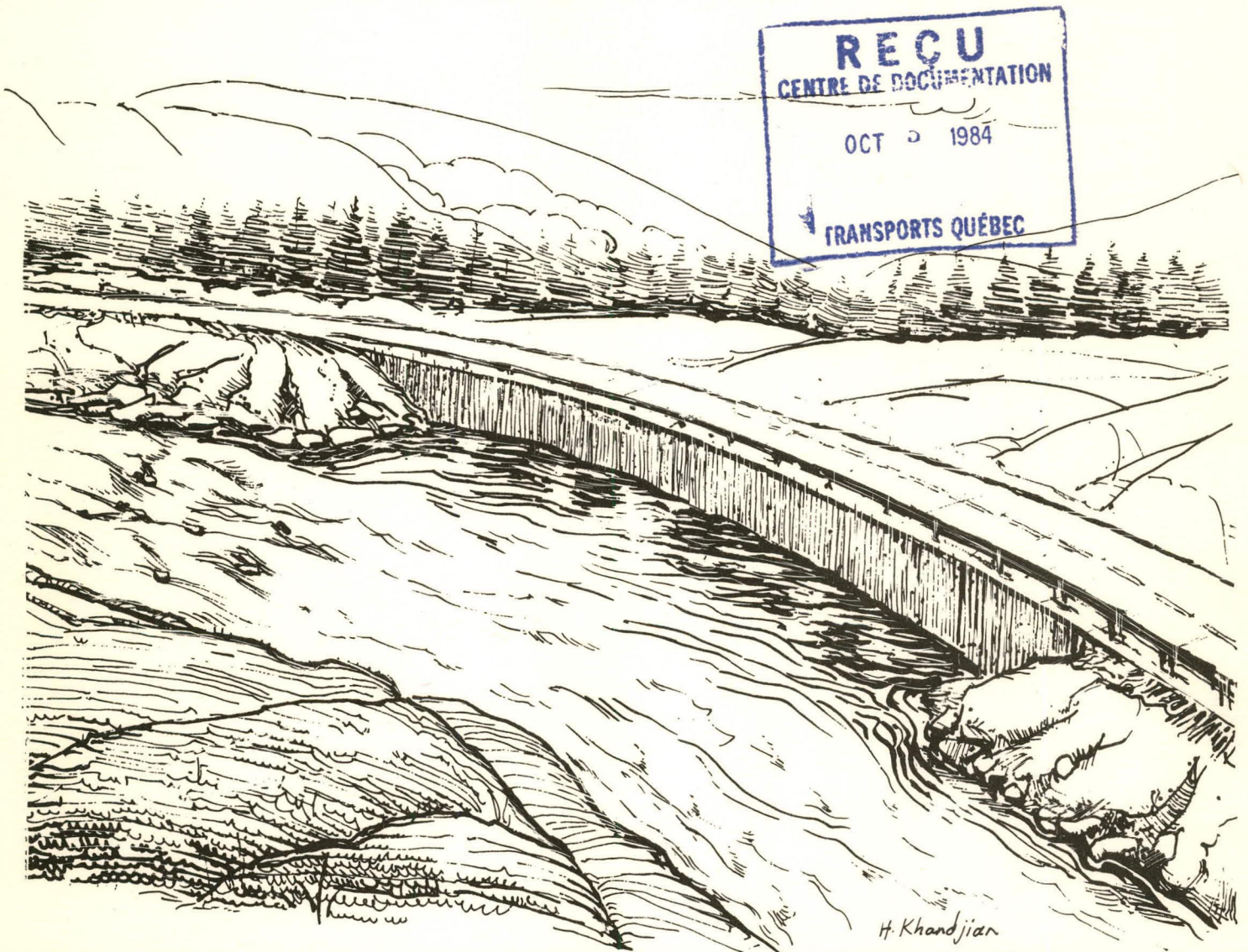




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



ROUTE 195

Étude d'impact sur l'environnement

Résumé

CANQ
TR
GE
EN
413
Rés.



^

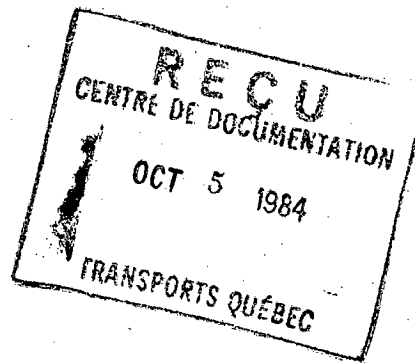
00

469628



Gouvernement du Québec
Ministère des Transport
Service de l'environnement

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



ROUTE 195
Étude d'impact sur l'environnement
Résumé

SAGE

CANQ
TR
GF
EN
4/13
rés.

SEPTEMBRE 1984

EQUIPE DE REALISATION

Pour SAGE Ltée

Pierre Légaré, géographe, M.ATDR

Chargé de projet

Pierre Bouchard
André Cloutier
Danielle Cossette
Julian Dodson
Diane Dobaj
Michel Grenier
Jean-François Grenon
Pierre R. Tremblay
Ginette Trudel

Architecte-paysagiste
Biologiste
Biologiste-aménagiste
Biologiste, Univ. Laval
Ingénieur-hydraulique
Dessinateur
Biologiste
Ingénieur-hydraulique
Dactylographie

Ont également collaboré en 1980 - 1981

André Boudreault
Marcel Chiasson
Jacques Gagné
Richard Lalumière
Jean Robitaille
Gilles Shooner

Géomorphologue
Géographe-urbaniste
Ingénieur
Biologiste
Biologiste
Biologiste

Personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de Monsieur Daniel Waltz, écologiste.

Pierre Pontbriand, écologiste

Chargé de projet

Hrant Khandjian

Ginette Lalonde
Andrée Lehmann

Bernard Letarte
Robert Montplaisir
Jean-Pierre Panet
Denis Roy

Technicien en arts
appliqués et graphiques
Architecte du paysage
Géomorphologue, chef de
la Division des études
d'impact
Agronome
Biologiste
Ingénieur (bruit)
Archéologue

TABLE DES MATIÈRES

| | PAGE |
|--|------|
| ÉQUIPE DE RÉALISATION | i |
| TABLE DES MATIÈRES | ii |
| LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES | iii |
| INTRODUCTION | 1 |
| 1. JUSTIFICATION DU PROJET | 2 |
| 2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR | 6 |
| 2.1 Identification de la zone d'étude | 6 |
| 2.2 Milieu biophysique | 6 |
| 2.3 Milieu humain | 9 |
| 2.4 Patrimoine bâti et archéologie | 11 |
| 3. ANALYSE DES IMPACTS | 12 |
| 3.1 Méthodologie d'évaluation des impacts | 12 |
| 3.2 Identification des impacts potentiels | 14 |
| 3.3 Description des impacts et mesures de mitigation | 15 |
| 3.4 Synthèse des impacts | 15 |
| 4. RECOMMANDATIONS | 20 |
| CONCLUSION | 22 |
| GLOSSAIRE | 23 |

ANNEXE 1 Figure 3: Habitats du saumon et dépôts meubles
Figure 4: Territoire agricole protégé et périmètre
d'urbanisation
Figure 6: Synthèse des impacts et des mitigations

ANNEXE 2 Liste des lots touchés par le projet
de réfection de la route 195

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

| | | PAGE |
|-----------|--|--------|
| TABLEAU I | GRILLE D'INTENSITÉ DE L'IMPACT NÉGATIF | 12 |
| Figure 1 | Localisation du territoire à l'étude | 3 |
| Figure 2 | Présentation des solutions | 4 |
| Figure 3 | Habitats du saumon et dépôts meubles, | Annexe |
| Figure 4 | Territoire agricole protégé et périmètre d'urbanisation | Annexe |
| Figure 5 | Qualification des impacts | 13 |
| Figure 6 | Synthèse des impacts et des mitigations | Annexe |
| Figure 7 | Composantes du milieu et nature des impacts potentiels | 14 |
| Figure 8 | Variantes de tracés proposées entre les chainages 5+600 et 6+600 | 16 |

Introduction

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 26,8 km, s'inscrit dans une perspective d'amélioration de la sécurité de la route 195 entre Matane et Amqui, en raison du volume et du type de 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.

A l'intérieur de ce cadre, la réfection de la route doit répondre 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 qu'une 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 milieu et plus spécifiquement 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 susceptibles de minimiser les impacts découlant de la construction et de l'opération de la route.

Le présent document résume les principaux éléments de l'étude d'impact.

1. Justification du projet

1. JUSTIFICATION DU PROJET

La route 195 (figure 1), qui relie Matane à Amqui, est classifiée comme "principale" dans le réseau routier du Québec. De plus, elle possède une vocation régionale importante. Le niveau de sécurité de cette route est actuellement assez faible à cause de voies étroites, de courbes sous-standard et de pentes critiques.

Le tracé à l'étude a une longueur de 26,8 km et se situe entre Grand-Détour et le pont de la rivière Matane, dans la localité de Rivière-Matane. Quatre solutions ont été envisagées (Figure 2):

- le tracé "A", qui conserve l'alignement de la route existante; il s'agit en fait de la réfection de la route existante;
- le tracé "B", qui emprunte la rive ouest de la rivière Matane; il s'agit de la construction d'une nouvelle route;
- le tracé "B'", qui est une variante du tracé "B";
- le tracé "C", qui est une variante de début de parcours du tracé "A".

L'analyse des solutions a démontré que le tracé "B" et la variante "B'" génèrent des impacts forts sur plusieurs composantes du milieu, notamment par la construction de deux nouveaux ponts sur la rivière Matane. En outre, ils ne rencontrent pas les objectifs de desserte locale. En retenant une de ces solutions, les infrastructures de l'actuelle 195 deviendraient alors une route locale dont le niveau d'entretien serait par conséquent plus réduit que celui d'une route provinciale. Ce tracé et sa variante ont donc été rejetés et l'étude d'impact a porté sur le tracé "A" et la variante "C". Il s'agit principalement d'un tracé qui corrige les courbes et le profil du tracé actuel. L'emprise nominale nécessaire est de 35 mètres en milieu rural et elle est réduite à 15 mètres en milieu urbain, alors que la chaussée aura 7 mètres.

