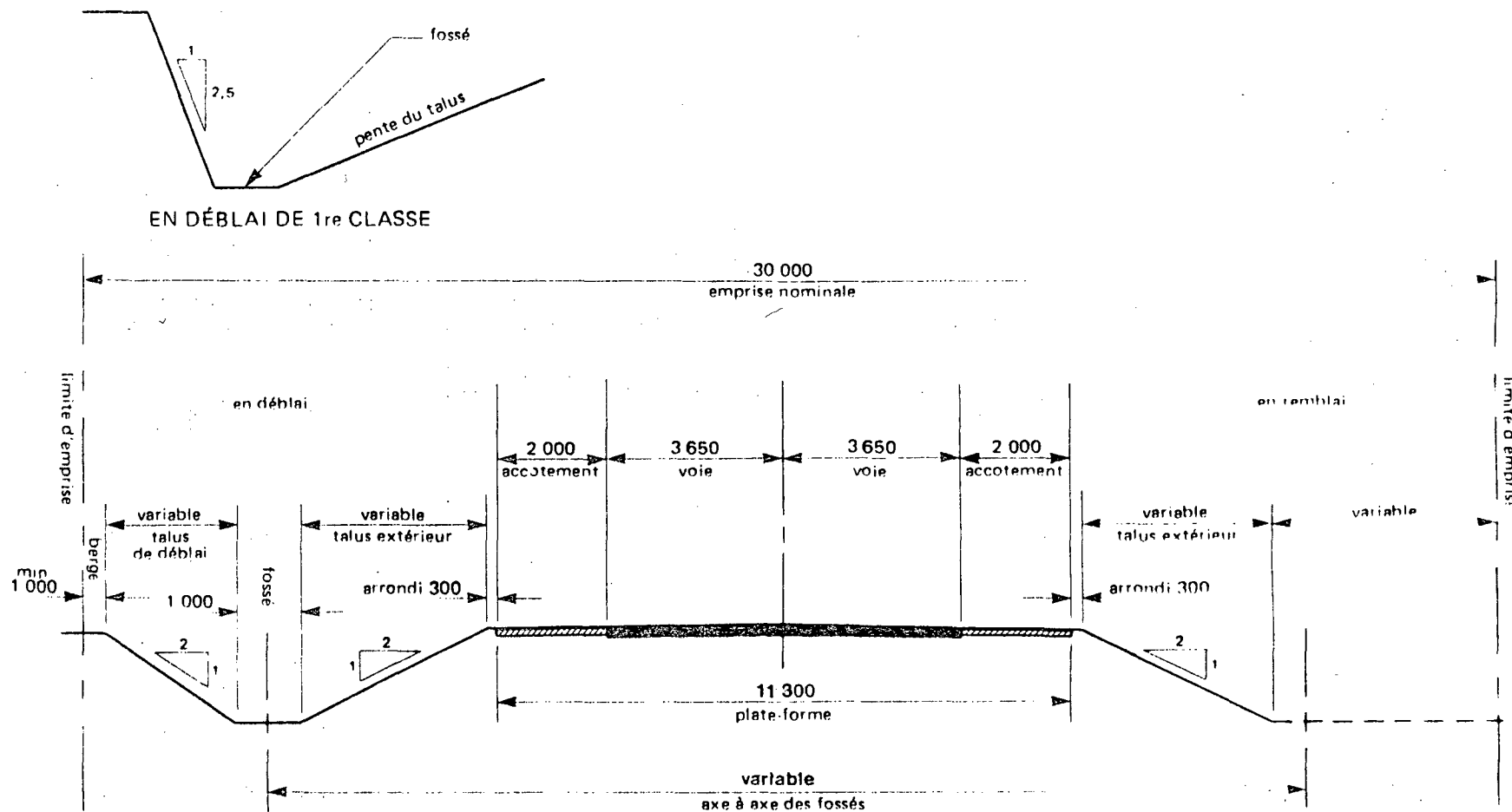
L'objectif de la présente étude est d'identifier le tracé de moindre impact pour ce nouvel axe routier dans un corridor en marge de la tourbière.

3.1 ASPECT TECHNIQUE DU PROJET

Le profil en travers retenu est représenté à la figure 3. La largeur des voies de circulation est de 3,65 m et celle des accotements est de 2,00 m. Ainsi, on tient compte du type particulier de circulation prévu sur ce tronçon de route, soit surtout des véhicules lourds en provenance ou en direction du terminus maritime.

La topographie relativement plane de la zone traversée par l'axe routier et l'absence de fossé impliquée par la méthode de construction envisagée dans le secteur de la tourbière permettent de réaliser le projet à l'intérieur d'une emprise de 30 m.

Pour ce qui est du réaménagement de la route de l'Anse-à-Benjamin, l'emprise actuelle est récupérée en partie et une sur largeur de 16 m sera acquise afin de compléter l'emprise à 30 m. Quelques surlargeurs seront requises vis-à-vis les endroits montagneux où des coupes de roc s'avèrent nécessaires. Enfin, 2 courbes inversées seront adoucies et, à ces endroits, le tracé projeté devra nécessairement s'écarter de l'emprise actuelle.



TYPE D: ROUTE PRINCIPALE, RÉGIONALE OU LOCALE

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

-Pour des hauteurs de remblais supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'exécède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

Figure 3: Profil en travers

4.0 ZONE D'ETUDE

Les limites de la zone d'étude apparaissent sur la figure 4. Plus spécifiquement, la zone d'étude est délimitée:

- au nord, par le rang St-Martin,
- à l'ouest, par le rang Bagot,
- au sud, par le rang St-Joseph,
- à l'est, du nord vers le sud, à partir du rang St-Martin, par la limite des lots 37 et 38 du rang VI, puis des lots 80 et 81 du rang V, des lots 131 et 132 du rang IV et enfin des lots 167 et 168 du rang III où elle rejoint le rang St-Joseph.

Ces limites ont été déterminées en fonction des deux points à relier, soit le rang Bagot à l'ouest et la route d'accès au port Saguenay à l'est. A partir de ces deux points, les limites de la zone d'étude tiennent compte des différentes hypothèses de tracé, de même qu'elles tiennent compte des exploitations agricoles possiblement touchées et des éléments biophysiques.

Par ailleurs, pour les besoins de la cartographie à grande échelle (1 / 10 000), la zone d'étude a été rétrécie tel qu'indiqué à la figure 4. Ce cadre cartographique a été utilisé pour les figures 6, 8 et 9.

