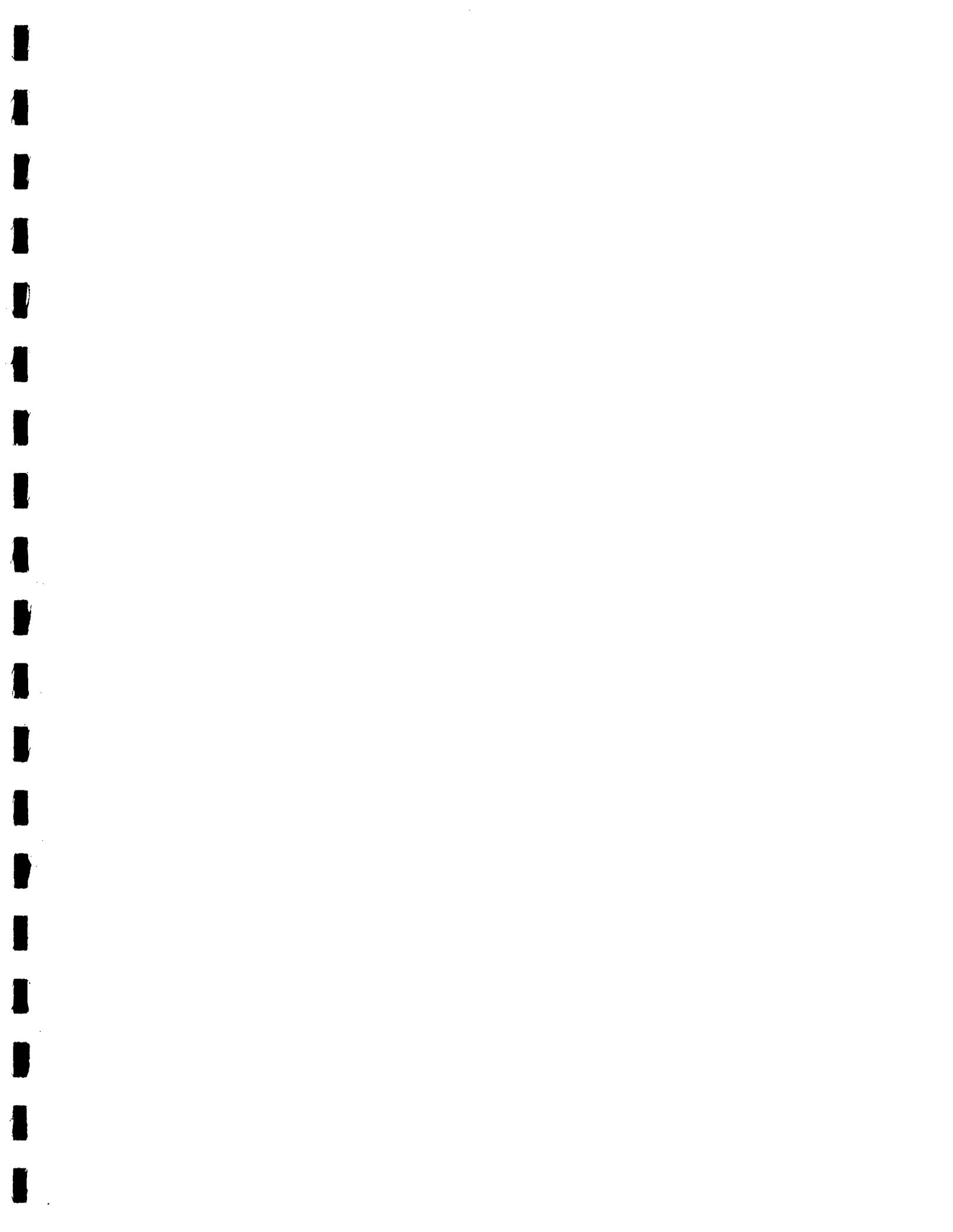




POUR CONSULTATION SEULEMENT

**RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 351 ENTRE LES MUNICIPALITÉS  
SAINT-GÉRARD-DES-LAURENTIDES ET DE SAINT-MATHIEU**

CANQ  
TR  
GE  
PR  
229



555377



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT  
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION  
700, Boul. René-Lévesque Est, 21<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1

**RECONSTRUCTION DE LA ROUTE 351 ENTRE LES MUNICIPALITÉS  
SAINT-GÉRARD-DES-LAURENTIDES ET DE SAINT-MATHIEU**

---

MAI 1987

QTR

CANQ

TR

GE

PR

229

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.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

---

Jean-Pierre Beaumont	biologiste, chargé de projet
Michel Letendre Louise Maurice	biologiste géographe-urbaniste
Sous la supervision de: Claude Mathieu	écologiste, chef de la section centre de la Division des études environnementales-ouest
Andrée Lehmann	géomorphologue, chef de la Division des études environnementales-ouest
Robert Montplaisir	biologiste
Sous la supervision de: Claude Girard	économiste-urbaniste, chef de la Division du contrôle de la pollution et recherche
Secrétariat: Ginette Alexandre	agente de secrétariat
Avec la collaboration du personnel du district 43	
Thang-Dinh Tran Serge Laperrière	ingénieur, chargé de projet ingénieur, adjoint à la construction
Benoît Bouchard	ingénieur, chef de District

---

TABLE DES MATIÈRES

---

ÉQUIPE DE TRAVAIL	-i-
LISTE DES FIGURES	-iv-
1 IDENTIFICATION DU REQUÉRANT	1
2 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET	1
3 IDENTIFICATION DU CHARGÉ DE PROJET	1
4 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET	1
5 OBJECTIFS DU PROJET	5
6 DESCRIPTION DU PROJET	5
6.1 Nature du projet	5
6.2 Caractéristiques techniques du projet	6
6.3 Flux de circulation	9

6.4	Échéancier du projet	9
6.5	Acquisition de terrains	9
7	MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION	10
8	PRÉSENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL	10
8.1	Délimitation du corridor d'étude	10
8.2	Description des milieux	11
8.2.1	Milieu physique	11
8.2.2	Milieu biologique	12
8.2.3	Milieu humain	13
9	PRÉSENTATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES DE MITIGATION RETENUES	13
9.1	Impacts sur le milieu physique	13
9.2	Impacts sur le milieu biologique	14
9.3	Impacts sur le milieu humain	16
10	CONCLUSION	17

---

LISTE DES FIGURES

---

Figure 1:	Localisation du projet à l'étude Carte topographique 1: 50 000	2
Figure 2:	Localisation du projet à l'étude Carte topographique 1: 20 000	3
Figure 3:	Localisation du projet à l'étude Carte cadastrale 1: 20 000	4
Figure 4:	Dessin normalisé d'une section transversale de route de type "D"	7
Figure 5:	Dessin normalisé d'une section transversale de route de type "D"	8

LISTE DES ANNEXES

---

Annexe 1:	Procès-verbal ou copie de résolution du 11 septembre 1984 Corporation municipale de la paroisse de St-Mathieu
Annexe 2:	Décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec
Annexe 3:	Lettre adressée à M. Yves Guérard sur les espèces de poissons de la rivière Shawinigan du Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche
Annexe 4:	Norme de protection des arbres pendant la construction
Annexe 5:	Norme de protection des arbres pendant la construction (protection des racines)

EN POCHETTE

---

Localisation des impacts et des mesures de mitigation  
sur plan de construction (5 feuillets)

1 IDENTIFICATION DU REQUÉRANT \_\_\_\_\_

Ministère des Transports du Québec  
Direction régionale (Région 04)  
100, rue Laviolette, 4<sup>e</sup> étage  
Trois-Rivières (QC)  
G9A 5S9

2 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET \_\_\_\_\_

Monsieur Daniel Waltz, écologiste  
Chef du Service de l'environnement  
Ministère des Transports du Québec  
255, boulevard Crémazie Est, 9<sup>ième</sup> étage  
Montréal (QC)  
H2M 1L5  
Téléphone: (514) 873-4953