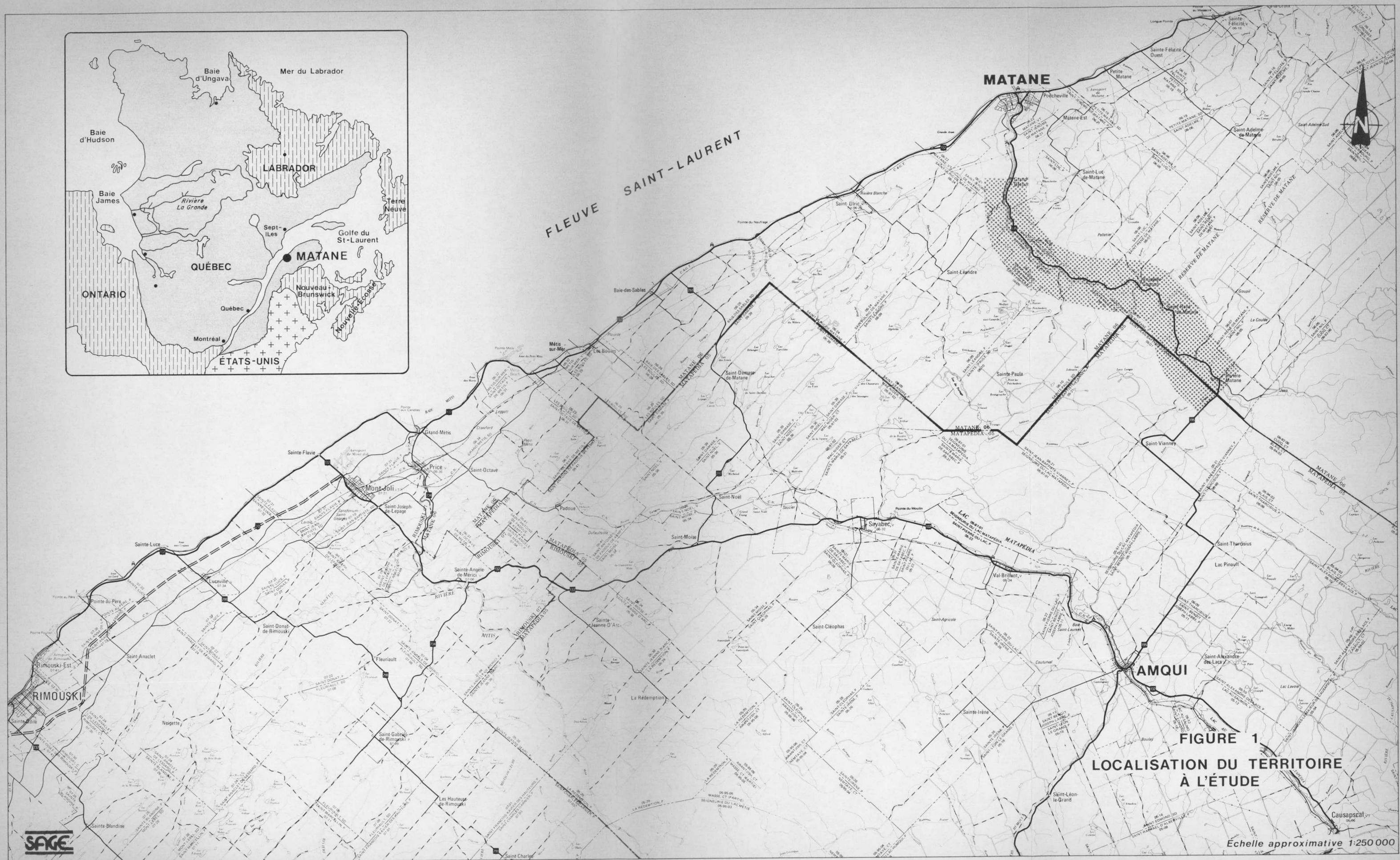
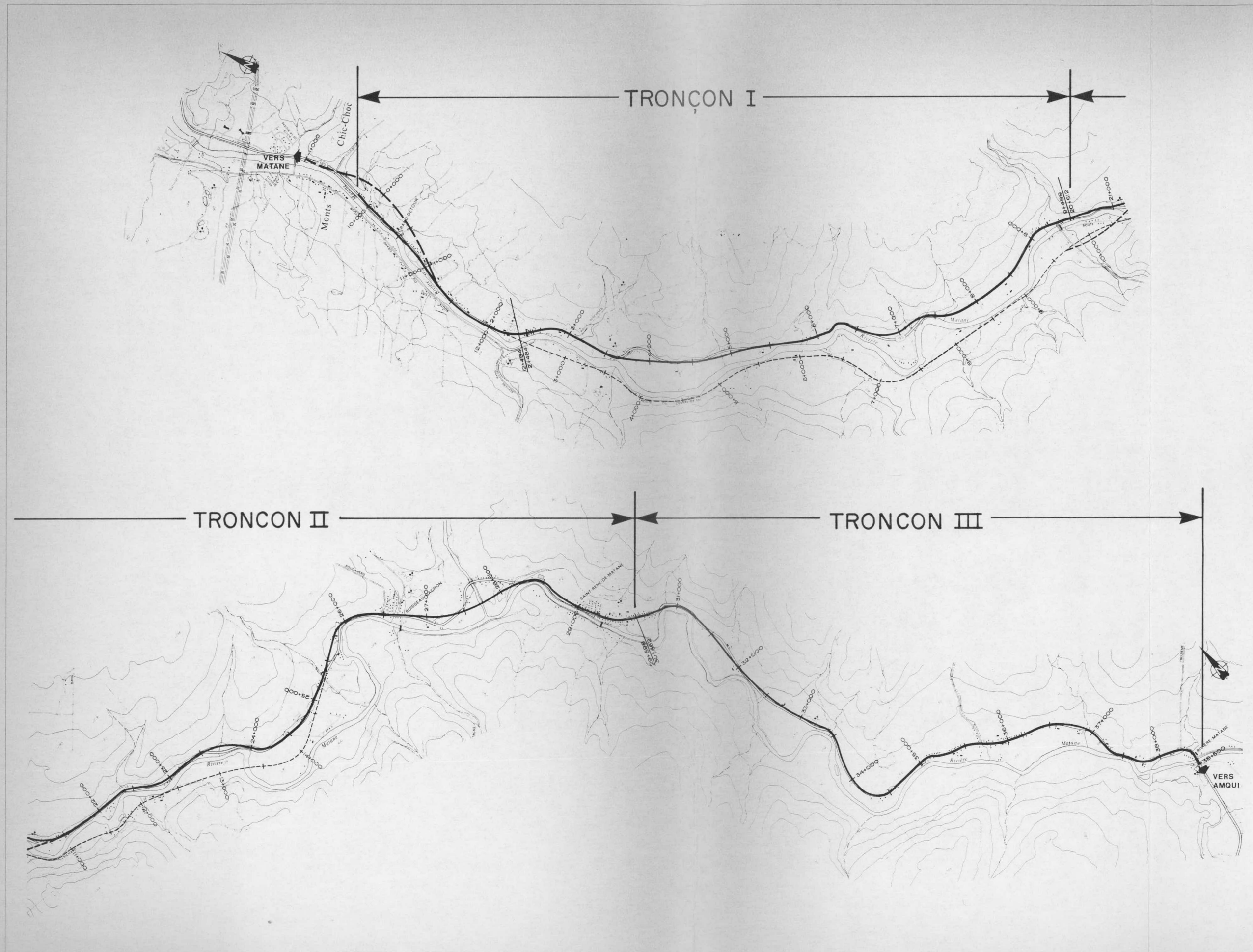


FIGURE 1
LOCALISATION DU TERRITOIRE
À L'ÉTUDE

Echelle approximative 1:250 000

SAGE



LÉGENDE

TRACÉ «A» ————

TRACÉ «B» - - - - -

TRACÉ «B'» - - - - -

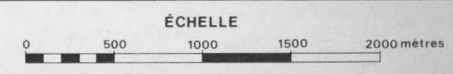
TRACÉ «C» ————

ÉQUIVALENCE 29+698
DE CHAÎNAGE 30+462

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 195
(Grand-Détour au village de Rivière-Matane)

PRÉSENTATION DES SOLUTIONS



SAGE Société d'Aménagement
Général de l'Environnement Ltée.

Les activités reliées à la construction, qui devrait s'échelonner sur plusieurs années, et pouvant générer un impact sont: le déboisement, 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 la mise en place de ponceaux, auxquels s'ajoute la construction d'un pont sur la rivière Petite Matane.

Globalement, le projet aura comme conséquence une amélioration des conditions d'opération de la route. Parmi les principaux effets il y a l'augmentation du niveau de sécurité, l'augmentation du confort des usagers, la diminution du temps de parcours, la diminution des coûts d'entretien et l'économie d'énergie.

La programmation actuelle du ministère des Transports prévoit l'échéancier suivant:

| | | |
|-------------|--------------------------------------|--------------------|
| TRONÇON 1 : | Projet 195-01-04 Projet 195-01-01 | 1988-89 1986-88 |
| TRONÇON 2 : | Projet 195-01-02 | 1987-89 |
| TRONÇON 3 : | Projet 195-01-03 | après 1989 |

2. Description du milieu récepteur

2. DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR

Dans ce chapitre, le territoire à l'étude est 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 IDENTIFICATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

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 la localité de Rivière-Matane. La zone étudiée consiste en un corridor d'environ 1 km de largeur, à partir de la rive est de la rivière Matane et ce, sur toute la longueur du tracé. Au niveau du milieu aquatique, la zone d'étude inclut également la portion de la rivière Matane en aval des travaux.

2.2 MILIEU BIOPHYSIQUE

GÉOLOGIE

La vallée de la rivière Matane traverse un plateau ainsi qu'une plaine côtière. Le plateau, localisé au nord-ouest des monts Chics-Chocs, est d'une largeur 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 Saint-Laurent.

HYDROLOGIE

Deux cours d'eau principaux traversent la zone d'étude: la rivière Matane et la rivière Petite Matane. Les variations de débits de ces rivières en période de crue et d'étiage peuvent être très fortes, vu qu'il n'y a pas de contrôle artificiel de ce bassin-versant. L'écoulement en période hivernale est réduit en raison de la formation de glace en surface. Outre ces deux cours d'eau, la zone d'étude est traversée par plusieurs petits ruisseaux.

De façon générale, la qualité de l'eau de la rivière Matane est propice à la vie aquatique.

VÉGÉTATION

Au niveau de la végétation, l'érable à sucre, le hêtre et le merisier sur les sommets et le sapin baumier et l'épinette blanche dans les vallées, sont les principales espèces. Dans la plaine de la rivière Matane, on retrouve principalement du peuplier baumier, du frêne noir, de l'orme blanc, de l'épinette blanche, du bouleau blanc, du tremble, de l'épinette noire et du mélèze. L'exploitation forestière, surtout pour le bois de pulpe et de sciage, est intense dans ce secteur. Cependant, la végétation qui sera directement affectée par la réfection de la route 195 ne présente qu'une faible valeur marchande et n'est aucunement exploitée. Quant à la végétation des rives, elle est généralement peu développée et ne sera affectée qu'à quelques endroits.

FAUNE TERRESTRE

Au niveau de la faune terrestre, quatre espèces retiennent l'attention. Il s'agit de l'orignal, du chevreuil, du lièvre et de la gelinotte huppée. Ces espèces présentent un intérêt pour la chasse. Le tracé traverse surtout des terres à vocation agricole, où l'activité humaine régulière contribue dans une bonne mesure à éloigner les ongulés. Aucun quartier d'hiver (ravage) n'est situé à proximité du tracé, mais il n'est pas exclu que des individus puissent visiter le secteur occasionnellement. Quant au petit gibier (lièvre et gelinotte huppée), il est très difficile d'obtenir une évaluation des effectifs actuels, mais, en général, ces animaux sont très prolifiques.

La zone à l'étude est peu favorable pour la reproduction de la sauvagine.