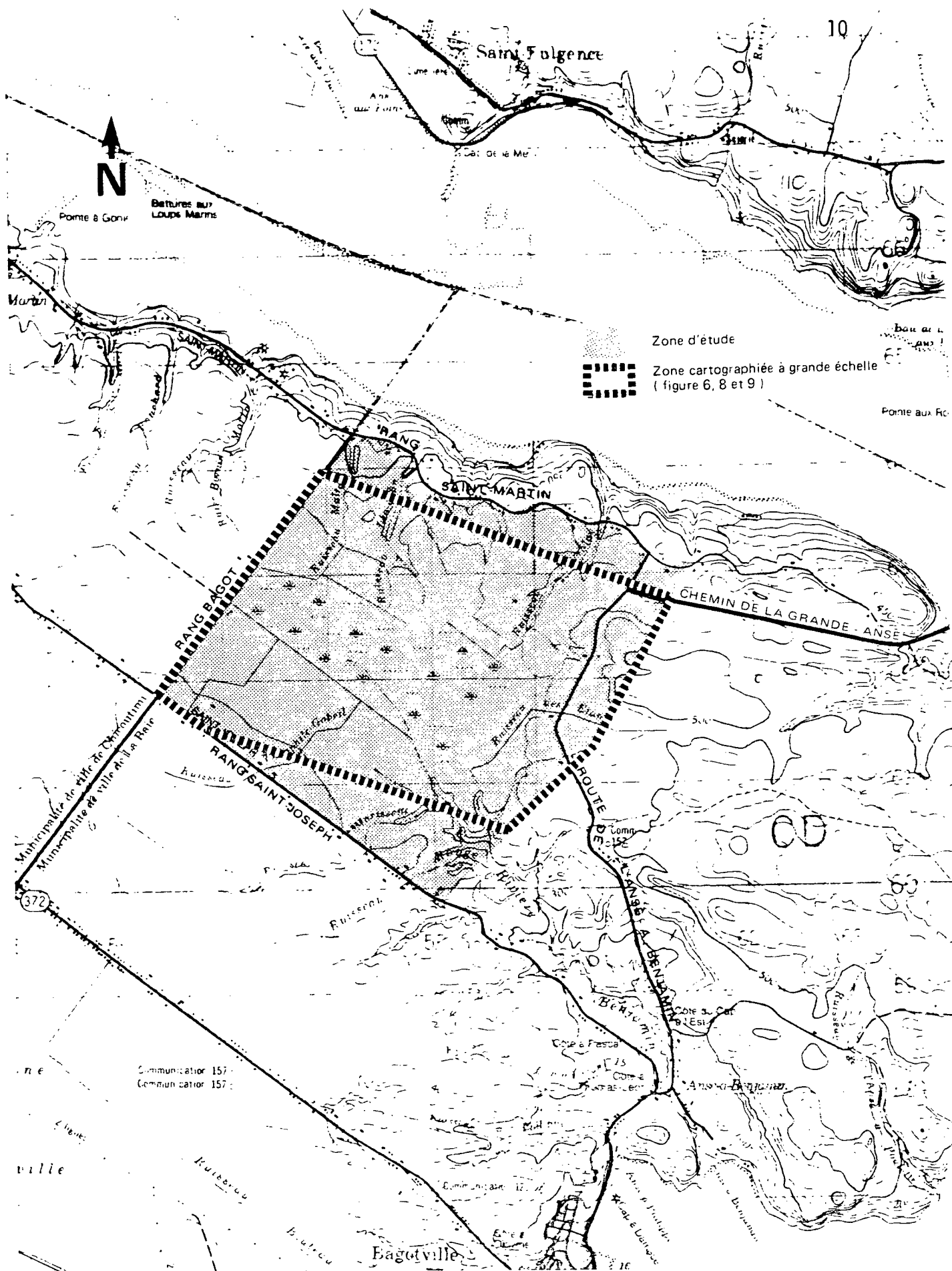


Figure 4 : Zone d'étude
 Carte topographique
 Echelle : 1 / 50 000

5.0 DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR

5.1 MILIEU NATUREL

5.1.1 MILIEU PHYSIQUE

La zone d'étude se situe dans la plaine argileuse de l'ancienne mer Laflamme. Le niveau original de cette plaine a été rabaissé à la position actuelle par l'érosion d'un courant marin circulant entre la rivière Saguenay et la Baie-des-Ha!Ha! à l'ouest du massif rocheux de la Grande-Anse. La zone érodée est bien délimitée par 2 lignes de rebord de talus et est partiellement occupée par une tourbière importante qui repose sur un substratum argileux. Enfin, la zone d'étude est également caractérisée par le départage des eaux de drainage, une partie se déversant vers la rivière Saguenay et l'autre vers la Baie-des-Ha!Ha!.

5.1.2 MILIEU BIOLOGIQUE

5.1.2.1 Végétation

Mis-à-part quelques îlots de végétation forestière dans la plaine agricole dont la présence est reliée aux affleurements rocheux et au relief accidenté, l'immense tourbière au centre de la zone d'étude constitue le principal refuge des boisés.

Au centre et dans la partie nord-est de la tourbière, on retrouve une végétation caractérisée par des arbrisseaux, soit l'épinette noire en association avec des plantes de la famille des éricacées principalement des genres *Kalmia*, *Ledum*, *Cassandra*, *Andromeda* et *Vaccinium*. La surface est constituée d'un coussin de mousse de sphaigne.

En périphérie de la tourbière on retrouve plusieurs associations végétales dont les principales incluent l'épinette noire: pessière, pessière à mélèze, mélèzin à épinette noire et pessière à cèdre. On retrouve également d'autres associations à l'intérieur desquelles l'épinette noire est présente: sapinière à mélèze, peupleraie avec résineux à tendance résineuse, mélangés et peupleraie dans laquelle le peuplier faux-tremble domine largement. Le bouleau à papier est également représenté à plusieurs endroits en association avec d'autres espèces.

Les affleurements rocheux possèdent quant à eux, une végétation forestière principalement constituée par des peupleraies (peuplier faux-tremble) en association avec le sapin, le pin gris ou l'épinette noire.

La zone d'étude possède un certain potentiel forestier pour le bois de pulpe. Les parties les plus susceptibles de fournir une certaine quantité de matière ligneuse se retrouvent principalement à l'ouest, au sud et au sud-est de la tourbière et dans les secteurs boisés près de la route de l'Anse-à-Benjamin. On note également la présence d'une plantation d'épinette noire à l'ouest de la tourbière sur le lot 151.

5.1.2.2 Faune

Les espèces les plus représentatives du milieu sont probablement le rat musqué dans les milieux humides (fossés, ravins, ruisseaux, etc.), le lièvre d'Amérique davantage associé aux secteurs semi-humides des pessières, la gélinotte huppée et le tamia rayé, lesquels se retrouvent plus particulièrement dans la forêt de feuillus et les peuplements mixtes, et enfin l'écureuil roux qui préfère la forêt de conifères mais que l'on retrouve également dans la forêt mixte.

D'autres espèces moins communes ou qui exigent un plus grand territoire pourraient également se retrouver dans l'aire d'étude, ce sont: le renard, le lynx du Canada, l'orignal, le porc-épic, la martre d'Amérique, l'hermine, la belette pigmée, le vison d'Amérique et la moufette rayée.

En ce qui concerne la faune aquatique, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, n'a réalisé aucun inventaire et aucun site de fraie ne leur a été rapporté. On note cependant, si on se base sur les autres rivières et ruisseaux environnants que l'omble de fontaine pourrait représenter l'espèce d'intérêt sportif dans certains cours d'eau de l'aire d'étude.

Enfin, étant donné la présence du ruisseau Benjamin dans la zone d'étude, de même que d'autres petits ruisseaux ou décharges, la reproduction de la sauvagine apparaît possible avec toutefois de sérieuses limitations. En effet, les cartes de l'Inventaire des terres du Canada, attribuent la classe 7 à toute la zone d'étude avec des limitations dues à la topographie (T), l'eau stagnante (B) et des caractéristiques désavantageuses du sol ou de l'eau (N).

5.2 MILIEU BÂTI ET EQUIPEMENTS RECREATIFS

Les résidences et sites d'exploitations agricoles sont situés principalement sur les rangs St-Joseph et St-Martin. On ne retrouve qu'une exploitation agricole, quatre granges-entrepôts, un petit chalet et le site d'exploitation d'une carrière sur la route de l'Anse-à-Benjamin, alors que l'on ne retrouve qu'un bâtiment appartenant à un club de motoneige le long du rang Bagot.

Un sentier utilisé par des motoneigistes et des amateurs de tout-terrain longe la limite des rangs III et IV depuis le rang Bagot jusqu'à la limite des lots 140 et 141 (rang IV), il longe ensuite cette ligne de lot jusqu'à la limite du rang IV qu'il longe ensuite vers l'est jusqu'à la route de l'Anse-à-Benjamin (Figure 6).

5.3 LE MILIEU AGRICOLE

5.3.1 ZONE AGRICOLE

L'ensemble de la zone d'étude appartient à la zone agricole de la municipalité de La Baie (V). Le projet retenu devra donc faire l'objet d'une autorisation par la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

En outre, en ce qui concerne le réaménagement de la route de l'Anse-à-Benjamin, une déclaration conformément à l'article 41 de la Loi sur la protection du territoire agricole, devra être produite pour la superficie n'excédant pas 20 m et incluant l'emprise actuelle. L'excédant sera inclus dans la demande d'autorisation à la C.P.T.A.Q.