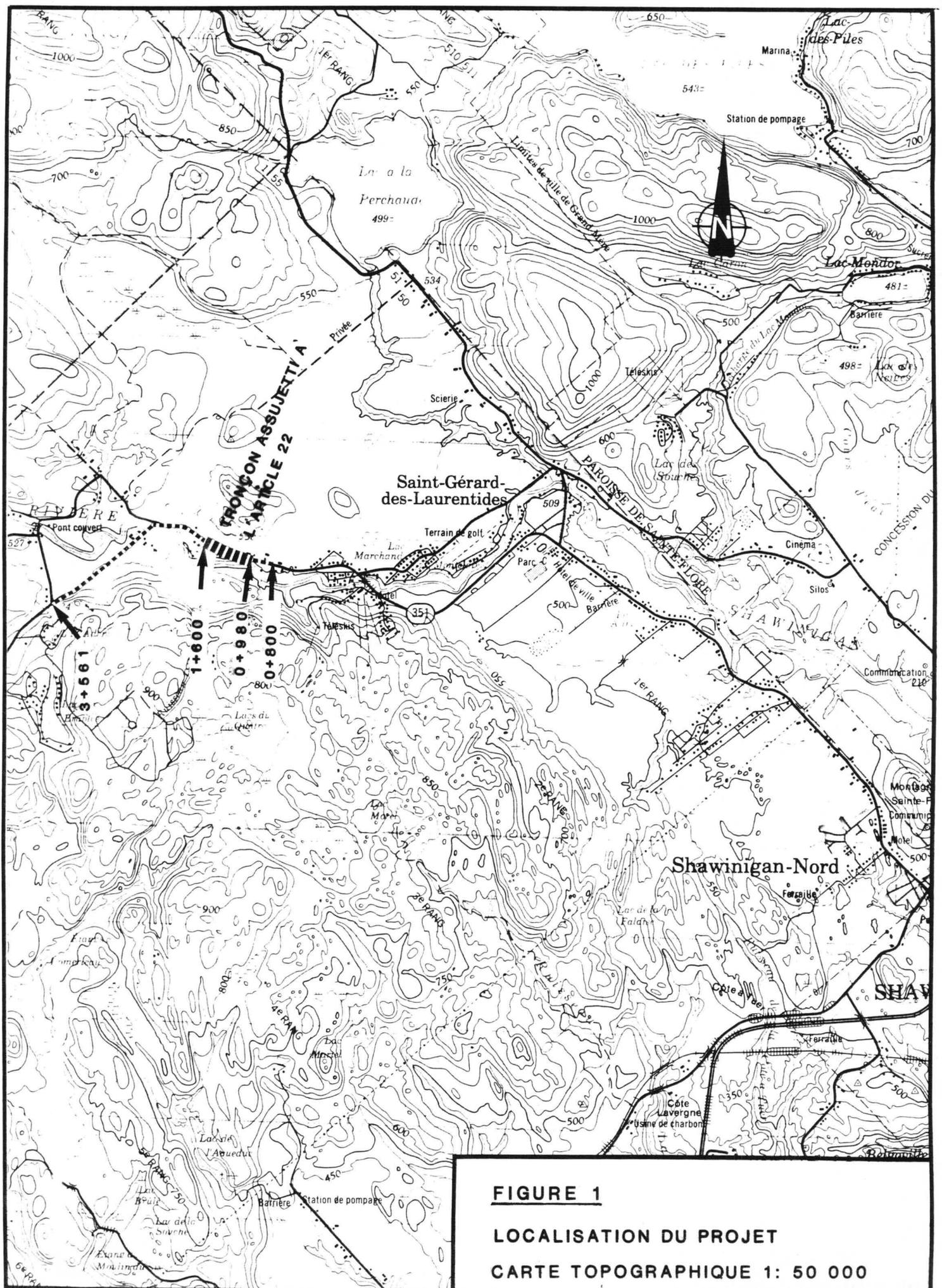
3 IDENTIFICATION DU CHARGÉ DE PROJET \_\_\_\_\_

Monsieur Jean-Pierre Beaumont, biologiste  
Service de l'environnement  
Ministère des Transports du Québec  
255, boulevard Crémazie Est, 9<sup>ième</sup> étage  
Montréal (QC)  
H2M 1L5  
Téléphone: (514) 873-2736

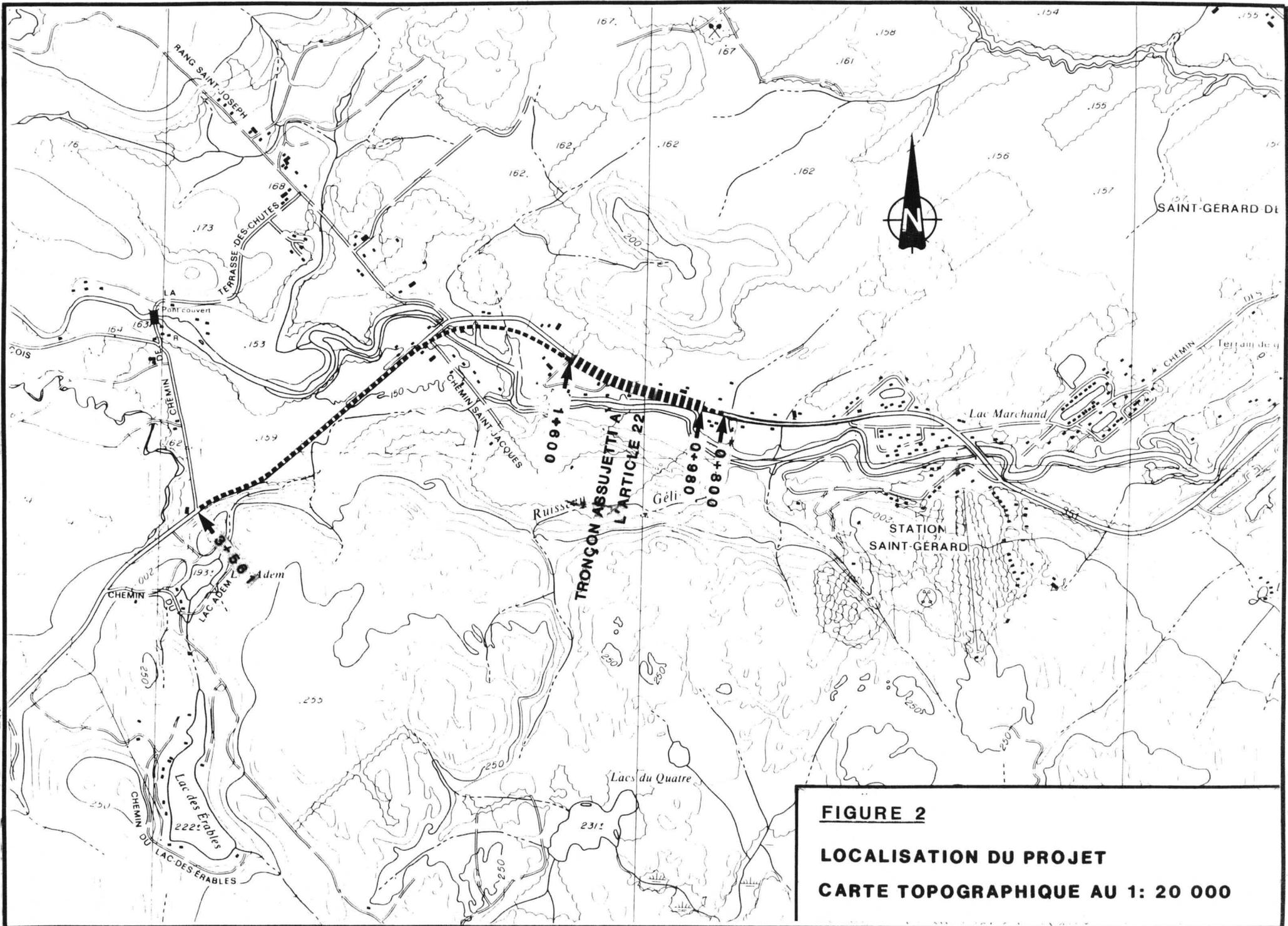
4 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET \_\_\_\_\_

Route: route 351  
Région: Trois-Rivières (04)  
District: Shawinigan (43)  
Municipalité: Saint-Mathieu (paroisse)  
Municipalité régionale de comté: Centre-de-la-Mauricie  
Circonscription électorale: Saint-Maurice  
Numéro de dossier: A.R. 4-43-07 (265)

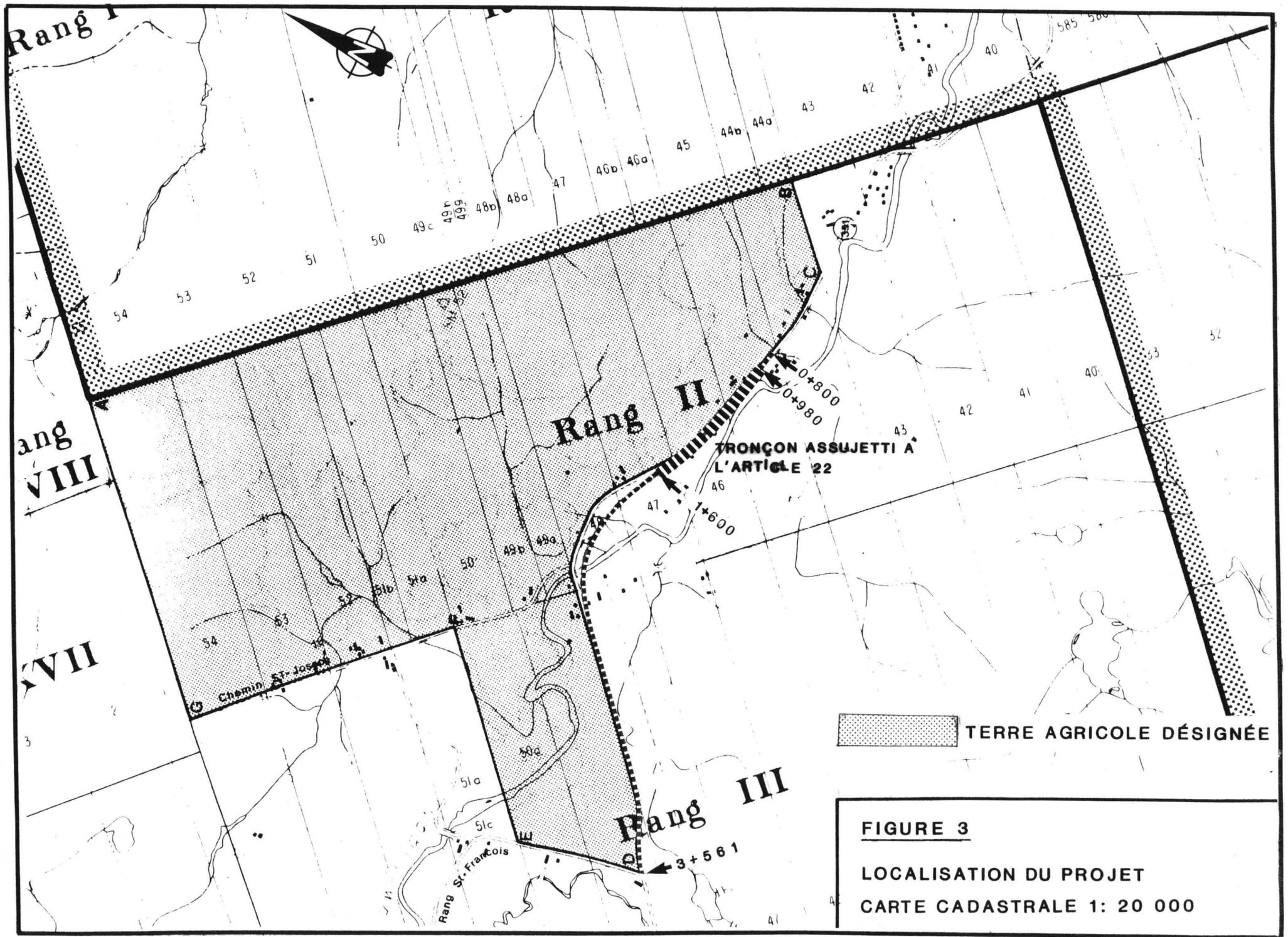
Le projet à l'étude est circonscrit sur une carte topographique au 1:50 000 (figure 1) et localisé plus précisément au 1:20 000 sur des cartes topographique (figure 2) et cadastrale (figure 3).