FAUNE 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 des travaux. Dans les eaux de la rivière Matane et des rivières adjacentes, deux espèces de poissons peuvent intéresser le pêcheur sportif: le saumon et l'omble de fontaine. Le saumon est plus susceptible d'être affecté par des modifications de son habitat qui découleraient des travaux effectués à proximité ou dans le lit de la rivière Matane. La reproduction du saumon 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. Ainsi, les deux stades de développement du saumon, vulnérables aux changements apportés à l'habitat, sont le stade adulte reproducteur et le stade "tacon" (jeune saumon vivant en rivière). Il est important de noter que les saumons reproducteurs ne se trouvent en rivière que pendant une partie de l'année, à la différence des tacons, qui sont présents en tout temps. La montée des saumons s'effectue de juin à septembre, avec un maximum en juillet et août.

Une fois engagé en rivière, le saumon se déplace surtout la nuit, en direction des aires de fraye, entrecoupant les étapes de son voyage de séjours dans les fosses. C'est à ces endroits qu'il est exposé à la capture par les pêcheurs. 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 et demeurent à cet endroit tout l'hiver. L'éclosion a lieu vers le mois d'avril. Les oeufs éclos produisent des alevins, qui se transforment par la suite en tacons. Après deux ou trois ans de vie en rivière, le tacon se transforme en saumoneau, lequel descendra au moment de la crue printanière poursuivre en mer sa croissance. Ainsi, va le cycle de vie du saumon. Le tracé de route proposé ne traversera qu'un seul affluent utilisé par les saumons reproducteurs, c'est-à-dire la petite rivière Matane. Par contre, il enjambrera plusieurs ruisseaux.

Dans la zone étudiée, 42 fosses à saumon, dont 4 sont des fosses privées, ont été identifiées. Les meilleures fosses pour la pêche sportives sont par ordre approximatif d'importance, celles numérotées 26, 22, 18, 44, 45 et 19. Ces fosses sont localisées sur la figure 3 (annexe).

La pêche sportive permet la récolte de 30 à 60% de la montée des saumons; le poids total des prises en 1978, année exceptionnelle, atteignait 6157 kg. A l'autre extrême, il n'était que de 380 kg en 1971. La rivière Matane a procuré jusqu'à 9000 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.

2.3 MILIEU HUMAIN

Parmi les facteurs humains, quatre municipalités sont touchées par le projet. Il s'agit de Saint-René-de-Matane, Saint-Luc, Sainte-Paule et Saint-Jérôme-de-Matane. Les limites municipales en sont précisées à la figure 4, de même que la liste des lots affectés par le projet (annexe).

L'agriculture demeure une activité relativement marginale dans la zone d'étude. La répartition des cultures reflète les types de production rencontrés. Ainsi, à l'été 1982, sur les 350 hectares disponibles, on dénombrait quelque 80 hectares consacrés aux céréales et 200 hectares aux fourrages (foin), alors que 70 hectares de sols améliorés étaient non cultivés.

En bordure de la route, le caractère résidentiel domine et les concentrations de bâtiments se retrouvent dans les localités désignées sous les noms de Grand-Détour, Saint-René-de-Matane, Ruisseau-Gagnon et Rivière-Matane.

Aucune concentration commerciale n'a été observée. Parmi les commerces le long du tracé, on peut identifier des stations de services, des épiceries et des motels, ces derniers ayant comme vocation principale l'hébergement des pêcheurs en saison.

Quant au caractère industriel, l'élément dominant de la vallée est la présence des gravières et sablières, exploitées ou non. De plus, la route joue un rôle important au niveau du transport du bois entre Matane et l'arrière-pays.

L'aspect récréatif et touristique est le facteur socio-économique dominant, compte-tenu des 2 500 adeptes qu'attire annuellement la pêche au saumon. De plus, la route permet d'accéder à la réserve faunique de Matane. Cette réserve est bien connue pour ses panoramas exceptionnels; les principales activités qui y sont pratiquées sont la villégiature, le camping, la pêche, la chasse et les randonnées.

Certains projets de développement sont attendus dans la région. Au niveau touristique, l'implantation d'un terrain de camping localisé sur le plaqué Lafontaine est envisagé à long terme, tandis qu'au niveau industriel, un projet d'implantation d'une usine de papier journal à Matane est en voie d'élaboration.

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

2.4 PATRIMOINE BATI ET ARCHÉOLOGIE

Sur le plan du patrimoine bâti et de l'archéologie, trois ponts couverts et deux granges-étables ont une certaine importance. Le secteur à l'étude ne recèle aucun monument classé ni aucun arrondissement ou historique n'y a été identifié alors que le potentiel archéologique de la vallée est assez élevé.

3. Analyse des impacts

3. ANALYSE DES IMPACTS

3.1 MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DES IMPACTS

Pour évaluer les impacts appréhendés sur chacune des composantes du milieu, leur nature, leur durée, leur importance et leur intensité ont été considérées. La classification retenue est résumée à la figure 5.

L'intensité de l'impact est une évaluation globale de l'impact sur chacune des composantes. Elle est fonction de la valeur intrinsèque de chaque composante et du niveau d'altération que subit cette dernière. La grille suivante a servi à répartir les impacts selon trois grandes classes d'intensité.

TABLEAU I GRILLE D'INTENSITÉ DE L'IMPACT NÉGATIF

| NIVEAU D'ALTÉRATION | VALEUR INTRINSÈQUE DE LA COMPOSANTE | | |
|------------------------|-------------------------------------|---------|--------|
| | ÉLEVÉE | MOYENNE | FAIBLE |
| FORT | Fort | Moyen | faible |
| MOYEN | Moyen | Moyen | faible |
| FAIBLE | faible | faible | faible |

Évidemment, dans la zone d'étude, les valeurs intrinsèques respectives de chacune des composantes sont très différentes. Par exemple, la valeur de la ressource saumon dans la rivière Matane est élevée. Par contre, la végétation forestière n'est ni unique, ni rare et possède un potentiel commercial mineur; sa valeur intrinsèque est donc faible.

Diverses mesures de mitigation ont été proposées; elles sont définies sur la carte synthèse des impacts et des mitigations (figure 6 en annexe). Ces mesures visent à minimiser les impacts appréhendés, tant en période de construction que lors de l'exploitation de la route.

Malgré l'application de mesures de mitigation, certains impacts pourront persister. Ils sont qualifiés d'impacts résiduels et définis à partir de la même grille d'évaluation que l'intensité des impacts.







| QUALIFICATION DES IMPACTS | |
|----------------------------------|---|
| Durée de l'impact | P permanent MT moyen terme CT court terme |
| Importance de l'impact | R régional L local |
| Intensité de l'impact | F fort M moyen f faible ou nul |
| Impact résiduel | F fort M moyen f faible |

Figure 5 Qualification des impacts

3.2 IDENTIFICATION 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.

Pour chacune des composantes, la nature des impacts appréhendés a été identifiée dans l'étude d'impact. Elle est résumée dans la figure suivante.

| COMPOSANTES | NATURE DES IMPACTS |
|--|--|
|  Utilisation du sol | -BR BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS OU COMMERCIAUX AFFECTÉS, SUSCEPTIBLES D'ÊTRE EXPROPRIÉS * -B GRANGES ET HANGARS AFFECTÉS, SUSCEPTIBLES D'ÊTRE EXPROPRIÉS * -PI PERTE D'INTIMITÉ DUE AU RAPPROCHEMENT DE LA ROUTE -PC PERTE DE SUPERFICIES CULTIVABLES -PA PERTE D'ACCÈS |
|  Végétation | -VM PERTE DE BOIS À VALEUR MARCHANDE -VR PERTE D'UN ÉCRAN DE VÉGÉTATION RIVERAINE -VS PERTE DE VÉGÉTATION AYANT UN RÔLE DE STABILISATION DES DÉPÔTS MEUBLES |
|  Milieu aquatique | -F PERTE D'HABITAT PAR EMPIÈTEMENT DANS UNE FOSSE À SAUMON -Pt PERTE D'HABITAT POTENTIEL À TACONS À CAUSE DE LA SÉDIMENTATION -t AUGMENTATION POTENTIELLE DE LA TURBIDITÉ -D MODIFICATION DE LA DYNAMIQUE DES EAUX -DS DROITS SEIGNEURIAUX |
|  Milieu physique | -1 POSSIBILITÉ DE GELIFRACTION -2 POSSIBILITÉ DE RAVINEMENT -3 POSSIBILITÉ DE GLISSEMENT -4 POSSIBILITÉ DE TRANSPORT DE SÉDIMENTS PAR LES EAUX DE DRAINAGE (ÉGOUTTEMENT ROUTIER OU DRAINAGE NATUREL) |
|  Aspect visuel | -VU MODIFICATION DU CHAMP VISUEL DE L'UTILISATEUR -ER MODIFICATION DU CHAMP VISUEL DU RIVERAIN -VP MODIFICATION DU CHAMP VISUEL DU PÊCHEUR -E MODIFICATION DE L'ASPECT ESTHÉTIQUE DE LA VALLÉE -TA TRONÇON ABANDONNÉ |
|  Patrimoine bâti et archéologie | -BI PERTE D'UN BÂTIMENT D'INTÉRÊT |

* nombre de bâtiments

Figure 7 Composantes du milieu et nature des impacts potentiels.

3.3 DESCRIPTION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION

Le relevé des composantes susceptibles d'être affectées a permis de diviser le tracé entre Grand-Détour et Rivière-Matane en 19 sections, auxquelles s'ajoute la variante "C". Ces sections forment des unités homogènes selon leur caractéristiques biophysiques générales. Les cartes 6a et 6b présentées en annexe localisent le tracé de référence et ses variantes.

Ces cartes présentent aussi les impacts et les mesures de mitigation pour chacune des 19 sections du tracé "A" et pour la variante "C". Chacune de ces sections est discutée en détail dans le rapport d'étude d'impact.

Au niveau des chaînages 5+600 à 6+600, trois tracés ont été étudiés afin de réduire le plus possible l'impact associé aux déblais dans le roc (figure 8). La variante "E" implique des déblais plus importants que ceux du tracé de référence et leur effet négatif est sensiblement le même. La variante "D" présente un profil abaissé qui épouse mieux le relief. Cette variante implique l'expropriation d'un chalet. Par contre, en plus de présenter un impact visuel jugé moyen, cette variante a l'avantage d'occuper l'emprise du tracé actuel.