5.3.2 PEDOLOGIE ET POTENTIEL AGRICOLE DES SOLS

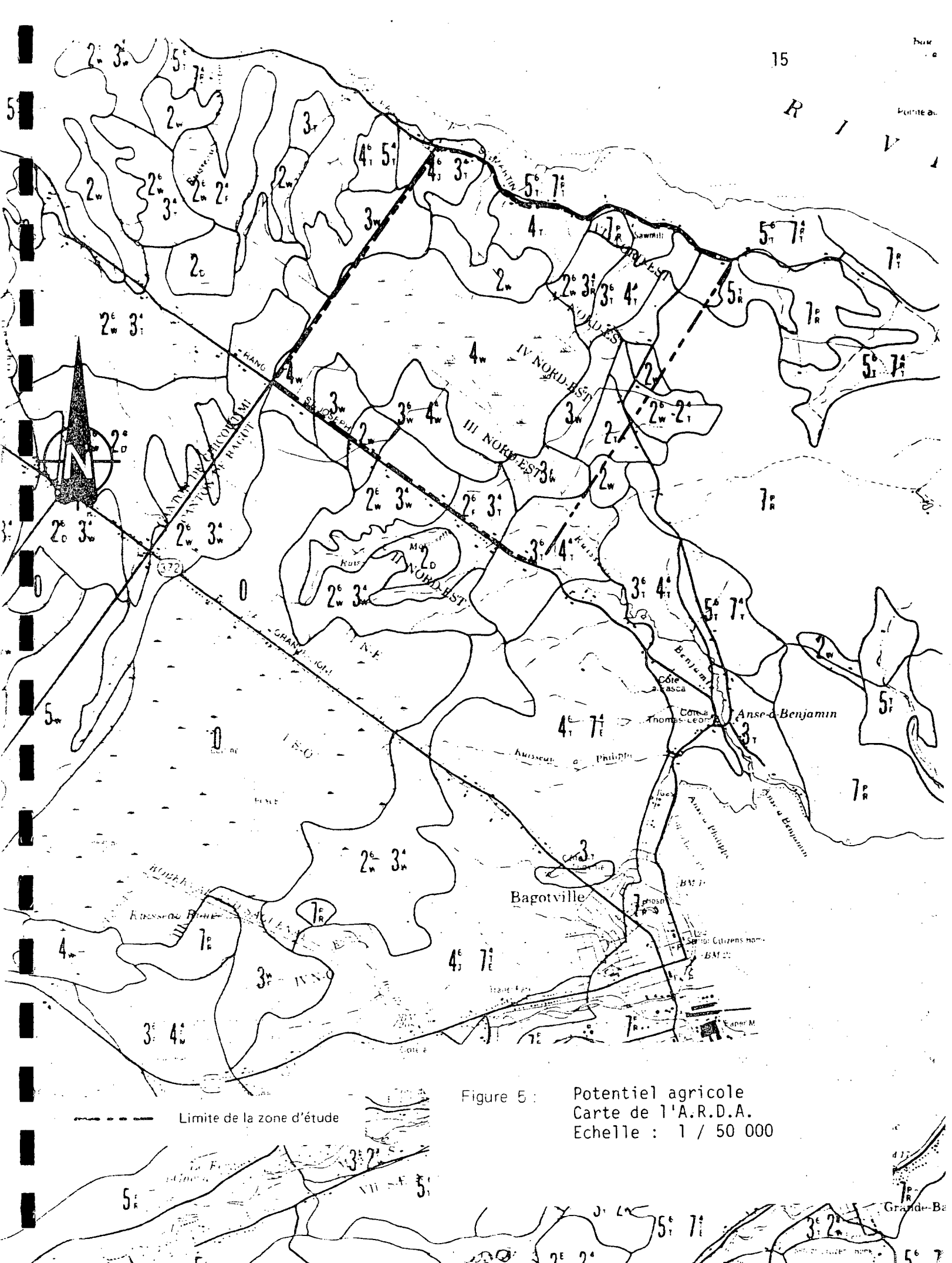
La zone d'étude est caractérisée par la présence d'un important dépôt organique (425 ha) soit une tourbière entourée de terres noires sur argiles calcaires et de dépôts marins, lacustromarins et finilacustres principalement sous la forme d'argiles calcaires et de limons de recouvrement.

Outre les sols d'origine organique, on retrouve des sols argileux des séries Hébertville, Chicoutimi et Larouche, des sols loameux des séries Taillon et Alma, et des sols loameux-sableux à sableux des séries Proulx, Gauthier et Saguenay.

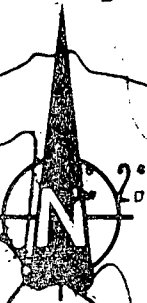
Le drainage naturel de ces sols varie généralement de très mauvais pour les sols d'origine organique à bon pour les sols sableux, bien que le drainage soit également influencé par leur position topographique.

En ce qui concerne le potentiel agricole des sols de la zone d'étude, on retrouve les classes 2, 3, 4 avec de plus faibles inclusions de 5 et de 7 (Figure 5). Leurs limitations pour l'agriculture sont principalement causées par un excès d'humidité et à un degré moindre, par un relief défavorable, une faible fertilité et la présence d'affleurements rocheux.

Par ailleurs, l'utilisation agricole de la tourbière s'avère incertaine. D'une part, l'A.R.D.A. lui concède un potentiel agricole de 4W et une étude (1975) de la firme L.M.B.D.S. recommandait de procéder à sa mise en valeur à des fins de production maraîchère. D'autre part, le comité d'étude de la tourbière de Bagotville au nom du M.A.P.A.Q. a refusé d'entériner l'étude précitée puisque celle-ci était incomplète à leur avis, et contenait des affirmations erronées ou gratuites. Les principales objections du comité concernant la mise en valeur du dépôt organique avaient trait aux facteurs limitatifs



R I V I E R E



----- Limite de la zone d'étude

Figure 5 : Potentiel agricole
Carte de l'A.R.D.A.
Echelle : 1 / 50 000

Grande-Ba

que constituent le climat plus rigoureux des tourbières par rapport aux sols minéraux avoisinants, restreignant le choix des cultures, et les difficultés inhérentes au contrôle des eaux, le régime hydrique étant largement perturbé à cet endroit.

De plus, l'exploitation agricole de la tourbière nécessiterait l'accord et la coordination de tous les propriétaires concernés afin d'élaborer un égouttement optimal, des mesures de contrôle des eaux efficaces et une synchronisation des cultures et des travaux.

Enfin, étant donné les coûts importants impliqués pour les opérations de défrichage et de contrôle des eaux, des expertises sont nécessaires afin de déterminer le potentiel agricole et la rentabilité de cette entreprise.

En somme, compte tenu de son potentiel incertain et du contexte économique, la mise en valeur de l'ensemble de la tourbière est pour le moins improbable à court et à moyen terme. Même la mise en valeur de faibles superficies en marge de la tourbière apparaît improbable en raison des coûts du défrichage et du drainage.

5.3.3 DRAINAGE DES TERRES

D'après les informations fournies par le Bureau régional du M.A.P.A.Q. concernant le drainage souterrain des terres, plus de la moitié des terres cultivées situées à proximité de la tourbière possèdent un système de drainage souterrain. La localisation de ces systèmes de drainage apparaît sur la figure 6.

5.3.4 ANALYSE DU MILIEU AGRICOLE

L'activité agricole recouvre près de 50% de la zone d'étude et s'exerce pratiquement partout où la mise en culture des sols s'est avérée réalisable économiquement (Figure 6).

Un total de 18 exploitations agricoles, dont dix-sept possédant des terres améliorées à l'intérieur de la zone d'étude, se partagent la plupart des lots circonscrits (Figure 7).



PROLONGEMENT DE L'ACCES AU PORT DE LA GRANDE-ANSE

UTILISATION DU SOL

ZONES

- Boisé
- Terre en culture (foin, pâturage, céréales)
- Drainage souterrain
- Tourbière (> 1,5 mètres de profondeur)
- Limite de la zone d'étude
- Sentier de motoneige

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : Denis Richard

Échelle : 1 : 10 000

0 200 400 mètres

Figure 6

LEGENDE



Limite des propriétés:



Propriétaires non-producteur agricole

12

Numero correspondant au propriétaire



Limite de la zone d'étude

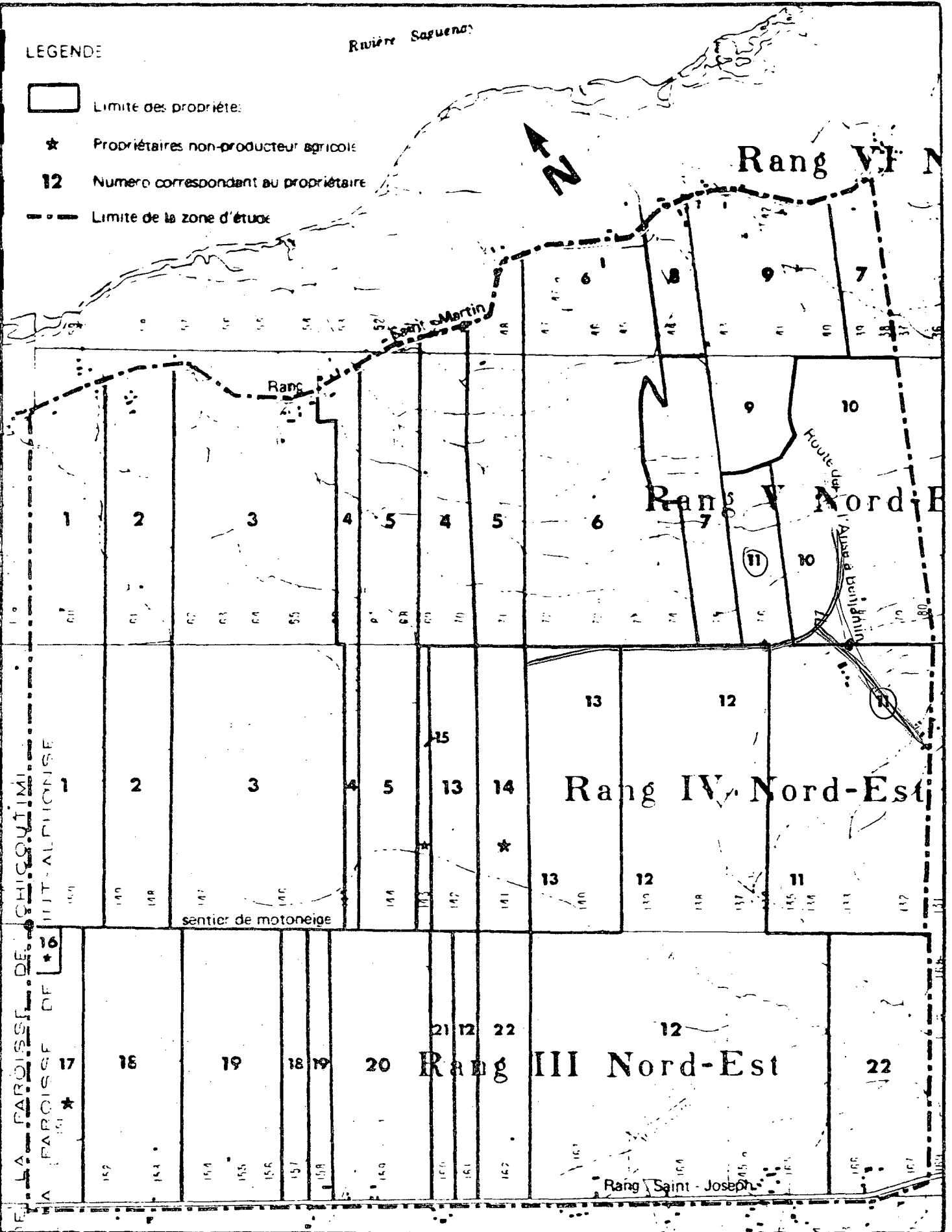


Figure 7- Limite des propriétés
 Carte cadastrale
 Echelle : 1 / 20 000

La dernière exploitation agricole (No 13) ne possède en effet que 2 lots complètement boisés alors que son site d'exploitation et ses terres améliorées sont situés le long de la route 372 à Chicoutimi.