**FIGURE 1**  
**LOCALISATION DU PROJET**  
**CARTE TOPOGRAPHIQUE 1: 50 000**



**FIGURE 2**  
**LOCALISATION DU PROJET**  
**CARTE TOPOGRAPHIQUE AU 1: 20 000**



## 5 OBJECTIFS DU PROJET

---

La partie de la route 351 comprise entre la municipalité de Saint-Gérard-des-Laurentides et le chemin du Rang Saint-François (figures 1 à 3) est la dernière à être reconstruite entre la cité de Shawinigan et la municipalité de Saint-Mathieu.

Cette reconstruction est nécessaire parce que l'infrastructure routière est inadéquate pour une route de cette importance tant du point de vue drainage que du point de vue capacité portante. Le pont traversant la rivière Shawinigan est très étroit et débouche sur une courbe très prononcée ce qui en fait un pont dangereux (un accident mortel en 1983). Il nécessite d'ailleurs des réparations majeures au plan structural.

Ainsi, en plus d'améliorer les standards de sécurité et les caractéristiques de l'infrastructure routière, le projet permet une harmonisation avec les sections contiguës. Il répond aussi à une demande de la municipalité de Saint-Mathieu qui a dû faire face dès les années 1970 à des problèmes de congestion sur son réseau routier local à la suite de la mise en valeur du parc national de la Mauricie.

## 6 DESCRIPTION DU PROJET

---

### 6.1 NATURE DU PROJET

La reconstruction de la route 351 entre les municipalités de Saint-Gérard-des-Laurentides et de Saint-Mathieu (chainages 0+800 à 3+561) nécessite de refaire la structure de chaussée au complet et d'aménager des fossés latéraux assez profonds pour drainer la sous-fondation de la route, le tout dans une emprise normalisée de 30 m selon la section type D-2303 (figure 4).

Le tracé longe la rivière Shawinigan à moins de 60 m entre les chainages 1+143 et 1+445 et entre 2+120 à 2+235. Au chaînage 2+235, un pont neuf sera construit au-dessus de la rivière Shawinigan en aval du pont existant. Afin de corriger l'accès au pont et les déficiences géométriques, près de la moitié du projet, d'une longueur totale de 2,76 km, a fait l'objet d'un

réalignement de la ligne de centre (1+300 à 2+460 et 3+120 à 3+520) plus ou moins important. Environ le tiers du projet se fait hors du tracé actuel mais presque la moitié de ces terres sont déjà en possession du ministère des Transports du Québec depuis 1976.

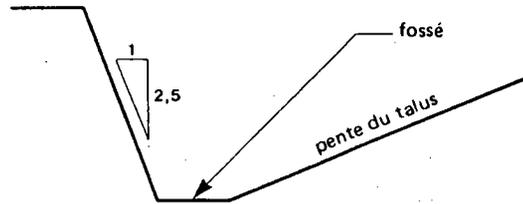
## 6.2 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

La reconstruction de la route 351 s'effectuera sur une distance de 2,76 km selon les détails de la section transversale de type "D" (dessins normalisés nos D-2303 et D-3304, figures 4 et 5) soit avec une chaussée de deux voies de 3,25 m et deux accotements de 2,00 m. Du chaînage 0+800 à 2+000, l'emprise acquise est de 36,6 m et du chaînage 2+000 à 3+561, elle est de 24 m compte tenu que le terrain naturel est très plat. L'emprise moyenne pour l'ensemble du projet est 31,4 m. De plus, les emprises excédentaires, là où ça pourra être utile et intéressant pour les propriétaires riverains, seront rétrocédés après les travaux de reconstruction.

Le drainage sera effectué selon une section-type rurale au moyen de fossés latéraux et de ponceaux sous la route. De façon générale, les ponceaux de drainage sous la route seront en tuyau de tôle ondulée galvanisée (T.T.O.G.) mais ceux qui permettront d'accéder aux propriétés seront en béton armé (T.B.A.).

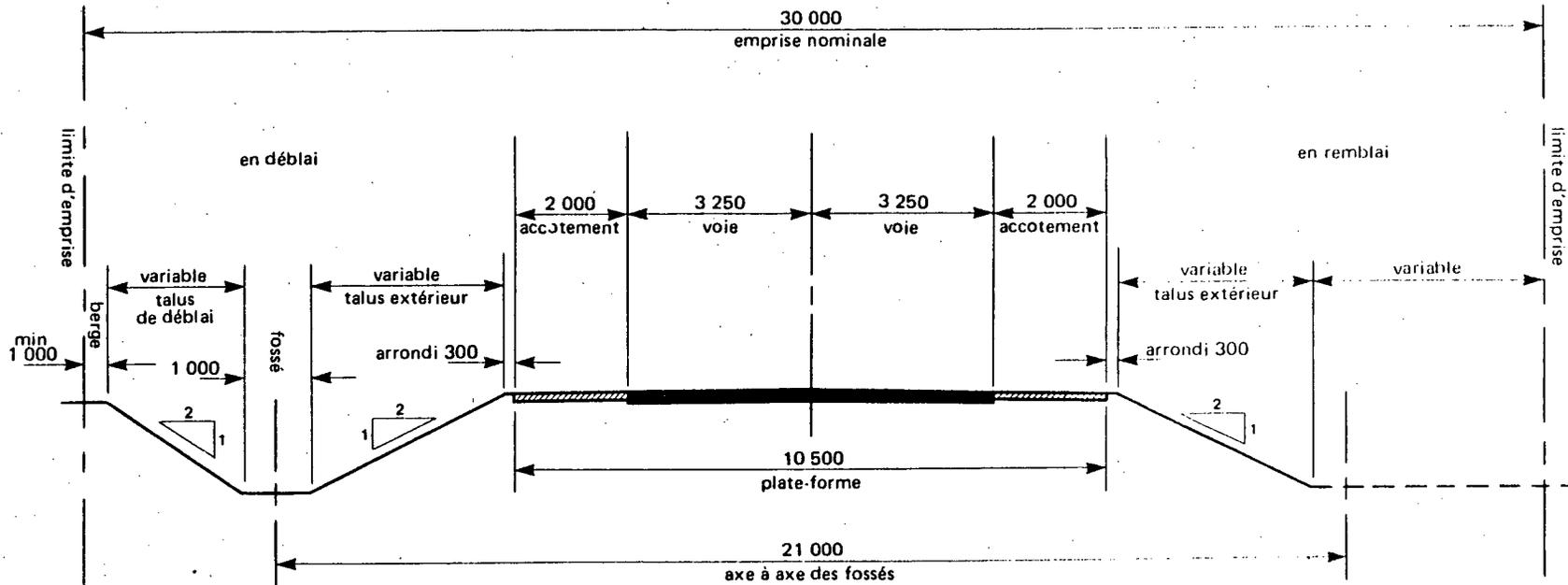
Un nouveau pont traversant la rivière Shawinigan sera construit en aval du pont actuel sur une longueur de 56 m. Il possèdera deux culées et aucune pile en rivière. Des perrés déversés protégeront les remblais contre l'érosion de la rivière. L'ouverture libre minimale sera de 25,0 m mesurée perpendiculairement aux berges naturelles du cours d'eau. Le pont actuel servira durant la construction de la nouvelle structure et sera démoli par la suite. A noter que les mesures générales de protection du milieu biologique décrites au point 9.2 seront appliquées pour ces travaux.

Enfin notons que la vitesse de référence sur cette route est de 100 km et la vitesse affichée sera de 90 km/h.



EN DÉBLAI DE 1re CLASSE

VITESSE DE BASE: 100 km/h (ROUTE PRINCIPALE)  
 100 km/h (ROUTE RÉGIONALE)  
 90 km/h (ROUTE LOCALE)  
 DÉBIT JMA < 750 (ROUTE PRINCIPALE)  
 DÉBIT JMA: 400 - 2 000 (ROUTE RÉGIONALE)  
 DÉBIT JMA > 2 000 (ROUTE LOCALE)