3.4 SYNTHÈSE DES IMPACTS

L'analyse des impacts a démontré que la période de construction risque de modifier le milieu d'une manière 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:

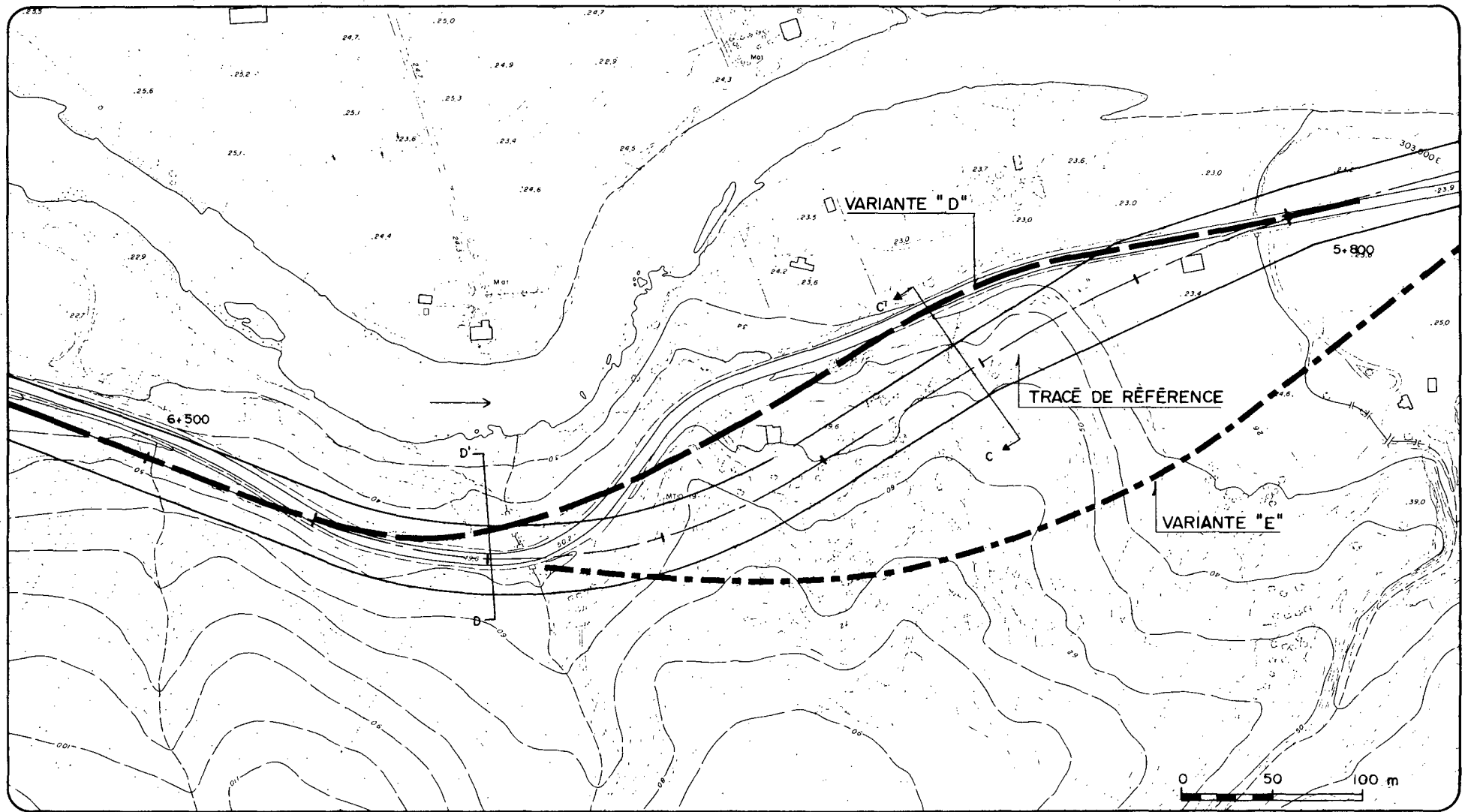


Figure 8

Variante de tracés proposées entre les chaînages 5+600 et 6+600

- En début de parcours le tracé "A" apparaît préférable à la variante "C" sur le plan technique et environnemental.
- Le réaménagement de la route entraînera des impacts au niveau de 30 bâtiments à vocation résidentielle, 2 commerces, 16 hangars et 4 granges dont 2 qui présentent un intérêt sur le plan patrimonial.
- Des empiètements dans 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 niveau local.
- Les travaux dans les fosses à saumon risquent de produire des inconvénients pour les pêcheurs et, dans certains cas, devraient être reportés en dehors de la période la plus intense de pêche.
- Les travaux n'auront qu'un impact négligeable sur les stations d'électro-pêche.
- L'ajout de belvédères augmenterait les équipements touristiques de la vallée et permettrait de mettre à la disposition des pêcheurs des stationnements adéquats.
- Le potentiel archéologique de la vallée risque d'être affecté dans l'emprise. Une reconnaissance archéologique ponctuée de sondages sera effectuée lorsque le tracé définitif aura été accepté. Si les sondages effectués avant les travaux de construction s'avéraient positifs, des fouilles seraient alors entreprises.
- Les opérations de remblais/déblais auront un impact négatif sur le plan visuel. Il est toutefois possible d'en minimiser l'importance par une revégétation appropriée.

- Des coupes de roc importantes sont prévues et, pour celles supérieures à 3 m, l'utilisation de la technique de prédécoupage permettra d'obtenir des coupes plus nettes.

- La formation de paliers modifiera de façon importante l'aspect du paysage, alors que leur effet sera quelque peu atténué par une renaturalisation appropriée. L'ensemble des travaux de terrassement, une fois complétés, mettra en évidence le relief accidenté de la vallée. Le caractère champêtre sera légèrement modifié à la suite de la relocalisation de nombreux bâtiments et l'élimination de plusieurs courbes.

- Du point de vue agricole, les quelque 38 hectares touchés par le projet sont constitués de 32,2 hectares requis pour l'emprise en zone agricole dont 10,8 hectares cultivés, 15,1 hectares boisés, 1,0 hectare en plantation, 4,3 hectares en friche et 1,0 hectare en gravière. De plus, 2,4 hectares cultivés mais non en zone agricole seront également requis pour l'emprise. Par ailleurs, des servitudes de drainage seront apposées en zone agricole sur 0,4 hectare boisé et 1,0 hectare cultivé. Enfin 2,0 hectares hors de la zone agricole seront perdus parce que constitués de petits résidus difficilement cultivables. L'ensemble des terres perdues représente environ 6% des terres cultivables et 7% des terres cultivées de la vallée de la rivière Matane. La récupération d'environ 2,0 hectares à des fins agricoles de parties de l'ancienne emprise ne compensera que très faiblement les pertes encourues. Les pertes de superficies cultivables pour les différents producteurs résidant sont de moins de 1,0 hectare pour cinq d'entre eux alors que le sixième, le plus affecté voit ses terres cultivées amputées de 8,0 hectares. Quant aux deux producteurs locataires résidant à l'extérieur de la zone d'étude, l'un perdra 1,0 hectare et l'autre 3,0 hectares non en zone agricole et constitués de fourrage de faible qualité dont 1,0 hectare dû à l'emprise et 2,0 hectares dus à la formation de petits résidus difficilement cultivables.

Considérant l'ensemble de ces données, et en particulier la faible étendue des surfaces perdues par exploitation, les préjudices causés sur ces exploitations peuvent cependant être considérés comme faibles dans l'ensemble, à l'exception de deux producteurs. Ainsi, l'un verra l'accessibilité à une partie de ses champs modifiée à la suite des modifications à la largeur de l'emprise et à l'alignement de la route en plus de voir des terres exploitées amputées de 8 hectares. De plus, une petite exploitation de bovins de boucherie sera affectée par l'expropriation d'une grange-étable dont la relocalisation présente certaines difficultés en raison des normes de localisation édictées par un règlement rattaché à la loi de la qualité de l'environnement.

4. Recommandations

4. RECOMMANDATIONS

Une trentaine de recommandations ont été formulées dans le rapport de l'étude d'impact afin d'assurer l'application des mesures de mitigation, de façon à:

- conserver le caractère touristique de la route;
- protéger le saumon de la rivière Matane et son exploitation sportive;
- minimiser les effets adverses de la réfection de la route sur la qualité de vie des riverains.

Les recommandations sont d'ordre général ou particulier et couvrent la période de construction et d'exploitation de la route.

Des recommandations spécifiques insistent sur les mesures à prendre concernant:

- les déplacements d'habitations et les expropriations (marge de recul, zonage);
- les traverses de ruisseaux et de cours d'eau (circulation de machinerie, protection contre l'érosion, réaménagement);
- le déboisement (abattage, essouchement, brûlage, récupération des débris);
- le nivellement, le terrassement et le drainage (décapage, dynamitage, remblayage, utilisation d'abat-poussière, fossés, drains pluviaux);
- l'abandon des tronçons (scarifiage, enlèvement de matériaux, reboisement, remise en culture);

- la renaturalisation (délais, types d'espèces);
 - l'information des propriétaires touchés par le projet;
 - la reconnaissance archéologique (inventaires, puits d'essai, fouilles);
 - l'exploitation de la route (entretien, suivi environnemental, protection contre les inondations).
-

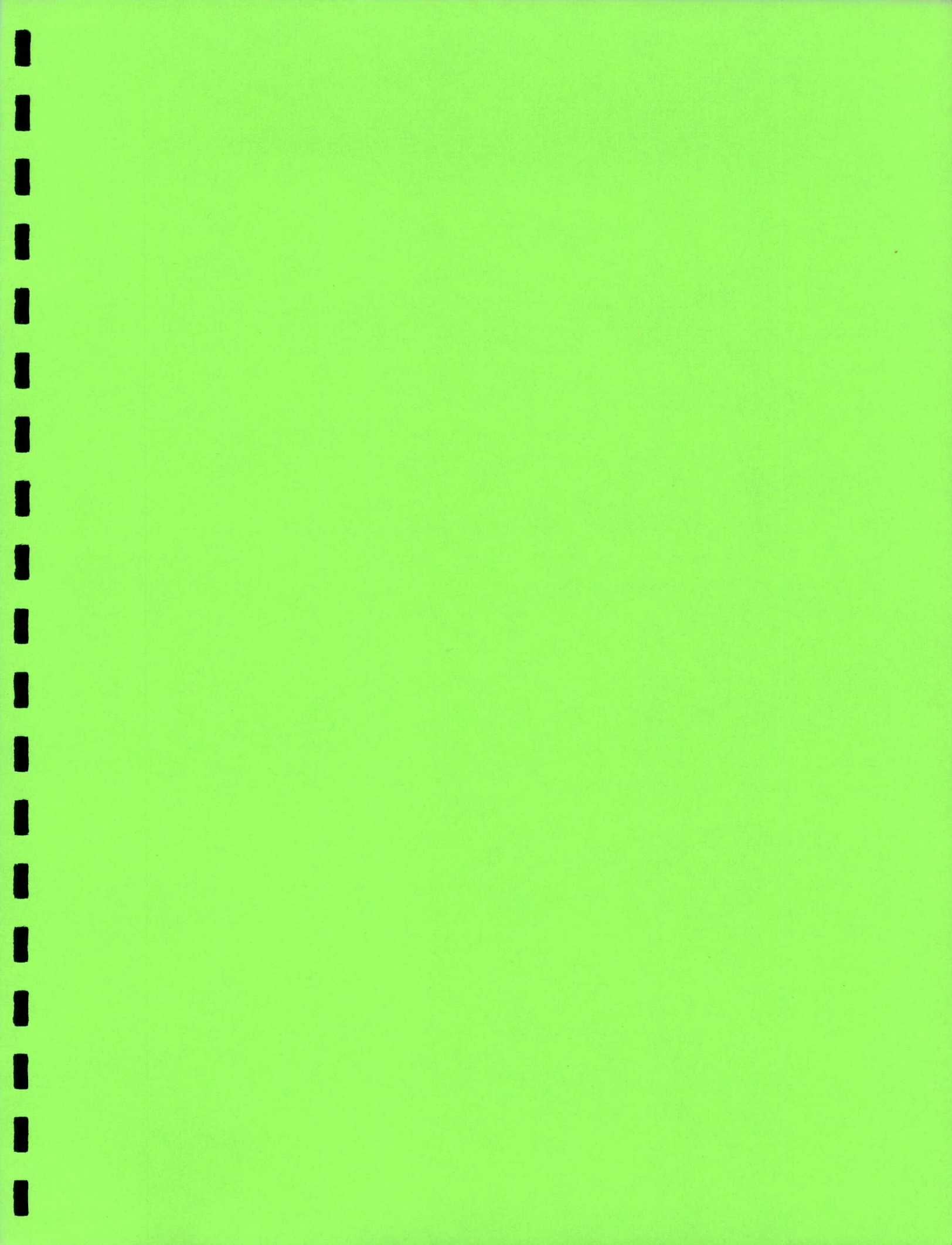
Conclusion

CONCLUSION

Il se dégage de l'analyse d'impact sur l'environnement 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 (30) bâtiments à vocation résidentielle et deux commerces. L'impact sur l'agriculture peut être considéré comme moyen à cause de la perte d'une vingtaine d'hectares de sols cultivables.