Les cultures que l'on retrouve sont principalement des fourrages (mil, luzerne, trèfle, etc.), viennent ensuite les céréales (avoine et orge) et les pâturages. D'une façon générale les exploitations agricoles de pointe utilisent l'orge comme plante céréalière, alors que les autres utilisent principalement l'avoine.

Au niveau du type de production, la production laitière détient le premier rang avec 15 exploitations. Celle-ci est essentiellement basée sur la race Holstein. Elle se caractérise par une superficie moyenne de 125 ha (61 à 283 ha) dont 75 ha (24 à 202 ha) sont en culture. Elle compte 35 vaches (20 à 101 vaches) en moyenne pour un troupeau moyen de 67 têtes (34 à 161+). Ses quotas de production s'élèvent à 5 220 kg de matière grasse par année (1 500 à 16 500 kg). Tous les producteurs sauf un font usage de l'insémination artificielle et quatre producteurs ne sont pas inscrits au programme d'analyse des troupeaux laitiers du Québec (P.A.T.L.Q.).

On retrouve également une exploitation de bovins de boucherie (No 3). Ce producteur compte sur une superficie totale de 156 ha dont 71 ha en culture mais dont la moitié est louée au voisin.

Enfin, une ancienne exploitation laitière (No 4) dont il ne reste plus que les bâtiments et le fond de terre vient compléter le bilan des exploitations agricoles. Les lots qui lui sont rattachés seront probablement récupérés par des producteurs de la zone d'étude au cours de l'année.

6.0 DETERMINATION DU TRACE OPTIMAL

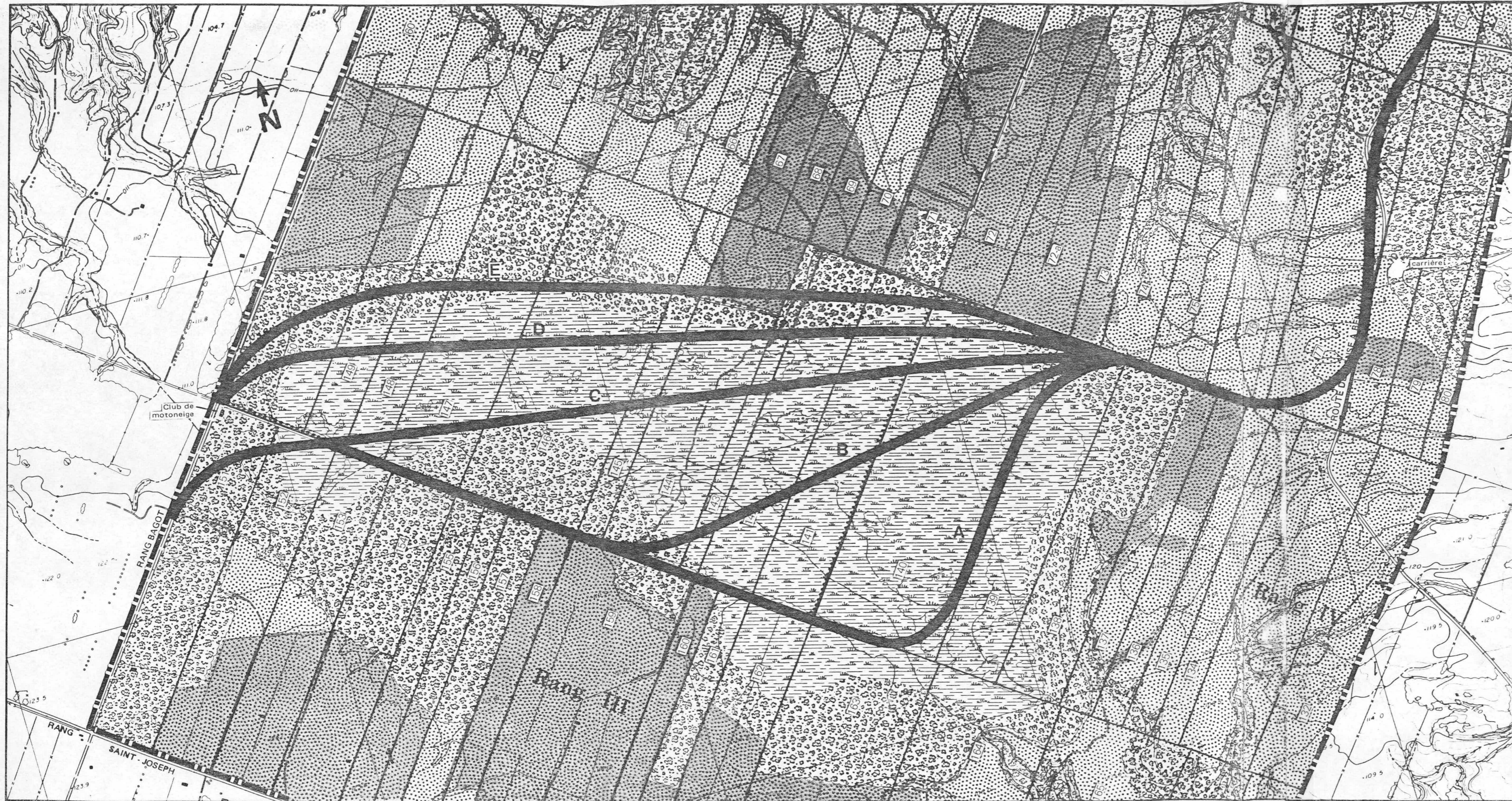
6.1 METHODOLOGIE

La méthodologie utilisée pour dégager le tracé optimal est basée sur l'évaluation des impacts potentiels et les considérations technico-économiques. Des axes représentatifs de l'ensemble des possibilités pour réaliser le projet seront d'abord proposés. Ensuite, les impacts potentiels seront analysés et comparés pour les différentes alternatives. Les considérations techniques et économiques viendront compléter les informations nécessaires au processus décisionnel. Enfin, sur la base de ces constatations, l'axe préférentiel sera déterminé.

6.2 AXES ETUDIES








A priori, afin de minimiser les impacts sur l'agriculture, la solution optimale devra relier à l'ouest, le point situé à la jonction du rang Bagot et des rangs III et IV avec à l'est, le point situé à la limite est de la tourbière (lot 137 du rang IV) à la limite des rangs IV et V et poursuivre vers l'est en longeant cette limite de rang jusqu'à la route de l'Anse-à-Benjamin, laquelle sera enfin réaménagée jusqu'à la route d'accès déjà construite.


Ainsi, 5 axes reflétant les options les plus variées ont été étudiées plus en détail (Figure 8): l'axe "A" tient compte des limites de lot, de rang et de propriété, il se raccorde à la ligne Bagot au sud du club de motoneige; l'axe "B" sectionne principalement des lots boisés appartenant à des personnes qui résident hors de la zone d'étude (lots 140 à 143 du rang IV), il se raccorde également à la ligne Bagot au sud du club de motoneige; l'axe "C" propose une droite entre les deux points à relier à l'intérieur de la tourbière et se raccorde lui aussi au sud du club de motoneige; l'axe "D" évite



**PROLONGEMENT DE L'ACCÈS
AU PORT DE LA GRANDE - ANSE**

LOCALISATION DES AXES ÉTUDIÉS

-  Axes étudiés
-  Boisé
-  Terre en culture
(foin, pâturage, céréales)
-  Drainage souterrain
-  Tourbière
(> 1,5 mètres de profondeur)
-  Limite de la zone d'étude
-  Sentier de motoneige

 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : Denis Richard

Échelle : 1 : 10 000

Figure 8



les sols organiques trop profonds sans toutefois empiéter davantage sur les terres en culture et se raccorde au nord du club de motoneige; enfin, l'axe "E" se situe de façon générale à la limite nord de la tourbière et minimise l'empiètement dans les sols organiques de plus de 1,5 m de profondeur, il affecte cependant l'extrémité de parcelles cultivées situées à mi-chemin (lots 144-145). Cet axe se raccorde tout comme l'axe "D" au nord du club de motoneige pour minimiser l'empiètement dans les sols organiques profonds.