TYPE D- ROUTE PRINCIPALE, RÉGIONALE OU LOCALE

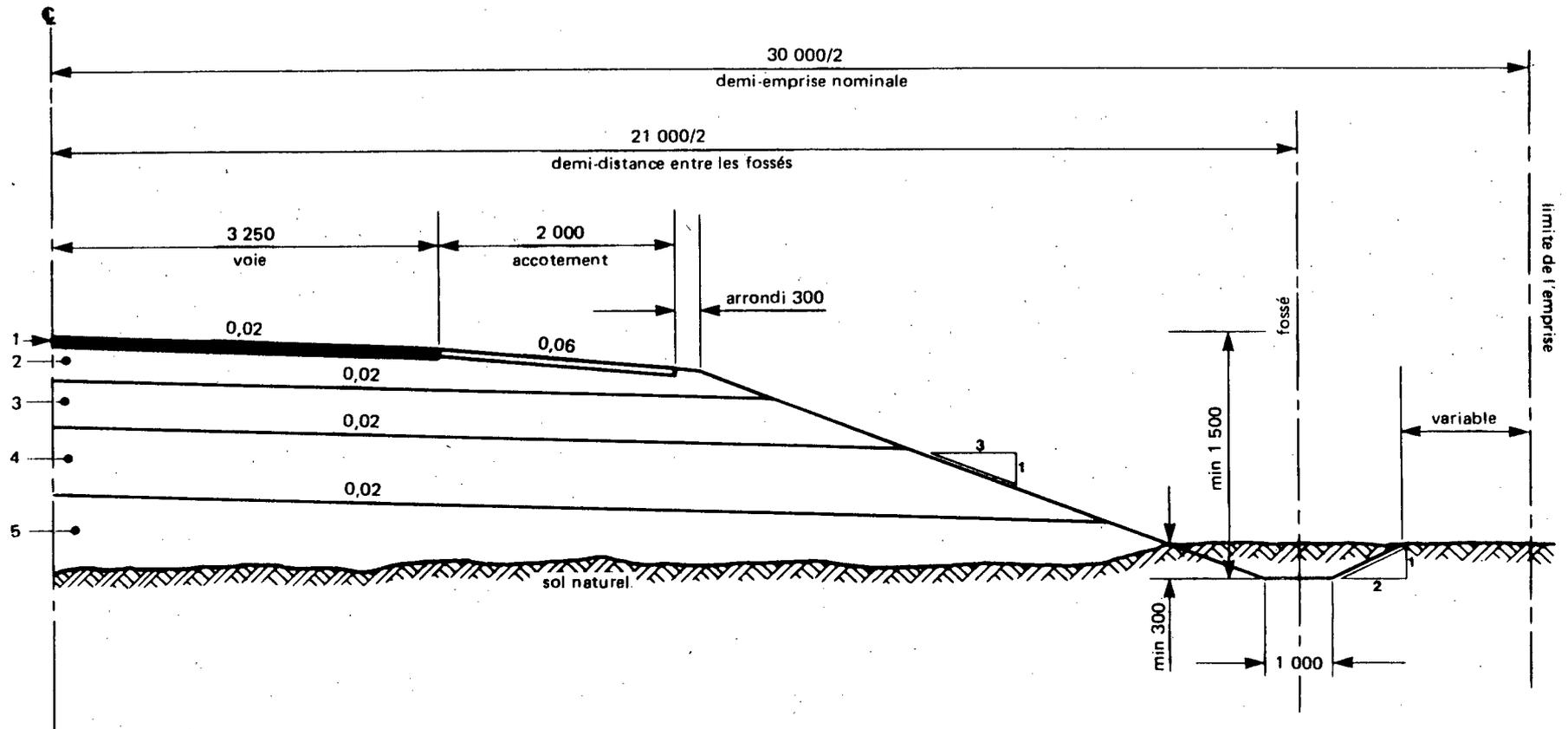
NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en sur largeur à l'accotement.

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

(D-2303)

FIGURE 4: DESSIN NORMALISÉ D'UNE SECTION TRANSVERSALE DE ROUTE DE TYPE "D"

TYPE D ROUTE PRINCIPALE, RÉGIONALE OU LOCALE



- 1- revêtement en B.B. → 190 kg/m<sup>2</sup> en deux couches (80 kg/m<sup>2</sup>, type MB5 et 110 kg/m<sup>2</sup>, type MB2)
- 2- fondation supérieure supérieure → 150 mm densifié, granulat calibre 19-0a
- 3- fondation inférieure → 225 à 300 mm densifié, granulat calibre 63-0
- 4- sous-fondation → épaisseur variable, matériau classe A
- 5- remblai → épaisseur variable, matériau classe B

- selon la qualité du granulat
- selon l'étude de sol

NOTE: La pente du talus extérieur 1V:3H s'applique en terrain plat pour des remblais ne dépassant pas 2 m de hauteur; quand le terrain est incliné transversalement, elle peut atteindre 1V:2H.

(D-3304)

FIGURE 5: DESSIN NORMALISÉ D'UNE SECTION TRANSVERSALE DE ROUTE DE TYPE "D"

### 6.3 FLUX DE CIRCULATION

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) était estimé à 1 550 véhicules en 1979 et 1 485 véhicules en 1982 alors que le débit journalier moyen d'été (DJME) s'élevait à 1 890 véhicules en 1979 et 1 795 véhicules en 1982. Cette légère baisse observée est principalement due à la période de récession économique.

Ce tronçon sert de voie d'accès au parc national de la Mauricie qui a accueilli, en moyenne pour cinq ans (1980-1985) et seulement par l'entrée ouest, 46 338 véhicules pour un total de 142 311 visiteurs.

De plus, la Consolidated Bathurst prévoit transporter 25 000 m<sup>3</sup> de bois par an sur cette route pour les dix prochaines années (équivalent de 1 250 camions 10 roues transportant 20 m<sup>3</sup> de bois chacun).

### 6.4 ÉCHÉANCIER DU PROJET

La réalisation des travaux prévus pour le réaménagement de la route 351 devrait normalement suivre l'échéancier suivant:

- construction du pont : juin 1987
- construction de la route : juin 1988 à 1990

Ce projet a été accepté par la Corporation municipale de la paroisse de Saint-Mathieu qui exprime le voeu que les travaux soient réalisés le plus tôt possible sur toute leur longueur. Cette résolution est présentée à l'annexe 1.

### 6.5 ACQUISITION DE TERRAINS

Des chainages 0+800 à 2+000, les terrains nécessaires à la construction de la route sont entièrement acquis depuis 1976. Un plan d'expropriation numéro EX-74-55-4028 a été préparé par monsieur Jacques Caron, arpenteur-géomètre en date du 23 février 1976.

Entre les chaînages 2+000 à 3+561, la superficie à exproprier est d'environ 19 000 m<sup>2</sup> dont 7 950 m<sup>2</sup> (des chaînages 2+270 à 3+561) sont dans la zone verte. Le ministère des Transports a d'ailleurs demandé l'autorisation à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) d'utiliser à des fins non agricoles des parcelles de terrain sur les lots 49-A du rang II et 49 du rang III du cadastre de la paroisse de Saint-Mathieu, division d'enregistrement de Shawinigan. L'autorisation de la Commission est présentée à l'annexe 2. Le reste des terrains à acquérir est au sud de la route 351 actuelle soit dans la zone blanche. Toutes ces acquisitions de terrains, faites par le ministère des Transports du Québec, ne sont pas encore finalisées.

## 7 MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

---

En vertu de l'article 3 du Règlement relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c.-Q-2, a.22), la partie du projet longeant la rivière Shawinigan à moins de 60 m, soit entre les chaînages 1+143 à 1+445, nécessite l'obtention d'un certificat d'autorisation de construction. Pour les présentes fins, le projet sera donc circonscrit entre les chaînages 0+980 et 1+600 comme indiqué aux figures 2 et 3. Cette section apparaît aux feuillets 3/12 à 5/12 du plan TL86-40-43-005 mis en pochette.

## 8 PRÉSENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL

### 8.1 DÉLIMITATION DU CORRIDOR D'ÉTUDE

Le corridor d'étude pour le présent projet est limité au chaînage 0+980 à 1+600. Il comprend l'endroit où le projet de route longe la rivière Shawinigan à moins de 60 m. Il y a tout lieu de croire que ce corridor d'étude permettra d'identifier, de prévenir ou de mitiger l'ensemble des impacts prévisibles dans ce secteur assujetti à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

## 8.2 DESCRIPTION DES MILIEUX

### 8.2.1 MILIEU PHYSIQUE

Le projet à l'étude se trouve à la croisée des vallées des rivières Shawinigan et Souris, à la limite des Basses-Terres du Saint-Laurent et des Laurentides méridionales.

Sur un socle rocheux constitué de paragneiss, quartzites et roches à carbonate silicaté de la série de Grenville reposent des sols issus de divers dépôts meubles. Mentionnons les suivants:

<u>Sols des séries</u>	<u>Dépôts meubles</u>
Pontiac, Piedmond et Brandon	sur des dépôts lacustro-marins
Ivry, Morin et Bevin	sur des alluvions fluviales récentes et deltaïques
Mont-Rolland et Matambin	sur des dépôts fluvioglaciers et deltaïques
Saint-Colomban	sur des tills glaciaires

Dans la vallée de la rivière Shawinigan, les dépôts meubles ont des caractéristiques géologiques et géotechniques propices à générer des mouvements de type coulée argileuse. Cela tient à leur situation dans une vallée encaissée et à la nature des matériaux. Par exemple, les dépôts sur les rives de la rivière Shawinigan, où sera construit le pont, sont composés dans les premiers mètres, de sable soit silteux ou argileux, soit avec un peu ou des traces de silt et d'argile. Sous cet horizon se trouve une grande épaisseur de sols cohérents stratifiés. Ils se composent d'argile et silt avec traces de sable, et de silt argileux ou sableux avec un peu ou des traces de sable et d'argile.

La rivière qui traverse cette vallée est de type méandrique. Elle draine les municipalités de Saint-Gérard-des-Laurentides et de Saint-Mathieu de même que la partie ouest de celle de Sainte-Flore. Elle se trouve à une altitude de 150 m

au-dessus du niveau de la mer et se déverse une quinzaine de kilomètres plus loin dans la rivière Saint-Maurice. Selon la Direction générale des ressources hydriques du ministère de l'Environnement (communication personnelle, juin 1985), le débit moyen annuel de la rivière est de  $10,6 \text{ m}^3/\text{s}$ . Il varie de  $2,41 \text{ m}^3/\text{s}$  en février à  $26,5 \text{ m}^3/\text{s}$  en mai. La crue printanière survient normalement en avril et culmine en mai. Les cotes atteintes par les niveaux des hautes eaux printanières moyennes (récurrence de 2,33 ans) et des eaux hautes extrêmes (récurrence d'environ 25 ans) sont respectivement de 151,0 m et de 151,5 m.

