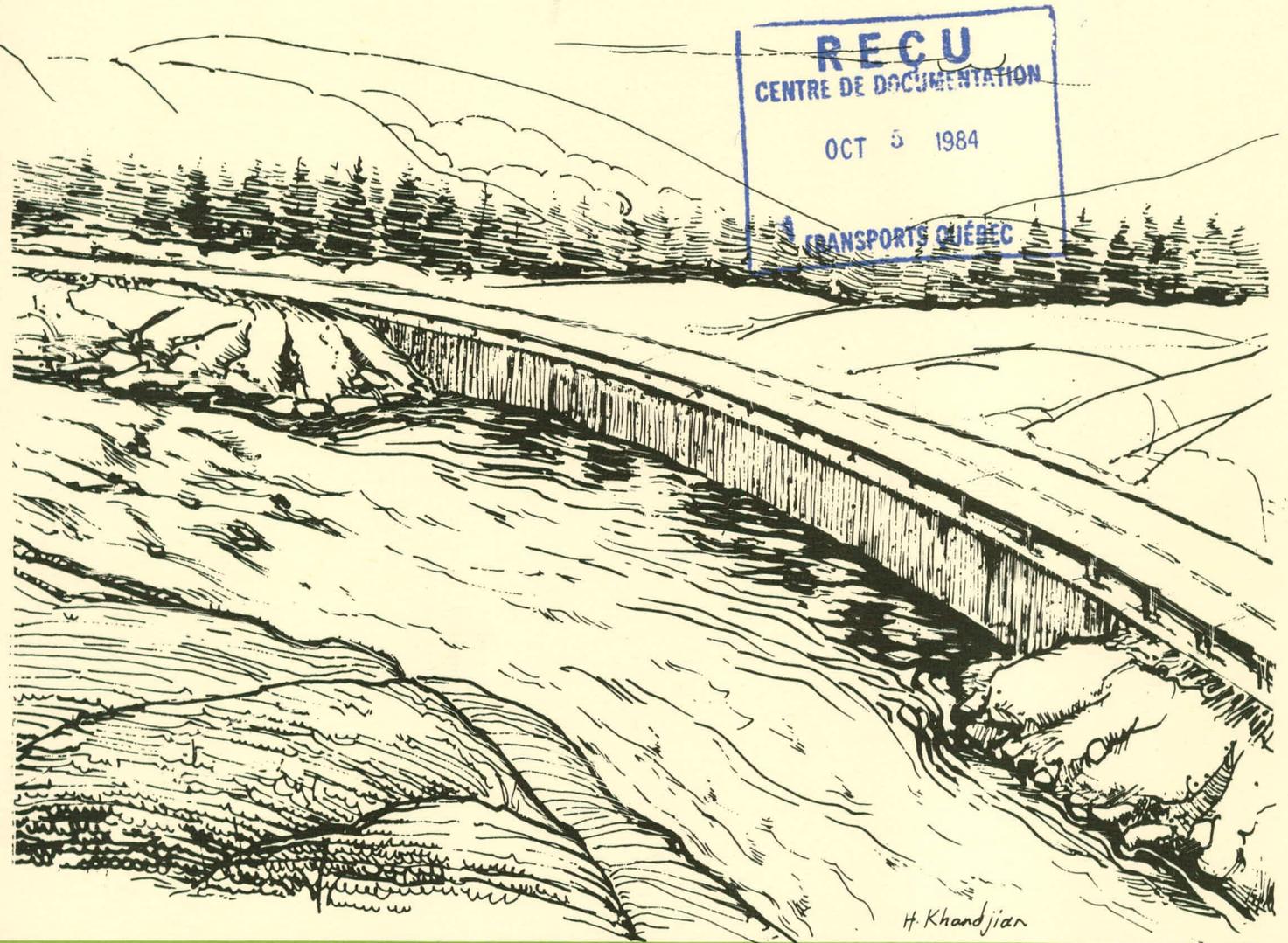




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



ROUTE 195

Étude d'impact sur l'environnement

CANQ
TR
GE
EN
413



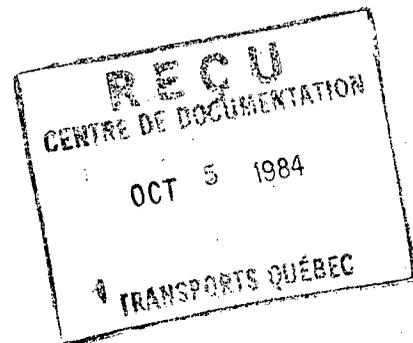
T

390305



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

SAGE

CANQ
TR
GE
EN
413

SEPTEMBRE 1984

ÉQUIPE DE RÉALISATION

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

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

Bernard Letarte
Robert Montplaisir
Jean-Pierre Panet
Denis Roy

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
ÉQUIPE DE RÉALISATION	i
TABLE DES MATIÈRES	ii
LISTE DES TABLEAUX	iv
LISTE DES FIGURES	vi
INTRODUCTION	1
<u>1. JUSTIFICATION DU PROJET</u>	<u>3</u>
1.1 Problématique	3
1.2 Analyse des solutions	6
1.3 Description technique de la solution retenue	9
1.3.1 Caractéristiques techniques	9
1.3.2 Activités reliées à la réalisation de la route	11
1.3.3 Échéancier	13
<u>2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR</u>	<u>15</u>
2.1 Identification de la zone d'étude	15
2.2 Milieu biophysique	15
2.2.1 Relief et dépôts meubles	16
2.2.2 Hydrographie	19
2.2.3 Végétation	25
2.2.4 Faune	26
2.3 Milieu humain	36
2.3.1 Municipalité régionale et municipalités locales	36
2.3.2 Utilisation du sol	38
2.3.3 Qualité visuelle du paysage	51
2.4 Patrimoine bâti et archéologie	53
2.4.1 Patrimoine bâti	53
2.4.2 Archéologie	54
<u>3. ANALYSE DES IMPACTS</u>	<u>56</u>
3.1 Méthodologie d'évaluation des impacts	56
3.1.1 Nature de l'impact	56
3.1.2 Durée de l'impact	56
3.1.3 Importance de l'impact	57
3.1.4 Intensité de l'impact	57
3.1.5 Impact résiduel	59
3.1.6 Mesures de mitigation	59
3.2 Identification des impacts potentiels	59
3.2.1 Milieu socio-économique	60
3.2.2 Patrimoine bâti et archéologique	62
3.2.3 Aspect visuel	62

	<u>PAGE</u>
3.2.4 Végétation	64
3.2.5 Milieu physique	64
3.2.6 Milieu aquatique	64
3.3 Description des impacts et mesures de mitigation	67
3.3.1 Impacts sur le développement régional	68
3.3.2 Impact sur le climat sonore	68
3.3.3 Impacts ponctuels et mesures de mitigation	69
3.4 Synthèse des impacts	109
<u>4. RECOMMANDATIONS</u>	<u>112</u>
4.1 Recommandations à appliquer lors de la construction	112
4.1.1 Déplacements d'habitations et expropriations	112
4.1.2 Traversées de ruisseaux et de cours d'eau	113
4.1.3 Déboisement	113
4.1.4 Nivellement, terrassement et drainage	114
4.1.5 Abandon des tronçons existants	114
4.1.6 Renaturalisation	115
4.1.7 Information	115
4.1.8 Reconnaissance archéologique	115
4.2 Recommandations à appliquer lors de l'exploitation	116
<u>CONCLUSION</u>	<u>117</u>
<u>GLOSSAIRE</u>	<u>119</u>
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	<u>120</u>
<u>LISTE DES PERSONNES CONSULTÉES</u>	<u>123</u>

Annexe 1 - Avis de projet

Annexe 2 - Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement

Annexe 3 - Liste des lots touchés par le projet

Annexe 4 - Cheminement d'un dossier d'expropriation au ministère des Transports

Annexe 5 - Figure 5 : Habitats du saumon et dépôts meubles (carte)
Figure 8 : Utilisation du sol et végétation forestière (carte)
Figure 11 : Synthèse des impacts et mitigations (carte)
Figure 13 : Montage-photo (carte)

LISTE DES TABLEAUX

		<u>PAGE</u>
TABLEAU I	VOLUME DE CIRCULATION SUR LA ROUTE 195 ENTRE 1978 ET 1983	3
TABLEAU II	DEBITS MAXIMUMS ET MINIMUMS JOURNALIERS (m ³ /s)	22
TABLEAU III	CARACTERISTIQUES PHYSICO-CHIMIQUES DE LA RIVIERE MATANE	24
TABLEAU IV	INDICE D'ABONDANCE RELATIVE (NOMBRE D'INDIVIDUS/ 100 METRES CARRES) POUR CHACUNE DES ESPECES CAPTUREES DANS LE RESEAU HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIERE MATANE EN 1981 ET 1982	29
TABLEAU V	EFFECTIFS ET EXPLOITATION DE LA POPULATION DE SAUMONS GENITEURS DE LA RIVIERE MATANE	32
TABLEAU VI	STRUCTURE D'AGE DES POPULATIONS DE SAUMON CAPTUREES DANS LA RIVIERE MATANE DE 1970 A 1977	33
TABLEAU VII	ABONDANCE RELATIVE DES ESPECES CAPTUREES AUX STATIONS 1 A 9 DE PECHE ELECTRIQUE SUR LA RIVIERE MATANE (JUILLET - AOUT 1982)	35
TABLEAU VIII	EVOLUTION DE LA POPULATION DES MUNICIPALITES TOUCHEES, ENTRE 1971 ET 1981	39
TABLEAU IX	REPARTITION DE LA SUPERFICIE AMELIOREE OCCUPEE PAR CATEGORIE DE PRODUCTION AU QUEBEC ET DANS LA REGION DU BAS ST-LAURENT - GASPESIE EN 1979	41

		<u>PAGE</u>
TABLEAU X	DONNEES STATISTIQUES AGRICOLES 1971, 1976, 1981 AUX NIVEAUX LOCAL, REGIONAL ET PROVINCIAL	43
TABLEAU XI	GRILLE D'INTENSITE DE L'IMPACT NEGATIF	58
TABLEAU XII	EMPIÉTEMENT DANS LA FOSSE A SAUMON NUMÉRO 9 (CHAINAGE 10+470): CONDITIONS HYDRAULIQUES ACTUELLES ET FUTURES	73
TABLEAU XIII	EMPIÉTEMENT DANS LA FOSSE A SAUMON NUMERO 31 (CHAINAGE 30+820): CONDITIONS HYDRAULIQUES ACTUELLES ET FUTURES	101
TABLEAU XIV	EMPIÉTEMENT DANS LA FOSSE A SAUMON NUMERO 32 (CHAINAGE 31+150): CONDITIONS HYDRAULIQUES ACTUELLES ET FUTURES	102

LISTE DES FIGURES

		<u>PAGE</u>
Figure 1	Localisation du territoire à l'étude	4
Figure 2	Présentation des solutions	7
Figure 3	Profil en travers, en milieu rural	10
Figure 4	Profil en travers, en milieu urbain	12
Figure 5	Habitats du saumon et dépôts meubles	Annexe
Figure 6	Evaluation des débits mensuels moyens en m ³ /s pour la rivière Matane	20
Figure 7	Evaluation des débits mensuels moyens en m ³ /s pour la Petite rivière Matane	21
Figure 8	Utilisation du sol et végétation forestière	Annexe
Figure 9	Territoire agricole protégé et périmètre d'urbanisation	37
Figure 10	Droits seigneuriaux	50
Figure 11	Synthèse des impacts et mitigations	Annexe
Figure 12	Illustration des principaux types d'impacts visuels	63
Figure 13	Montage-photo	Annexe
Figure 14	Tracé proposé au niveau de la fosse 9	70
Figure 15	Section transversale, chaînage 10 + 470	71
Figure 16	Section transversale, chaînage 6 + 052	80
Figure 17	Variante de tracés proposées entre les chaînages 5+600 et 6+600	81
Figure 18	Section transversale, chaînage 6 + 320	83
Figure 19	Tracé proposé au chaînage 24 + 100	90
Figure 20	Pont de la rivière Petite Matane	93
Figure 21	Tracé proposé au niveau des fosses 31 et 32	98
Figure 22	Section transversale, chaînage 30 + 820	99
Figure 23	Section transversale, chaînage 31 + 150	100

Introduction

RÉSUMÉ DE L'INTRODUCTION

En raison de l'importance de la circulation entre Matane et Amqui, le ministère des Transports du Québec se propose de réaliser la réfection de la route 195.

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

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

- a) Identifier les effets de la réalisation du projet sur le 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 visant à minimiser les impacts découlant de la construction et de l'opération de la route.

Dans ce document, après avoir fait état brièvement des considérations techniques reliées à la réfection de la route 195, les composantes du milieu récepteur susceptibles d'être affectées par le projet seront décrites; la nature des impacts potentiels sera ensuite évaluée et, finalement, après avoir quantifié ces impacts et proposé certaines mesures de mitigation, les recommandations appropriées seront émises.

1. Justification du projet

RÉSUMÉ

La route 195, 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;

- le tracé "A", qui conserve l'alignement de la route existante;
- le tracé "B", qui emprunte la rive ouest de la rivière Matane;
- 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 sa variante "B'" génèrent des impacts forts sur plusieurs composantes du milieu, notamment par la construction de deux nouveaux ponts sur la rivière Matane. Ce tracé et sa variante ont donc été rejetés et la présente étude porte 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.

Les activités reliées à la construction pouvant générer un impact sont le déboisement, le terrassement, la construction de voies temporaires, l'utilisation de bancs d'emprunts, 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. 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.

1. JUSTIFICATION DU PROJET

1.1 PROBLÉMATIQUE

La route 195, qui relie les villes de Matane et d'Amqui, possède un caractère régional (figure 1). Elle constitue le seul axe routier reliant les populations des comtés de Matane et Matapédia, soit un bassin d'environ 50 000 personnes. Elle est également un lien nord-sud privilégié à cause du traversier de Matane, qui permet d'atteindre la Côte-Nord. Enfin, elle présente une vocation touristique principalement associée à la pêche au saumon.

Cette route, comme le démontrent les résultats d'une enquête d'origine et de destination, doit être considérée comme une "principale" dans le réseau routier du Québec à cause de la présence d'une circulation inter-régionale et touristique. Le volume de circulation pour le jour moyen annuel 1982 est estimé à 2 000 véhicules. Le pourcentage de camions s'établit à 15% et est surtout composé de véhicules à charges très lourdes. Le tableau suivant montre l'évolution de la circulation, entre 1978 et 1983, en divers points de la route.

TABLEAU I : VOLUMES DE CIRCULATION SUR LA ROUTE 195 ENTRE 1978 ET 1983.

LOCALISATION	1978		1981		1982		1983	
	JMA *	JME **	JMA	JME	JMA	JME	JMA	JME
Saint-Jean-Baptiste-Vianney 2,4 km au sud-est de l'église	630	940	700	900	---	---	---	---
Saint-Jérôme-de-Matane 5,6 km au sud de la route 132	2360	3185	2300	3000	2000	2700	---	---
15 km au sud de la route 132	---	---	---	---	---	---	932	1235

* JMA : Jour moyen annuel

** JME: Jour moyen d'été

Source: Lettre de Monsieur Robert Frenette, Service des relevés techniques, M.T.Q., 83/06/20.

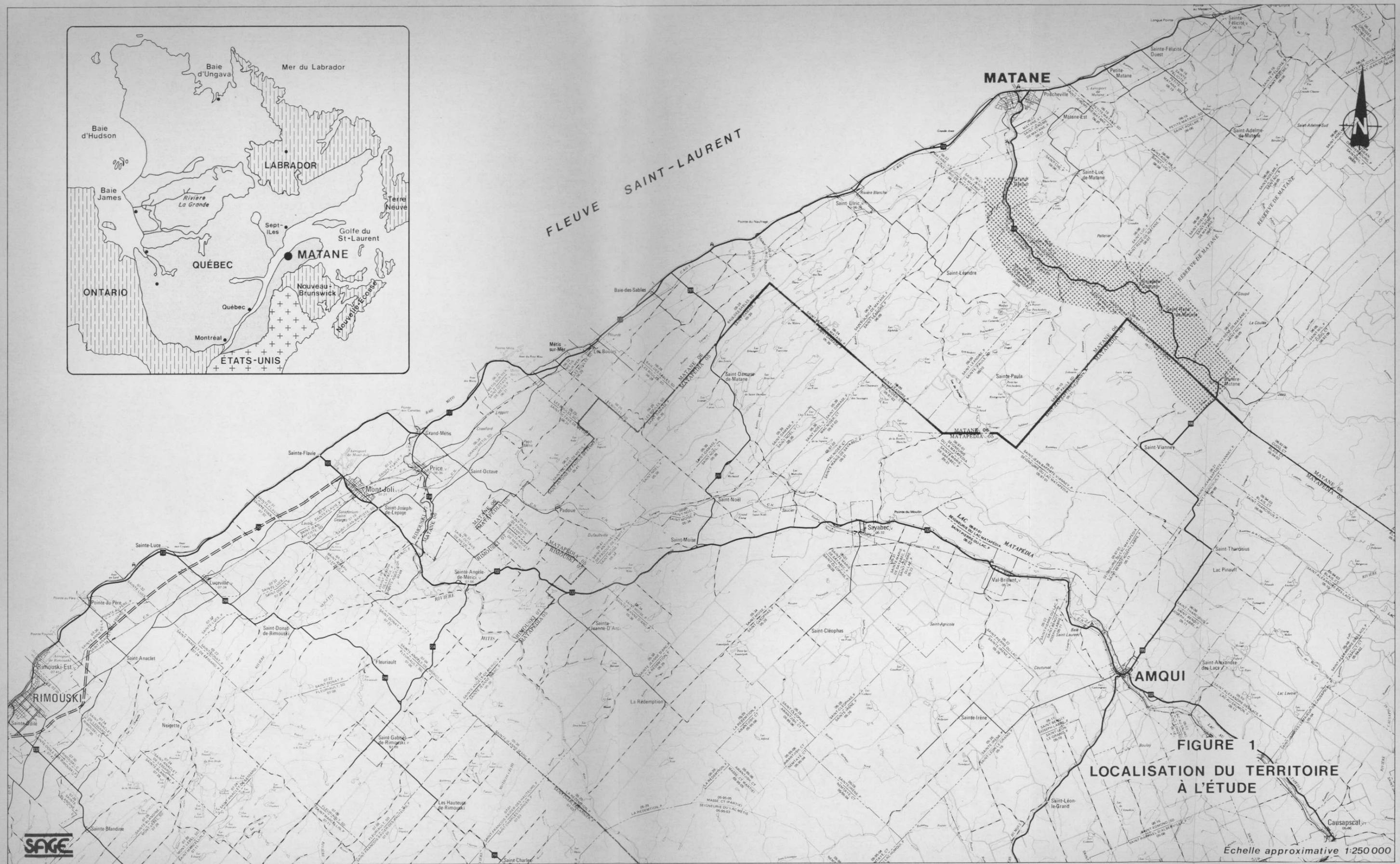
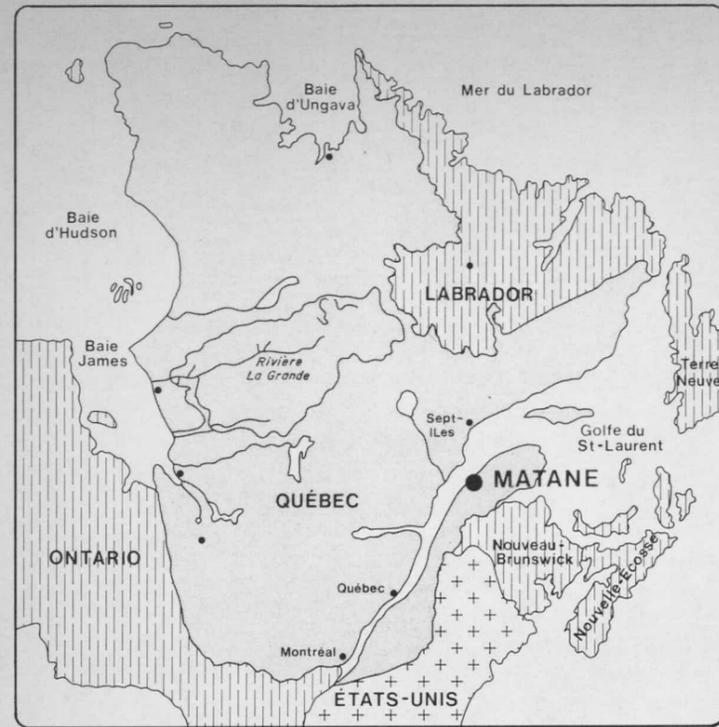


FIGURE 1
LOCALISATION DU TERRITOIRE
À L'ÉTUDE

SAGE

Echelle approximative 1:250 000

Il est clair que la variation du volume de circulation ne constitue pas un élément de justification du projet. Par contre, il a été démontré que le tronçon de la route 195 actuelle entre Grand-Détour et Rivière-Matane est peu sécuritaire. Il est généralement déficient du point de vue géométrique dans tout son parcours et est loin de rencontrer les normes habituellement appliquées pour cette catégorie de route.