6.3 IMPACTS POTENTIELS

D'une façon générale, on retient que la réalisation du projet, peu importe l'axe retenu, affecte peu le milieu. L'axe "A" est celui qui requiert la plus grande immobilisation de superficies (environ 17 ha) bien que la différence entre les extrêmes soit minime (moins de 2 ha). L'immobilisation de superficies cultivées s'élève à environ 3,9 ha pour les axes "A", "B", "C" et "D" alors que l'axe "E" requiert une superficie cultivée totalisant quelque 4,8 ha.

D'autre part, on remarque une différence importante au niveau de la superficie totale sectionnée des propriétés par les différents axes: l'axe "A" ne sectionne en effet que 18 ha alors que les axes "B", "C", "D" et "E" en sectionnent 60, 77, 97 et 117 ha respectivement.

Toutefois, l'impact lié au sectionnement est marginal dans ce cas-ci puisqu'il ne concerne principalement que des terres boisées. En effet, 11,80 ha de terres en culture seraient sectionnés pour les variantes "A", "B", "C" et "D", pour la variante "E" une superficie totale de 12,19 ha en culture serait sectionnée. Ces parties sectionnées sont néanmoins récupérables presque entièrement à des fins agricoles.

Par ailleurs, comme on peut le constater à la figure 8, seuls les axes "D" et "E" affecteraient le lot 150 du rang IV. Le producteur laitier (No 1) à qui ce lot appartient a entrepris depuis plus de 2 ans le déboisement de la partie située dans la tourbière dans le but de la cultiver éventuellement (4 ha de défriché sur 14 ha).

Quant au sentier de motoneige, il sera affecté différemment selon que l'axe "A", "B", "C", "D" ou "E" est retenu. Plus précisément, l'axe "A" affecterait le sentier sur une longueur totale de 2 120 m, l'axe "B" sur 1 600 m, l'axe "C" sur 600 m, l'axe "D" sur 700 m et enfin l'axe "E" sur 1 000 m. Encore ici, peu importe la variante retenue, l'impact apparaît faible puisqu'une relocalisation du sentier demeure possible.

Ainsi, compte tenu des données précédentes, l'axe optimal devrait donc se situer le plus au sud possible afin de limiter le morcellement des propriétés et l'empiètement sur les terres en culture qui apparaissent être les impacts les plus importants. L'axe "A" serait donc le moins dommageable et, à l'inverse, l'axe "E" serait celui qui causerait le plus d'impacts. Les impacts anticipés sont toutefois considérés faibles peu importe l'axe retenu.

Au plan biologique, les impacts anticipés sont également peu significatifs à tous les niveaux. Aucun site nécessitant une attention particulière n'a été relevé à l'intérieur de la tourbière si ce n'est du ruisseau Benjamin qui y prend sa source en périphérie (sud et est) et de la possibilité d'y retrouver de l'omble de fontaine. Aussi, étant donné la plus grande diversité des espèces et la présence du ruisseau au sud de la tourbière, un tracé plus au nord serait moins dommageable à ce niveau.

6.4 CONSIDERATIONS TECHNIQUES ET ECONOMIQUES

Outre les incidences environnementales, les considérations techniques et économiques du projet influencent également le choix de l'axe à privilégier. Aussi, le coût global du tracé, le nombre de courbes, la longueur totale à raccorder, la profondeur du dépôt organique à traverser, de même que la compatibilité avec l'implantation possible d'une voie ferrée sont autant de facteurs à considérer.

Ainsi, les coûts de construction estimés des différentes alternatives se chiffrent comme suit (incluant le réaménagement de la route de l'Anse-à-Benjamin):

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| - axe "A" : 3 500 000 \$ | - axe "C" : 3 250 000 \$ |
| - axe "B" : 3 050 000 \$ | - axe "D" : 2 750 000 \$ |
| | - axe "E" : 2 400 000 \$ |

Les différences marquées au niveau des coûts s'expliquent principalement par la profondeur du dépôt organique du terrain traversé. Une profondeur de plus de 1,5 m exige, en raison de la faible capacité portante de ces sols, une méthode de construction spéciale (consolidation par surcharge) qui implique des coûts unitaires deux fois plus importants. L'axe "E" qui minimise ce type d'empiètement apparaît donc comme la solution la plus économique.

En outre, les axes "A" et "B" sont moins intéressants à cette rubrique puisqu'ils impliquent plusieurs courbes et qu'ils sont incompatibles avec la possibilité d'implanter un chemin de fer en parallèle. Ces deux axes impliqueraient deux traverses à niveaux, handicapant la sécurité et l'efficacité du lieu prévu.

En outre, suite aux tractations avec les représentants du CN, il appert qu'un corridor commun à la route et au chemin de fer situé au nord de la tourbière diminuerait de façon importante les coûts de construction tout en maximisant le confort et la sécurité des usagers (moins de courbes et aucune traverse à niveau).

6.5 AXE RETENU

Compte tenu des impacts mineurs envisagés et de l'importance des coûts pour le choix d'une solution alternative, l'axe "E" est retenu. Les axes "A", "B" et "C" ne peuvent être retenus puisque les avantages qu'ils procurent au milieu sont marginaux face aux coûts supplémentaires impliqués. Quant à l'axe "D", bien que légèrement plus avantageux d'un point de vue agricole, soit une économie de 1,15 ha de terres en culture (incluant un résidu non-récupérable), il ne peut être retenu puisque la sauvegarde de cet hectare impliquerait des coûts supplémentaires de l'ordre de 350 000 \$ liés à la construction sur des dépôts tourbeux de plus de 1,5 m.

L'axe "E" nécessite donc l'ouverture d'un nouveau lien routier d'une longueur approximative de 3,7 km entre le rang Bagot et la route de l'Anse-à-Benjamin et le réaménagement de cette dernière sur une longueur de 1 100 m (Voir annexe 1).

Les intersections seront en forme de "T". Ainsi, le rang Bagot - direction sud-ouest, la route de l'Anse-à-Benjamin - direction nord et la route d'accès au port - direction ouest aboutiront en "T" sur le nouveau lien routier pour les deux premiers et sur la route de l'Anse-à-Benjamin réaménagée pour la dernière (Voir annexe 1).

L'aménagement projeté des intersections comporte de légères surlargeurs afin de permettre la construction de voies d'évitement. Enfin, des servitudes de non-accès aux intersections seront apposées afin d'accroître la sécurité des usagers à ces endroits (Voir annexe 1).

7.0 EVALUATION DES IMPACTS, MESURES DE MITIGATION ET IMPACTS RESIDUELS

L'axe optimal pour relier la route d'accès au port de la Grande-Anse au rang Bagot a été identifié suite à la confrontation des paramètres environnementaux techniques et économiques. Ainsi, en raison de leurs faibles intensités, les impacts sur le milieu ont été considérés comme peu déterminants en comparaison avec les coûts. Toutefois, l'axe "E" qui a été retenu, affecte les différentes composantes du milieu et cette section contribue à identifier et à analyser les impacts et si possible à en diminuer leurs effets par certaines recommandations spécifiques.

7.1 LES IMPACTS SUR LE MILIEU

7.1.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

L'impact attendu à ce niveau est mitigé au départ par le choix d'un tracé situé au nord de la tourbière. En effet, contrairement au côté sud de la tourbière, le côté nord est très peu diversifié du point de vue de la végétation. En outre, aucun cours d'eau d'importance, sinon des fossés agricoles n'y est relevé.

Ainsi, aucun impact important n'est prévu à ce niveau. La perte totale de superficies boisées s'élève à 9,44 ha répartis principalement en périphérie nord de la tourbière (8,50 ha) et également en marge de la route de l'Anse-à-Benjamin (0,94 ha). Enfin, aucun impact n'est prévu sur la faune du ruisseau Benjamin lequel est situé beaucoup plus au sud.

En ce qui concerne les résidus d'emprise et les enclaves de superficies non-cultivables en bordure du rang Bagot et de la route de l'Anse-à-Benjamin, nous recommandons de les acheter et de les renaturaliser par la plantation d'arbres (résineux) adaptés au milieu. Ces superficies réaménagées pourront ensuite être revendues selon le règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires (CT 154599).

7.1.2 MILIEU BATI ET EQUIPEMENTS RECREATIFS

Le milieu bâti étant peu représenté dans le secteur touché par le projet, les impacts anticipés à ce niveau sont également peu nombreux.

Sur la route de l'Anse-à-Benjamin, aux environs du chaînage 0 + 600, du côté est de la route, un petit chalet sera éloigné d'environ 25 m de la nouvelle route qui sera située plus à l'ouest à cet endroit. Cette situation n'entraînera pas d'impact significatif puisque ce dernier n'est pas habité à l'année. Un nouvel accès lui sera néanmoins aménagé. De plus, une partie de l'ancienne emprise de la route et du résidu enclavé à cet endroit pourrait lui être rétrocédée (à négocier lors du processus d'expropriation).