### 8.2.2 MILIEU BIOLOGIQUE

Localisé dans la région écologique de Québec(2c), compris dans le domaine de l'érablière sucrière à Tilleul d'Amérique et de l'érablière sucrière à Bouleau jaune défini par Thibault et Hotte (1985), le corridor d'étude comporte peu de superficies boisées. Ainsi, seulement deux groupements végétaux prédominent. L'aulnaie rugueuse, souvent accompagnée de saules, occupe les terres agricoles abandonnées, les versants de la rivière Shawinigan, les ravins et les fossés. Il y a aussi une peupleraie faux-tremble sise au nord de la route vers le chaînage 1+700. Ces groupements sont transitoires et ne présentent qu'un intérêt écologique limité.

Selon le Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune (annexe 3), les espèces suivantes se retrouvent dans la rivière Shawinigan: Meunier noir, Omble de fontaine, Perchaude et un certain nombre d'espèces de cyprins. De plus, cette rivière présente des signes de pollution assez forte surtout en se rapprochant de son embouchure près de Shawinigan.

Pour la sauvagine et les mammifères, le territoire à l'étude ne présente que de faibles possibilités.

### 8.2.3 MILIEU HUMAIN

Le milieu bâti comprend 16 habitations dispersées sur une longueur de 2,8 km. Ces dernières sont implantées à des distances très variées de l'emprise actuelle (de 1 m à 80 m). L'âge et la qualité des constructions sont variables mais dans l'ensemble, elles peuvent être considérées de bonne qualité et bien entretenues. Les sites d'implantation et les paysages qui leur sont rattachés, particulièrement pour certaines résidences non loin du cours d'eau principal, sont fort intéressants.

Le paysage visuel se compose de trois grands éléments:

- une rivière méandrique et encaissée avec sur ses versants de la végétation arbustive et parfois arborescente;
- une plaine avec des alignements de bâtiments le long de la route 351 et des espaces agricoles;
- et une bordure montagneuse typique des Laurentides qui occupe l'arrière-plan.

En fait dans la plaine, la majorité des terrains sont en agriculture ou en friche. Beaucoup de ces terres, à proximité de la rivière, ont été achetées par des citoyens comme lieu de villégiature et plusieurs, si ce n'est l'ensemble, y résident à l'année. Ces terres ne sont pas ou presque pas cultivées et si elles le sont, c'est en pâturage.

## 9 PRÉSENTATION DES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT ET DES MESURES DE MITIGATION RETENUES

### 9.1 IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Le projet de reconstruction de la route 351 occasionne des déblais légers et des remblais allant jusqu'à 70 cm de hauteur. Les impacts des remblais sont évalués à la fiche 1.

Concernant les dépôts de la vallée de la rivière Shawinigan propices à générer des mouvements de type coulée d'argile, des risques d'instabilité sont à prévoir là où la route passe près des berges de la rivière. Cet aspect est considéré à la fiche 2.

Soulignons cependant que les aires de stationnement ou d'entreposage de matériaux ou autres aménagements temporaires seront situés à au moins 60 m de la rivière Shawinigan et à l'extérieur de la zone inondable. De plus les matériaux provenant des déblais et utilisés pour la construction de la route seront acheminés directement sur le site où ils seront nécessaires.

De façon générale les impacts à ce niveau sont faibles et une fois les mesures de mitigation appliquées, leur impact résiduel est nul.

## 9.2 IMPACTS SUR LE MILIEU BIOLOGIQUE

Les impacts appréhendés sur le milieu biologique sont liés à des modifications de la couverture végétale et des rives de la rivière Shawinigan. Les groupements végétaux les plus touchés par ce projet sont des aulnaies, des groupements de transition qui occupent les versants de la rivière, ceux des ravins et des terres agricoles abandonnées. Ce type d'impact est évalué à la fiche 3 mais est aussi considéré à la fiche 1. Dans tous les cas, un déboisement minimum de l'emprise sera effectué. Tous les arbres conservés à l'intérieur de l'emprise ou situés à la limite ou juste à l'extérieur de l'emprise seront protégés lors de la construction par l'application des normes D-6600 et D-6601, incluses au devis du projet et devant être respectées par l'entrepreneur.

Une copie de ces normes est mise en annexe (annexes 4 et 5).

Les recommandations pour la protection de la rivière Shawinigan sont les suivantes:

- . Selon les informations fauniques que nous possédons actuellement, il n'y a pas de restrictions temporelles à la réalisation des travaux.
- . Les aires de stationnement et d'entreposage ou autres aménagements temporaires doivent être situés à au moins 60 mètres du cours d'eau et à l'extérieur de la zone inondable. La seule élimination de végétation permise est celle nécessaire à la réalisation de l'ouvrage.
- . Le plein et la vérification mécanique de la machinerie s'effectueront à une distance minimale de 15 mètres du cours d'eau de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique par des produits organiques, chimiques, pétrochimiques, toxiques ou pouvant le devenir.
- . La traversée à gué du cours d'eau par la machinerie lourde est interdite.
- . Le prélèvement de matériel granulaire du lit du cours d'eau et de ses berges pour servir à l'ouvrage est interdit.
- . Le déversement dans tout cours d'eau ou plans d'eau de déchets provenant du chantier est interdit. On doit disposer de ces déchets, quelle qu'en soit leur nature, selon les lois et règlements en vigueur.
- . On devra également s'assurer que tout débris de démolition inutilisables pour les travaux en cours et considérés comme rebuts, soient disposés par l'entrepreneur sur un site autorisé par le ministère de l'Environnement du Québec.
- . Durant les travaux, à tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ce travail de stabilisation préventive doit être fait au moment de la fermeture temporaire du chantier dans le but de parer aux érosions massives du printemps. Immédiatement après la réalisation des travaux, tous les endroits remaniés devront être stabilisés de façon permanente.

De façon générale, les impacts à ce niveau sont négatifs, faibles ou moyens mais une fois appliquées les mesures de mitigation, les impacts résiduels sont considérés faibles.

### 9.3 IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

Les principaux impacts du projet sur le milieu humain concernent le confort et la sécurité des utilisateurs, les terres agricoles, le bâti humain et le paysage visuel.

Ainsi l'élimination des déficiences observées sur la route 351 actuelle ou dans son emprise comme les ornières, l'ondulation et les fissures ouvertes ou encore la faible profondeur et la présence d'eau dormante dans des fossés, du moins en période de fortes précipitations, améliorera le confort et la sécurité des usagers. Cela constitue un impact positif, moyen, régional et à long terme pour l'ensemble du projet.

Par contre ce projet d'amélioration de la route 351 entraînera un certain nombre d'impacts pour le milieu bâti à la suite de l'élargissement de l'emprise et des modifications du tracé actuel. Bien qu'une grande partie des terrains requis pour effectuer ces améliorations aient déjà été acquis par le ministère des Transports du Québec, l'évaluation des impacts s'est faite par la comparaison de la situation existante sur le plan environnemental et de celle à venir, comme cela a été fait précédemment. Rappelons cependant que les emprises excédentaires seront rétrocédées après les travaux de reconstruction là où ça pourra être utile et intéressant pour les propriétaires riverains. Ces impacts sont évalués aux fiches 4 et 5. Après application des mesures de mitigation, ils sont généralement considérés faibles.

Quant aux impacts visuels, le réaménagement proposé entraînera quelques dégradations visuelles au niveau des remblais et des déblais (cf. fiche 1). De plus les redressements apportés à la route actuelle laissent sur place des sections résiduelles dont l'impact est évalué aux fiches 3 et 6. Toutefois, l'ensemencement des talus est prévu de même que la remise en état des sections abandonnées.

---

---

10 CONCLUSION

---

---

Le ministère des Transports du Québec a entrepris depuis quelques années la réfection de la route 351 entre la cité de Shawinigan et la municipalité de Saint-Mathieu. Toutefois, il reste à réaménager le tronçon entre la municipalité de Saint-Gérard-des-Laurentides et le chemin du Rang Saint-François.

Les impacts appréhendés pour le tracé sont généralement faibles:

au niveau physique, ils sont liés à la formation des remblais et au problème de stabilité des dépôts de la rive vu la proximité de la route;

au niveau biologique, il y a peu de destruction du couvert végétal et des mesures préventives sont prises pour ne pas perturber la rivière Shawinigan;

au niveau humain, l'impact des travaux de construction de la route porte seulement sur deux maisons qui voient leur marge de recul avant modifiée et une seule section résiduelle est laissée en place.

Ainsi comme le tracé proposé améliore le confort et la sécurité des usagers, que la largeur de l'emprise est minimisée et que tous les impacts résiduels sont faibles s'ils ne sont pas nuls après application des mesures de mitigation décrites auparavant et dans les fiches d'impact et de mitigation, il apparaît acceptable au point de vue environnemental.

**FICHE D'IMPACT ET DE MITIGATION N°: 1**

CHAÎNAGE(S): 0+952 à 1+330 (N., S.)

CADASTRE(S):

**DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):**

La reconstruction de la route nécessite la formation de remblais d'environ 70 cm de hauteur. Ces remblais peuvent modifier l'écoulement des eaux. Les pentes dénudées de leur talus risquent de s'éroder sous l'action des précipitations. Sous cette forme, les remblais pourraient être perçus comme une dégradation visuelle par les résidents et les usagers.

**ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):**

QUALITÉ: Négatif  
 ÉTENDUE: Ponctuelle  
 INTENSITÉ: Faible  
 DURÉE: Court terme

IMPACT: Faible

TYPE: Physique

**MESURE(S) DE MITIGATION:**

- Des ponceaux constitués de tuyaux de tôle ondulée galvanisée (T.T.O.G.) de 900 mm de diamètre sont prévus pour faciliter l'écoulement naturel des eaux tout en considérant les débits anticipés.
- La partie du remblai constitué de matériau granulaire fera l'objet d'un engazonnement.
- La végétation du talus améliorera la perception visuelle des usagers et des résidents. Elle diminuera aussi les risques d'érosion.