La largeur des voies est d'environ 3 mètres, avec des accotements d'environ 1 mètre de largeur. En profil horizontal, 33 courbes sont sous-standard, dont 4 ne peuvent être engagées qu'à une vitesse de 50 km/h alors que celle affichée est de 90 km/h. De plus, en profil vertical, 35 pentes sont considérées comme critiques et la mauvaise visibilité constitue un des éléments à corriger. Enfin, les fondations et le système de drainage sont insuffisants, ce qui occasionne à chaque année des dommages sérieux causés par l'action du gel et du dégel qui, ajoutée à l'érosion, rend le revêtement parfois dangereux et l'entretien difficile et onéreux.

Il a également été établi qu'il existe une relation directe entre certains types d'accidents et l'état actuel de la route (courbes et pentes). Le projet de réaménagement de la route 195 entre Grand-Détour et Rivière-Matane est conforme à la volonté du ministère des Transports de valoriser les routes principales et régionales existantes. De plus, le projet envisagé respecte les recommandations du Cahier des normes du ministère des Transports afin d'optimiser la durée d'exploitation de la route et d'en assurer la rentabilité, tout en maintenant un bon niveau de comportement et de sécurité.

Signalons enfin que plusieurs projets de développement économique sont prévus dans la région desservie par la route 195. Selon messieurs B. Bouffard, commissaire industriel, et R. Roy, gérant de la ville de Matane, on envisage certains projets à caractère touristique, mais l'essor le plus important se fera au niveau industriel. Dans la région, on prévoit en effet la construction d'une usine de papier journal et d'une usine régionale de préparation du bois. Ces industries, surtout celle de papier journal, auraient une incidence directe sur l'augmentation du trafic lourd sur la route 195. Egalement, une partie des travailleurs affectés à ces usines proviendraient des localités situées en bordure de la route.

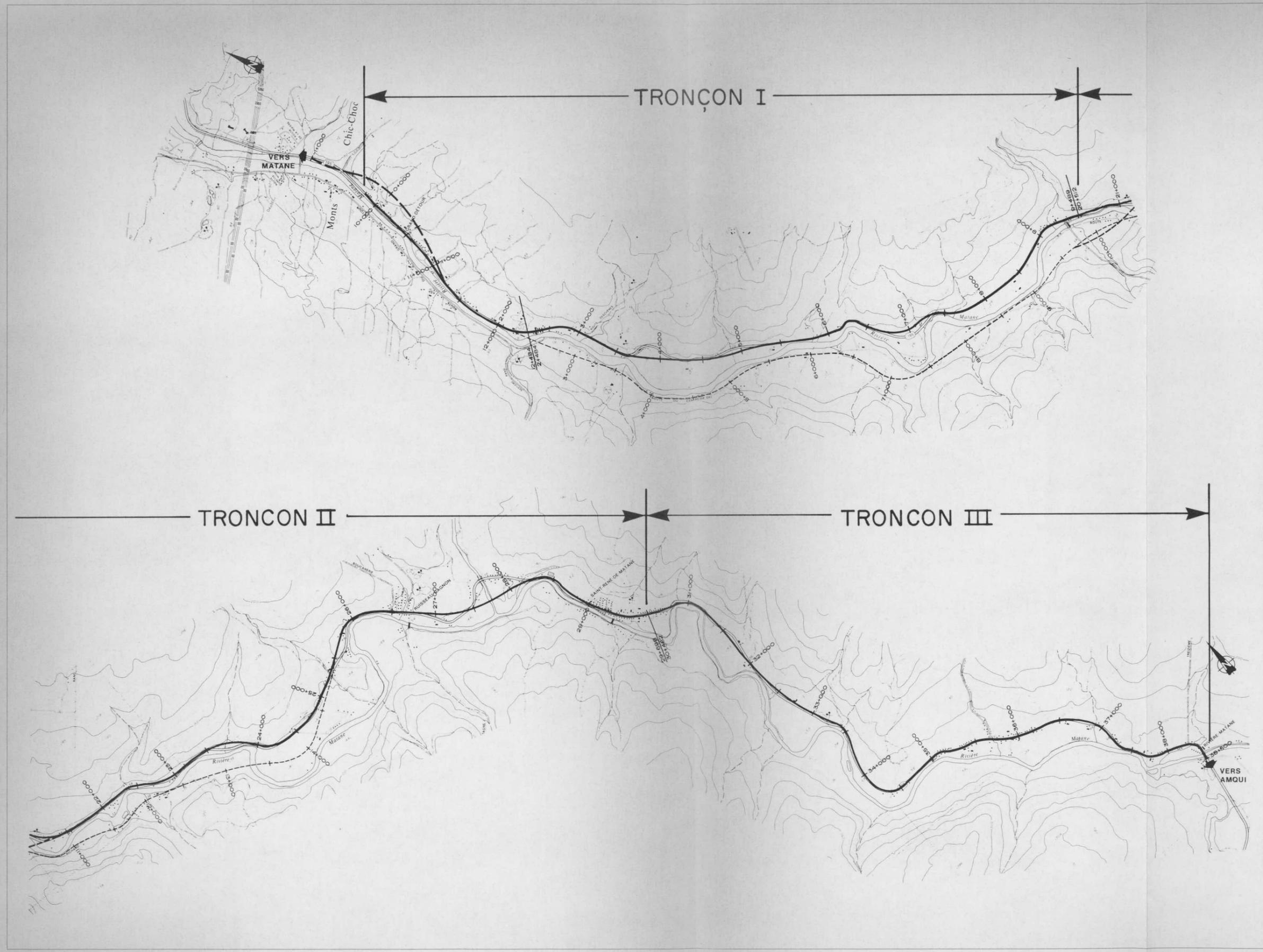
Le projet de réaménagement de la route 195 est donc une nécessité pour les usagers et, selon des témoignages recueillis localement, il est souhaité avec impatience par les municipalités et par la M.R.C. de Matane.

1.2 ANALYSE DES SOLUTIONS

Dans le cadre du projet de réaménagement de la route 195, trois tracés ont initialement été envisagés. Ils sont présentés à la figure 2.

Le tracé "A" conserve l'alignement de l'actuelle route 195 et seules les courbes les plus prononcées sont corrigées; il s'agit en fait de la réfection de la route existante. Ce tracé rencontre tous les objectifs du projet.

Le tracé "B" délaisse le tracé "A" au kilomètre 2+000 pour traverser la rivière Matane au kilomètre 2+500 et ensuite emprunter la rive ouest et rejoindre le tracé "A" au kilomètre 25+500, ce qui représente une longueur supplémentaire de 415 mètres.



LÉGENDE

TRACÉ «A» —————

TRACÉ «B» - - - - -

TRACÉ «B'» - - - - -

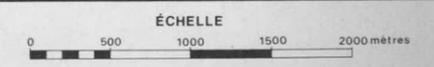
TRACÉ «C» - - - - -

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.

Une deuxième possibilité de traverser la rivière Matane existe (tracé B'), au kilomètre 10+500, en vue de rejoindre le tracé "A", ce qui représente une longueur additionnelle de 408 mètres par rapport au tracé "A".

Le tracé "C" constitue une voie de détournement du tracé "A", entre les kilomètres 9+877 et 11+300, afin d'éviter l'expropriation d'habitations et le remblai dans la fosse à saumon numéro 9.

Un examen des solutions envisagées permet de constater que la construction d'une nouvelle route du côté ouest (tracés B et B') de la rivière Matane générerait des impacts importants. En effet, en plus de l'expropriation de 7 bâtiments, le centre de ski de Matane serait probablement affecté entre les kilomètres 3+200 et 3+400. Les terres seraient sectionnées entre les kilomètres 2+500 à 3+200 et 5+300 à 7+200, des coupes sont prévues de 4+300 à 4+700 et de 7+300 à 7+500 et un remblai l'est entre 4+700 et 5+000. Enfin, la construction de deux nouveaux ponts sur la rivière Matane (coût total d'environ 1,25 million de dollars) nécessiterait l'implantation de piliers dans la rivière et générerait donc des impacts à court et à long terme sur l'écoulement. Il est également important de souligner que les tracés B et B' 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.

A cause des impacts élevés engendrés par les tracés B et B', ceux-ci n'ont pas été retenus comme des alternatives valables. En conséquence, l'analyse des impacts portera essentiellement sur le tracé "A" et la variante "C".

1.3 DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA SOLUTION RETENUE

Le projet de réaménagement de la route 195 consiste essentiellement, sur une longueur totale de 26,76 km, en des corrections de courbes et des modifications de profils du tracé actuel. L'emprise choisie correspond à celle normalement requise pour les routes principales ou régionales supportant un volume de circulation journalier (JMA) supérieur à 2 000 véhicules.

La portion de la route 195 allant de Grand-Détour au village de Rivière-Matane a été divisée par le ministère des Transports en trois (3) tronçons. Ce sont:

TRONÇON 1 : (195-01-04 et 195-01-01)

Projet 195-01-04: 9+877 à 12+484, soit 2,61 km

Projet 195-01-01: 12+484 = 2+484 à 9+487
soit 7,0 km

TRONÇON 2 : (195-01-02)

9+487 = 20+512 à 28+900, soit 8,39 km

TRONÇON 3 : (195-01-03)

28+900 à 29+698 = 30+462 à 38+420, soit 8,76 km

LONGUEUR TOTALE : 26,76 km

VARIANTE "C", longueur 2,2 km

1.3.1 CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

En milieu rural, l'emprise nominale a 35 mètres de largeur. La chaussée asphaltée à deux voies a 7,0 mètres et des accotements de 2,5 mètres de chaque côté. La figure 3 présente le profil en travers en milieu rural.

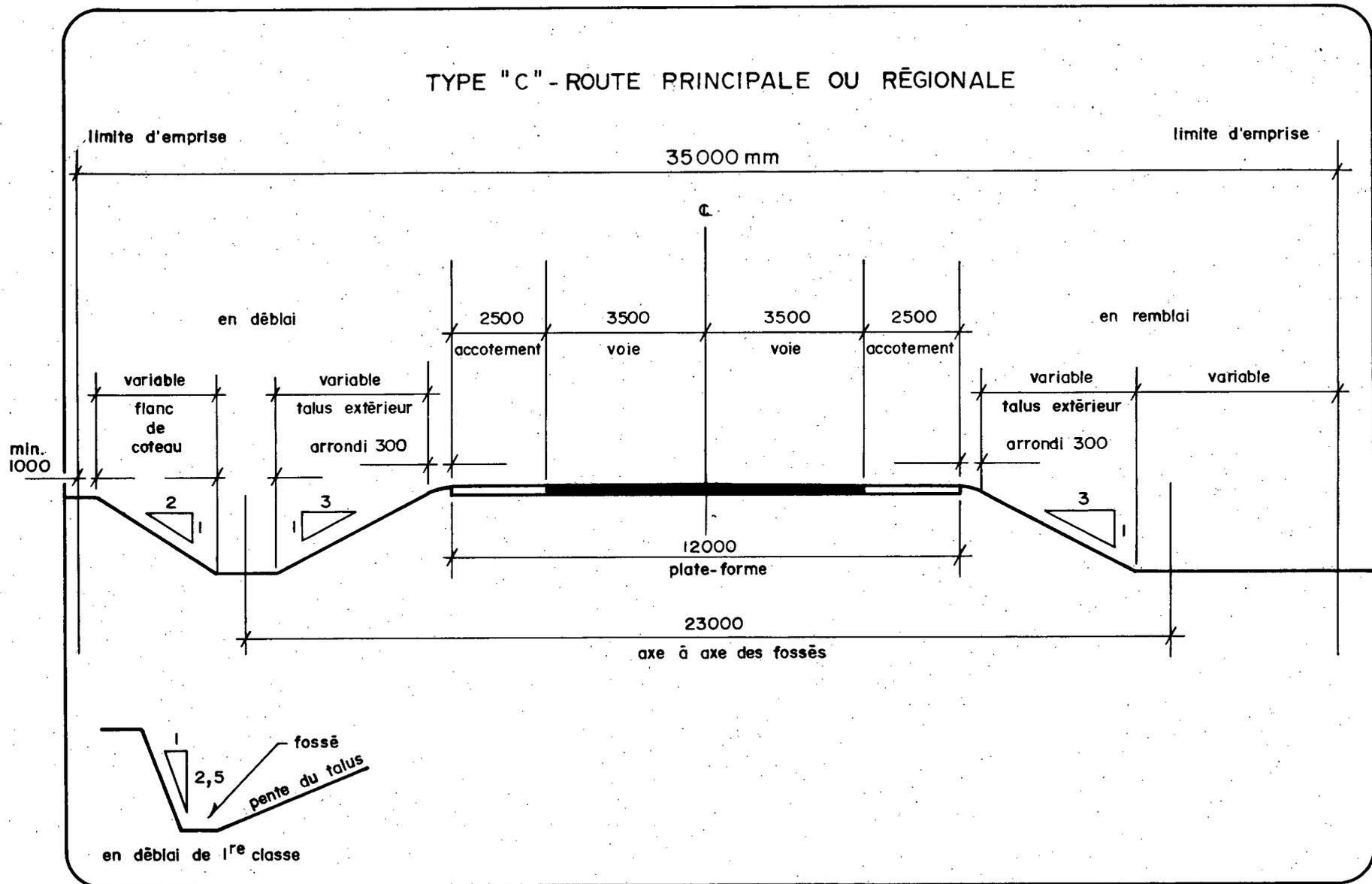


Figure 3

Profil en travers, en milieu rural

En milieu urbain ou en bordure de la rivière, l'emprise nominale est réduite à 15 mètres. La chaussée a 7,0 mètres de largeur; des accotements de 2,5 mètres sont prévus de chaque côté et la plate-forme installée entre bordures est asphaltée. Aux endroits longeant la rivière, des murs de soutènement sont construits. La figure 4 présente le profil en travers en milieu urbain.

La vitesse autorisée est de 90 km/h en milieu rural et de 50 km/h en milieu urbain. La pente maximale est de 8% et les courbes horizontales ont un rayon minimum de 500 mètres. Les devers minimums et maximums sont respectivement de 2% et de 6%. La distance de visibilité minimale pour arrêt est de 150 mètres à 100 km/h, alors que la visibilité au dépassement est d'au minimum 450 mètres.

1.3.2 ACTIVITÉS RELIÉES A LA RÉALISATION DE LA ROUTE

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

CONSTRUCTION

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

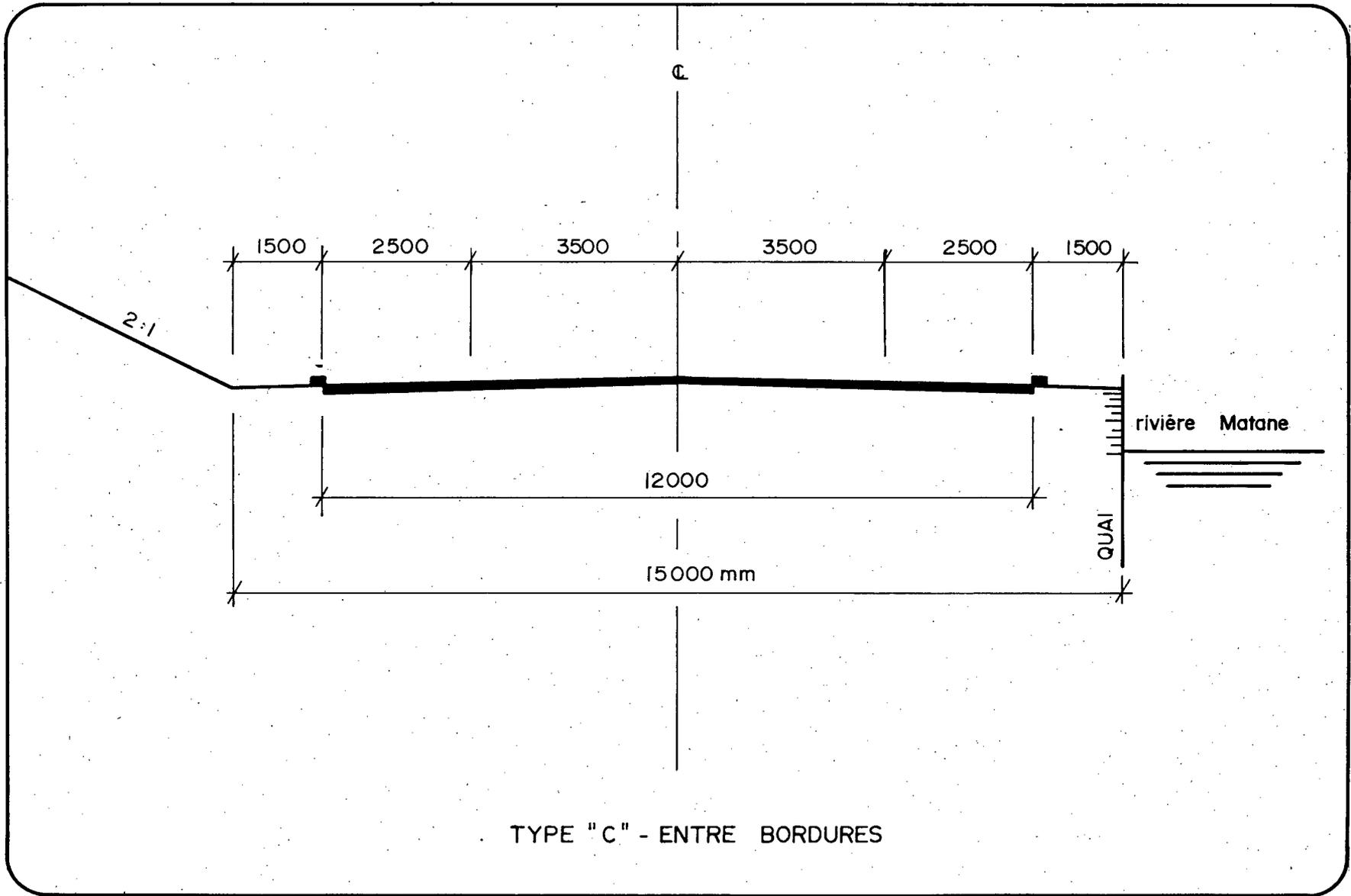


Figure 4

Profil en travers, en milieu urbain

Les bancs d'emprunts sont choisis en fonction de la texture des matériaux et des besoins de terrassement. Toutefois, puisqu'il existe déjà plusieurs ouvertures en bordure de la route 195 et dans les environs, il est peu probable qu'il soit nécessaire de construire de nouvelles voies d'accès temporaires pour les exploiter. Les bancs d'emprunts existants sont présentés à la figure 11 en annexe.