Le bâtiment appartenant à un club de motoneige situé sur le rang Bagot (chaînage 4 + 650) ne devrait pas subir de diminution de sa marge avant sinon de façon marginale.

En ce qui concerne le sentier de motoneige, il sera affecté sur une longueur d'environ 1 km le long de la limite des rangs IV et V entre les chaînages 1 + 300 et 2 + 300. Une relocalisation est néanmoins envisageable à cet endroit et devra faire l'objet d'une entente entre les propriétaires touchés et le club de motoneige.

En résumé, les impacts au niveau bâti sont marginaux et aucune mesure de mitigation spéciale n'est envisagée sinon la compensation financière qui sera déterminée lors des négociations dans le cadre du processus d'expropriation.

7.1.3 MILIEU AGRICOLE









Le milieu agricole est la composante qui souffre le plus de l'implantation du projet. Les impacts attendus à ce niveau sont néanmoins relativement peu importants (Tableau 1).

Les pertes totales de superficies cultivées immobilisées par l'emprise s'élèvent à 4,78 ha dont 1,4 ha sont drainés souterrainement. Ces pertes affectent 7 exploitations agricoles pour l'ensemble du projet et varient de 0,03 ha à 2,47 ha par exploitation. Ainsi, aucune exploitation ne subira d'impact important lié à la perte de superficie par immobilisation (Annexe 2).



**PROLONGEMENT DE L'ACCES
AU PORT DE LA GRANDE - ANSE**

**TRACÉ RETENU
ET LOCALISATION DES IMPACTS**

-  Tracé retenu (axe "E")
(chaînage au 200 mètres)
-  Ecisé
-  Terre en culture
(foin, pâturage, céréales)
-  Drainage souterrain
-  Tourbière
(> 1,5 mètres de profondeur)
-  Limite de la zone d'étude
-  Sentier de motoneige
-  1 a Identification de l'impact
Le nombre réfère au
numéro de l'exploitation
La lettre réfère à la
composante de l'impact
(tableau 1)

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : Denis Richard

Echelle : 1 : 10 000



Figure 9

TABLEAU 1 : DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LES PROPRIETES

| IDENTIFICATION DE L'IMPACT | LOCALISATION | IMPACTS | MESURES DE MITIGATION | REMARQUES | IMPACT GLOBAL SUR LA PROPRIETE |
|----------------------------|--|--|--|--|--|
| 9 a (1) | Début du projet ⁽²⁾ à 0 + 020 | Immobilisation de 0,56 ha soit 0,39 ha cultivés sur les lots 40 et 41 et 0,17 ha boisé sur les lots 77 et 41 appartenant à une exploitation laitière | - | La perte de superficies cultivées représente 1,4% des superficies cultivées de cette exploitation | Faible |
| 10 a | 0 + 020 à 1 + 300 et intersection avec la route de l'Anse-à-Benjamin | Immobilisation de 3,39 ha sur les lots 77 et 78 soit 2,47 ha cultivés (0,12 ha drainé), 0,77 ha boisé et 0,15 ha occupé par une grange-entrepôt et l'espace inutilisé autour appartenant à une exploitation laitière | - | La perte totale de superficies cultivées totalise donc 2,75 ha et représente 3,4% des superficies cultivées de cette exploitation Par ailleurs, cette exploitation récupère 0,29 ha provenant de l'ancienne emprise qui pourra être cultivé. Elle pourrait également récupérer une superficie de 0,09 ha provenant de l'exploitation no 11 (à négocier) | Faible (Les pertes anticipées sont en deçà de la marge de manoeuvre permise par l'appareil de production) |
| 10 b | 0 + 190 à 0 + 310 (ouest) | Création d'un résidu de 0,11 ha boisé sur le lot 77 | Acquisition du résidu et revente selon le règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires (CT 154599) | | |
| 10 c | 0 + 430 à 0 + 570 (est) | Création d'un résidu de 0,12 ha cultivé sur le lot 77. Ce résidu est considéré perdu pour l'agriculture | <i>D'accord</i> | | |
| 10 d | 0 + 570 à 0 + 620 (est) | Création d'un résidu de 0,02 ha non-utilisé sur le lot 77 (en face de la grange-entrepôt) | - | | |

TABLEAU 1 : DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LES PROPRIETES (SUITE)

| IDENTIFICATION DE L'IMPACT | LOCALISATION | IMPACTS | MESURES DE MITIGATION | REMARQUES | IMPACT GLOBAL SUR LA PROPRIETE |
|----------------------------|--|---|---|---|--------------------------------|
| 10 e | 0 + 585 | Une grange-entrepôt est située dans l'emprise (lot 77) | Relocalisation ou expropriation (à négocier) | <u>OK</u> | |
| 10 f | 0 + 980 à 1 + 140 (sud) | Création d'un résidu de 1,07 ha cultivé sur le lot 77 | Scarification, ameublissement, aplanissement et épandage de terres de surface sur l'ancienne emprise adjacente (0,29 ha) ensuite, rétrocession de cette parcelle à ce propriétaire, ce qui permettra l'annexion du résidu avec le lot 78, avec lequel il pourra être cultivé en continu | <u>OK</u> | |
| 10 g | 1 + 160 à 1 + 230 (sud) | Création d'un résidu de 0,14 ha cultivé sur le lot 77 | Acquisition du résidu et revente selon le règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires | <u>OK</u> | |
| 11 a | 1 + 225 à 1 + 360 et intersection avec la route de l'Anse-à-Benjamin | Immobilisation de 0,54 ha cultivé sur les lots 133, 135, 136 et 76, appartenant à une exploitation laitière | - | La perte totale de superficies cultivées totalise donc 0,63 ha et représente 0,6% des superficies cultivées de cette exploitation. Par ailleurs cette exploitation pourrait récupérer 0,14 ha provenant de l'exploitation no 10 (à négocier) | Faible |

TABLEAU 1 : DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LES PROPRIETES (SUITE)

| IDENTIFICATION DE L'IMPACT | LOCALISATION | IMPACTS | MESURES DE MITIGATION | REMARQUES | IMPACT GLOBAL SUR LA PROPRIETE |
|----------------------------|---|---|---|---|--------------------------------|
| 11 b | 1 + 140 (prolongement en "T" de la route de l'Anse à Benjamin (côté est)) | Création d'un résidu de 0,45 ha en pacage avec des vestiges de fondations d'une ancienne exploitation (lot 133) | <p>Scarification, ameublement, aplanissement et épandage de terre de surface sur l'ancienne emprise adjacente (0,18 ha). Ensuite, rétrocession de cette parcelle à ce propriétaire, ce qui permettra l'annexion du résidu avec la parcelle cultivée située à l'est de l'ancienne route (lot 133), avec laquelle il pourra être cultivé en continu.</p> <p>Une parcelle de 0,09 ha à l'intérieur de ce résidu, située au nord d'un fossé important s'intègre mal avec les autres terres appartenant à cette exploitation. Aussi, nous proposons l'acquisition de cette parcelle pour l'offrir en vente à l'exploitation no 10 pour laquelle l'intégration serait plus facile</p> | <p>ok</p> | |
| 11 c | 1 + 300 à 1 + 440 (nord) | Sectionnement de 10 ha cultivés situés sur le lot 76 | Déterminer avec le propriétaire la localisation d'un accès transversal | <p>ok</p> <p>Si danger dans la courbe, accés par site Anse à Benjamin lot 133</p> | |

TABEAU 1 : DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LES PROPRIETES (SUITE)

| IDENTIFICATION DE L'IMPACT | LOCALISATION | IMPACTS | MESURES DE MITIGATION | REMARQUES | IMPACT GLOBAL SUR LA PROPRIETE |
|----------------------------|--|---|---|---|--------------------------------|
| 12 a | 1 + 307 à 1 + 926 | Immobilisation de 1,84 ha soit 1,33 ha boisé sur les lots 137, 138 et 139 et 0,51 ha cultivé et drainé sur les lots 136 et 137, appartenant à une exploitation laitière | - | La perte de superficies cultivées représente 0,3% des superficies cultivées de cette exploitation | Faible |
| 12 b | 1 + 307 à 1 + 926 (nord) | Sectionnement de 0,003 ha boisé sur le lot 139 | Acquisition du résidu et revente selon le règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires | <i>ok</i> | |
| 13 a | 1 + 926 à 2 + 305 et 2 + 504 à 2 + 691 | Immobilisation de 1,70 ha boisé sur les lots 140 et 142, appartenant à une exploitation laitière de Chicoutimi | - | - | Faible |
| 13 b | 1 + 926 à 2 + 305 (nord) | Sectionnement de 0,77 ha boisés sur le lot 140 | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès ou offrir de l'acheter au propriétaire et le revendre selon le règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires | <i>Il serait préférable de revendre au propriétaire No 6 du rang V ou la faible superficie résiduelle</i> | |
| 13 c | 2 + 504 à 2 + 691 (nord) | Sectionnement de 2,23 ha boisé sur le lot 142 | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès ou offrir de l'acheter au propriétaire et le revendre selon le règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires | <i>ok</i> | |