**IMPACT RÉSIDUEL:** Nul

# FICHE D'IMPACT ET DE MITIGATION N°: 2

CHAÎNAGE(S): 1+160 à 1+300 (S)

CADASTRE(S):

## DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

L'emprise existante jouxte le haut de versant de la rivière Shawinigan. Or les dépôts de cette vallée sont propices à générer des mouvements de type coulée argileuse.

## ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

QUALITÉ: Négatif  
 ÉTENDUE: Locale  
 INTENSITÉ: Faible  
 DURÉE: Long terme

IMPACT: Faible

TYPE:

Physique

## MESURE(S) DE MITIGATION:

- L'emprise sera réduite au minimum requis en n'utilisant que la largeur nécessaire pour réaménager cette route selon le type choisi.
  - Pour résoudre le problème d'instabilité des sols, le tracé demeurera sur la route actuelle, le béton bitumineux sera laissé en place, réparé puis une nouvelle fondation et un nouveau pavage seront posés.
  - L'accès de la machinerie et les travaux lourds seront limités du côté sud de la route.
  - La seule élimination de végétation permise sera celle nécessaire à la réalisation de la route. Ainsi la végétation arbustive occupant le versant de la rivière ne sera pas modifiée par les travaux de reconstruction assurant ainsi la stabilité du versant.
- De plus les mesures générales de protection de la rivière Shawinigan s'appliquent aussi dans ces cas.

IMPACT RÉSIDUEL: Nu1

## FICHE D'IMPACT ET DE MITIGATION N°: 3

CHAINAGE(S): 1+400 à 1+600 (N)

CADASTRE(S):

### DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

Le tracé quitte l'emprise actuelle et traverse une aulnaie plus ou moins dense avec une forte régénération en feuillus et conifères.

### ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

QUALITÉ: Négatif  
 ÉTENDUE: Locale  
 INTENSITÉ: Faible  
 DURÉE: Long terme

IMPACT: Faible

TYPE:

Biologique

### MESURE(S) DE MITIGATION:

L'emprise sera réduite au minimum requis en n'utilisant que la largeur nécessaire pour réaménager cette route selon le type choisi. L'accès de la machinerie et les travaux lourds seront limités du côté nord de la route. Les surfaces dégagées seront stabilisées par de la végétation (ensemencement et plantation d'Aulnes rugueux).

IMPACT RESIDUEL: Faible (-)

## FICHE D'IMPACT ET DE MITIGATION N°:

CHAINAGE(S):

CADASTRE(S):

### DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

### ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

QUALITÉ:  
 ÉTENDUE:  
 INTENSITÉ:  
 DURÉE:

IMPACT:

TYPE:

### MESURE(S) DE MITIGATION:

IMPACT RESIDUEL:

## FICHE D'IMPACT ET DE MITIGATION NO: 4

**CHAINAGE(S):** 1+180 à 1+200 (N)

**CADASTRE(S):**

### DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

La marge de recul avant de la résidence portant le numéro civique 1020 est environ à 3,0 m de l'emprise. La galerie et la tour de télévision ne sont plus qu'à environ 1,0 m de l'emprise soit à une distance bien inférieure à la marge de recul avant de 8 m prescrite par la municipalité.

### ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

QUALITÉ: Négative  
ÉTENDUE: Ponctuelle  
INTENSITÉ: Grande  
DURÉE: Long terme

IMPACT: Fort

**TYPE:**

Humain

### MESURE(S) DE MITIGATION:

L'emprise sera réduite au minimum requis en n'utilisant que la largeur nécessaire pour réaménager la route. Les terrains non requis seront rétrocédés à qui de droit. La marge de recul avant serait alors d'environ 7 m.

IMPACT RESIDUEL: Faible (-)

## FICHE D'IMPACT ET DE MITIGATION NO: 5

**CHAINAGE(S):** 1+420 à 1+450 (S)  
1+500 à 1+525 (S)  
1+550 à 1+570 (S)

**CADASTRE(S):**

### DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):

A cause du redressement de la route, ces résidences sont plus éloignées (environ 10 m de la ligne de centre) de la route.

### ÉVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):

QUALITÉ: Positive  
ÉTENDUE: Ponctuelle  
INTENSITÉ: Faible  
DURÉE: Long terme

IMPACT: Faible

**TYPE:**

Humain

### MESURE(S) DE MITIGATION:

Des accès adéquats seront fournis.

IMPACT RESIDUEL: Faible (+)

## FICHE D'IMPACT ET DE MITIGATION N°: 6

**CHAINAGE(S):** 1+500 à 1+580 (S)

**CADASTRE(S):**

**DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):**

Le tracé proposé laisse en place une section résiduelle hors de l'emprise existante et visible de la route pour les utilisateurs et les résidants.

**EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):**

QUALITÉ: Négative  
ÉTENDUE: Ponctuelle  
INTENSITÉ: Faible  
DURÉE: Long terme

**IMPACT:** Faible

**TYPE:**

Humain

**MESURE(S) DE MITIGATION:**

La section résiduelle de la route sera scarifiée, ameublie, remise en état et ensemencée pour favoriser une reprise rapide de la végétation.

**IMPACT RESIDUEL:** Nu1

## FICHE D'IMPACT ET DE MITIGATION N°:

**CHAINAGE(S):**

**CADASTRE(S):**

**DESCRIPTION DE(S) L'IMPACT(S):**

**EVALUATION DE(S) L'IMPACT(S):**

QUALITÉ:  
ÉTENDUE:  
INTENSITÉ:  
DURÉE:

**IMPACT:**

**TYPE:**

**MESURE(S) DE MITIGATION:**

**IMPACT RESIDUEL:**



Province de Québec  
District de

Procès-Verbal  
ou du 11 septembre 19<sup>84</sup>  
Copie de Résolution

## Corporation Municipale de la Paroisse de St-Mathieu

A la session régulière ou spéciale du Conseil de la Corporation Municipale

de la Paroisse de St-Mathieu (comté St-Maurice)  
(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse)

tenue le Onzième jour de septembre 19<sup>84</sup> et à laquelle est présent son honneur

le maire M. François Déziel

et les conseillers suivants: Pierre Guillemette, Pierre Doré, Victor Gélinas,  
Maurice Trudel.

tous formant quorum sous la présidence du maire.

M Marcel St-Arnaud

Secrétaire-Trésorier est aussi présent.

il est adopté unanimement  
ou  
sur division

Résolution no: 84-09-09

**Que**, les membres du Conseil prennent connaissance d'un projet de reconstruction d'une partie de la route 351 entre la municipalité St-Gérard et l'intersection du chemin St-François en un premier temps et en deuxième temps la reconstruction du chemin St-François de la route 351 jusqu'au Parc National de la Mauricie, après étude du projet la résolution suivante est adoptée;

Attendu que ces projets sont aatendus depuis plusieurs années par tous les citoyens de St-Mathieu;

Attendu que la réalisation de ces travaux vont permettre un réseau routier qui sera plus adéquat à la circulation toujours croissante;

Attendu que les plans priliminaires soumis pour étude n'affecteront en rien l'environnement des cours d'eau qui sont à proximités, et que, la partie décrite comme zone agricole longeant ce tracé n'aura pas à en souffrir, qui de plus est abandonnée par son propriétaire depuis au moins un (1) an;

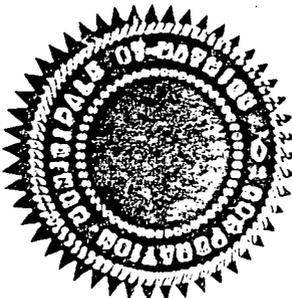
En conséquence il est proposé par le Conseiller Pierre Guillemette et unanimement résolu que ce projet soit accepté et que le Conseil exprime le voeu que ces travaux soient réalisés le plus tôt possible dans toute sa longueur.

Adoptée à l'unanimité.

Certifié copie conforme  
du livre des délibérations  
du Conseil Municipal St-Mathieu.

Donné à St-Mathieu  
ce, quatorzième jour de septembre 1984.

Signé, *Marcel St-Arnaud*  
Marcel St-Arnaud, Secrétaire-trésorier



## COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

## D É C I S I O N

## IDENTIFICATION DU DOSSIER:

No: 4331D - 086733  
 Lot(s): P.49-A et P.49  
 Cadastre: Paroisse St-Mathieu  
 Div. d'enreg.: Shawinigan  
 Superficie: 7 950 mètres carrés  
 Municipalité: St-Mathieu  
 MRC: Centre de la Mauricie

## NOM DES PARTIES:

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

PARTIE DEMANDERESSE

-et-

JEAN-GUY LABRIÈRE AL

PARTIE MISE-EN-CAUSE

MEMBRES PRÉSENTS: Me Germain Denis Girard, vice-président,  
 Madame Hélène Thibault, commissaire

DATE DE LA DÉCISION:

17 JUIN 1985

NATURE DE LA DEMANDE:

Le demandeur s'adresse à la Commission afin d'obtenir de cette dernière l'autorisation d'utiliser à des fins non agricoles, à savoir pour la réfection d'un chemin public, l'emplacement ci-haut identifié. Les parcelles de terrain nécessaires à cette réfection seront acquises par expropriation.

Selon les faits au dossier, les travaux ont pour but de rendre plus adéquat l'infrastructure de la route

85 JUN 20 10:44  
 SHAWINIGAN-QUEBEC

85 JUN 16 9:38  
 SHAWINIGAN-QUEBEC  
 MIN. DES TRANSPORTS

(4831D - 086733)

2/...

ainsi que le drainage. L'entrée sera portée de 15 mètres à 24 mètres en moyenne. Il s'agit d'un projet qui a débuté en 1976 et qui complétera un tronçon de la route entre les villages St-Gérard-des-Laurentides et St-Mathieu.