- EXPLOITATION

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

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

1.3.3 ÉCHÉANCIER

L'échéancier détaillé ne sera connu que lors de l'ouverture des appels d'offres. Les soumissionnaires doivent alors présenter un calendrier des travaux qu'ils comptent effectuer pour mener à bien le projet. Ces appels d'offres seront faits dès que le certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement aura été délivré. Le projet sera échelonné sur plusieurs années; les travaux devraient débiter en 1986.

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

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

2. Description du milieu récepteur

RÉSUMÉ

Ce chapitre s'applique à donner une analyse des composantes biophysiques, humaines, visuelles et patrimoniales du milieu récepteur.

Sur le plan biophysique, l'encaissement de la vallée et l'importance de la plaine de débordement limitent les possibilités d'élaborer de nouveaux tracés. La végétation affectée ne présente qu'une faible valeur marchande, mais son rôle de stabilisation des berges et des pentes fortes est important. Sur le plan du milieu aquatique, la présence du saumon constitue l'élément dominant. Des aires propices au taconnage ont été identifiées de même que 42 fosses à saumon dans lesquelles se pratique la pêche sportive.

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

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

Sur le plan du patrimoine bâti et archéologique, seuls les ponts couverts ont une certaine importance, alors que le potentiel archéologique de la vallée est assez élevé.

2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

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

2.1 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 kilomètre de largeur, à partir de la rive est de la rivière Matane et ce, sur toute la longueur du tracé "A" et de la variante "C". Les dimensions de la zone d'étude ont été définies de façon à cerner tous les impacts possibles du projet et à pouvoir, s'il y a lieu proposer des variantes de parcours ou des voies de contournement. 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

Le milieu biophysique de la zone d'étude sera caractérisé en effectuant un survol descriptif de son relief, de ses dépôts meubles et de son hydrographie. Ensuite, ses ressources végétales et fauniques seront succinctement présentées.

2.2.1 RELIEF ET DÉPÔTS MEUBLES

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

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

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

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

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

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

Les dépôts meubles de la période glaciaire et fluvioglaciale se distinguent aisément par leur position topographique. On les retrouve accrochés aux versants de la vallée ou localisés aux embouchures des vallées secondaires. Ils se présentent donc le plus souvent perchés au-dessus de la vallée principale et montrent une façade taillée en talus par les eaux de la rivière Matane à l'époque où celle-ci creusait son lit à ce niveau.

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

- du till indifférencié, dont la composition lithologique varie suivant la nature du substratum rocheux environnant. Il se rencontre principalement sur le versant nord-est de la vallée, à la hauteur du village de Rivière-Matane et à quelques kilomètres en aval de celui-ci;
- des sédiments juxta-glaciaires et fluvioglaciaires composés de sable et gravier stratifiés et de quelques blocs. Ces formations se concentrent à plusieurs endroits, dont deux (2) principaux, soit entre les kilomètres 3+000 et 4+500 de la route 195 et à la hauteur du village de Saint-René-de-Matane;
- des sédiments marins composés de silt et d'argile de la mer de Goldwait, que l'on observe en aval du village de Grand-Détour.

Les dépôts meubles de la période subactuelle et actuelle se distinguent par leur agencement topographique en terrasses (2 niveaux en général). Ils sont constitués de matériaux (sable, gravier, bloc) empruntés aux versants par la rivière au cours de son évolution. Ces sédiments fluviatiles

forment la majorité des dépôts du fond de la vallée. Quant aux alluvions, elles ont la même composition que les sédiments fluviaux, mais avec localement une fraction de silt et de matière organique; leur distribution est cependant restreinte à l'intérieur des limites de la plaine de débordement. La localisation des dépôts meubles est présentée à la figure 5 (annexe).

Quelques zones d'érosion active, liées à la présence de méandres, se rencontrent dans les dépôts meubles, sur les rives de la rivière Matane. L'une d'elles est située au kilomètre 23+900, tout près de la fosse à saumons numéro 18. A cet endroit, la rivière bifurque à angle droit vers le nord, ce qui augmente l'abrasion sur les rives et favorise les petits décrochements de terrain. Une autre zone d'érosion est localisée entre les kilomètres 30+800 et 31+300, à l'entrée sud du village de Saint-René-de-Matane, tout près des fosses à saumon numéros 31 et 32. D'après les photographies aériennes et les cartes géologiques, la rive droite de la rivière à cet endroit est formée d'un dépôt de till argileux emprisonné entre deux affleurements rocheux. La surface du dépôt de till surplombe la rivière par au moins 30 mètres. L'érosion de la rivière et, par la suite, la construction de la route ont découpé dans ces matériaux un talus dont la pente actuelle est comprise entre 30° et 45° alors que la pente naturelle était plutôt de 22°. A cause de cette pente forte, le talus est affecté par plusieurs glissements de surface et la végétation ne réussit pas à s'implanter.

Dans la plupart des autres endroits, la végétation riveraine ou des murs de soutènement contrôlent efficacement l'érosion et les décrochements de terrain.

Le long des berges de la rivière Matane, certaines zones sont soumises à des inondations plus ou moins importantes et périodiques. A partir des renseignements fournis par la M.R.C. de Matane, ces zones ont pu être localisées. On retrouve sept (7) zones à inondations extrêmes et à récurrence annuelle. Elles sont situées entre les kilomètres 10+500 et 11+100, aux environs du kilomètre 12+450 et entre les kilomètres 3+200 et 3+500, 22+300 et 23+300, 27+100 et 28+400 et 37+600 et 38+400. Des zones d'inondation modérée sont localisées entre les kilomètres 21+300 et 21+500. La section de route entre les chaînages 6+800 et 7+300 chevauche les deux types de zones d'inondation. Nous retrouvons ainsi une zone d'inondation extrême du côté ouest de la route alors que le côté est est situé en zone d'inondation modérée.

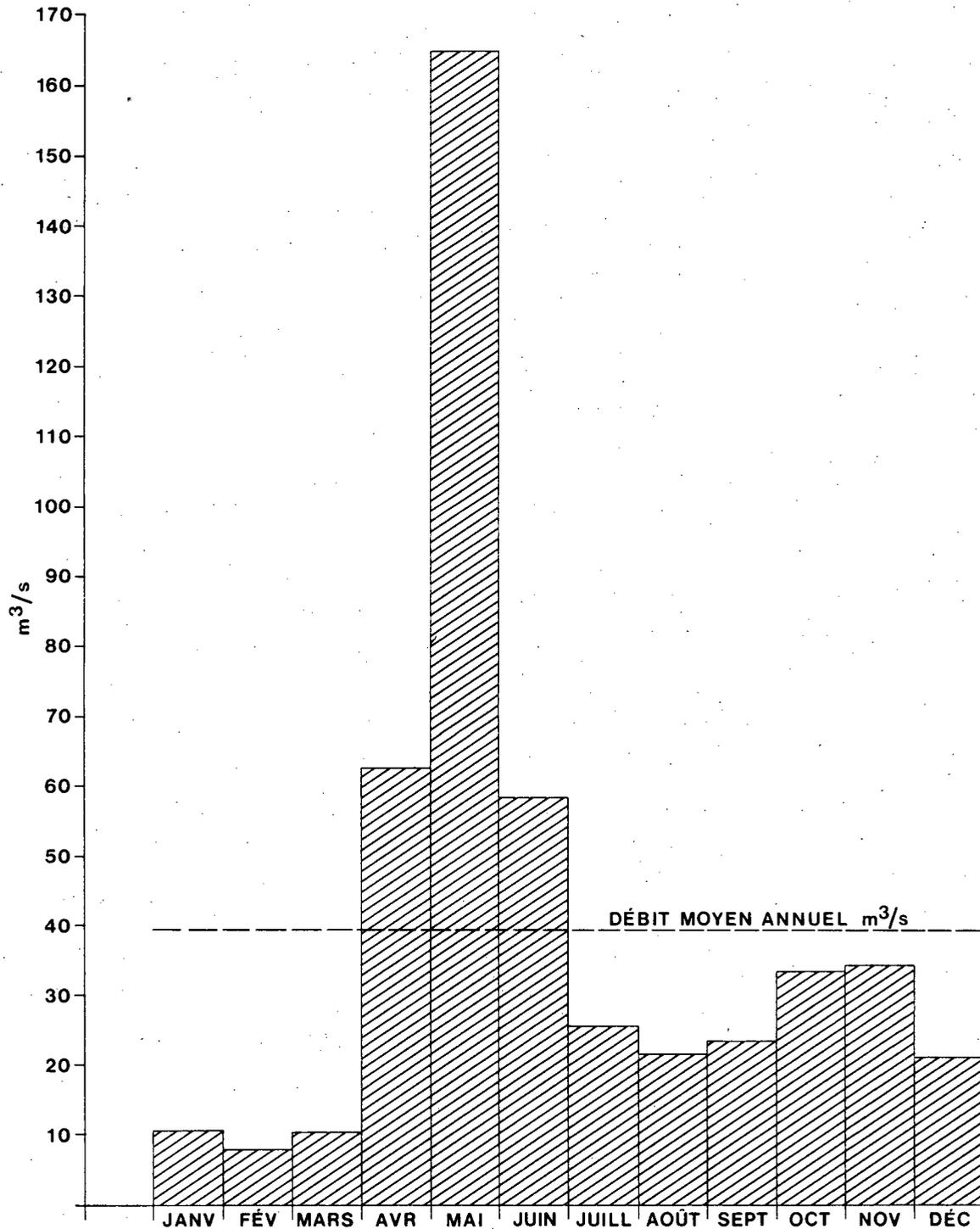
2.2.2 HYDROGRAPHIE

Cette section décrit les débits puis les caractéristiques physico-chimiques de la rivière Matane. Deux cours d'eau principaux sillonnent la zone d'étude; il s'agit de la rivière Matane et de la rivière Petite Matane. Les figures 6 et 7 montrent, pour chacune des rivières, les débits mensuels moyens. Le tableau II résume certains débits caractéristiques des crues et des étiages pour ces deux rivières.

La rivière Matane draine un bassin versant de 1683 km². Les débits sont enregistrés depuis 1923 à la station 021601 située à 8,5 km en amont du pont de la route 132 à Matane.

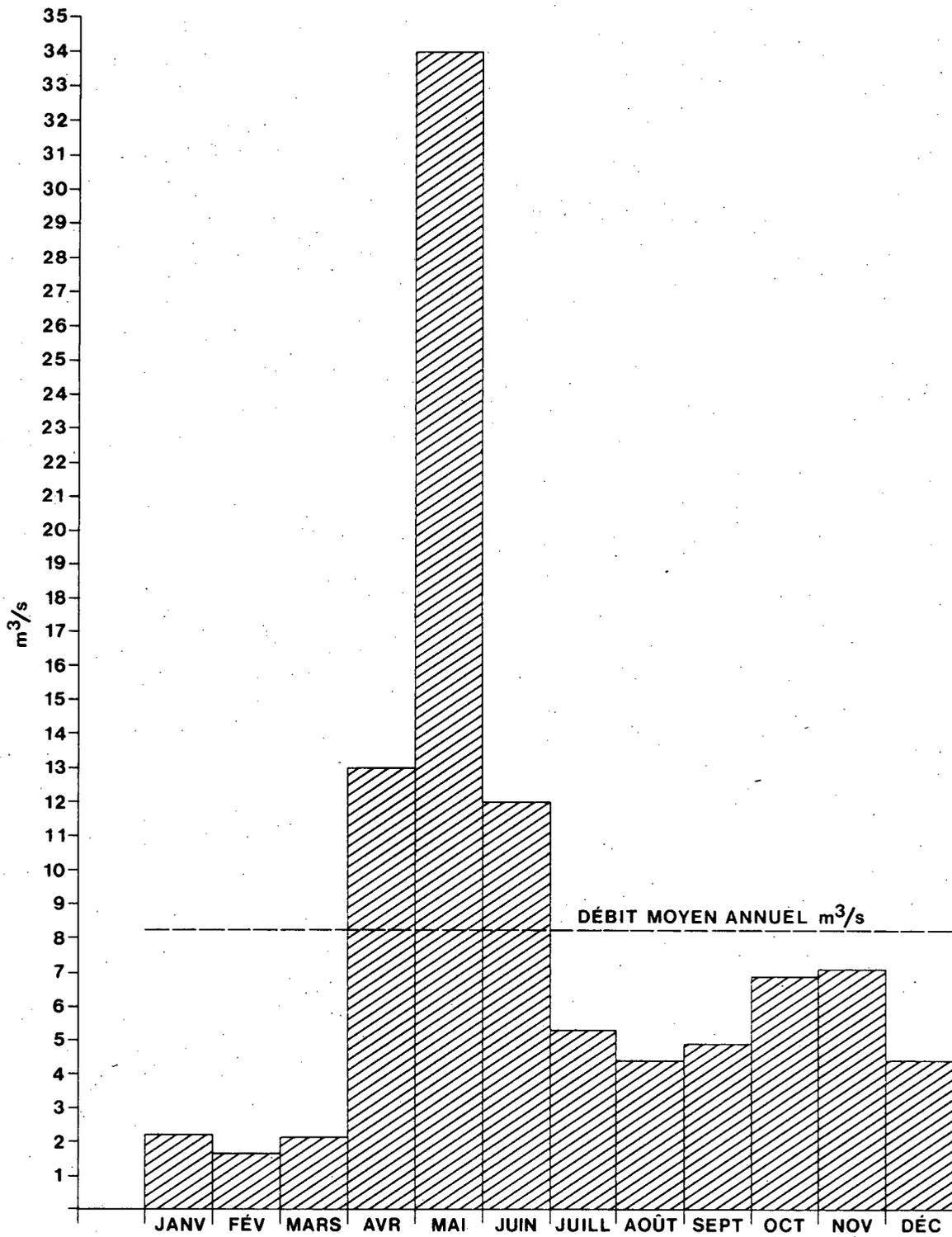
La route 195 longe la rivière Matane sur l'ensemble du tronçon concerné par cette étude d'impact. La rivière Matane s'écoule sur un lit composé principalement de gravier et de blocs. La pente de la ligne d'eau est généralement élevée et l'écoulement se fait à une profondeur voisine de la profondeur uniforme. La profondeur moyenne d'écoulement est relativement faible (de l'ordre d'un mètre) sauf au droit des nombreuses fosses à saumon. La comparaison des plans et profils de 1948 avec des cartes topographiques récentes (1978) et les mesures effectuées en avril 1983 montrent que la rivière n'a généralement pas modifié son cours de façon appréciable.

FIGURE 6 ÉVALUATION DES DÉBITS MENSUELS MOYENS EN m³/s POUR LA RIVIÈRE MATANE



SOURCE: M. JACQUES DÉZIEL, MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

FIGURE 7 ÉVALUATION DES DÉBITS MENSUELS MOYENS EN m³/s POUR LA PETITE RIVIÈRE MATANE



SOURCE: M. JACQUES DÉZIEL, MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

Pendant l'hiver, le couvert de glace se forme sur l'ensemble du secteur concerné à cause de la diminution des débits et des vitesses d'écoulement. Plusieurs zones sont propices à la formation d'embâcles au printemps, principalement dans les méandres. Il arrive assez fréquemment que la circulation sur la route 195 soit interrompue à cause d'inondations créées par des embâcles de glace.

Les variations des débits moyens mensuels de la rivière Petite Matane sont du même ordre que celles de la rivière Matane.

TABLEAU II : DÉBITS MAXIMUMS ET MINIMUMS JOURNALIERS (m³/s)

SITES		RÉCURRENCE					
		2 ans	5 ans	10 ans	20 ans	50 ans	100 ans
RIVIÈRE MATANE Station 201601*	MAX	353	462	530	593	671	727
	MIN	5,40	3,90	2,90	2,10	1,40	1,00
AVAL DE LA PETITE RIVIÈRE MATANE	MAX	312	408	468	524	593	642
	MIN	4,65	3,36	2,50	1,81	1,20	0,86
AMONT DE LA PETITE RIVIÈRE MATANE	MAX	216	282	323	362	410	443
	MIN	3,50	2,55	1,90	1,37	0,90	0,65
PETITE RIVIÈRE MATANE	MAX	96,5	126	145	162	183	199
	MIN	1,13	0,81	0,6	0,43	0,29	0,21

* 8,5 km en amont de la route 132.

Source : Monsieur Jacques Déziel, ministère de l'Environnement.

Outre ces deux cours d'eau, la zone d'étude est traversée par plusieurs petits ruisseaux qui drainent des superficies relativement réduites.

- CARACTÉRISTIQUES PHYSICO-CHIMIQUES

L'analyse des caractéristiques physico-chimiques de la rivière Matane a été effectuée à partir des données de la qualité du milieu aquatique du ministère de l'Environnement du Québec (M.E.Q.). La station de prélèvement du M.E.Q. est située au pont de la route qui traverse la rivière Matane, à 4,8 km en amont de Matane (station 02160002). Un regroupement des données de 1976 à 1982 est présenté au tableau III.