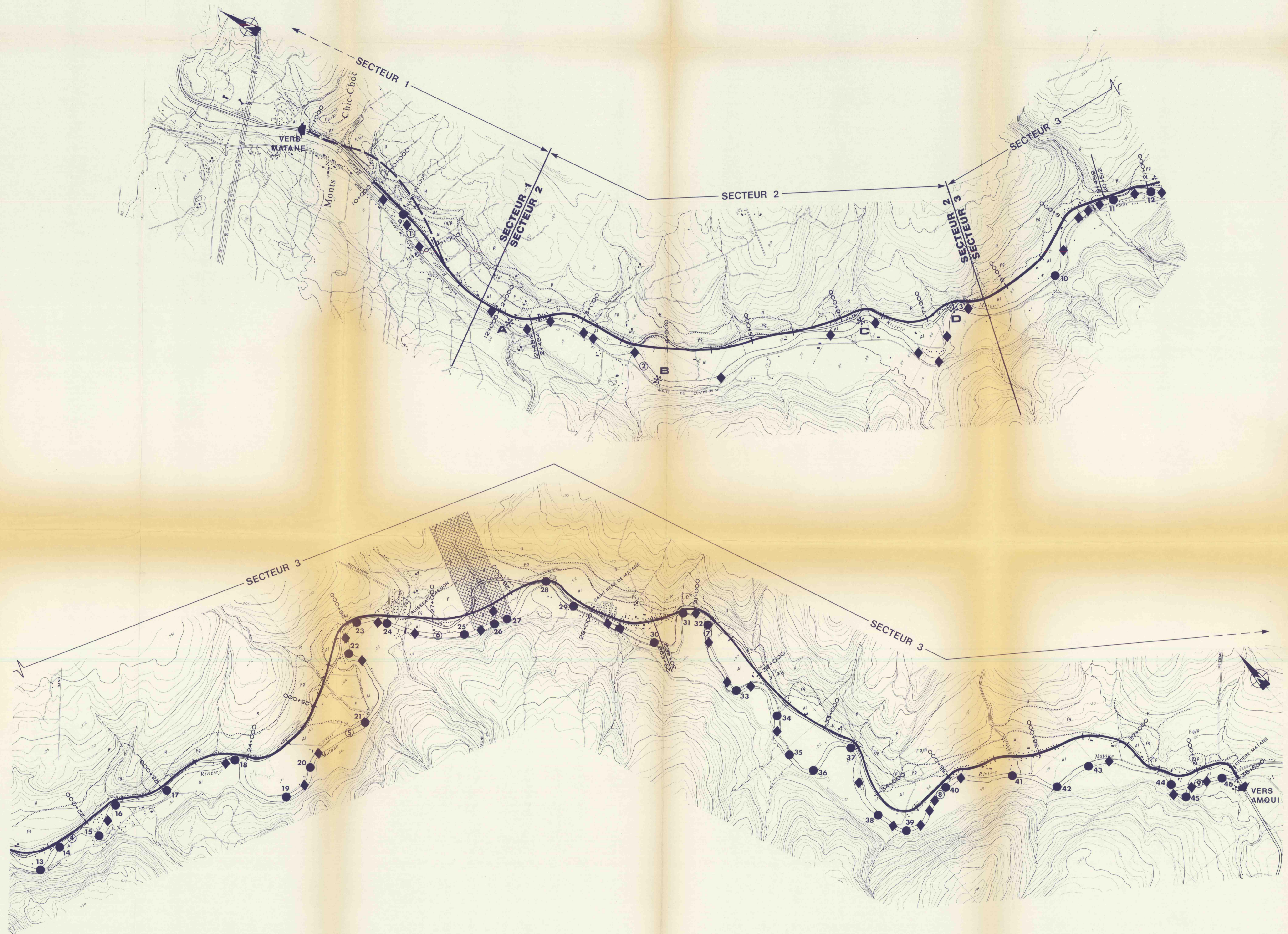
En définitive, les objectifs d'amélioration d'écoulement de la circulation et de la sécurité des usagers seront atteints. Les effets négatifs sur le saumon, appréhendés surtout en période de construction, seront minimisés. De plus, le tracé élaboré limite le nombre des expropriations et, dans une certaine mesure, plusieurs habitations et chalets pourront être relocalisés. Le caractère champêtre de la vallée sera cependant légèrement modifié suite à l'élimination de plusieurs courbes et à la relocalisation des bâtiments.



GLOSSAIRE

- ALIGNEMENT** Tracé ou corridor emprunté par la route.
- EMPRISE** Surface de terrain requise pour la route et ses dépendances. Elle comprend la chaussée, les accotements, les fossés et l'espace nécessaire pour rejoindre le terrain naturel.
- ÉTIAGE** Niveau moyen le plus bas d'un cours d'eau.
- FRAYE** Reproduction, en parlant des poissons.
- PLAQUE** Régionalisme désignant les surfaces planes en marge des berges de la rivière Matañe.
- PRÉDECOUPAGE** Méthode de coupe de roc utilisée pour obtenir des parois régulières plus stables.
- SCARIFIAGE** Opération consistant à enlever le pavage et à ameublir le sol sous-jacent.
-

Annexe 1



LÉGENDE

- FOSSE À SAUMON
- *A FOSSE À SAUMON PRIVÉE
- ◆ AIRE POTENTIELLE DE TACONNAGE
- ② STATION D'ÉLECTRO-PÊCHE DU MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE, ET DE LA PÊCHE
- SECTEUR 1 LIMITE DE SECTEUR DE PÊCHE
- SECTEUR 2
- ▨ SANCTUAIRE DE PÊCHE
- 9 + 489 ÉQUIVALENCE DE CHAÎNAGE
- 20 + 512
- AI ALLUVIONS
- Ar ARGILE
- F/Ar FLUVIATILE/ARGILE
- Ar/R ARGILE/ROC
- F FLUVIATILE
- Fg FLUVIO-GLACIAIRE
- Fg/R FLUVIO-GLACIAIRE/ROC
- R ROC
- T/R TILL/ROC

469628
CANQ
TR
GE
EN
A13.
RÉS.

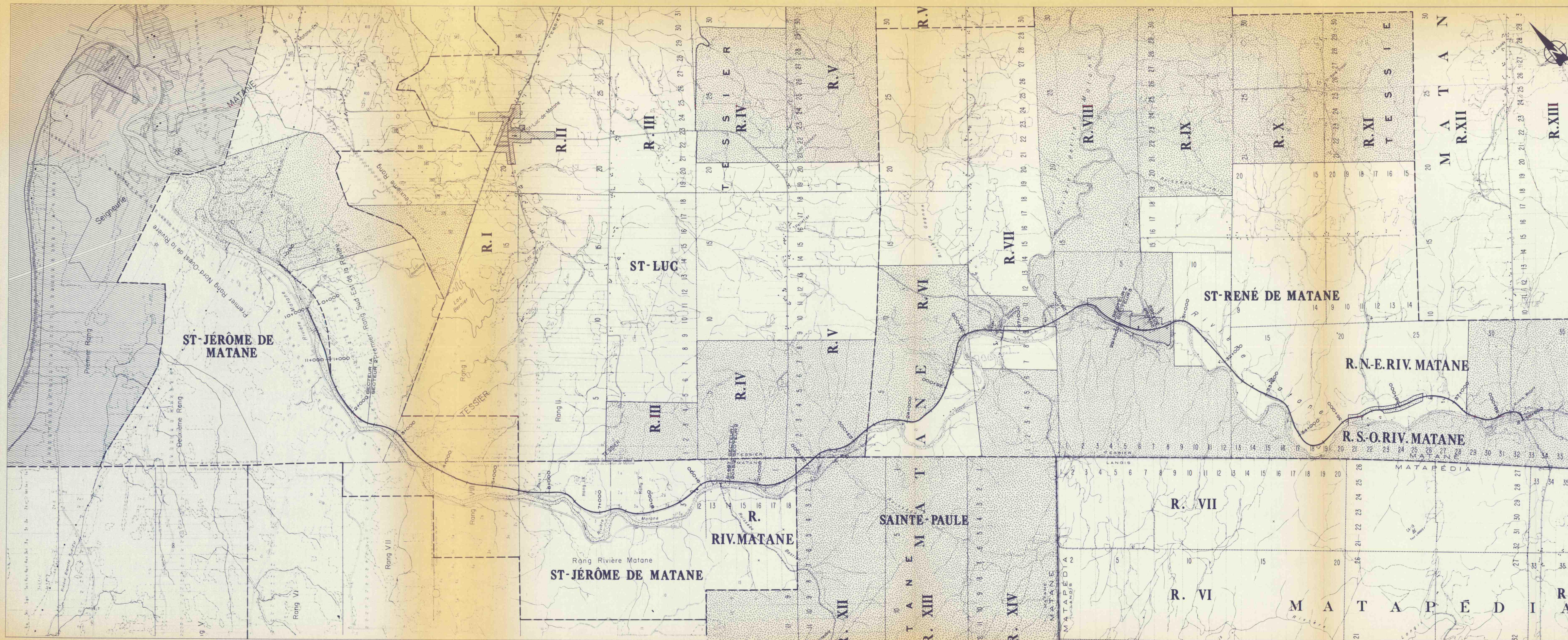
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 195
(Grand-Détour au village de Rivière-Matane)

**HABITATS DU SAUMON
ET
DÉPÔTS MEUBLES**



SAGE Société d'Aménagement
Général de l'Environnement Ltée.