TABEAU 1 : DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LES PROPRIETES (SUITE)

| IDENTIFICATION DE L'IMPACT | LOCALISATION | IMPACTS | MESURES DE MITIGATION | REMARQUES | IMPACT GLOBAL SUR LA PROPRIETE |
|----------------------------|--------------------------|--|---|--|--------------------------------|
| 14 a | 2 + 305 à 2 + 504 | Immobilisation de 0,60 ha boisé sur le lot 141, appartenant à un particulier | - | - | Faible |
| 14 b | 2 + 305 à 2 + 504 (nord) | Sectionnement de 1,43 ha boisé sur le lot 141 | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès ou offrir de l'acheter au propriétaire et le revendre selon le règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires | <i>ok</i> | |
| 15 a | 2 + 691 à 2 + 750 | Immobilisation de 0,17 ha boisé sur le lot 143, appartenant à un particulier | - | - | Faible |
| 15 b | 2 + 691 à 2 + 750 (nord) | Sectionnement de 0,85 ha boisé sur le lot 143 | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès ou offrir de l'acheter au propriétaire et le revendre selon le règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires | <i>ok</i> | |
| 5 a | 2 + 750 à 3 + 000 | Immobilisation de 0,76 ha sur le lot 144 soit 0,74 ha cultivé et drainé et 0,02 ha boisé appartenant à une exploitation laitière | - | La perte de superficies cultivées totalise donc 1,15 ha et représente 0,7% des superficies cultivées de cette exploitation | Faible |

TABLEAU 1 : DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LES PROPRIETES (SUITE)

| IDENTIFICATION DE L'IMPACT | LOCALISATION | IMPACTS | MESURES DE MITIGATION | REMARQUES | IMPACT GLOBAL SUR LA PROPRIETE |
|----------------------------|-------------------------|---|---|--|--------------------------------|
| 5 b | 2 + 750 à 3 + 000 (sud) | Sectionnement de 19,85 ha boisés sur le lot 144 | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès |) <u>OK</u> | |
| 5 c | 2 + 750 à 3 + 000 (sud) | Sectionnement de 0,41 ha cultivé et drainé sur le lot 144. Ce résidu est considéré perdu pour l'agriculture | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès | | |
| 4 a | 3 + 000 à 3 + 060 | Immobilisation de 0,18 ha sur le lot 145 soit 0,10 ha cultivé et 0,08 ha boisé, appartenant à une exploitation de foin et de céréales | - | La perte de superficies cultivées représente 0,3% des superficies cultivées de cette exploitation | Faible |
| 4 b | 3 + 000 à 3 + 060 (sud) | Sectionnement de 4,82 ha boisés sur le lot 145 | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès | <u>OK</u> | |
| 3 a | 3 + 060 à 3 + 765 | Immobilisation de 2,11 ha soit 2,08 ha boisés sur les lots 145, 146 et 147 et 0,03 ha cultivé sur le lot 145 appartenant à une exploitation de bovins | - | La perte de superficies cultivées représente 0,04% des superficies cultivées de cette exploitation | Faible |
| 3 b | 3 + 060 à 3 + 765 (sud) | Sectionnement de 52,43 ha boisés sur les lots 145, 146 et 147 | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès | <u>OK</u> | |

TABEAU 1 : DESCRIPTION DES IMPACTS SUR LES PROPRIETES (SUITE)

| IDENTIFICATION DE L'IMPACT | LOCALISATION | IMPACTS | MESURES DE MITIGATION | REMARQUES | IMPACT GLOBAL SUR LA PROPRIETE |
|----------------------------|---------------------------|---|--|-----------|--------------------------------|
| 2 a | 3 + 765 à 4 + 060 | Immobilisation de 0,89 ha boisé sur les lots 148 et 149, appartenant à une exploitation laitière | - | - | Faible |
| 2 b | 3 + 765 à 4 + 060 (sud) | Sectionnement de 13,55 ha boisés sur les lots 148 et 149 | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès | <u>OK</u> | |
| 1 a | 4 + 060 à 4 + 620 | Immobilisation de 1,63 ha boisé sur le lot 150, appartenant à une exploitation laitière | - | - | Faible |
| 1 b | 4 + 060 à 4 + 620 (sud) | Sectionnement de 8,06 ha boisés sur le lot 150 | Déterminer avec le propriétaire la localisation des accès | <u>OK</u> | |
| 1 c | 4 + 330 à 4 + 480 (ouest) | Création d'un résidu de 0,38 ha isolé sur le lot 150 entre l'intersection projetée et l'ancien rang Bagot | Scarification, ameublement, aplanissement et épandage de terre organique sur l'ancienne emprise (0,59 ha), adjacente au résidu. Ensuite rétrocession de cette parcelle au propriétaire ou offrir de l'acheter au propriétaire et le revendre selon le règlement sur les conditions de dispositions des immeubles excédentaires | <u>OK</u> | |

(1) Le nombre réfère au numéro de l'exploitation (voir Figure 7), alors que la lettre réfère à la composante de l'impact sur cette exploitation

(2) Le projet débute environ 250 m au nord du chaînage 0 + 000

L'implantation routière affecte plus particulièrement trois de ces exploitations agricoles, soit les exploitations Nos 5, 10 et 11 en sectionnant des lots cultivés et créant ainsi des résidus totalisant 12,19 ha.

En ce qui concerne l'exploitation laitière No 5, la superficie sectionnée n'est que de 0,41 ha (chaînages 2 + 750 à 3 + 000 - sud). La probabilité que cette parcelle continue d'être utilisée à des fins agricoles s'avère faible en raison de son exigüité. Aussi, cette parcelle a-t-elle été considérée comme perdue pour cette exploitation et pour le milieu agricole (Figure 9).

Le projet sectionne également une superficie de 10 ha soit une partie du lot 76 (chaînages 1 + 300 à 1 + 440 - nord) appartenant à l'exploitation laitière No 11. En effet, ce lot situé à l'intérieur du rang V, appartient à une entreprise dont le site d'exploitation est situé dans le rang IV. Cependant, ce sectionnement ne viendra pas modifier les différentes opérations agricoles de cette exploitation autrement que par le besoin de traverser une route à faible débit.

L'aménagement de l'intersection entre le lien projeté et la route de l'Anse-à-Benjamin affecte également cette exploitation (No 11) de même qu'il affecte l'exploitation No 10. Ainsi, du côté sud-est de l'intersection, une superficie totalisant 1,52 ha (soit 1,07 ha pour l'exploitation No 10 et 0,45 ha pour l'exploitation No 11) se retrouvera enclavée entre le lien projeté, le prolongement de la route de l'Anse-à-Benjamin aboutissant en "T" et l'ancienne route de l'Anse-à-Benjamin.

Toutefois, avec les mesures envisagées (scarification, ameublissement, aplanissement et recouvrement de terre végétale) pour remettre l'ancienne emprise (0,47 ha) en état d'être cultivée, ces parcelles sectionnées seront annexées aux parcelles situées du côté est de l'ancienne route avec lesquelles elles pourront être cultivées en continu.

Cependant, une parcelle de 0,09 ha bordée par la limite des rangs IV et V au nord-est, l'aboutissement en "T" de la route de l'Anse-à-Benjamin à l'ouest et un fossé important au sud, peut difficilement être annexée au bloc cultivé nouvellement formé pour l'exploitation No 11. L'acquisition et la revente de cette parcelle aux propriétaires adjacents seront envisagées lors de l'expropriation. Il en sera de même en ce qui concerne la parcelle cultivée enclavée située du côté sud-ouest de cette intersection, la superficie résiduelle de 0,14 ha ne peut

aucunement être intégrée aux parcelles cultivées de l'exploitation No 10. Dans ce cas-ci, on pourra même envisager un échange de parcelle puisque chacune de ces deux exploitations bénéficierait à annexer le résidu de l'autre.

Ainsi, avec les réaménagements prévus pour l'ancienne emprise de la route de l'Anse-à-Benjamin et les remembrements proposés pour les deux petites parcelles résiduelles, aucune perte par sectionnement n'est anticipée pour ces exploitations vis-à-vis cette intersection.

Enfin, entre les chaînages 0 + 430 et 0 + 620, le réaménagement prévu de la route de l'Anse-à-Benjamin quitte l'emprise actuelle pour corriger deux courbes inversées et sectionne une superficie totale de 0,14 ha appartenant à l'exploitation No 10, soit 0,12 ha cultivé et 0,02 ha non-utilisé en face d'une grange-entrepôt (chaînage 0 + 585). Cette superficie ne pourra pas conserver sa vocation agricole en raison de son exigüité, et ceci, même avec le réaménagement prévu de l'ancienne emprise. Aussi, cette parcelle a-t-elle été considérée comme perdue pour cette exploitation et pour le milieu agricole.

L'impact lié au sectionnement de superficies cultivées est donc faible sur les exploitations touchées et sur le milieu agricole, les pertes totales de superficies sectionnées considérées perdues ne s'élevant qu'à 0,55 ha.