La couleur vraie et la conductivité se situent bien en deça de leurs normes respectives pour la qualité de la vie aquatique. Les conditions de pH oscillent autour de la neutralité. Les concentrations d'oxygène dissous, l'alcalinité totale et les phosphates totaux sont de beaucoup supérieurs à leurs seuils minimums respectifs pour la qualité de la vie aquatique.

Pour les métaux (Cu, Zn, Pb, Ni, Cr, Hg), les normes requises pour la qualité de la vie aquatique sont rarement dépassées. Le cuivre excède à quelques reprises la norme de 5 mg/l, soit en février, mars et novembre.

Les concentrations en nitrites et nitrates dépassent légèrement, pendant la période des crues printanières, les normes maximales acceptées pour la qualité de la vie aquatique.

Les valeurs de turbidité sont généralement en deça de la limite maximale pour les organismes tolérants, sauf en mai où l'on note une différence de 4,8 UTN.

TABEAU III

CARACTERISTIQUES PHYSICO-CHIMIQUES DE LA RIVIERE MATANE¹.

PARAMETRE	JANV.	FEV.	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUIL.	AOUT	SEPT.	OCT.	NOV.	DEC.	LIMITE ⁴
Couleur vraie (Hazen)	4,5 ² 4,5 ³	2,0 2,0	5,0 5,0	19,5 22,0	24,0 24,0	7,0 7,0	9,0 9,0	6,7 5,5	6,0 6,0	5,0 5,0	20,3 25,0	20,0 20,0	75,0
Conductivité (µmhos/cm)	184,5 184,5	160,4 230,0	234,0 234,0	156,4 170,5	102,0 102,0	145,0 145,0	159,0 159,0	189,6 190,5	186,5 186,5	190,5 190,5	159,3 155,7	167,5 167,5	500,0
pH	7,5 7,8	7,8 7,8	7,7 7,7	7,9 7,9	7,5 7,6	7,8 7,8	8,1 8,1	8,3 8,5	8,1 8,1	8,2 8,2	7,6	8,2 8,2	6,5 ⁵
O ₂ dissous (mg/l)	-- --	-- --	12,00 --	12,40 --	14,05 12,90	-- --	-- --	10,63 12,30	-- --	-- --	13,43 12,00	-- --	4,0 ⁵
Turbidité (UTN)	10,7 3,9	4,9 2,6	15,4 1,8	14,0 23,0	4,3 29,8	2,7 0,9	7,0 1,2	7,5 1,3	5,2 0,5	3,3 0,4	4,8 4,0	4,7 3,3	25,0 ⁶ /10,0 ⁷
Température (°C)	0,9 --	0,7 --	0,9 --	3,6 6,0	7,3 5,5	14,3 13,0	18,8 18,5	17,8 15,7	13,0 15,0	7,9 5,0	3,1 4,0	1,4 0,5	--
Alcalinité totale (mg/l)	69,4 72,0	77,0 93,0	67,7 90,0	62,5 57,0	38,5 41,0	60,4 69,0	66,5 81,0	61,2 89,0	62,0 83,0	49,7 88,0	62,0 65,0	65,5 59,0	20,0 ⁵
NO ₂ + NO ₃ (mg/l)	0,26 0,29	0,26 0,29	0,38 0,39	0,38 0,31	0,19 0,22	0,09 0,17	0,09 0,14	0,09 0,15	0,08 0,11	0,14 0,17	0,22 0,31	0,26 0,40	0,28
Phosphates totaux (mg/l)	0,009 0,007	0,015 0,006	0,016 0,007	0,012 0,003	0,013 0,013	0,009 0,007	0,007 0,003	0,009 0,007	0,006 0,005	0,007 0,005	0,007 0,006	0,009 0,003	0,025
Cu (µg/l)	2,5 2,5	11,0 11,0	11,0 11,0	2,5 2,5	3,5 37,0	2,5 2,5	2,5 2,5	6,0 6,0	2,5 2,5	5,0 5,0	8,0 8,0	2,5 2,5	5,0
Zn (µg/l)	8,0 20,0	5,0 10,0	15,0 10,0	7,0 5,0	7,5 10,0	6,8 10,0	7,3 5,0	4,0 10,0	4,2 20,0	3,9 30,0	6,6 5,0	7,5 10,0	30,0
Pb (µg/l)	8,0 5,0	8,0 --	8,0 --	9,0 --	15,0 6,0	8,0 65,0	8,0 9,0	11,0 1,0	8,0 1,6	8,0 1,0	8,0 2,0	18,0 14,0	30,0
Ni (µg/l)	10,0 10,0	10,0 10,0	15,0 --	10,0 --	25,0								
Cr (µg/l)	1,0 1,0	2,3 --	1,3 --	1,0 --	1,0 --	1,1 --	1,7 --	1,8 --	1,8 --	2,7 --	1,5 --	1,6 --	40,0
Hg (µg/l)	-- --	0,02 --	-- --	-- --	0,02 --	-- --	-- --	-- --	-- --	-- --	0,02 --	-- --	0,10

1 Données du ministère de l'Environnement du Québec; station d'échantillonnage située à 4,8 km en amont de la ville de Matane.

2 Moyenne mensuelle 1976-1982 (caractère gras).

3 Moyenne mensuelle 1982 (italique).

4 Principes directeurs pour la protection de la vie aquatique (Environnement Canada, 1980; Lamy et Couture, 1981; Groupe de travail pour la protection des habitats, 1983).

5 La concentration représente la limite inférieure.

6 Organismes tolérants.

7 Organismes peu tolérants.

De façon générale, les caractéristiques physico-chimiques de la rivière Matane sont propices à la faune aquatique.

2.2.3 VÉGÉTATION

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

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

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

La localisation des peuplements forestiers de la zone d'étude est présentée à la figure 8 en annexe.

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

2.2.4 FAUNE

● FAUNE TERRESTRE

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

Dans le cas des espèces de 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, lorsque les conditions météorologiques les favorisent, aux endroits où des perturbations ramènent la forêt à des stades jeunes de succession, comme c'est le cas le long de la route 195.

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

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

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

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

● 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 de ces travaux.

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

a) Espèces présentes

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

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

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

b) Saumon

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

TABLEAU IV INDICE D'ABONDANCE RELATIVE (NOMBRE D'INDIVIDUS/100 MÈTRES CARRÉS) POUR CHACUNE DES ESPÈCES CAPTURÉES DANS LE RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE MATANE EN 1981 ET 1982

ESPÈCES	RIV. MATANE		RIV. A LA TRUITE		RIV. BONJOUR		RIV. PETITE MATANE		RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE	
	1981	1982	1981	1982	1981	1982	1981	1982	1981	1982
Saumon de l'Atlantique (<u>Salmo salar</u>)	7,88	22,10	13,00	35,67	0,29	6,61	7,50	15,30	7,66	21,18
Omble de fontaine (<u>Salvelinus fontinalis</u>)	1,07	0,42	0,50	2,00	4,12	1,39	1,67	0,35	1,41	0,71
Naseux des rapides (<u>Rhinictus cataractae</u>)	7,42	14,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,04	4,75	9,45
Chabot visqueux (<u>Cottus cognatus</u>)	1,99	5,29	12,50	23,33	7,35	29,21	8,89	9,04	4,78	10,55
Anguille d'Amérique (<u>Anguilla rostrata</u>)	0,10	--	0,00	--	0,00	--	0,00	--	0,06	--

Source : Desrosiers (1983)

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

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

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

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

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

L'arrivée des saumons s'étend de juin à septembre, avec un premier pic de montée constitué de gros saumons, qui s'observe du 25 juin au premier juillet. Un deuxième pic a lieu de la mi-juillet à la mi-août; il est composé majoritairement de grilses. Généralement, au premier septembre,

de 95 à 98% des saumons ont franchi la passe migratoire. Les années de basses eaux, ce pourcentage n'est atteint qu'au 15 septembre. Le tableau V résume les données concernant la montée de saumons de 1970 à 1982. Le décompte des géniteurs à la passe migratoire permet d'obtenir une évaluation des effectifs qui entrent en rivière. Il faut cependant rappeler qu'un certain nombre de captures sont effectuées en aval du barrage.

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

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

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

Une fois engagé en rivière, le saumon se déplace, surtout la nuit, en direction des aires de fraye, entrecoupant les étapes de son voyage de séjours dans les fosses. A ces endroits, il est exposé à la capture par les pêcheurs sportifs. Les fosses à saumon sont identifiées sur la figure 5 en annexe.

TABLEAU V EFFECTIFS-ET EXPLOITATION DE LA POPULATION DE SAUMONS GÉNITEURS DE LA RIVIÈRE MATANE

ANNÉE	GÉNITEURS PRÉSENTS APRÈS SAISON DE PÊCHE	N. DE SAUMONS PASSE MIGRATOIRE	N. DE J-H PECHE	NOMBRE DE PRISES	POIDS MOYEN EN KILOGRAMMES	RENDEMENT (CAPT/J-H PÊCHE)	TAUX EXPLOITATION
1970		1 658	4 062	961	3,8	0,24	0,58
1971	218	335	820	141	2,7	0,17	0,42
1972	1 571	2 104	2 361	988	3,7	0,42	0,47
1973	1 860	2 810	6 979	1 092	4,0	0,16	0,39
1974	1 722	2 384	6 988	882	4,1	0,13	0,37
1975	1 813	2 426	7 181	750	3,5	0,10	0,30
1976	1 641	2 468	6 587	945	3,4	0,14	0,38
1977	1 363	2 258	8 538	1 149	3,3	0,13	0,51
1978	2 231	3 378	9 143	1 432	4,3	0,16	0,42
1979	1 914	2 266	3 799	596	2,7	0,16	0,26
1980	2 606	3 569	6 436	2 032	3,2	0,32	0,57
1981	(505)*	N.D.	8 464	1 305	3,3	0,15	N.D.
1982	(528)*	N.D.	6 420	749	4,4	0,12	N.D.

* Estimation visuelle (sous-évaluation)

Source: Données de 1970 à 1978, Pomerleau et Côté, 1979.
Données de 1979 à 1982 et sur le nombre de géniteurs, Normand Latour (Comm. pers.).

TABLEAU VI STRUCTURE D'AGE DES POPULATIONS DE SAUMONS CAPTURÉS DANS LA RIVIÈRE MATANE DE 1970 A 1977

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

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

Les données les plus récentes sont de 1977. Aucune pêche expérimentale ou marquage n'a été fait depuis cette date. (N. Latour, lettre du 23 mars 1983).

Source: Pomerleau et Côté, 1979.

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

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

Pour pallier à l'insuffisance des données disponibles, les sites où le substrat présente les caractéristiques d'un habitat propice aux tacons ont été inventoriés par photo-interprétation et reportés sur la figure 5 en annexe. La méthode utilisée consiste à localiser sur les photos aériennes à l'échelle du 1:10 000 les aires d'eau vive ou de rapides, puis à délimiter les sections où la granulométrie du fond est constituée de cailloux, de galets et de blocs. Ces tronçons sont considérés comme habitats propices aux tacons. Quelques données recueillies antérieurement permettent de recouper partiellement cette interprétation.

Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche a effectué, en juillet et août 1982, un échantillonnage à la pêche électrique. L'abondance relative de chaque espèce à chacun des sites est exprimée au tableau VII en nombre d'individus par section de 100 m² de lit échantillonnée. Les stations d'échantillonnage sont localisées sur la figure 5 en annexe.

TABLEAU VII ABONDANCE RELATIVE DES ESPÈCES CAPTURÉES AUX STATIONS 1 A 9 DE PÊCHE ÉLECTRIQUE SUR LA RIVIÈRE MATANE. (JUILLET - AOÛT 1982).

STATION (1)	SUPERFICIE (m ²)	PROFONDEUR (cm)	ABONDANCE RELATIVE PAR ESPECE (nb indiv./100 m ²)			
			SAUMONS DE L'ATLANTIQUE (<i>Salmo salar</i>) (tacons)	OMBRE DE FONTAINE (<i>Salvelinus</i> <i>fontinalis</i>)	NASEUX DES RAPIDES (<i>Rhinichtys</i> <i>cataractae</i>)	CHABOT VISQUEUX (<i>Cottus</i> <i>cognatus</i>)
1	100	10	2,0	--	68,0	1,0
2	100	20	3,0	--	11,0	--
3	80	25	57,5	--	5,0	1,3
4	80	25	1,3	--	8,8	--
5	100	15	7,0	--	65,0	1,0
6	100	20	3,0	--	14,0	--
7	100	25	37,0	1,0	7,0	1,0
8	100	20	25,0	--	18,0	3,0
9	100	15	5,0	--	33,0	9,0

(1) Les stations sont localisées sur la figure 5 en annexe.

Source: Desrosiers (1983).

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

2.3 MILIEU HUMAIN

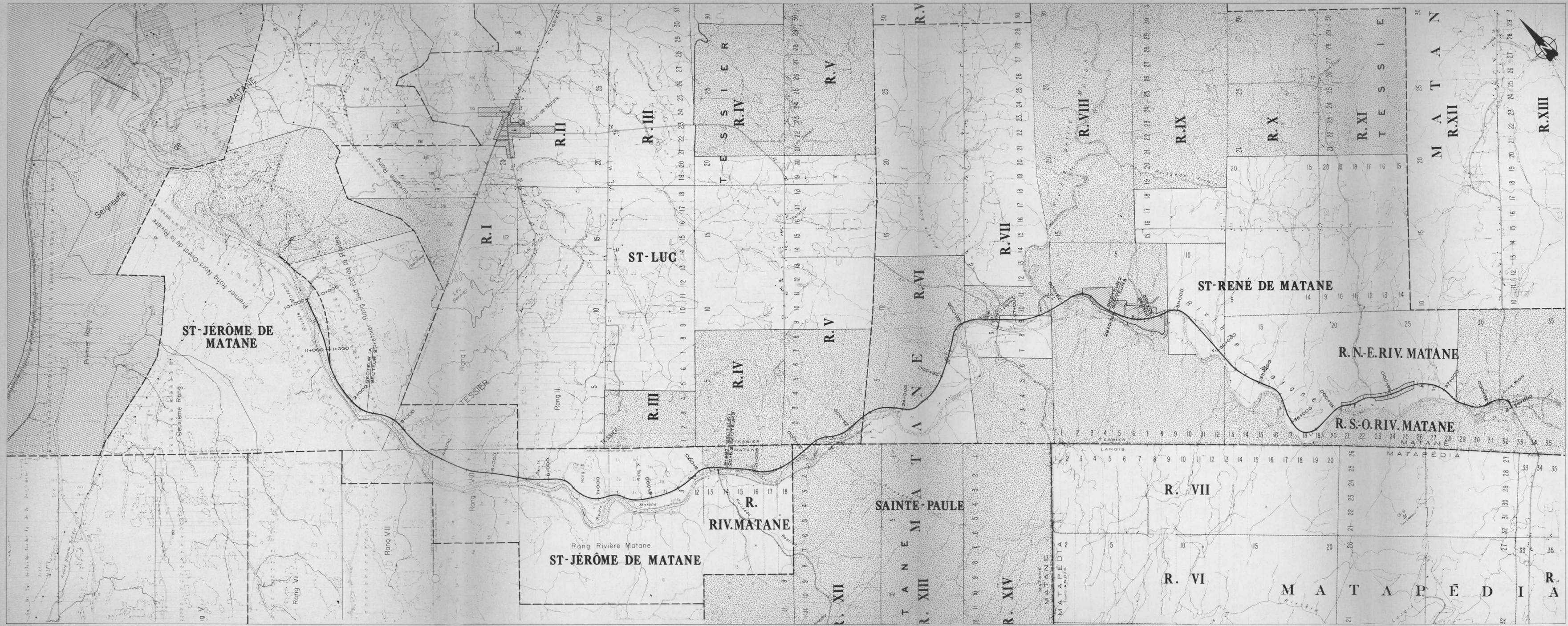
Cette section regroupe les questions relatives aux municipalités, à l'utilisation du sol, à la qualité visuelle et au patrimoine.

2.3.1 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE ET MUNICIPALITÉS LOCALES

- MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ

La zone d'étude est comprise à l'intérieur du territoire de la municipalité régionale de comté de Matane. Actuellement le territoire de la M.R.C. est assujéti à un règlement de contrôle intérimaire. Un schéma d'aménagement est en voie de préparation.

Selon le règlement de contrôle intérimaire, les bâtiments qui seront relocalisés devront l'être à au moins 9 mètres de l'emprise ou selon la marge moyenne de recul des habitations adjacentes. Sur la figure 9, les limites des périmètres d'urbanisation provisoire sont définis.



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



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

- MUNICIPALITÉS

Quatre municipalités sont touchées par le projet. Il s'agit de Saint-René-de-Matane (P) (14,3 km), Saint-Luc (P) (1 km), Sainte-Paule (SD) (0,2 km) et Saint-Jérôme-de-Matane (P) (10,6 km). Les limites municipales sont précisées sur la figure 9 et la liste des lots affectés par le projet apparaît à l'annexe 1.

L'examen des statistiques de population permet de constater que la population du comté est en décroissance (Tableau VIII). Il en va de même pour celle des municipalités, sauf pour Saint-Jérôme-de-Matane, qui a connu un taux de croissance important. Il est à noter que les concentrations de population de Saint-Jérôme-de-Matane et de Saint-René-de-Matane se situent en majeure partie en bordure de la route 195.

2.3.2 UTILISATION DU SOL

- CARACTÈRE AGRICOLE

Le secteur à l'étude, s'étendant entre Grand-Détour et Rivière-Matane, s'inscrit dans le contexte particulier de la région agricole n° 1, Bas Saint-Laurent - Gaspésie, dont le territoire s'étend de La Pocatière à la pointe est de la Gaspésie. La section qui suit décrit très sommairement les caractéristiques biophysiques et économiques de l'agriculture de cette région.

Contexte régional

Les données de Statistiques Canada 1981 indiquent que 259 000 ha de sols sont améliorés en Gaspésie - Bas Saint-Laurent. Ces surfaces, représentant 11% des superficies améliorées du Québec, sont à 78% situées dans la sous-région dite du Bas Saint-Laurent, s'étendant de La Pocatière à Mont-Joli, de même que dans la vallée de la Matapédia. Cette sous-région produit d'ailleurs en valeur 85% (soit 93 \$ millions) des produits agricoles de l'ensemble de la

TABLEAU VIII ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES MUNICIPALITÉS TOUCHÉES, ENTRE 1971 ET 1981

MUNICIPALITÉ	POPULATION				VARIATION (%)
	1971	1976	1978	1981	1971-1981
Saint-Jérôme-de-Matane (P)	702	890	890	930	+32,5
Saint-Luc (P)	967	873	840	800	-17,3
Sainte-Paule (P)	289	164	130	110	-61,9
Saint-Penë-de-Matane (P)	1094	1032	1010	990	-9,5
Comté de Matane	30261	28954	--	28478	-5,9

Sources: Recensement du Canada 1971
Répertoire des municipalités 1978 et 1981

région (ventes totales en 1981: 111 millions). Parce que relativement défavorisée par rapport aux régions centrales du point de vue climatique (96% des sols défrichés cumulent moins de 1 900 unités thermiques maïs) (1), cette région possède une vocation principalement herbagère, comme le démontre la répartition des surfaces entre les différents types de production (Tableau IX).