LÉGENDE

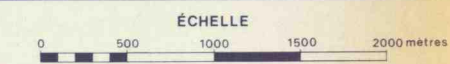
- ZONES RETENUES À DES FINS DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE
- ZONES NON RETENUES À DES FINS DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE
- PÉRIMÈTRE D'URBANISATION
- LIMITES DE MUNICIPALITÉ

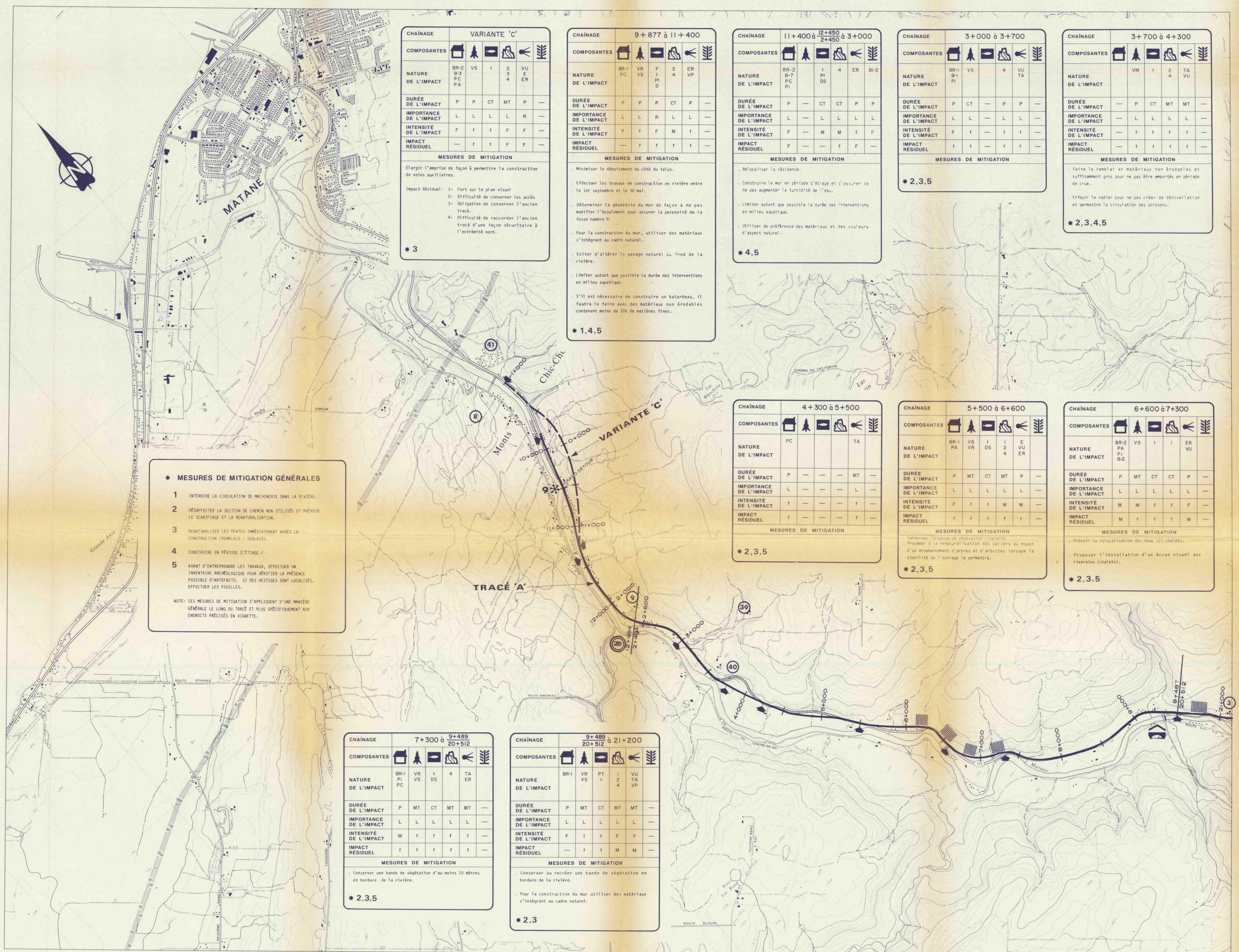
SOURCE: COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE, 1982.
M.R.C. DE MATANE, 1983.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 195
(Grand-Détour au village de Rivière-Matane)

TERRITOIRE AGRICOLE PROTÉGÉ
ET PÉRIMÈTRE D'URBANISATION





| CHAÎNAGE | VARIANTE 'C' | | | | |
|------------------------|-------------------------|----|----|-------------|----------|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-2 B-3 PC PA | VS | 1 | 2 3 4 | VU ER |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | P | CT | MT | P |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | R |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | f | f | F |
| IMPACT RÉSIDUEL | — | f | f | F | F |

MESURES DE MITIGATION

Élargir l'emprise de façon à permettre la construction de voies auxiliaires.

Impact Résiduel: 1- Fort sur le plan visuel
2- Difficulté de conserver les accès
3- Obligation de conserver l'ancien tracé.
4- Difficulté de raccorder l'ancien tracé d'une façon sécuritaire à l'extrémité nord.

*** 3**

| CHAÎNAGE | 9+877 à 11+400 | | | | |
|------------------------|----------------|----------|--------------|--------|----------|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-1 PC | VR VS | F PH D | 2 4 | ER VP |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | P | P | CT | P |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | R | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | F | M | f |
| IMPACT RÉSIDUEL | — | f | f | f | f |

MESURES DE MITIGATION

Minimiser le déboisement du côté du talus.

Effectuer les travaux de construction en rivière entre le 1er septembre et le 30 mai.

Déterminer la géométrie du mur de façon à ne pas modifier l'écoulement pour assurer la pérennité de la fosse numéro 9.

Pour la construction du mur, utiliser des matériaux s'intégrant au cadre naturel.

Éviter d'altérer le pavage naturel au fond de la rivière.

Limiter autant que possible la durée des interventions en milieu aquatique.

S'il est nécessaire de construire un batardeau, il faudra le faire avec des matériaux non érodables contenant moins de 10% de matières fines.

*** 1,4,5**

| CHAÎNAGE | 11+400 à 12+450 2+450 à 3+000 | | | | |
|------------------------|----------------------------------|---------|---------|----|------|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-2 B-7 PC Pi | 1 PI | 4 DS | ER | Bi-2 |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | — | CT | CT | P |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | — | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | — | M | M | f |
| IMPACT RÉSIDUEL | F | — | — | f | F |

MESURES DE MITIGATION

Relocaliser la résidence.

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

Limiter autant que possible la durée des interventions en milieu aquatique.

Utiliser de préférence des matériaux et des couleurs d'aspect naturel.

*** 4,5**

| CHAÎNAGE | 3+000 à 3+700 | | | | |
|------------------------|-------------------|----|---|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-1 B-1 Pi | VS | 4 | VU | TA |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | CT | — | P | P |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | — | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | — | f | f |
| IMPACT RÉSIDUEL | f | f | — | f | f |

MESURES DE MITIGATION

*** 2,3,5**

| CHAÎNAGE | 3+700 à 4+300 | | | | |
|------------------------|---------------|---|----|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | VM | 1 | 2 | TA | VU |
| DURÉE DE L'IMPACT | — | P | CT | MT | MT |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | — | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | — | f | f | f | f |
| IMPACT RÉSIDUEL | — | f | f | f | f |

MESURES DE MITIGATION

Faire le remblai en matériaux non érodables et suffisamment gros pour ne pas être emportés en période de crue.

Enfouir le radier pour ne pas créer de dénivellation et permettre la circulation des poissons.

*** 2,3,4,5**

- * MESURES DE MITIGATION GÉNÉRALES**
- 1 INTERDIRE LA CIRCULATION DE MACHINERIE DANS LA RIVIÈRE.
 - 2 DÉSACTIVER LA SECTION DE CHEMIN NON UTILISÉE ET PRÉVOIR LE SCARIFIAGE ET LA RENATURALISATION.
 - 3 RENATURALISER LES PENTES IMMÉDIATEMENT APRÈS LA CONSTRUCTION (REMPLATS - DEBLATS).
 - 4 CONSTRUIRE EN PÉRIODE D'ÉTIAGE.
 - 5 AVANT D'ENTREPRENDRE LES TRAVAUX, EFFECTUER UN INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE POUR VÉRIFIER LA PRÉSENCE POSSIBLE D'ARTEFACTS. SI DES VESTIGES SONT LOCALISÉS, EFFECTUER LES FOUILLES.
- NOTE: CES MESURES DE MITIGATION S'APPLIQUENT D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE LE LONG DU TRACÉ ET PLUS SPÉCIFIQUEMENT AUX ENDROITS PRÉCISÉS EN VIGNETTE.

| CHAÎNAGE | 7+300 à 9+489 20+512 | | | | |
|------------------------|-------------------------|----------|---------|----|----------|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-1 Pi PC | VR VS | 1 DS | 4 | TA ER |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | MT | CT | MT | MT |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | M | f | f | f | f |
| IMPACT RÉSIDUEL | f | f | f | f | f |

MESURES DE MITIGATION

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

*** 2,3,5**

| CHAÎNAGE | 9+489 à 21+200 20+512 | | | | |
|------------------------|--------------------------|----|----|-------------|----------------|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-1 VS | VR | PT | 1 2 4 | VU TA VP |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | MT | CT | MT | MT |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | f | F | F |
| IMPACT RÉSIDUEL | — | f | f | M | M |

MESURES DE MITIGATION

Conserver ou recréer une bande de végétation en bordure de la rivière.

Pour la construction du mur utiliser des matériaux s'intégrant au cadre naturel.

*** 2,3**

| CHAÎNAGE | 4+300 à 5+500 | | | | |
|------------------------|---------------|---|---|---|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | PC | — | — | — | TA |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | — | — | — | MT |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | — | — | — | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | f | — | — | — | f |
| IMPACT RÉSIDUEL | f | — | — | — | f |

MESURES DE MITIGATION

*** 2,3,5**

| CHAÎNAGE | 5+500 à 6+600 | | | | |
|------------------------|---------------|----------|---------|--------|----------------|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-1 PA | VS VR | 1 DS | 2 4 | ER VU ER |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | MT | CT | MT | P |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | f | M | M |
| IMPACT RÉSIDUEL | f | f | f | f | f |

MESURES DE MITIGATION

Conserver la zone de végétation riveraine.

Procéder à la renaturation des galiers au moyen d'un ensemencement d'arbres et d'arbustes lorsque la stabilité de l'ouvrage le permettra.

*** 2,3,5**

| CHAÎNAGE | 6+600 à 7+300 | | | | |
|------------------------|-------------------------|----|----|----|----------|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-2 PA Pi B-2 | VS | 1 | 1 | ER VU |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | MT | CT | CT | P |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | M | M | f | f | F |
| IMPACT RÉSIDUEL | M | f | f | f | M |

MESURES DE MITIGATION

Prévoir la relocalisation des deux (2) chalets.

Proposer l'installation d'un écran visuel aux riverains (chalets).