Au niveau du raccordement avec le rang Bagot, l'intersection envisagée se situe dans une parcelle boisée (lot 150) appartenant à un producteur laitier (No 1) qui a entrepris, il y a quelques années, son déboisement en périphérie dans le but de la cultiver éventuellement.

Le projet tel que proposé sectionne une parcelle boisée de 8,06 ha défrichée à 18% et engendre la création d'un résidu de 0,38 ha entièrement défriché. Situé dans le triangle à l'ouest de l'intersection formé par la nouvelle route, le raccordement projeté avec le rang Bagot et le rang Bagot existant. La revégétation de l'emprise non-utilisée (0,59 ha) du rang Bagot agrandira quelque peu cette dernière parcelle mais ses possibilités d'utilisation future demeurent réduites. L'acquisition par le ministère des Transports de cette parcelle pourra être envisagée lors de l'expropriation.

La possibilité de limiter au minimum l'empiètement sur cette parcelle a été étudiée, soit de relier la route Bagot plus vers le sud en passant derrière le chalet du club de motoneige, mais cette possibilité a été écartée puisqu'elle impliquait des coûts de construction beaucoup plus élevés en raison de la profondeur du dépôt organique dans le secteur.

Par ailleurs, une superficie totale de 9,44 ha boisés sera immobilisée et 104,48 ha boisés se retrouveront sectionnés par le projet affectant 11 propriétaires différents dont neuf sont producteurs agricoles. Ces pertes sont étalées le long du projet mais se retrouvent davantage au niveau de la tourbière. Toutefois, la perte maximale ne s'élèvera qu'à 2,08 ha pour une exploitation agricole (No 3) et, avec l'aménagement d'accès de chaque côté de la route vis-à-vis chaque lot sectionné, aucun propriétaire ne subira d'impact important pour perte de terres boisées.

Enfin, une grange-entrepôt, appartenant à l'exploitation agricole No 10 actuellement située en bordure ouest de la route de l'Anse-à-Benjamin, se retrouvera à l'intérieur de l'emprise projetée vis-à-vis le chaînage 0 + 585. Celle-ci devra donc faire l'objet, lors du processus d'expropriation, d'une entente avec le propriétaire concernant sa relocalisation ou sa démolition avec indemnité pour son remplacement.

Ainsi, les impacts au niveau des exploitations agricoles touchées par le projet s'avèrent faibles en raison des faibles pertes et sectionnements de superficies cultivées anticipés. L'impact global sur le milieu agricole est également considéré faible puisque les superficies mises en causes sont de faibles étendues. D'un autre côté, certaines exploitations bénéficieront d'un accès supplémentaire à la limite de leurs terres en culture et de leurs terres boisées. A plus long terme, advenant la possibilité de rentabiliser les terres organiques de la région, cette route pourrait faciliter l'accès à la machinerie nécessaire pour les différentes opérations préalables à la mise en culture.

Certaines mesures devront cependant être prises afin de limiter au minimum les répercussions sur le milieu agricole. Ainsi, on devra aménager un accès transversal vis-à-vis chaque propriété sectionnée par le projet. De plus, étant donné que le projet touche le système de drainage de certaines terres cultivées, on devra s'assurer que le drainage sera maintenu durant et après les travaux par les mesures correctrices appropriées.

7.2 SYNTHÈSE DES IMPACTS DU PROJET

La liste qui suit résume les impacts attendus sur le milieu, suite à la réalisation du projet proposé.

Pertes totales de superficies

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Nombre de propriétaires touchés | 12 |
| Immobilisation - totale | 14,37 ha |
| - minimum | 0,17 ha |
| - maximum | 3,39 ha |
| - moyenne | 1,20 ha |
| Superficies totales sectionnées | 116,69 ha |
| Superficies rétrocédées | (+) 1,64 ha |
| Bilan des pertes de superficie | 12,73 ha |

Pertes de superficies cultivées

| | |
|--|-------------|
| Nombre d'exploitations agricoles touchées | 10 |
| Nombre d'exploitations agricoles subissant des pertes de superficies cultivées | 7 |
| Immobilisation - totale | 4,78 ha |
| - minimum | 0,03 ha |
| - maximum | 2,47 ha |
| - moyenne par exploitation qui perd des superficies cultivées | 0,68 ha |
| Superficies sectionnées - totales | 12,19 ha |
| - résidus récupérables pour la culture | 11,66 ha |
| - résidus non-récupérables | 0,53 ha |
| Superficies rétrocédées et récupérables pour l'agriculture | (+) 0,47 ha |
| Bilan des pertes de superficies cultivées pour l'ensemble du projet | 4,84 ha |

Pertes de superficies boisées

| | |
|---|-------------------|
| Nombre de propriétaires touchés | 11 |
| Immobilisation - totale | 9,44 ha |
| - minimum | 0,02 ha |
| - maximum | 2,08 ha |
| - moyenne | 0,86 ha |
| Superficies sectionnées | 104,48 ha |
| <u>Autres pertes de superficies</u> | |
| Immobilisation (grange-entrepôt et espace autour) | 0,15 ha |
| Superficies sectionnées (non-utilisées en face de la grande-entrepôt) | 0,02 ha |
| <u>Expropriation</u> | 1 grange-entrepôt |
| <u>Longueur du sentier de motoneige affecté</u> | approx. 1 km |

8.0 CONCLUSION

Cette étude avait comme objectif d'identifier la solution optimale aux niveaux environnemental, technique et économique, permettant de relier la route d'accès du port de la Grande-Anse au rang Bagot.

Suite à la sélection d'un corridor de moindre impact au plan environnemental, le choix d'un axe optimal a tenu compte des considérations techniques et économiques. Le tracé retenu, situé en périphérie nord de la tourbière minimise l'empiètement sur les sols agricoles de même qu'il évite les coûts de construction importants qui seraient impliqués par un tracé en sol organique profond.

Les impacts attendus se situent principalement au niveau agricole où une superficie de 4,78 ha sera immobilisée, une superficie de 12,19 ha sera sectionnée dont 0,55 ha perdra sa vocation agricole et une grange-entrepôt sera expropriée. Les impacts à d'autre niveaux concernent l'immobilisation de 9,44 ha boisés, le sectionnement d'une superficie boisée de 104,48 ha et la localisation du tracé à l'endroit d'un sentier de motoneige et de tout-terrain sur une longueur de 1 km.

Les impacts anticipés avec la réalisation du projet de raccordement sont tous de faibles intensités et n'affecteront qu'à un degré minime les différentes composantes du milieu.

ANNEXE 2

ANNEXE 2 : LISTE DES PROPRIETAIRES TOUCHES

| Numéro de l'exploitation | Lot | Superficie immobilisée | Nom et adresse |
|--------------------------|-----|------------------------|---|
| 1 | 150 | 1,63 ha | Rémi Boivin 1221, Rg St-Martin La Baie, Québec |
| 2 | 149 | 0,64 ha | Normand Boivin 1185, Rg St-Martin La Baie, Québec |
| | 148 | 0,25 ha | |
| | | 0,89 ha | |
| 3 | 147 | 0,71 ha | Dany Simard 1025, Rg St-Martin La Baie, Québec |
| | 146 | 1,31 ha | |
| | 145 | 0,09 ha | |
| | | 2,11 ha | |
| 4 | 145 | 0,18 ha | Raymond Maltais 855, Rg St-Martin La Baie, Québec |
| 5 | 144 | 0,76 ha | Jean-Marie Maltais 792, Rg St-Martin La Baie, Québec |
| 9 | 40 | 0,09 ha | Joseph Tremblay 605, Rg St-Martin La Baie, Québec |
| | 41 | 0,37 ha | |
| | 77 | 0,10 ha | |
| | | 0,56 ha | |
| 10 | 77 | 3,04 ha | Marcel Maltais 315, Rg St-Martin La Baie, Québec |
| | 78 | 0,35 ha | |
| | | 3,39 ha | |
| 11 | 76 | 0,02 ha | Jean-Claude et Christian Lavoie 980, Route de L'Anse-à-Benjamin La Baie, Québec |
| | 133 | 0,25 ha | |
| | 134 | 0,14 ha | |
| | 135 | 0,02 ha | |
| | 136 | 0,02 ha | |
| | | 0,55 ha | |
| 12 | 136 | 0,13 ha | Jean-Jacques Tremblay 848, Papineau Chicoutimi, Québec |
| | 137 | 0,38 ha | |
| | 138 | 0,68 ha | |
| | 139 | 0,65 ha | |
| | | 1,84 ha | |

| Numéro de l'exploitation | Lot | Superficie immobilisée | Nom et adresse |
|--------------------------|-----|------------------------|---|
| 13 | 140 | 1,13 ha | Irénée et Bruno Lavoie 2510, Rg St-Jean- Baptiste Chicoutimi, Québec |
| | 142 | 0,56 ha | |
| | | <u>1,69 ha</u> | |
| 14 | 141 | 0,60 ha | Paul-Thérèse Boivin 780, Rg St-Joseph La Baie, Québec |
| 15 | 143 | 0,17 ha | Jean-Paul Chamberland 1942, Cambray St-Bruno, Québec |

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 199 779