Le ministère de l'Agriculture prévoit une confirmation de ce potentiel au cours des années "80". Ainsi, on y prévoit une augmentation de la production du lait plus forte que la moyenne provinciale, de même qu'un accroissement dans les productions des veaux d'embouches et certaines productions spécialisées telles les céréales, les pommes de terre, choux-fleurs et rutabagas. De plus, la production ovine continuera de croître dans cette région, qui maintiendra ainsi son avance sur les autres régions dans ce secteur de production.

Contexte municipal

Les municipalités de Saint-Jérôme-de-Matane (P), Saint-Luc (P), Sainte-Paule (P) et Saint-René-de-Matane, auxquelles touche la zone d'étude, sont situées dans la partie nord-est du comté de Matane. Ces municipalités, et en particulier Saint-Luc et Saint-Jérôme, qui regroupaient 95% des fermes de recensement de ces quatre municipalités en 1976, sont parmi les dernières municipalités à caractère agricole important avant que ne commence la partie nord-est de la pointe rocheuse de la Gaspésie.

(1) Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Gouvernement du Québec, 1981. Nourrir le Québec, Perspectives de développement du secteur de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation pour les années "80", pp. 20-21.

TABLEAU IX RÉPARTITION DE LA SUPERFICIE AMÉLIORÉE OCCUPÉE PAR CATÉGORIE DE PRODUCTION AU QUÉBEC ET DANS LA RÉGION DU BAS ST-LAURENT - GASPÉSIE EN 1979.

CATÉGORIE DE PRODUCTION	BAS ST-LAURENT - GASPÉSIE		QUÉBEC	
	(%)	Superficie (ha)	(%)	Superficie (ha)
LAIT	75,3	197 880	73,6	1 656 416
VEAU D'EMBOUCHE (1)	17,4	45 800	12,6	288 424
BOUVILLONS (2)	1,5	4 000	1,5	34 613
OVINS	1,5	4 020	1,0	21 512
CÉRÉALES SPÉCIALISÉES	2,9	7 600	7,4	167 077
SEIGLE	0,2	400	0,2	4 500
SARRASIN	--	--	0,5	11 000
SOYA	--	--	0,1	1 200
FRUITS	--	80	0,4	10 047
LÉGUMES	0,1	273	1,4	31 011
BETTERAVES SUCRIÈRES	--	--	0,1	2 060
POMMES DE TERRE	1,0	2 600	0,9	19 200
TABAC	--	--	0,2	3 492
PRODUITS DE PÉPINIÈRE	--	74	--	976
TOTAL	100,0		100,0	

(1) Veaux destinés à être engraisés et vendus généralement à 6 mois.

(2) Comprend les bovins d'engraissement (bovins qui, à partir de 6 mois, sont engraisés et destinés à l'abattoir) et les bovins gras (bovins ayant subi l'étape de la finition et prêts pour l'abattage). Le bovin pèse entre 400 et 500 kilogrammes).

Source: Gouvernement du Québec, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (1981). Nourrir le Québec. Perspectives de développement du secteur de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation pour les années "80", p. 25.

Contexte municipal (suite)

Ce secteur constitue donc une zone de transition entre le Bas Saint-Laurent et la Gaspésie, également attenante à la vallée agricole de la Matapédia.

Le Tableau X relate l'évolution de certaines données statistiques agricoles pour les municipalités de Saint-René, Saint-Jérôme et Saint-Luc entre 1971 et 1981 (1).

Comme au niveau provincial, régional et au niveau du comté de Matane, il y a, au niveau local, une diminution du nombre de fermes de recensement entre 1971 et 1976 et une stagnation ou une légère remontée par la suite. Cet état de fait pourrait découler en partie des définitions de "ferme de recensement" employées par Statistiques Canada lors de ces recensements.

Par contre, l'évolution des superficies totales des fermes, des superficies améliorées et superficies cultivées, qui ont connu des baisses aux cours de ces années, contrairement aux tendances régionales et provinciales, indiquerait une certaine perte de dynamisme. Dans le même sens, il se produit une diminution plus grande du nombre de vaches et génisses laitières. Cependant, l'augmentation des superficies en céréales indique l'amélioration de l'efficacité technico-économique des exploitations.

L'agriculture dans la zone d'étude

La vallée de la rivière Matane, entre les limites de Grand-Détour et Rivière-Matane, constitue un milieu particulier pour l'agriculture. Coincés entre le versant est abrupt, presque partout boisé, de la vallée et la rivière, on retrouve quelques 350 hectares de terres améliorées encore disponibles pour l'agriculture. L'utilisation de ces terres est représentée sur la figure 8 en annexe.

(1) Les données relatives à Sainte-Paule n'ont pu être incluses dans ce tableau parce qu'elles sont intégrées dans les données d'autres municipalités dans les tableaux de Statistiques Canada.

TABLEAU X DONNÉES STATISTIQUES AGRICOLES 1971, 1976, 1981 AU NIVEAU LOCAL, RÉGIONAL ET PROVINCIAL

EXPLOITATIONS	LOCAL*			COMTÉ DE MATANE			GASPÉSIE/BAS SAINT-LAURENT			PROVINCE		
	1971	1976	1981	1971	1976	1981	1971	1976	1981	1971	1976	1981
FERME DE RECENSEMENT (nb)	110	69	71	572	368	365	5 796	3 327	4 219	61 257	43 097	48 144
SUPERFICIE TOTALE DES FERMES (ha)	11 472	9 555	9 432	55 764	44 562	45 823	582 736	374 441	456 329	4371 151	3654 134	3779 169
SUPERFICIES AMÉLIORÉES (ha)	6 224	5 004	4 857	31 055	25 708	27 218	302 294	198 760	258 736	2610 276	2245 347	2360 339
SUPERFICIES CULTIVÉES (ha)	3 352	3 606	3 481	19 089	19 097	18 771	198 939	150 805	185 777	1755 255	1737 809	1756 038
PETITES CÉRÉALES (grains) (ha)	743	957	992	4 705	4 917	5 548	51 159	46 331	45 206	362 241	311 636	348 000
NOMBRE DE GÉNISSES & VACHES LAITIÈRES	1 468	1 272	1 106	9 152	8 977	8 623	108 428	101 503	96 877	1100 234	1016 164	982 250
NOMBRE DE BOVINS TOTAL	3 570	3 442	2 988	16 189	16 379	14 683	191 340	183 711	170 951	1780 773	1706 913	1665 691

* Comprend les données intégrées de Saint-Jérôme-de-Matane, Saint-Luc et Saint-René-de-Matane.

Sources: Statistiques Canada 1971, 1976, 1981. Publications 96-706, 96-805, 96-906 et tableaux par subdivision de recensement 1981.

Ces superficies améliorées, distribuées par petites surfaces (variant de 5 à 75 ha) le long des rives de la rivière, sont principalement constituées de sols sableux et graveleux dont le potentiel peut être considéré comme très bon (2W 2F 3F). Leurs principales limitations sont reliées à leur nature sableuse (acidité, faible capacité d'échange). Du point de vue cadastral, ces surfaces sont distribuées entre plusieurs lots, généralement orientés de façon perpendiculaire à la rivière. Une telle situation ne favorise pas la consolidation des exploitations présentes puisque plusieurs propriétaires se partagent ces surfaces. Par contre, la plus grande partie des terres cultivables de la vallée sont incluses dans les zones agricoles adoptées en vertu de la loi sur la protection du territoire agricole, tel qu'illustré sur la figure 9.

C'est ainsi que les terres en bordure de la rivière du premier rang sud-ouest du cadastre de la paroisse Saint-Jérôme-de-Matane, du rang I, VI, VIII et une grande partie du rang nord-ouest de la rivière Matane du cadastre du canton Tessier et des rangs VIII, IX et X du cadastre du canton de Matane sont "protégées" par cette loi.

Du point de vue climatique, ce fond de vallée, protégé des vents, jouit de températures généralement plus chaudes que le plateau montagneux adjacent. Par contre, en raison même de cette protection contre les vents, les gelées tardives au printemps et précoces à l'automne risquent d'y être plus fréquentes que sur les coteaux.

Un inventaire réalisé à l'été 1982 révèle la présence de six producteurs propriétaires-utilisateurs des terres de la vallée dont les sites d'exploitation (résidences et principaux bâtiments agricoles) sont situés dans le secteur à l'étude. Trois d'entre eux ont leur site d'exploitation dans la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane et trois sur le territoire de Saint-René-de-Matane. Ceux-ci, et deux autres producteurs de Saint-Luc, utilisent la presque totalité des terres cultivées de la vallée dans le secteur à l'étude. Il faut noter que quatre des producteurs résidents utilisent également des terres situées en dehors de la zone d'étude, dans les municipalités de Saint-Luc et Saint-Ulric.

Parmi les six producteurs résidants, on retrouve un producteur d'ovins, deux producteurs de lait, dont un élève également des bovins de boucherie, et trois producteurs de bovins de boucherie (vache-veau).

Dans leur production respective, cinq de ces exploitations peuvent être considérées de grosseur normale en termes de nombre d'unités animales par rapport à l'ensemble des exploitations du Québec. L'autre peut être considérée comme une petite exploitation.

Les producteurs de bovins de boucherie et le producteur d'ovins écoulent la plus grande partie de leur production à l'encan du Bic et une faible partie localement, alors que les producteurs de lait acheminent leur produit à Amqui (COOP du Bas Saint-Laurent). L'approvisionnement en concentrés et le traitement des grains produits se font également partiellement à Amqui, mais principalement à Matane.

Cinq des six producteurs résidants sont impliqués à des degrés divers dans les activités forestières. Ainsi, quatre d'entre eux ont écoulé de la matière ligneuse, soit pour le sciage ou la pulpe depuis 1979; le volume maximum produit a été de près de 1 000 m³ pour la pulpe par un des producteurs en 1981. Cependant, au cours de ces années, les volumes de bois de pulpe produits ont généralement variés entre 30 et 200 m³ par producteur. Trois producteurs possèdent des lots sous aménagement forestier au groupement forestier de la Société des Monts.

La répartition des cultures reflète les types de productions rencontrées. Ainsi, à l'été 1982, sur les 350 hectares disponibles, on dénombre quelque 80 hectares consacrés aux céréales et 200 hectares aux fourrages (foin), alors que 70 hectares de sols améliorés étaient non cultivés.

La petite quantité de surfaces cultivables et leur distribution de façon linéaire le long de la rivière expliquent qu'un des producteurs parcourt 13 km sur la route actuelle pour cultiver une parcelle d'une superficie de 15 hectares, alors qu'un autre cultive une parcelle de 7 hectares située à 7 km du site d'exploitation.

Une dernière caractéristique du milieu agricole du secteur à l'étude mérite d'être soulignée: les contraintes imposées à certaines exploitations par la présence de la rivière. Ainsi, en vertu des règlements relatifs à la loi de la Qualité de l'environnement et en particulier des normes de localisation par rapport aux cours d'eau (Règlement relatif à la prévention de la pollution des eaux pour les établissements de production animale, Gouvernement du Québec, décret 1526-81), un des producteurs résidents se voit dans l'impossibilité d'agrandir, de remplacer le type d'élevage ou d'augmenter le nombre d'unités animales à moins de relocaliser son bâtiment agricole principal.

- CARACTÈRE RÉSIDENTIEL

En bordure de la route, le caractère résidentiel domine et des concentrations de bâtiments existent dans les localités désignées sous les noms de Grand-Détour, Saint-René-de-Matane, Ruisseau-Gagnon et Rivière-Matane. Ce sont pour la plupart des résidences unifamiliales, des maisons de ferme et des chalets. Sur le plan des installations sanitaires, notons que seule la municipalité de Saint-René-de-Matane possède un réseau d'aqueduc et d'égout. La source d'eau potable de cette municipalité est un puits.

- CARACTÈRE COMMERCIAL

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

- CARACTÈRE INDUSTRIEL

La route joue un rôle important au niveau du transport du bois entre Matane et l'arrière-pays. Les travailleurs forestiers empruntent régulièrement la route pour se rendre sur les chantiers. Les camions-fardiers viennent d'Amqui ou de la Réserve de Matane et amènent le bois à la Compagnie Internationale de Papier ou au Quai de Matane. Seule une scierie artisanale est localisée dans la zone d'étude.

Toutefois, l'élément dominant de la vallée au niveau industriel est la présence des gravières et sablières exploitées ou non. Au total, 41 ouvertures ont été inspectées par le ministère des Transports le long de la rivière et dans les environs de Matane. De ce nombre, 16 sont situées près de la route 195, dans ou à proximité du territoire d'étude. Selon les informations fournies par la Direction des Sols et Matériaux, deux gravières présentent un potentiel intéressant pour la réfection de la route. La première est localisée sur la rive ouest de la rivière Matane, à la jonction de la route qui conduit à Saint-Léandre. Elle porte le numéro 38. La seconde porte le numéro 5 et est localisée à Ruisseau-Gagnon.

- CARACTÈRE RÉCRÉATIF ET TOURISTIQUE

La route 195 n'est pas identifiée au niveau des circuits touristiques, mais elle relie Matane et Amqui, villes étapes sur le circuit touristique international (route 132) qui fait le tour de la péninsule gaspésienne (1). D'autre part, la pêche au saumon dans la rivière Matane attire chaque année environ 2 500 adeptes, dont 85% résident à plus de 160 kilomètres de Matane. Le spectacle des pêcheurs et de la passe migratoire attire généralement plus de 150 000 personnes à chaque année (2); les pêcheurs doivent donc emprunter la route 195 pour atteindre les fosses à saumon le long de la rivière.

(1) Plan de développement touristique du Québec, Gouvernement du Québec.

(2) Dossier économique MATANE.

De plus, la route permet d'accéder à la Réserve faunique de Matane (entrée Poste John). Cette réserve est bien connue pour ses panoramas exceptionnels. Les principales activités qui y sont pratiquées sont la villégiature, le camping, la pêche à la journée, la chasse et les randonnées. Ajoutons à ces activités, qui alimentent principalement la saison touristique estivale (de la mi-juin jusqu'à la fin de septembre), l'intérêt local des gens pour le ski, qu'ils peuvent pratiquer au centre du Mont-Castor, situé sur la rive gauche de la rivière dans la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane.

La vallée de la rivière Matane constitue un attrait récréatif de premier ordre, surtout à cause de l'excellence de la pêche au saumon qu'on peut y exercer. La rivière Matane fut constituée en réserve par l'arrêté en conseil numéro 3 880, le 20 septembre 1945. Elle se subdivise en trois (3) secteurs, dont le premier et le troisième sont exploités par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Le secteur 1 s'échelonne sur une distance de 9,6 km, de l'estuaire jusqu'en amont du pont couvert du barrage de Grand-Détour. Le secteur 2 est non exploité par le M.L.C.P. et s'allonge sur une distance de 4,8 km en amont de la fosse numéro 9. Le secteur 3 suit le précédent sur une distance de 38,6 km jusqu'au sanctuaire de la rivière Matane (voir figure 5 en annexe). Dans le seul segment de rivière situé entre les limites de la route en réfection, soit entre Grand-Détour et Rivière-Matane, il y a 38 fosses à saumon gérées par le M.L.C.P. et 4 dites privées. Quant à la rivière Petite Matane, elle est considérée comme un sanctuaire et la pêche y est interdite.

Il n'existe pas de statistiques relativement au potentiel de pêche de chaque fosse, mais selon une appréciation qualitative, les meilleures fosses en amont du barrage Mathieu-d'Amours sont, par ordre approximatif d'importance, la Petite Matane (26), la Lebreux (22), la Côte à Tuer (18), la Bécatéron (44), le Petit Tamagodi (45) et les Rochers (19).

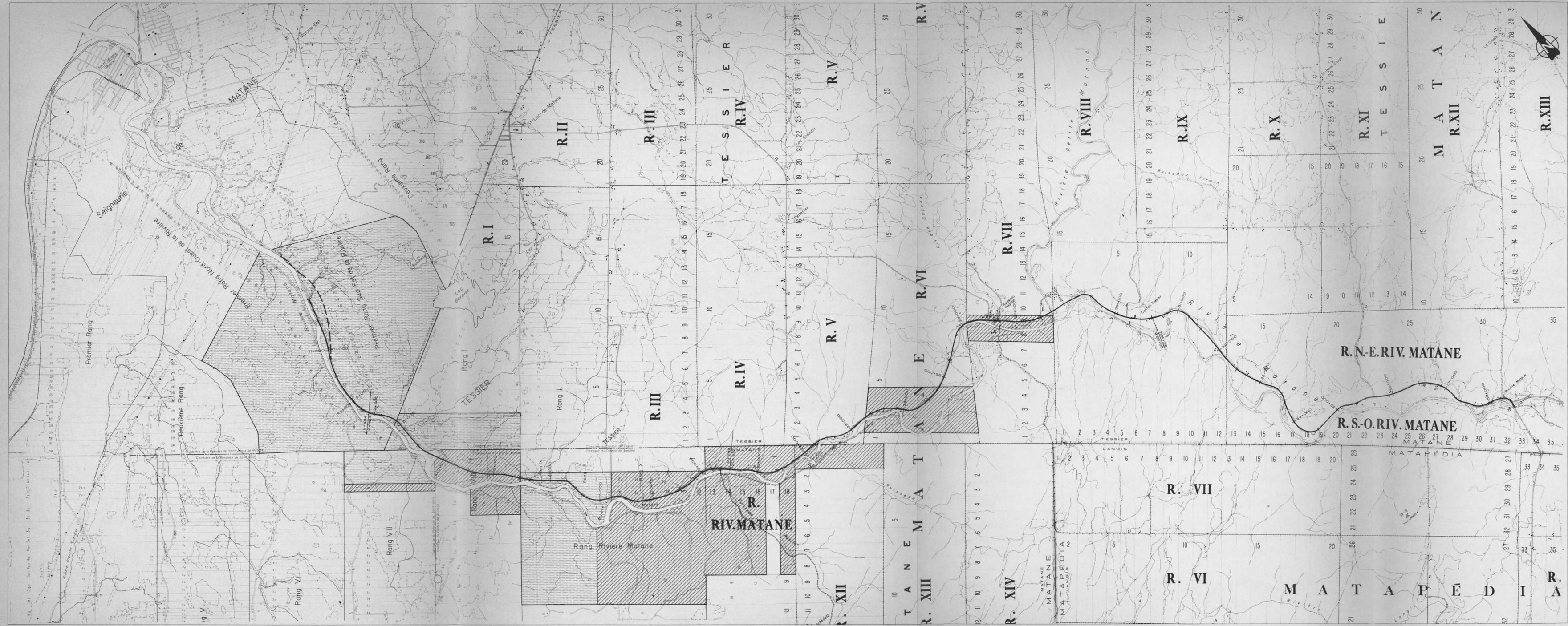
La rivière Matane traverse des lots de la Seigneurie de Matane et des cantons de Matane et de Tessier concédés avant 1884 et identifiés sur la figure 10. Ce sont des propriétés privées où le fond de la rivière appartient aux riverains. D'autre part, les lots concédés ou vendus entre 1884 et 1919-20 sont présentement sous litige concernant la propriété du fond de la rivière (1).