MOTIF(S) DE LA DÉCISION:

Le 6 juin 1984, entré en vigueur un nouveau règlement adopté en vertu de la Loi sur la protection du territoire agricole. L'article 6 dudit règlement stipule qu'aucune autorisation de la Commission n'est nécessaire pour procéder à de tels travaux s'ils sont effectués à l'intérieur d'une largeur maximale de 20 mètres. Une simple déclaration doit cependant être produite au greffe de la Commission, conformément à l'article 7 dudit règlement.

En ce qui concerne la demande d'utilisation non agricole portant sur l'emprise excédentaire de 20 mètres, la Commission conserve sa juridiction et se prononce au mérite.

CONSIDÉRANT que l'emprise du projet concerné est celui de moindre impact sur la préservation du sol agricole dans le milieu;

CONSIDÉRANT qu'il s'agit d'un projet d'utilité publique.

DISPOSITIF:

REJETTE la demande d'utilisation non agricole portant sur l'emprise du chemin public situé à l'intérieur de 20 mètres parce qu'elle n'est pas nécessaire pour les fins recherchées.

AUTORISE l'utilisation non agricole, à savoir la réfection du chemin public, une bande de terrain d'une superficie totale approximative de 7 950 mètres carrés comprise sur les lots 49-A du Rang II et 49 du Rang III, au cadas-

(4331D - 086733)

3/...

tre de la paroisse de St-Mathieu, division  
d'enregistrement de Shawinigan.

*Germain Denis Girard*

ME GERMAIN DENIS GIRARD, vice-président  
pour la Commission

Commission de Protection du  
Territoire Agricole du Québec  
Copie certifiée conforme par

*L. Hunt*

OFFICIER AUTORISÉ



Shawinigan, QC  
Le 5 septembre 1984

M. Yves Guérard  
Ministère des Transports  
Service de l'environnement  
255, Crémazie est, 9e  
Montréal, QC  
H2M 1L5

Sujet: Espèces de poissons de la rivière Shawinigan

Monsieur,

Différents inventaires ichtyologiques ont démontré la présence de Meuniers noirs, d'Ombles de fontaine, de Perchaudes et d'un certain nombre d'espèces de cyprins dans la rivière Shawinigan. On remarque également en plus des espèces sus-mentionnées la présence de Crapet de roche, de Barbotte brune et d'Achigan à petite bouche dans les eaux du lac Mongrain.

Le MEQ possède des données sur la qualité du milieu aquatique ainsi qu'une analyse des métaux lourds dans la chair des poissons résidant dans ce cours d'eau.

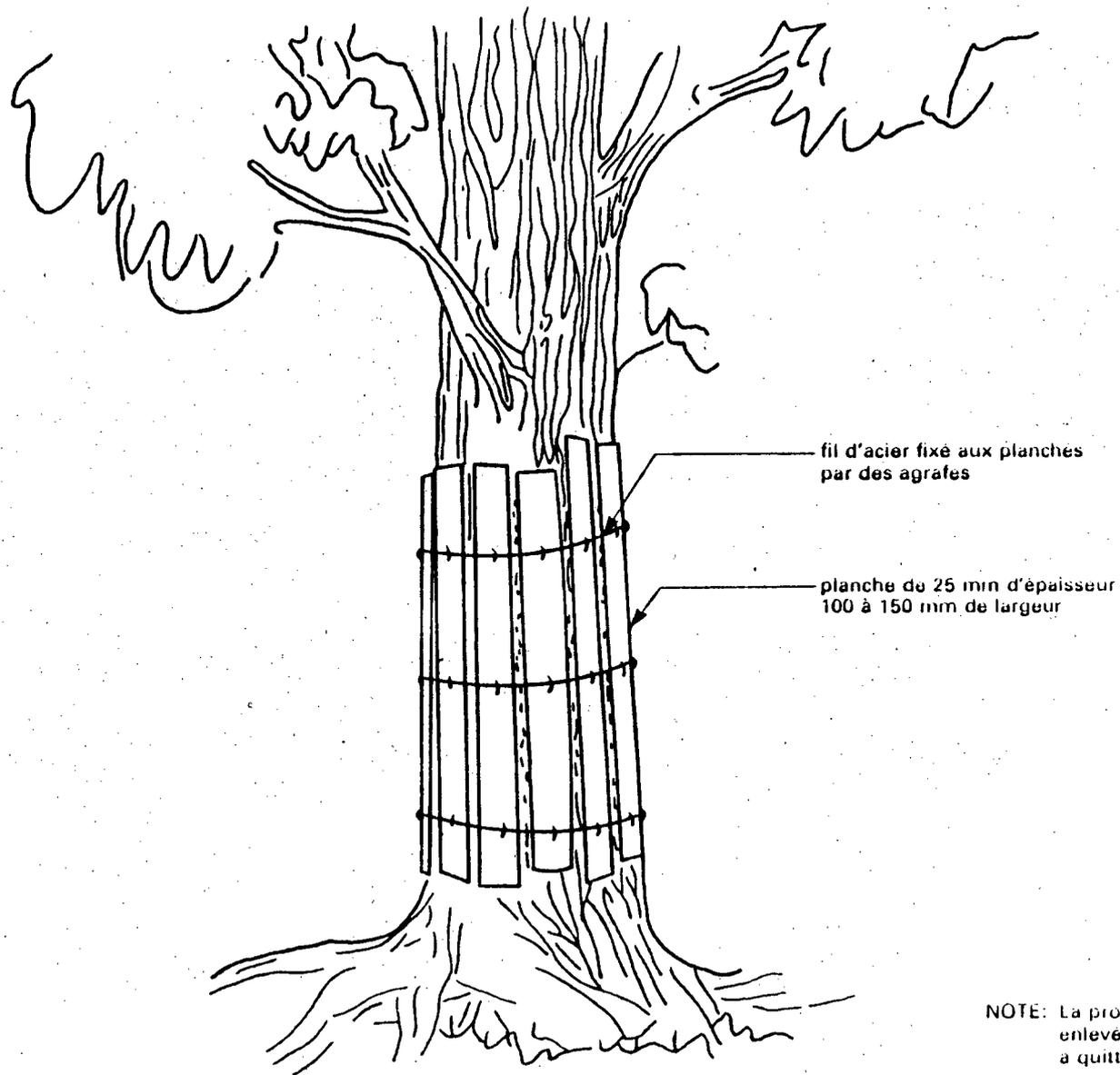
J'espère le tout à votre entière satisfaction. Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

Jacques Archambault, biologiste  
Service de l'aménagement et de  
l'exploitation de la faune  
605, Station  
Shawinigan, QC G9N 1V9

JA/d1

REÇU

SEP 12 1984

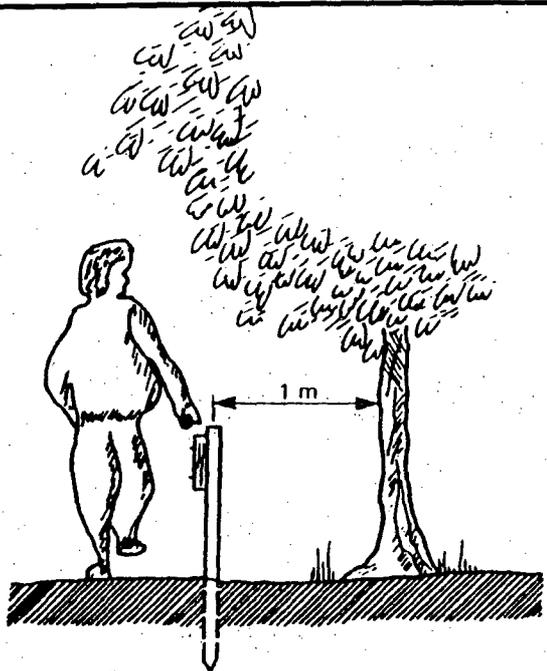


fil d'acier fixé aux planches  
par des agrafes

planche de 25 mm d'épaisseur  
100 à 150 mm de largeur

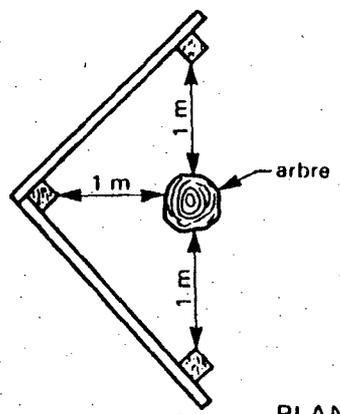
NOTE: La protection de l'arbre doit être  
enlevée aussitôt que la machinerie  
a quitté les lieux.