*** 2,3,5**

LÉGENDE

COMPOSANTES

- Utilisation du sol
- Végétation
- Milieu aquatique
- Milieu physique
- Aspect visuel
- Patrimoine bâti et archéologie

NATURE DES IMPACTS

- BR BÂTIMENTS RÉSIDENTIELS OU COMMERCIAUX AFFECTÉS, SUSCEPTIBLES D'ÊTRE EXPROPRIÉS, GRANGES ET HANGARS AFFECTÉS, SUSCEPTIBLES D'ÊTRE EXPROPRIÉS *
- B PERTE D'INTIMITÉ DUE AU RAPPROCHEMENT DE LA ROUTE
- PC PERTE DE SUPERFICIES CULTIVABLES
- PA PERTE D'ACCÈS
- VM PERTE DE BOIS À VALEUR MARCHANDE
- VR PERTE D'UN ÉCRAN DE VÉGÉTATION RIVERAINE
- VS PERTE DE VÉGÉTATION AYANT UN RÔLE DE STABILISATION DES DÉPÔTS MEUBLES
- F PERTE D'HABITAT PAR EMPIÈTEMENT DANS UNE FOSSE À SAUMON
- Pt PERTE D'HABITAT POTENTIEL À TACONS À CAUSE DE LA SÉDIMENTATION
- I AUGMENTATION POTENTIELLE DE LA TURBIDITÉ
- D MODIFICATION DE LA DYNAMIQUE DES EAUX
- DS DROITS SEIGNEURIAUX
- 1 POSSIBILITÉ DE GELIFRACTION
- 2 POSSIBILITÉ DE RAVINEMENT
- 3 POSSIBILITÉ DE GLISSEMENT
- 4 POSSIBILITÉ DE TRANSPORT DE SÉDIMENTS PAR LES EAUX DE DRAINAGE (ÉGOUTTEMENT ROUTIER OU DRAINAGE NATUREL)
- VU MODIFICATION DU CHAMP VISUEL DE L'UTILISATEUR
- ER MODIFICATION DU CHAMP VISUEL DU RIVERAIN
- VP MODIFICATION DU CHAMP VISUEL DU PÊCHEUR
- E MODIFICATION DE L'ASPECT ESTHÉTIQUE DE LA VALLÉE
- TA TRONÇON ABANDONNÉ
- Bi PERTE D'UN BÂTIMENT D'INTÉRÊT

* nombre de bâtiments

QUALIFICATION DES IMPACTS

| | | |
|------------------------|----|---------------|
| Durée de l'impact | P | permanent |
| | MT | moyen terme |
| | CT | court terme |
| Importance de l'impact | R | régional |
| | L | local |
| Intensité de l'impact | F | fort |
| | M | moyen |
| | f | faible ou nul |
| Impact résiduel | F | fort |
| | M | moyen |
| | f | faible |

RÉFÉRENCE DE BASE

- tracé à l'étude «A»
- tronçon abandonné
- variante «C»
- chaîne
- gravières inspectées par le M.T.Q.
- gravières susceptibles d'être exploitées lors de la construction de la route
- limite de tronçon
- pont couvert

IMPACTS PONCTUELS

- fosse à saumon affectée
- coupe de roc prévue

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

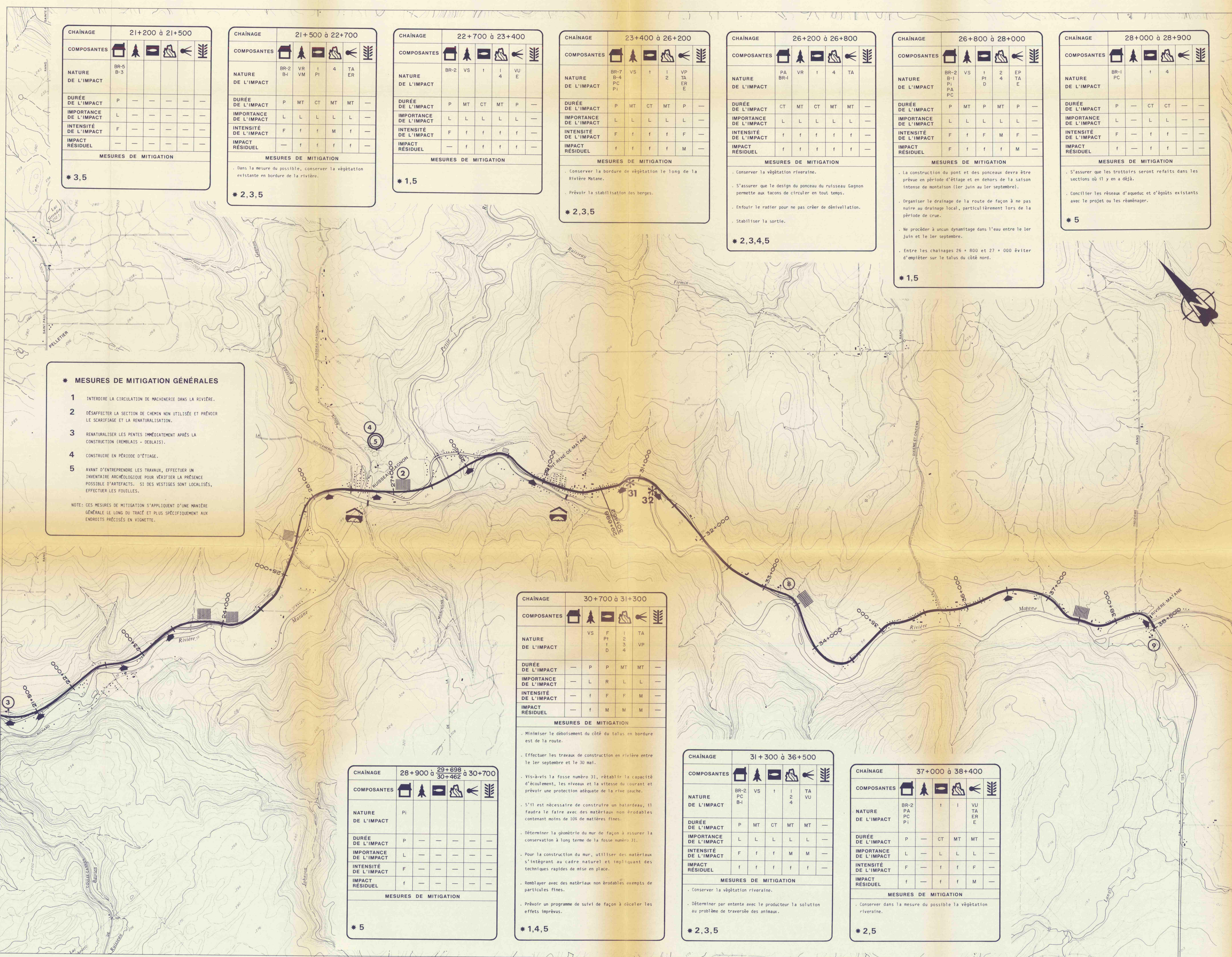
ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 195
(Grand-Détour au village de Rivière-Matane)

SYNTHÈSE DES IMPACTS ET DES MITIGATIONS

ÉCHELLE
0 500 1000 1500 2000 mètres

SAGE Société d'Aménagement
Général de l'Environnement Ltée.

6
a



| CHAÎNAGE | 21+200 à 21+500 | | | | |
|------------------------|-----------------|-----|--|--|--|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-5 | B-3 | | | |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | | | | |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | | | | |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | | | | |
| IMPACT RÉSIDUEL | | | | | |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 3,5 | | | | | |

| CHAÎNAGE | 21+500 à 22+700 | | | | |
|------------------------|-----------------|----|----|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-2 | VR | I | 4 | TA |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | MT | CT | MT | MT |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | f | M | f |
| IMPACT RÉSIDUEL | | f | f | f | f |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 2,3,5 | | | | | |

| CHAÎNAGE | 22+700 à 23+400 | | | | |
|------------------------|-----------------|----|----|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-2 | VS | I | I | VU |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | MT | CT | MT | P |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | f | f | f |
| IMPACT RÉSIDUEL | | f | f | f | f |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 1,5 | | | | | |

| CHAÎNAGE | 23+400 à 26+200 | | | | |
|------------------------|-----------------|-----|----|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-7 | B-4 | PC | I | VP |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | MT | CT | MT | P |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | f | f | F |
| IMPACT RÉSIDUEL | | f | f | f | M |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 2,3,5 | | | | | |

| CHAÎNAGE | 26+200 à 26+800 | | | | |
|------------------------|-----------------|----|----|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | PA | VR | I | 4 | TA |
| DURÉE DE L'IMPACT | CT | MT | CT | MT | MT |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | f | f | f | f | f |
| IMPACT RÉSIDUEL | f | f | f | f | f |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 2,3,4,5 | | | | | |

| CHAÎNAGE | 26+800 à 28+000 | | | | |
|------------------------|-----------------|-----|----|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-2 | B-1 | PC | I | PA |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | MT | P | MT | P |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | F | M | F |
| IMPACT RÉSIDUEL | F | f | f | f | M |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 1,5 | | | | | |

| CHAÎNAGE | 28+000 à 28+900 | | | | |
|------------------------|-----------------|----|----|----|--|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-1 | PC | I | 4 | |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | | CT | CT | |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | | L | L | |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | | f | f | |
| IMPACT RÉSIDUEL | f | | f | f | |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 5 | | | | | |

- * MESURES DE MITIGATION GÉNÉRALES**
- INTERDIRE LA CIRCULATION DE MACHINERIE DANS LA RIVIÈRE.
 - DÉSACTIVER LA SECTION DE CHEMIN NON UTILISÉE ET PRÉVOIR LE SCARIFIAGE ET LA RENATURALISATION.
 - RENATURALISER LES PENTES IMMÉDIATEMENT APRÈS LA CONSTRUCTION (REMBLAIS - DEBLAIS).
 - CONSTRUIRE EN PÉRIODE D'ÉTIAGE.
 - AVANT D'ENTREPRENDRE LES TRAVAUX, EFFECTUER UN INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE POUR VÉRIFIER LA PRÉSENCE POSSIBLE D'ARTÉFACTS. SI DES VESTIGES SONT LOCALISÉS, EFFECTUER LES FOUILLES.
- NOTE: CES MESURES DE MITIGATION S'APPLIQUENT D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE LE LONG DU TRACÉ ET PLUS SPÉCIFIQUEMENT AUX ENDROITS PRÉCISÉS EN VIGNETTE.

| CHAÎNAGE | 28+900 à 29+698 à 30+462 à 30+700 | | | | |
|------------------------|-----------------------------------|----|---|---|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-2 | PC | I | I | VU |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | | | | |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | | | | |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | | | | |
| IMPACT RÉSIDUEL | f | | | | |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 5 | | | | | |

| CHAÎNAGE | 30+700 à 31+300 | | | | |
|------------------------|-----------------|---|---|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | VS | F | I | TA | VP |
| DURÉE DE L'IMPACT | | P | P | MT | MT |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | | L | R | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | | f | F | F | M |
| IMPACT RÉSIDUEL | | f | M | M | M |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 1,4,5 | | | | | |

| CHAÎNAGE | 31+300 à 36+500 | | | | |
|------------------------|-----------------|----|----|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-2 | VS | I | I | TA |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | MT | CT | MT | MT |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | L | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | f | f | M | M |
| IMPACT RÉSIDUEL | f | f | f | f | f |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 2,3,5 | | | | | |

| CHAÎNAGE | 37+000 à 38+400 | | | | |
|------------------------|-----------------|----|----|----|----|
| COMPOSANTES | | | | | |
| NATURE DE L'IMPACT | BR-2 | PC | I | I | VU |
| DURÉE DE L'IMPACT | P | | CT | MT | MT |
| IMPORTANCE DE L'IMPACT | L | | L | L | L |
| INTENSITÉ DE L'IMPACT | F | | f | f | F |
| IMPACT RÉSIDUEL | f | | f | f | M |
| MESURES DE MITIGATION | | | | | |
| * 2,5 | | | | | |