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

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

En dernier lieu, signalons que le panorama et la présence de la rivière ont favorisé le développement de la villégiature en chalets le long de la rivière.

(1) Documents fournis par Monsieur Sévérin Pelletier, 25 juillet 1980.



LÉGENDE

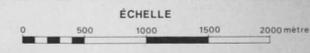
- LOTS CONCÉDÉS AVANT 1884
- LOTS CONCÉDÉS ENTRE 1884 ET 1920



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)

DROITS SEIGNEURIAUX



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

● PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

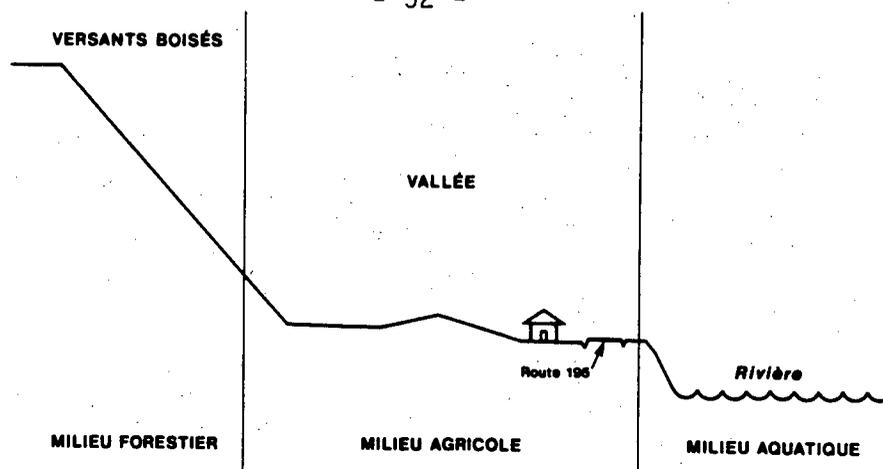
Certains projets de développement sont attendus dans la région. Au niveau touristique, l'implantation d'un terrain de camping localisé sur le "plaqué Lafontaine", face au centre de ski Mont-Castor est envisagé à long terme, sous le parrainage du conseil économique de la région de Matane. La réalisation de ce projet est très hypothétique.

Au niveau industriel, un projet d'implantation d'une usine de papier journal à Matane est en voie d'élaboration. Ce projet est piloté par Rexfor et le ministère de l'Energie et des Ressources, en collaboration avec le ministère de l'Expansion économique et régionale. L'usine produira du papier journal, dont une proportion d'environ 50% serait livrée en Europe à partir du quai de Matane. A court terme, les approvisionnements en matière première proviendraient des environs de l'usine. Dans une phase ultérieure, du bois en provenance de la Côte Nord pourra être utilisé. Aucune date n'est actuellement connue pour la réalisation de ce projet qui demeure toutefois probable.

Par ailleurs, l'implantation d'une usine de préparation de bois est prévue à Matane. Les travaux de construction sont envisagés en 1984 et la mise en service en 1985. Cette usine traitera le bois provenant des scieries de la Gaspésie, dont celles de Saint-Léon-le-Grand et de Lac-aux-Saumons dont la production sera acheminée via la route 195.

2.3.3 QUALITÉ VISUELLE DU PAYSAGE

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



ÉCHELLE : aucune échelle

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

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

Le tracé actuel de la route 195 offre de nombreux attraits visuels ponctuels et variés. Tout d'abord, le caractère naturel et champêtre est celui qui s'impose à cause de la présence de la rivière et de la séquence et du rythme que crée la largeur variable de la vallée. Ainsi, l'utilisateur traverse successivement des aires ouvertes à caractère agricole puis des aires boisées où l'encaissement de la vallée se révèle de manière plus intense. Aucun point d'observation panoramique exceptionnel n'a cependant été identifié. La qualité visuelle des bâtiments est de façon générale relativement faible, mais certains, dont quelques granges et les ponts couverts ont un intérêt patrimonial. En saison, la pêche au saumon, qui se pratique à gué, offre un spectacle digne d'être mis en valeur. Les dégradations visuelles observées sont essentiellement des gravières qui sont relativement nombreuses.

2.4 PATRIMOINE BATI ET ARCHEOLOGIE

2.4.1 PATRIMOINE BATI

Selon les informations fournies par la Direction générale du patrimoine du ministère des Affaires culturelles, le secteur à l'étude ne recèle aucun monument classé, aucun arrondissement déclaré, ni aucune zone ayant fait l'objet d'une étude d'opportunité en ce sens.

"Les bâtiments anciens sont peu nombreux en raison du peuplement récent. Seuls deux (2) bâtiments intéressants sont menacés de démolition. Ce sont deux (2) granges-étables localisées aux chainages 2+200 et 2+900. Enfin, trois (3) ponts couverts de type "town" enjambent la rivière Matane. Deux d'entre eux sont localisés dans la municipalité de Saint-René-de-Matane. Le premier, construit en 1942 à l'intérieur du noyau du village de Saint-René, est en excellent état de conservation. Il en est de même pour le second, le pont Chassé ou du Ruisseau Gagnon, construit en 1945. Quant au pont de la Coulée Carrier, construit en 1936 dans la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane, il possède la plus longue portée de tous les ponts couverts au Québec, soit 158 pieds et un décret fut émis pour sa conservation. Ce pont est dans un médiocre état de conservation et son intérêt visuel est quelque peu compromis par la proximité d'un nouveau pont en béton. Précisons enfin qu'il n'existe actuellement aucune réglementation spécifique pour assurer la sauvegarde des ponts couverts, si ce n'est qu'il est possible de les classer ou de les reconnaître comme monuments historiques".

Le projet de réfection de la route ne présente donc aucune menace pour les ponts couverts. Le Ministère des Transports devrait prendre, en collaboration avec le ministère des Affaires culturelles les dispositions nécessaires pour conserver les ponts couverts, qui rehaussent le cachet touristique de la vallée.

2.4.2 ARCHÉOLOGIE

La consultation des registres d'inventaire du ministère des Affaires culturelles indique qu'aucun site archéologique préhistorique ou historique connu n'est localisé à l'intérieur de l'aire à l'étude. De plus, aucune reconnaissance archéologique systématique ou ponctuelle n'a été menée dans cette région.

Un avis du service des études et expertises de ce même ministère signale que des sources écrites font état de la construction d'un moulin à proximité de la rivière Petite Matane vers 1848.

La section qui suit présente une qualification sommaire du potentiel archéologique.

- MILIEU PHYSIQUE

L'étude du milieu physique effectuée pour l'aire à l'étude indique que celle-ci fut dégagée des glaces de la calotte glaciaire vers 14 000 - 13 000 ans avant aujourd'hui. L'aire à l'étude fut vraisemblablement géographiquement accessible à la fréquentation humaine vers 10 000 ans avant aujourd'hui. Toutefois, compte tenu du temps nécessaire à la colonisation de la région par la flore et la faune et du climat périarctique régnant à cette époque, il est probable que l'occupation humaine ne put s'effectuer avant 8 000 ans avant aujourd'hui.

La régression des glaciers a formé plusieurs niveaux de terrasses estuariennes disposées entre le niveau actuel de la rivière Matane et environ 99 mètres à Grand-Détour, et 80-85 mètres à Rivière Matane. Les paliers de terrasses formées de sables et graviers présentent le plus fort potentiel archéologique, en particulier près des sous-bassins hydrographiques qui se jettent dans la rivière Matane. De nombreux emplacements à potentiel archéologique fort et moyen se retrouvent sur ces différents paliers de terrasses, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites de l'emprise du nouveau tracé de la route 195.

- VÉRIFICATION VISUELLE

L'inspection visuelle systématique (mai 1983) de tous les endroits présentant un potentiel archéologique (paliers de terrasses, ouvertures, bancs d'emprunt, etc.) n'a révélé aucun indice d'une occupation préhistorique (artéfacts, foyers, etc.). Cette inspection a cependant permis de constater que de nombreux endroits présentent un fort potentiel archéologique.

3. Analyse des impacts

RÉSUMÉ

L'analyse des impacts a démontré qu'ils seront plus importants lors de la construction que lors de l'exploitation. 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:

- 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 3 granges dont 2 qui présentent un intérêt sur le plan patrimonial.
- Des empiètements dans trois (3) fosses à saumon entraîneront une perte partielle de leur potentiel. Les fosses 9 et 32 seront affectées dans une proportion mineure alors que la fosse 31 sera la plus touchée. Toutefois, l'application des diverses mesures de mitigation limitera les effets négatifs à un niveau local.
- Les travaux en bordure des fosses à saumons 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 le potentiel touristique de la vallée et permettrait de mettre à la disposition des pêcheurs des stationnements adéquats.

- 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.
- 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.
- 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 relocalisation de nombreux bâtiments et de l'élimination de plusieurs courbes.
- Les superficies cultivables qui seront perdues pour la réalisation du projet (emprise, servitude, résidus non cultivables) se chiffrent à près de 20 hectares, dont les trois quarts appartiennent aux zones agricoles adoptées en vertu de la loi sur la protection du territoire agricole. L'ensemble des terres perdues représente environ 6% des terres cultivables et 7% des terres cultivées de la vallée de la rivière Matane, entre le début et la fin du projet. La récupération, à des fins agricoles, d'environ 2,0 hectares de parties de l'ancienne emprise ne compensera que très faiblement les pertes encourues.

Considérant l'ensemble de ces données, et en particulier la faible étendue des surfaces perdues par exploitation, les préjudices causés sur ces exploitations peuvent 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 de l'élargissement de l'emprise et du réalignement 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.

3. ANALYSE DES IMPACTS

L'analyse des impacts potentiels est réalisée pour l'ensemble du tracé et pour chacune des composantes susceptibles d'être affectées. Ce chapitre présente d'abord le processus d'évaluation des impacts, puis la nature des impacts potentiels. Enfin, ces derniers seront décrits, accompagnés des mesures de mitigation susceptibles de diminuer les effets négatifs. La figure 11, en annexe, illustre les impacts appréhendés et regroupe les mesures de mitigation appropriées.

3.1 MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DES IMPACTS

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

3.1.1 NATURE DE L'IMPACT

La nature de l'impact réfère tout d'abord à la composante du milieu qui sera affectée. La notion de nature de l'impact tient aussi directement compte du type de modification apporté par la construction ou l'exploitation de la route au niveau de chacune des composantes. La nature des différents impacts sera décrite à la section 3.2

3.1.2 DURÉE DE L'IMPACT

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

- permanent;
- moyen terme;
- court terme.

3.1.3 IMPORTANCE DE L'IMPACT

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

- régionale;
- locale.

3.1.4 INTENSITÉ DE L'IMPACT

L'intensité de l'impact est l'évaluation définitive de l'impact sur chacune des composantes. Ce paramètre tient compte de l'importance et de la durée de l'impact. Il est aussi conditionné par la valeur intrinsèque de la composante et par le niveau d'altération que subit celle-ci.

La valeur intrinsèque d'une composante est l'évaluation de l'importance accordée à cette dernière. Elle est évaluée selon l'échelle suivante:

- élevée;
- moyenne;
- faible.

Évidemment, dans la zone d'étude, les valeurs intrinsèques respectives de chacune des composantes seront très différentes. Par exemple, on attribuera une valeur élevée à la ressource saumon dans la rivière Matane. Par contre, la végétation forestière n'est ni unique, ni rare et possède un potentiel commercial mineur. La valeur intrinsèque de cette composante sera faible. La valeur intrinsèque de chacune des composantes du milieu est présentée à la section 3.2

Le niveau d'altération de la composante est exprimé de la façon suivante:

- fort : la composante est éliminée ou fortement altérée;
- moyen : la composante est moyennement altérée;
- faible : la composante est peu ou très peu altérée.

L'intégration de ces deux paramètres sur une grille d'impact négatif (tableau XI) nous permet de déterminer l'intensité de l'impact, à partir de l'échelle suivante:

- fort;
- moyen;
- faible.

TABLEAU XI GRILLE D'INTENSITÉ DE L'IMPACT NÉGATIF

NIVEAU D'ALTÉRATION	VALEUR INTRINSÈQUE DE LA COMPOSANTE		
	ÉLEVÉE	MOYENNE	FAIBLE
FORT	F	M	f
MOYEN	M	M	f
FAIBLE	f	f	f

3.1.5 IMPACT RÉSIDUEL

L'impact résiduel peut être défini comme l'intensité de l'impact qui persistera après l'application de toutes les mesures de mitigation appropriées. L'impact résiduel est déterminé à l'aide de la même grille que l'intensité (tableau XI). La mitigation n'affecte pas la valeur intrinsèque d'une composante, mais modifie le niveau d'altération que subit cette dernière. L'impact résiduel est défini, pour chacune des composantes, selon l'échelle d'appréciation suivante:

- fort;
- moyen;
- faible.

3.1.6 MESURES DE MITIGATION

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

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. Rappelons toutefois que ce sont les activités de la période de construction qui risquent de générer le plus d'impacts car il s'agit d'un projet de réfection et non une nouvelle construction de route.

3.2.1 MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

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

L'élargissement de l'emprise nécessitera l'expropriation de certains bâtiments résidentiels ou commerciaux. Ces édifices, de par leur fonction, possèdent une valeur intrinsèque élevée et le niveau d'altération est également élevé. L'intensité de l'impact demeure ainsi forte. Par contre, l'application des procédures d'expropriation du ministère des Transports (annexe 3) permettra de verser les compensations adéquates et de limiter ainsi les inconvénients. De plus, la possibilité de relocaliser les bâtiments permettra d'éviter dans plusieurs cas de déplacer des résidents. Les bâtiments utilisés en milieu agricole (granges-étables), sauf si leur expropriation ou relocalisation amène un démantèlement de l'unité de production, ont été identifiés comme possédant une valeur intrinsèque moyenne. Enfin, plusieurs riverains subiront perte d'intimité liée au rapprochement de l'emprise de leur résidence. Le climat sonore local risque également d'être affecté légèrement. Comme aucun changement majeur n'aura lieu en ce qui a trait à l'éclairage de la route, l'effet stressogène dû à cet aspect peut être considéré comme négligeable.

D'autre part, certaines portions de terres agricoles seront perdues au cours de la réalisation du projet (emprise, servitudes, résidus non cultivables). Le morcellement de certaines terres arables et la création d'enclaves improductives pourront également affecter le rendement agricole des secteurs étudiés.

Un autre type d'impact sur le milieu agricole pourrait également survenir suite à l'amélioration de la route. En effet, l'élargissement de l'emprise, la modification des courbes et des pentes, et donc de la visibilité, et l'augmentation possible de la vitesse de base des véhicules à certains endroits pourraient modifier l'accessibilité aux champs pour la machinerie ou pour les troupeaux devant traverser la route. Chaque cas devra donc être étudié pour déterminer les conséquences sur la régie de l'exploitation, surtout pour les exploitations laitières.

Au niveau agricole, l'établissement de la valeur intrinsèque des terres cultivables doit tenir compte de l'importance de l'agriculture dans le secteur en comparaison avec d'autres activités socio-économiques et également tenir compte de la contribution relative des exploitations à cette valeur globale. Par ailleurs, la loi de protection du territoire ayant établi que certaines surfaces sont réservées à l'agriculture alors que d'autres ne le sont pas, la hiérarchisation de la valeur intrinsèque tiendra compte de leur appartenance ou non à la zone agricole.

Considérant qu'aucune exploitation ne s'impose par son importance, l'ensemble des terres cultivées ou cultivables appartenant aux zones agricoles sera considéré comme ayant une valeur intrinsèque moyenne. Les superficies cultivées des zones non agricoles seront également des aires à valeur intrinsèque moyenne. Par ailleurs, les sols améliorés, mais non retenus pour fins de protection du territoire agricole seront considérés de valeur intrinsèque faible.

3.2.2 PATRIMOINE BATI ET ARCHÉOLOGIQUE

Si des sites archéologiques historiques et préhistoriques se trouvent dans l'emprise, ils seront évidemment détruits lors de la réalisation du projet de construction. Il est donc nécessaire de faire à cet égard, avant la construction des reconnaissances de terrain avec sondages et, le cas échéant par la suite, des fouilles archéologiques afin d'éviter la destruction d'éventuels sites archéologiques. Par ailleurs, on sait déjà que les ponts couverts offrent un potentiel intéressant pour la création de belvédères et que deux (2) granges-étables identifiées par le M.A.C. présentent un certain intérêt.

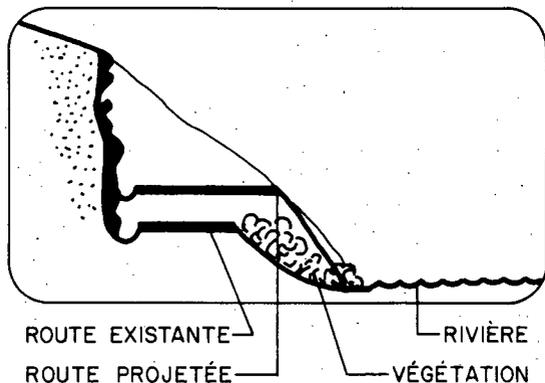
3.2.3 ASPECT VISUEL

L'aspect visuel présente un intérêt élevé à cause de la fréquentation touristique de la vallée. Il a été établi que le tracé actuel de la route 195 présentait un attrait visuel intéressant. Le type de route proposée et la nécessité de se conformer aux normes établies vont contribuer à rehausser l'importance de la route dans le paysage de la vallée et ainsi modifier son caractère. En effet, le futur tracé élimine plusieurs courbes et affecte de façon plus marquée la topographie locale par les opérations de remblai-déblai, dont plusieurs coupes de roc, la plus élevée atteignant même une hauteur de 24 mètres.