(D-6600)



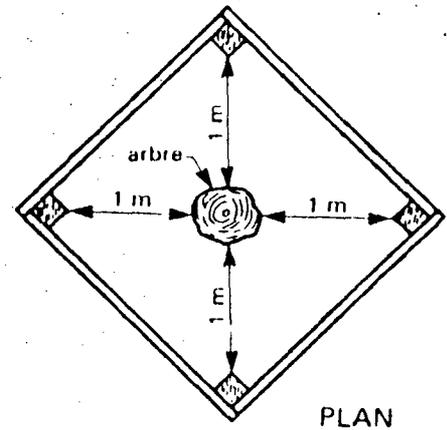
COUPE

TYPE 1  
PROTECTION D'UN CÔTÉ

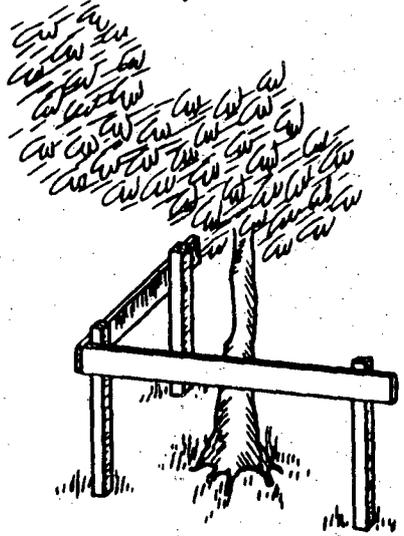


PLAN

TYPE 2  
PROTECTION PÉRIPHÉRIQUE

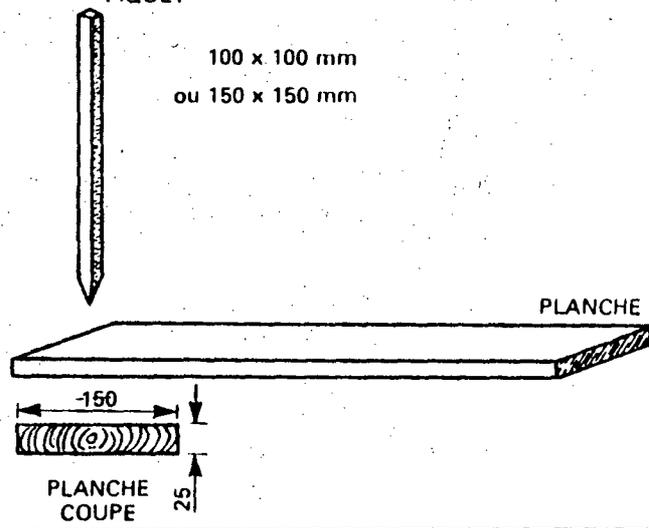


PLAN



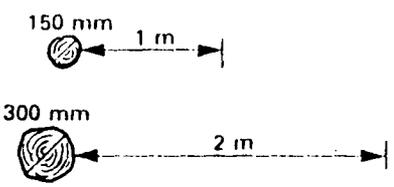
PIQUET

100 x 100 mm  
ou 150 x 150 mm



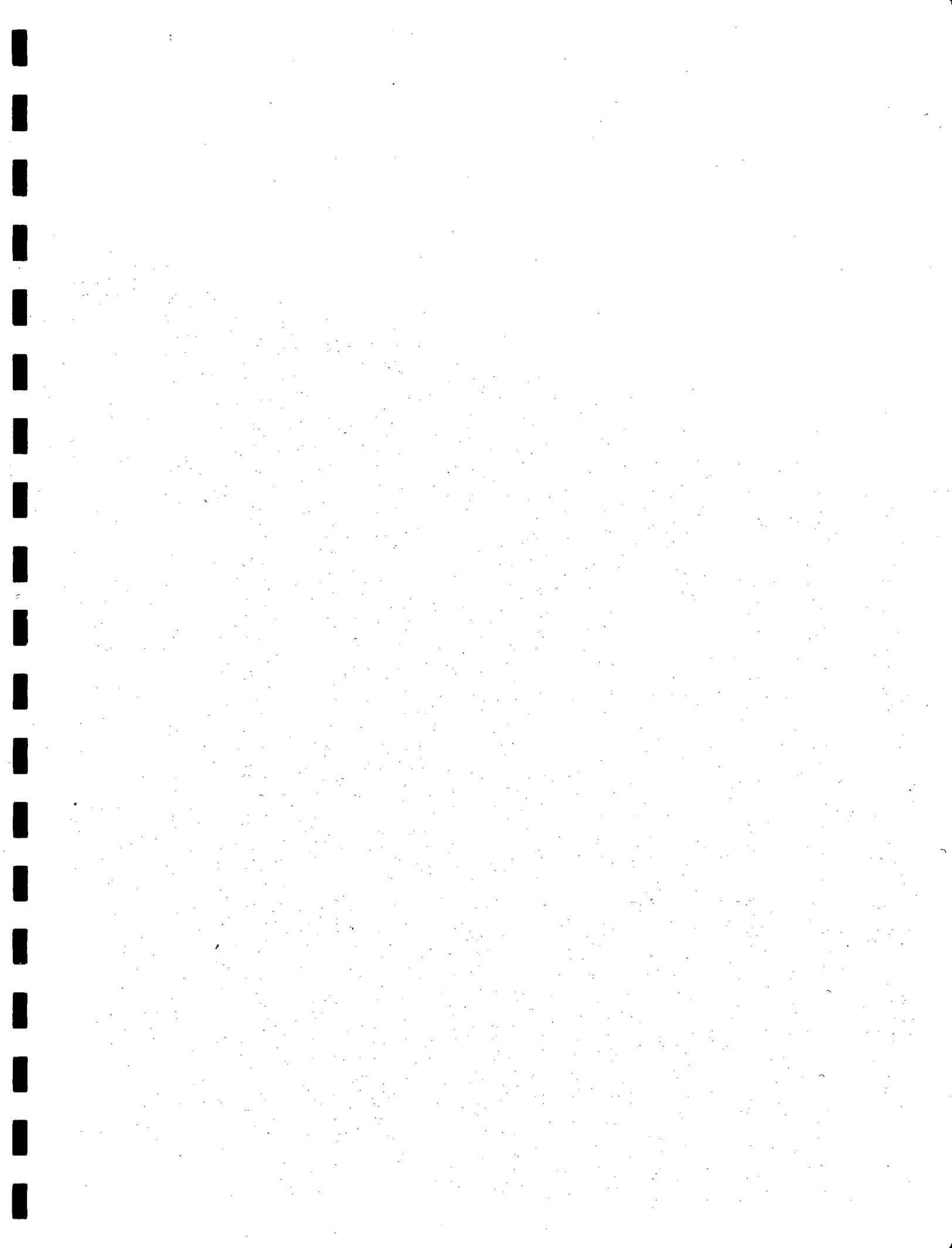
ÉCART (DISTANCE) EN FONCTION  
DU DIAMÈTRE DE L'ARBRE

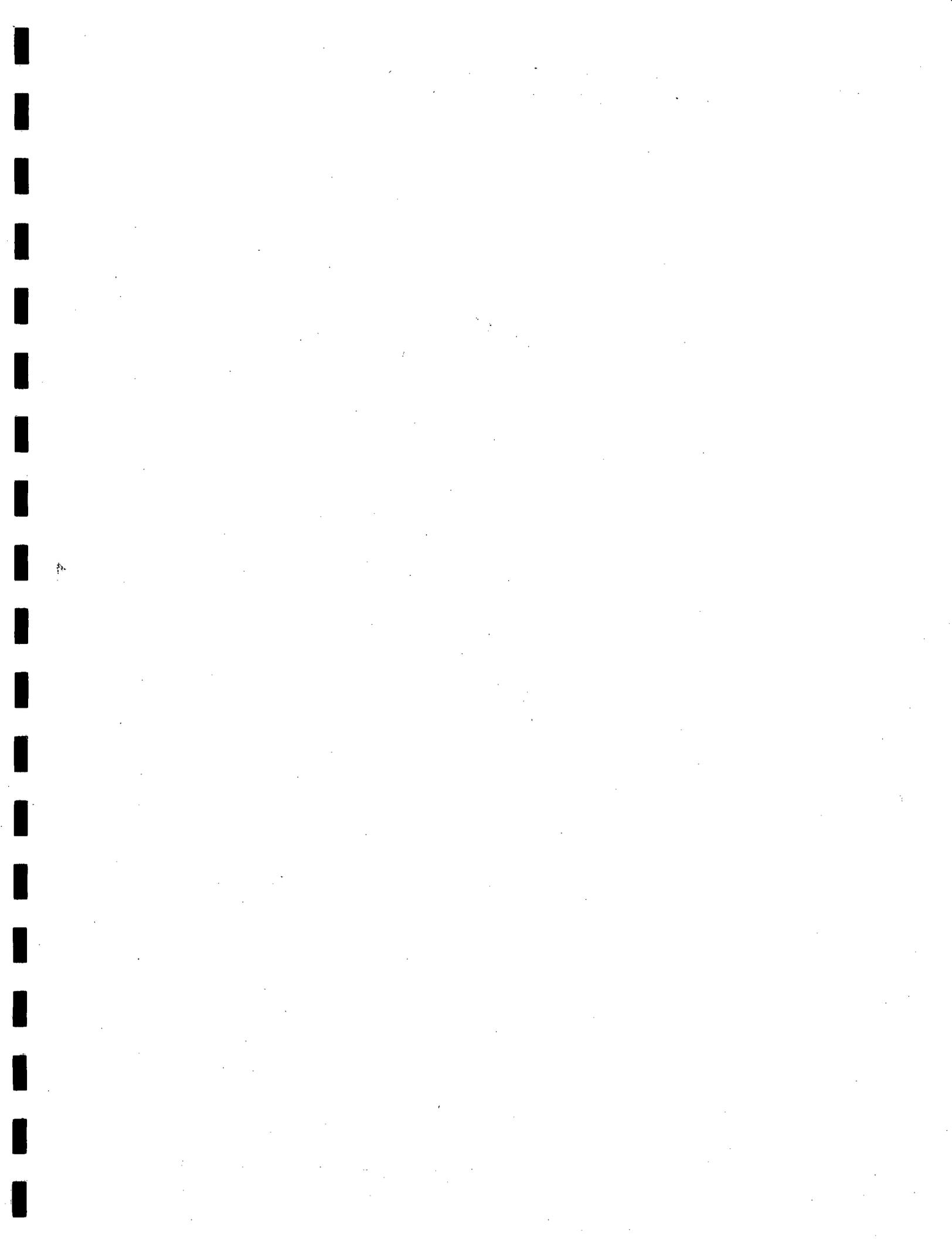
	diametre	ecart
arbre	150 mm	1 m
arbre	300 mm	2 m



(D-6601)

**ANNEXE 5: NORME DE PROTECTION DES ARBRES PENDANT LA CONSTRUCTION**  
(protection des racines)





5 pliants pliés en pochette

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 229