LÉGENDE

- COMPOSANTES**
- Utilisation du sol
 - Végétation
 - Milieu aquatique
 - Milieu physique
 - Aspect visuel
 - Patrimoine bâti et archéologie
- NATURE DES IMPACTS**
- BR BÂTIMENTS RÉSIDUELS OU COMMERCIAUX AFFECTÉS, SUSCEPTIBLES D'ÊTRE EXPROPRIÉS
 - B GRANGES ET HANGARS AFFECTÉS, SUSCEPTIBLES D'ÊTRE EXPROPRIÉS
 - PI PERTE D'INTIMITÉ DUE AU RAPPROCHEMENT DE LA ROUTE
 - PC PERTE DE SUPERFICIES CULTIVABLES
 - PA PERTE D'ACCÈS
 - VM PERTE DE BOIS À VALEUR MARCHANDE
 - VR PERTE D'UN ÉCRAN DE VÉGÉTATION RIVERAINE
 - VS PERTE DE VÉGÉTATION AYANT UN RÔLE DE STABILISATION DES DÉPÔTS MEUBLES
 - F PERTE D'HABITAT PAR EMPÎÈTEMENT DANS UNE FOSSE À SAUMON
 - Pt PERTE D'HABITAT POTENTIEL À TACONS À CAUSE DE LA SÉDIMENTATION
 - t AUGMENTATION POTENTIELLE DE LA TURBIDITÉ
 - D MODIFICATION DE LA DYNAMIQUE DES EAUX
 - DS DROITS SEIGNEURIAUX
 - 1 POSSIBILITÉ DE GELIFRACTION
 - 2 POSSIBILITÉ DE RAVINEMENT
 - 3 POSSIBILITÉ DE GLISSEMENT
 - 4 POSSIBILITÉ DE TRANSPORT DE SÉDIMENTS PAR LES EAUX DE DRAINAGE (ÉGOUTTEMENT ROUTIER OU DRAINAGE NATUREL)
 - VU MODIFICATION DU CHAMP VISUEL DE L'UTILISATEUR
 - ER MODIFICATION DU CHAMP VISUEL DU RIVERAIN
 - VP MODIFICATION DU CHAMP VISUEL DU PÊCHEUR
 - E MODIFICATION DE L'ASPECT ESTHÉTIQUE DE LA VALLÉE
 - TA TRONÇON ABANDONNÉ
 - BI PERTE D'UN BÂTIMENT D'INTÉRÊT
- * nombre de bâtiments

QUALIFICATION DES IMPACTS

- Durée de l'impact: P permanent, MT moyen terme, CT court terme
- Importance de l'impact: R régional, L local
- Intensité de l'impact: F fort, M moyen, f faible ou nul
- Impact résiduel: F fort, M moyen, f faible

RÉFÉRENCE DE BASE

- tracé à l'étude «A»
- tronçon abandonné
- - - variante «C»
- 0+000 chaînage
- ⑨ gravières inspectées par le M.T.Q.
- ⑤ gravières susceptibles d'être exploitées lors de la construction de la route
- limite de tronçon
- pont couvert

IMPACTS PONCTUELS

- * fosse à saumon affectée
 - coupe de roc prévue
- 469628
CANQ
TR
6E
6N
413
RÉS.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
ROUTE 195
(Grand-Détour au village de Rivière-Matane)

SYNTHÈSE DES IMPACTS ET DES MITIGATIONS



SAGE Société d'Aménagement
Général de l'Environnement Ltée.

Annex 2

LISTE DES LOTS TOUCHES PAR LE PROJET DE REFECTION DE LA ROUTE 195

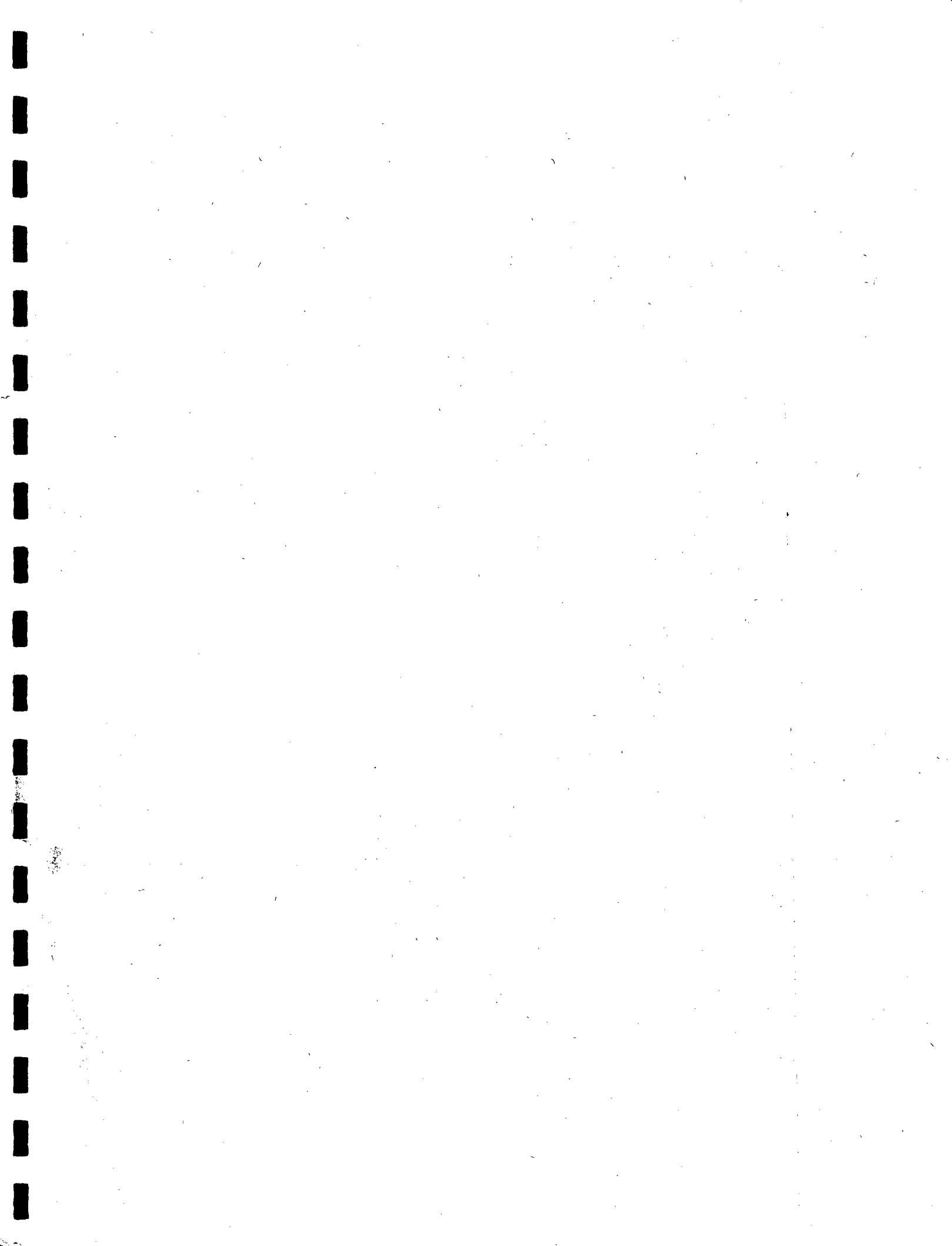
| CANTON | LOCALITE | RANG | LOT TRAVERSE | LONGUEUR (m) |
|---------|---|----------|--------------|--------------|
| Tessier | Saint-René-de-Matane Nord-Est Riv. Matane | | 32 | 300 |
| | | | 31 | 280 |
| | | | 30 | 280 |
| | | | 29 | 280 |
| | | | 28 | 340 |
| | | | 27 | 260 |
| | | | 26 | 260 |
| | | | 25 | 280 |
| | | | 24 | 280 |
| | | | 23 | 260 |
| | | | 22 | 300 |
| | | | 21 | 260 |
| | | | 20 | 340 |
| | | | 19 | 380 |
| | | | 18 | 280 |
| | | | 17 | 580 |
| | | | 16 | 400 |
| | | | 15 | 280 |
| | | | 14 | 280 |
| | | | 13 | 380 |
| | | | 12 | 380 |
| | | | 11 | 400 |
| | | | 10 | 340 |
| | | | 9 | 260 |
| | | | 8 | 280 |
| | | | 7 | 300 |
| | | | 6 | 240 |
| | | | 5 | 300 |
| | | | 4 | 300 |
| | | | 3 | 280 |
| | | | 2 | 300 |
| | | | 1 | 360 |
| | | Rang VII | 10 | 240 |
| | | | 9 | 1360 |
| | | Rang VI | 9 | 100 |
| | | | 8 | 360 |

| CANTON | LOCALITE | RANG | LOT TRAVERSE | LONGUEUR (m) | | |
|----------------------|----------------------|------------------------------------|---------------------|--------------|------|------|
| Tessier | Saint-René-de-Matane | Rang VI | 7 | 280 | | |
| | | | 6 | 280 | | |
| | | | 5 | 280 | | |
| | | | | | 4 | 360 |
| | | | | | 3 | 1200 |
| | | | | Rang V | 2 | 400 |
| | | | | | 1 | 700 |
| Matane | Sainte-Paule | Rang XII | 1 | 520 | | |
| | | Saint-Jérôme de Matane | Rivière Matane (XI) | 1 | 1660 | |
| | Rivière Matane (X) | | 1F | 80 | | |
| | | | 2F | 300 | | |
| | | | 2E | 80 | | |
| | | | 3E | 260 | | |
| | | | 3D | 300 | | |
| | | | 3C | 280 | | |
| | 3B | | 300 | | | |
| | 3A | | 280 | | | |
| | | | Rivière Matane (IX) | 3 | 760 | |
| | | | 2 | 1020 | | |
| | | Rang VIII | 1C | 560 | | |
| | | 1 | 980 | | | |
| Tessier | | Rang I | 1C | 280 | | |
| | | | 1D | 140 | | |
| | | | 2D | 160 | | |
| | | | 2C | 200 | | |
| Seigneurie de Matane | | Premier rang sud-est de la rivière | 361 | 720 | | |
| | | | 360 | 140 | | |
| | | | 359 | 120 | | |
| | | | 358 | 120 | | |
| | | | 357 | 110 | | |
| | | | 356 | 100 | | |
| | | | 355 | 240 | | |

| CANTON | LOCALITE | RANG | LOT TRAVERSE | LONGUEUR (m) |
|----------------------|------------------------|------------------------------------|--------------|--------------|
| Seigneurie de Matane | Saint-Jérôme-de-Matane | Premier rang sud-est de la rivière | 354 | 100 |
| | | | 353 | 120 |
| | | | 351 | 120 |
| | | | 350 | 120 |
| | | | 349 | 120 |
| | | | 348 | 110 |
| | | | 347 | 180 |
| | | | 346 | 120 |
| | | | 345 | 120 |
| | | | 344 | 120 |
| | | | 343 | 70 |

VARIANTE C

| | | | | |
|----------------------|------------------------|------------------------------------|-----|-----|
| Seigneurie de Matane | Saint-Jérôme-de-Matane | Premier rang sud-est de la rivière | 354 | 40 |
| | | | 353 | 120 |
| | | | 351 | 120 |
| | | | 350 | 130 |
| | | | 349 | 120 |
| | | | 348 | 110 |
| | | | 347 | 180 |
| | | | 346 | 110 |
| | | | 345 | 120 |
| | | | 344 | 120 |
| | | | 343 | 160 |
| | | | 342 | 100 |
| | | | 341 | 180 |
| | | | 340 | 240 |
| 339 | 180 | | | |
| 338 | 180 | | | |
| 337 | 40 | | | |



3 cartes pliées en pochette