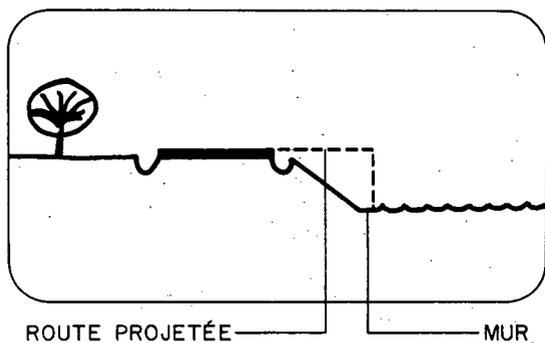
Il est évident que l'importance des impacts dépend de la capacité d'absorption visuelle du paysage en fonction de l'infrastructure proposée, de même que de l'intensité d'altération des composantes. Ainsi, les perturbations majeures au paysage apparaissent lorsque le nouveau tracé affecte les versants, traverse les coteaux, passe derrière les maisons implantées le long du tracé actuel ou encore élimine la bordure de végétation riveraine, tel qu'illustré à la figure 12.

Par contre, le réaménagement de la route pourrait être l'occasion de créer des belvédères qui serviraient particulièrement à l'observation de la pêche sportive du saumon. Les fosses 18 et 32, étant très près de la route, s'avèreraient des sites potentiels pour l'implantation de tels ouvrages.

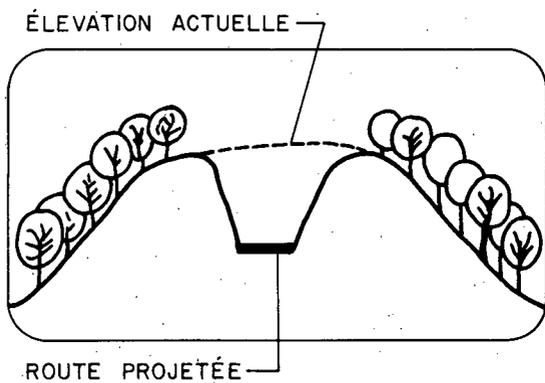
FIGURE 12 ILLUSTRATION DES PRINCIPAUX TYPES D'IMPACTS VISUELS



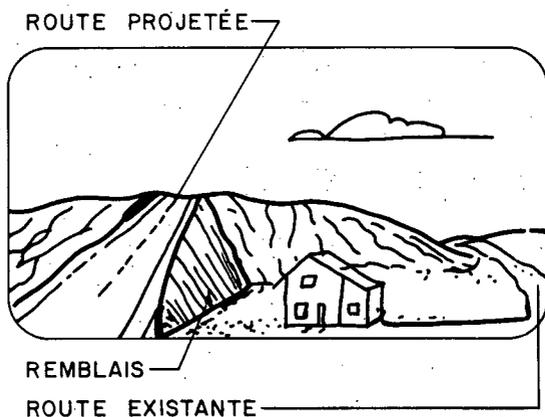
PERTE DE VÉGÉTATION RIVERAINE
SUITE À UN REMBLAI.



CONSTRUCTION D'UN MUR DANS, OU EN
BORDURE D'UNE FOSSE À SAUMON.



MODIFICATION MAJEURE À LA TOPOGRA-
PHIE NATURELLE, DÉBLAIS EN DÉPÔT
MEUBLES OU COUPES DE ROC.



NOUVELLE ROUTE DERRIÈRE LES HABITATIONS

3.2.4 VÉGÉTATION

La perte de végétation ayant une valeur pour l'exploitation forestière s'avère peu importante, sauf dans le cas de quelques jeunes plantations. La végétation offre toutefois un intérêt esthétique en bordure de la rivière et assure une protection contre l'érosion. Dans ces deux cas, la valeur de la composante végétale sera respectivement: moyenne et forte. Des travaux de renaturalisation appropriés limiteront les risques d'érosion et de dégradation du paysage.

3.2.5 MILIEU PHYSIQUE

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

- a) possibilités de gélifraction;
- b) possibilités de ravinement;
- c) possibilités de glissement;
- d) possibilité de transport de sédiments par les eaux de drainage (égouttement routier ou drainage naturel).

Les pentes fortes et les zones d'argile et de limons risquent de produire des impacts plus importants, particulièrement au niveau du milieu aquatique, par l'intermédiaire du ravinement et du glissement. Cependant, dans le cadre du projet actuel, les coupes de roc sont l'élément affectant le plus le milieu physique.

3.2.6 MILIEU AQUATIQUE

En raison de leur proximité du milieu aquatique, dont la valeur intrinsèque est élevée, les ouvrages proposés peuvent y entraîner des changements de divers types.

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

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

Cet effet est cependant compensé par la capacité des tacons à se déplacer et à occuper d'autres aires. De plus, les crues subséquentes devraient normalement emporter les particules fines.

On connaît mal les effets, sur le saumon adulte, d'une augmentation de la turbidité. On sait que les pêcheurs peuvent être incommodés par une eau qui ne leur permet plus de voir les saumons. Il est toutefois impossible de quantifier ces effets dont l'intensité varie selon la perception des pêcheurs.

Les travaux projetés pour le tronçon de route à l'étude sont entièrement localisés en aval de toutes les frayères à saumon connues. La construction de murs ou de remblais à certains endroits peut affecter l'écoulement et le lit même de la rivière, en modifiant la position des sites où se fait la déposition de matériel et de ceux où le dynamisme de l'écoulement a créé des fosses. Les remblais abrupts et les murs entraînent aussi la perte de sections de berge qui peuvent être productives en organismes benthiques, importants dans la chaîne alimentaire du milieu aquatique.

La construction elle-même peut demander que de la machinerie lourde soit utilisée dans le lit de la rivière ou très près, ce qui augmente les risques de déversements accidentels de lubrifiant, de carburant ou d'autres substances dans le milieu aquatique, les effets dépendant évidemment de l'endroit où se produit l'accident. Mais il faut considérer que, si ce genre d'événement n'a pas toujours comme conséquence immédiate la mort d'un grand nombre de poissons, il est tout de même préjudiciable au maintien de l'intégrité d'un milieu aquatique déjà aux prises avec d'autres forces qui le bouleversent périodiquement.

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

Finalement, les stations d'électro-pêche peuvent être perturbées par remblayage ou par une modification du substrat résultant de la sédimentation.

Le milieu aquatique, à cause de la ressource saumon et de l'impact touristique de ce dernier, possède une valeur intrinsèque élevée. Toute perturbation ressentie à ce niveau générera donc un impact dont l'intensité sera proportionnelle au niveau d'altération de la composante affectée.

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 limites de certaines sections ont été localisées de façon à les faire coïncider avec celles des trois tronçons définis par le ministère des Transports du Québec. La division du tracé en sections homogènes, en plus de faciliter la caractérisation du milieu récepteur, offre un intérêt pratique évident pour ce qui est de la localisation et de la description des impacts ponctuels appréhendés.

La figure 11 (en annexe) illustre à l'aide de vignettes les impacts et les mesures de mitigation pour les 19 sections du tracé "A" et pour la variante "C".

La section qui suit présente l'analyse des impacts majeurs occasionnés par le projet. On y décrit d'abord l'impact sur le développement régional puis, pour chaque tronçon, les impacts ponctuels sont précisés et accompagnés de mesures de mitigation. Le cas échéant, la comparaison de divers tracés envisagés est effectuée. Ces données complètent les informations contenues sur la figure 11. Enfin, on trouvera sur la figure 13 (en annexe) les photographies des endroits critiques et de la plupart des bâtiments susceptibles d'être affectés.

3.3.1 IMPACTS SUR LE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

Au niveau régional, deux projets ont été retenus. Il s'agit de la construction d'une usine de préparation de bois et de la construction éventuelle d'une usine de papier journal à Matane. La réfection de la route 195 permettra de faciliter l'approvisionnement de ces usines.

La réfection de la route facilitera également le transport des pêcheurs vers les fosses à saumon. Par contre, en période de construction, les pêcheurs risquent d'avoir à subir les effets de la poussière et du bruit, là où des travaux sont prévus en bordure des fosses à saumon. De plus, lors des travaux de dynamitage dans le voisinage des fosses à saumon, la pêche devra être suspendue et les pêcheurs évacués une heure avant le sautage. En ce sens, le sautage se fera de façon à perturber le moins possible les activités de pêche. De plus, le ministère des Transports avisera le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche avant de procéder aux travaux.

3.3.2 IMPACT SUR LE CLIMAT SONORE

Un relevé a été effectué le 7 octobre 1983 à l'aide d'un appareil 4426 de Bruël et Kjaer. Le bruit moyen mesuré à 15 mètres de la ligne médiane de la chaussée est de 59 dB (A) à 14h00. Le bruit moyen est exprimé en Leq ou "niveau équivalent". A l'aide de calculs et du relevé sonore, il a été établi qu'actuellement les résidences à plus de 30 mètres de la ligne médiane de la chaussée connaissent un climat sonore peu perturbé.

Après vérification sur les lieux, le réaménagement ne créera pas d'impact sur le climat sonore. Les quelques rapprochements qu'occasionnera le projet ne sont pas significatifs pour changer le climat sonore actuel. L'impact du réaménagement est faible, les débits de circulation horaires étant assez faibles.

Cependant, le passage des camions lourds crée actuellement des "pointes sonores" qui peuvent perturber les riverains (spécialement la nuit) dans les zones où la vitesse affichée est de 90 km/h. Il serait souhaitable que les nouvelles constructions de résidences et celles qui seront déplacées pour permettre la réalisation du projet, soient à plus de 30 m de la ligne médiane de la future chaussée.

3.3.3 IMPACTS PONCTUELS ET MESURES DE MITIGATION

Dans les paragraphes qui suivent, les impacts ponctuels le long du tracé sont identifiés pour chaque section et les mesures de mitigation spécifiques sont précisées. Les mesures de mitigation générales sont indiquées sur la figure 11 en annexe.

ANALYSE COMPARATIVE DU TRACÉ "A" COMPRIS ENTRE LES CHAINAGES 9+877 ET 11+400 ET LA VARIANTE "C".

DESCRIPTION DES IMPACTS DU TRACÉ "A"

Pour cette section du tracé "A", un impact sur le milieu aquatique est causé entre les chainages 10+400 et 10+600 par l'empiétement dans la fosse à saumon numéro 9. La figure 14 présente le tracé proposé et la figure 15, une section transversale.

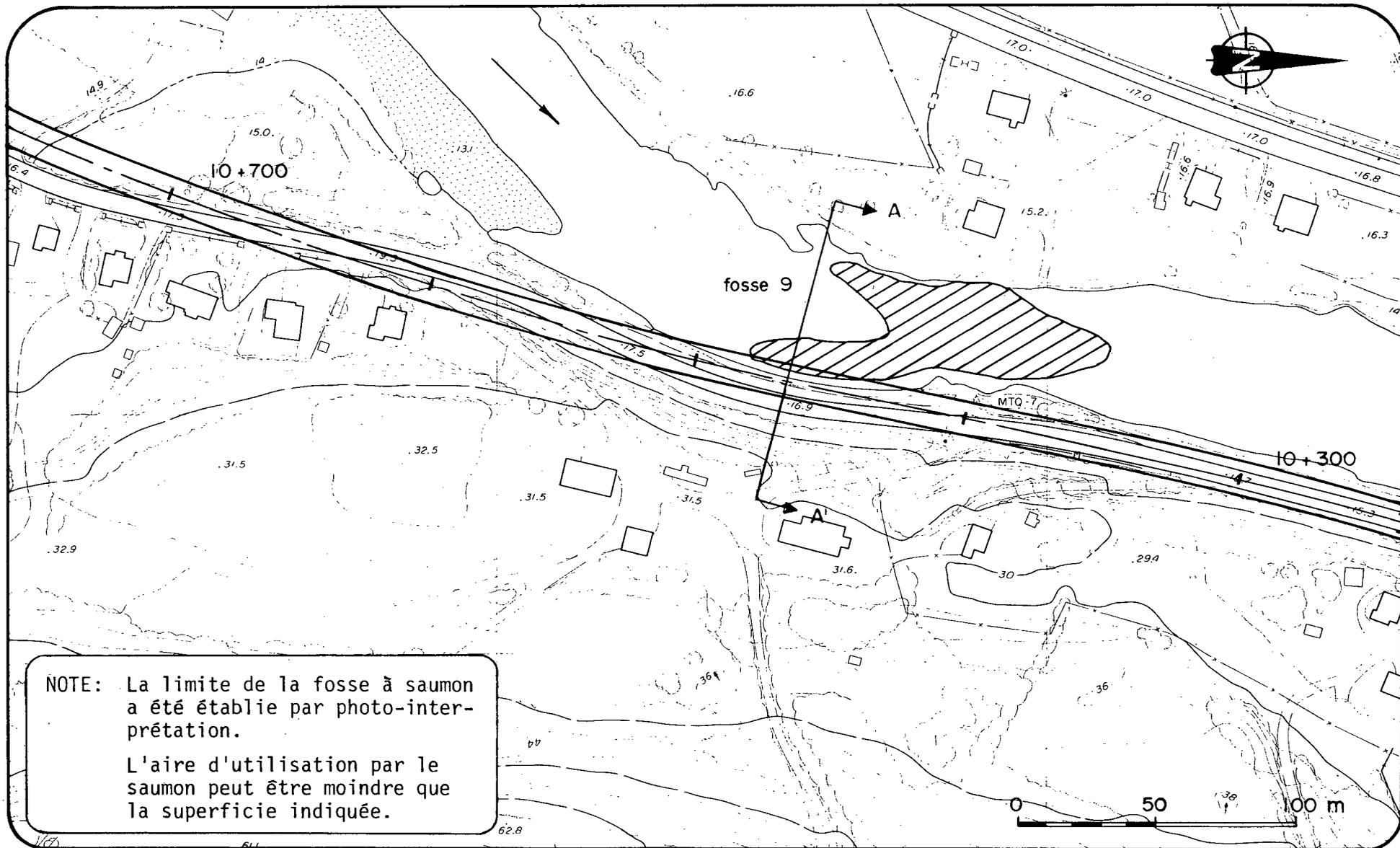


Figure 14

Tracé proposé au niveau de la fosse 9

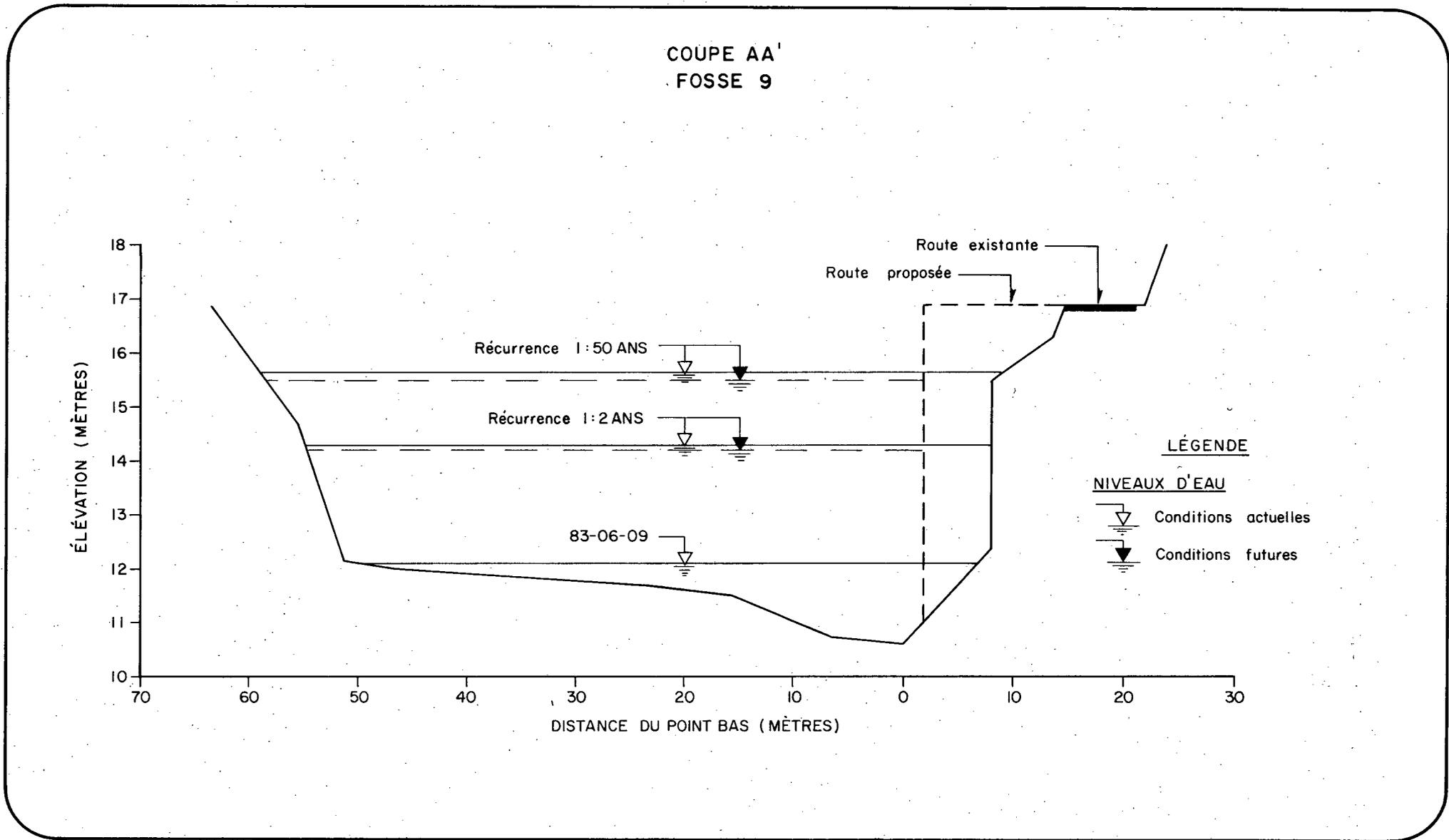


Figure 15

Section transversale, chaînage 10+470

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

Les calculs hydrauliques (voir tableau XII) montrent que l'empiètement engendrera une augmentation de la vitesse d'écoulement de l'ordre de 20% qui, du point de vue de la stabilité des matériaux du fond, n'est pas critique à condition que le pavage naturel demeure intact. Toutefois, si le pavage naturel est altéré, un phénomène d'affouillement intense se produira.

Une autre solution a été envisagée pour éviter l'empiètement dans la fosse 9. Elle consistait à empiéter du côté du talus. Cette alternative a été abandonnée à cause du nombre d'expropriations nécessaires (environ 20) résultant de l'impossibilité de donner un accès aux résidents.

La solution prévoyant un empiètement dans la fosse à saumon numéro 9 peut être retenue à condition que la construction du mur permette de conserver cette dernière pour des fins d'exploitation sportive. A cette fin, il est recommandé d'employer une méthode de construction nécessitant un empiètement minimal dans la rivière et d'empêcher la destruction du pavage naturel de la rivière.

TABLEAU XII EMPIETEMENT DANS LA FOSSE À SAUMON NUMERO 9 (CHAINAGE 10 + 470): CONDITIONS HYDRAULIQUES ACTUELLES ET FUTURES

	DEBIT DE CRUE A RECURRENCE			
	1: 2 ans (356 m ³ /s)	1: 10 ans (534 m ³ /s)	1: 20 ans (598 m ³ /s)	1: 50 ans (677 m ³ /s)
1. CONDITIONS D'ECOULEMENT				
AIRE DE LA SECTION D'ECOULEMENT (m ²)				
Conditions actuelles	167,0	218,5	235,5	254,7
Conditions futures	140,0	183,0	197,2	212,9
Pourcentage de diminution de la capacité	16%	16%	16%	16%
NIVEAU D'EAU (m)				
Conditions actuelles	14,29	15,10	15,36	15,64
Conditions futures	14,20	14,98	15,23	15,50
VITESSE MOYENNE D'ECOULEMENT (m/s)				
Conditions actuelles	2,13	2,44	2,54	2,66
Conditions futures	2,54	2,92	3,03	3,18
Pourcentage d'augmentation	19%	20%	19%	20%
2. TRANSPORT SOLIDE				
DIAMETRE DES MATERIAUX STABLES (mm)				
Conditions actuelles	37	39	39	39
Conditions futures	53	56	56	56
DIAMETRE MOYEN DES MATERIAUX (mm)				
Conditions actuelles (pavage du lit)			100 à 300 (1)	
Conditions futures (si pavage naturel altéré)			0,68 (2)	
ELEVATION DU FOND (m)				
Conditions antérieures (1948)			8,4	
Conditions actuelles (1983)			10,6	

(1) Observations visuelles.

(2) Forage F-1.

Si la méthode de construction cause un empiétement additionnel, il est recommandé d'effectuer les travaux en période d'étiage, au moment où les vitesses d'écoulement sont les plus faibles, afin d'éviter les vitesses d'écoulement pouvant provoquer l'érosion d'une partie du pavage naturel du lit. Celui-ci devra être reconstitué intégralement s'il est altéré au cours de la construction.

Au niveau agricole, cette section ne subit aucun impact significatif, si ce n'est l'immobilisation de faibles surfaces cultivables en zone agricole (1,0 ha) en marge de la route actuelle, entre les chaînages 10+600 et 11+400. Une grange-étable non utilisée au chaînage 12+220 sera expropriée. Aucune mesure de mitigation n'est applicable au tracé retenu. Une résidence sera affectée par rapprochement au chaînage 10+650.

DESCRIPTION DES IMPACTS ET DE LA VARIANTE "C"

La variante "C" présente un impact fort à cause des déblais de l'ordre de 15 m à effectuer en partie dans des dépôts meubles (sable et gravier fluviaux et argiles) en milieu de pente forte (30 à 40%). De plus, le profil imposé par les pentes implique la construction de deux (2) voies auxiliaires nécessitant une emprise d'environ 85 mètres. L'impact sera fort sur le plan visuel en raison de l'ouverture créée dans le paysage. Les pentes occasionneront un ralentissement du transport et du bruit supplémentaire pour les riverains, à cause des changements de vitesse et de la compression. Etant donné les remblais et déblais importants, il sera difficile de conserver les accès. Il faudra donc conserver l'ancien tracé pour donner un accès aux résidents, mais il sera difficile de prévoir un raccordement sécuritaire à l'extrémité nord du tronçon.

Cette variante causerait l'immobilisation de près de 7 hectares de terres agricoles, dont la plus grande partie est utilisée par une exploitation ovine. Ces surfaces appartiennent à la zone agricole de St-Jérôme-de-Matane, adoptée en vertu de la loi sur la protection du territoire agricole. De plus, la nouvelle emprise routière introduirait une nouvelle barrière entre les bâtiments principaux et les champs de cette exploitation. Un bâtiment agricole (grange-étable) non utilisé devra être exproprié.

BILAN COMPARATIF

L'impact final de la variante "C", malgré l'application de mesures de mitigation, demeurera relativement fort. Il est donc préférable de choisir le tracé "A" car l'empiètement dans la fosse numéro 9 n'entraîne pas une baisse définitive de son potentiel halieutique et il est possible de minimiser les effets adverses en aval.

MESURES DE MITIGATION

L'application des mesures de mitigation suivantes devrait permettre de réduire considérablement l'impact du tracé "A" et de le localiser d'une façon ponctuelle:

- . Minimiser le déboisement du côté du talus;
- . Effectuer les travaux de construction en rivière entre le 1er septembre et le 30 mai, soit en dehors de la période intense de montaison du saumon;
- . Déterminer la géométrie du mur de façon à ne pas modifier l'écoulement pour assurer la pérennité de la fosse;
- . Pour la construction du mur, utiliser des matériaux s'intégrant au cadre naturel;
- . Limiter autant que possible la durée des interventions en milieu aquatique;
- . Éviter d'altérer le pavage naturel du fond de la rivière;
- . Remblayer avec des matériaux non érodables;
- . S'il est nécessaire de construire un batardeau, il faudra le faire avec des matériaux non érodables contenant moins de 10% de matières fines (tamis de 75 microns).

● CHAINAGES 11+400 A 12+450/2+450 A 3+000

IMPACT

Un impact jugé moyen est ici occasionné par la nécessité de reconstruire un mur existant au même endroit en bordure de la rivière, près d'une aire de taconnage, pour stabiliser une partie du tracé (chaînage 11+820 à 12+080). Neuf (9) bâtiments seront affectés. Parmi ceux-ci, on retrouve deux bâtiments à vocation résidentielle et deux granges-étables (chainages 12+200 et 2+900) présentant un intérêt patrimonial, dont une seule est présentement utilisée (chaînage 2+900) dans le cadre d'une exploitation de bovins de boucherie. Les pertes totales de surfaces cultivées s'échelonnent entre les chainages 2+700 et 3+700 s'élevant à 0,7 hectare en zone agricole pour cette exploitation. L'effet visuel relié à la perte des deux granges-étables peut être considéré comme mineur. De plus, 0,2 hectare sera grevé de servitude de drainage (2+900 et 3+100) le long de cours d'eau existants.

La reconstruction ou la relocalisation d'une grange-étable (chaînage 2+900) sur les terrains de la terrasse en bordure de la rivière, du côté ouest de la route, sera impossible en raison des normes de localisation des bâtiments agricoles édictées par la réglementation afférente à la loi de la Qualité de l'environnement. Cette grange-étable devra donc être reconstruite ou relocalisée du côté est de la route, ce qui la rapprochera de la partie la plus importante des terres exploitées, mais l'éloignera de la résidence.

Considérant la grosseur de cette exploitation et considérant que la gestion de celle-ci connaîtra des problèmes entraînés par les nouvelles conditions (reconstruction de la grange et sa séparation de la résidence par la route, perte de superficies cultivées), les risques de démantèlement sont relativement importants et l'impact est jugé fort.

Dans cette optique, la possibilité de modifier le tracé de façon à conserver la grange a été étudiée. Cependant le nouveau tracé rendrait le raccordement du chemin Deschênes plus difficile à réaliser de façon sécuritaire à cause de la pente très forte et du peu d'espace pour en améliorer la géométrie. Dans les circonstances, le tracé proposé apparaît préférable sur le plan technique. Par ailleurs, la résidence localisée à côté de cette grange subira un impact à cause du rapprochement excessif de la future chaussée, la marge de recul passant de 17 m à 3 m.

MESURES DE MITIGATION

- Déplacer la résidence s'il y a de l'espace;
- Reconstruire le mur en période d'étiage et s'assurer de ne pas augmenter la turbidité de l'eau;
- Utiliser de préférence des matériaux et des couleurs d'aspect naturel;
- Limiter autant que possible la durée des interventions en milieu aquatique;

● CHAINAGES 3+000 A 3+700

IMPACT

Un impact fort est occasionné par l'expropriation d'une résidence. Le rehaussement du profil de la future chaussée implique des remblais et des déblais sur une longueur approximative de 200 mètres ce qui causera un impact visuel mineur. De plus, la végétation qui assure la stabilité des dépôts meubles sera enlevée lors de la construction. Enfin, un tronçon de la route existante (150 m) sera abandonné.

MESURES DE MITIGATION

Aucune mesure de mitigation spécifique ne s'applique à cette section.

- CHAINAGES 3+700 A 4+300

IMPACT

Il est nécessaire de procéder ici à un réaligement du tracé actuel pour éliminer une courbe et des pentes. Le réaligement proposé implique le remblayage partiel d'une mare utilisée par les tacons, entraînant un impact jugé comme faible. Également il y aura une perte de végétation forestière dont la qualité n'est cependant pas très élevée, sauf pour la partie en plantation. Les superficies boisées totales appartenant à la zone agricole se chiffrent à 1,9 hectare. De plus, l'ensemble de cette section sera localisée dans une zone d'inondation modérée, telle qu'identifiée par la MRC.

Une organisation adéquate du drainage devrait être bénéfique pour les tacons qui éviteraient de s'y trouver trappés en période d'étiage.

MESURES DE MITIGATION

Faire le remblai en matériaux non érodables et suffisamment gros pour qu'il ne soit pas affecté en période de crue et enfouir le radier pour ne pas créer de dénivellation et permettre la circulation des poissons.

- CHAINAGES 4+300 A 5+500

IMPACT

L'alignement futur de la chaussée s'éloigne du tracé actuel vis-à-vis le chaînage 4+400 pour éviter d'empiéter de façon importante dans la pente vis-à-vis le chaînage 4+650.

Un impact faible est occasionné à cause de la perte de superficies cultivables (1,0 hectare pour le fourrage) faisant partie de la zone agricole permanente et de l'abandon de deux tronçons de la route existante (environ 250 mètres). Près de 1,75 hectare boisé de la zone agricole sera également requis pour l'emprise et une servitude sera apposée sur une surface de 0,2 hectare (chaînage 4+840) le long d'un cours d'eau existant.

MESURES DE MITIGATION

Aucune mesure de mitigation spécifique n'est prévue pour cette section.

● CHAINAGES 5+500 A 6+600

IMPACT

L'impact de la perte d'une bande de végétation riveraine à proximité d'une aire potentielle de taconnage (des chaînages 5+500 à 5+600) est jugé comme faible.

Entre les chaînages 5+900 et 6+600, le relief s'accroît et le versant se rapproche de la rivière. Le tracé de la route actuelle épouse globalement le contour naturel, ce qui crée des courbes et des pentes sous-standard, qu'il devient nécessaire de corriger.

Trois tracés possibles ont été analysés pour cette section. Ils sont présentés à la figure 17. Le tracé de référence quitte l'alignement de la route actuelle au chaînage 5+800 et attaque perpendiculairement le versant de la montagne. Il reprend l'alignement de la route existante au chaînage 6+300. Ce tracé nécessite des déblais de l'ordre d'une vingtaine de mètres et la formation d'un palier. Ces déblais créent une rupture dans le paysage car ils s'intègrent mal au profil du versant (voir figure 16). Ce tracé implique également l'abandon de près de 300 mètres de la route actuelle et l'expropriation d'un chalet.

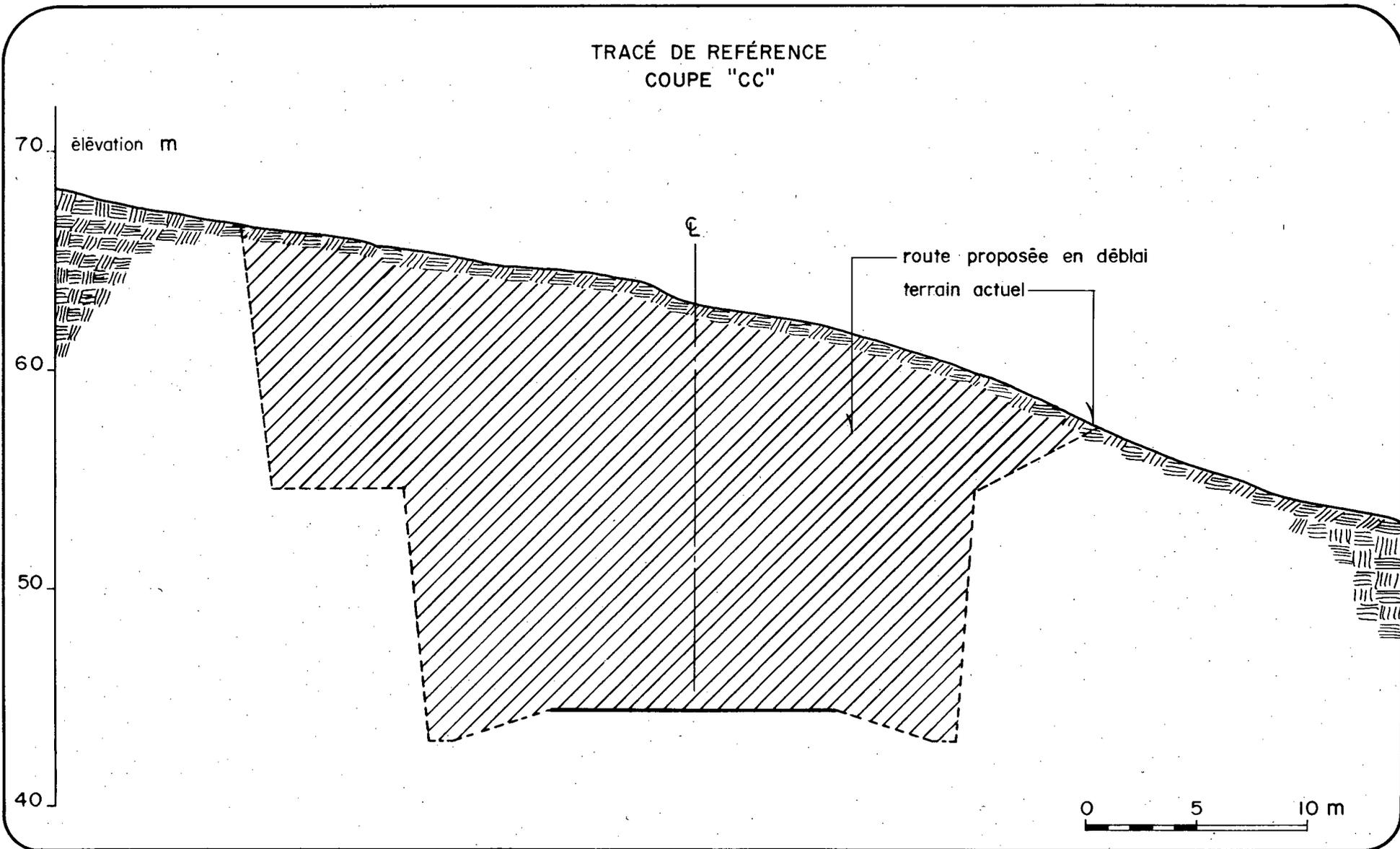


Figure 16

Section transversale, chaînage 6+052

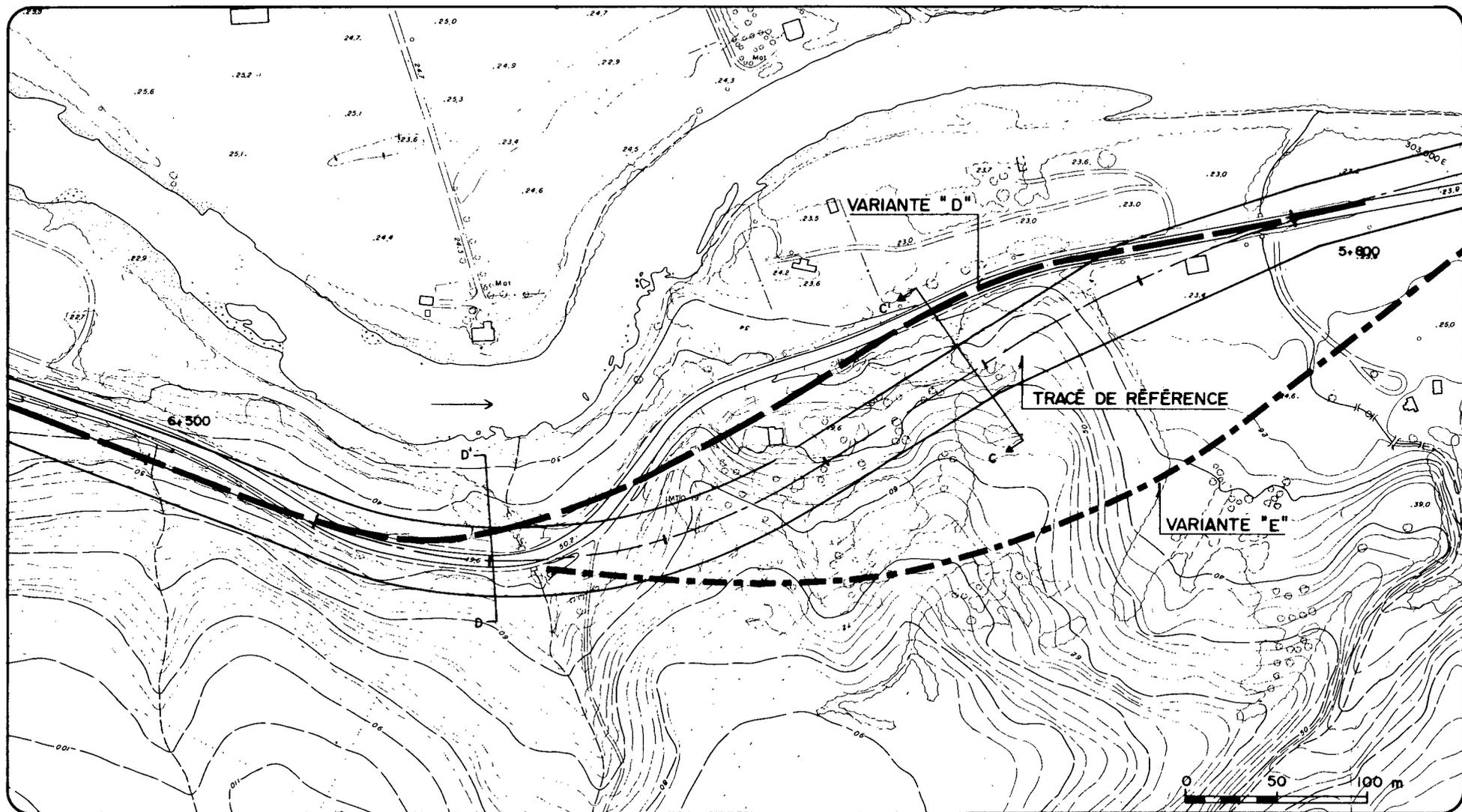


Figure 17

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

La variante "E" quitte l'alignement du tracé actuel au chaînage 5+600 pour le rejoindre au chaînage 6+300. Cette variante nécessite un rehaussement du profil qui entraîne un remblai important dans un terrain en friche en plus de modifier l'accès à une résidence. Les déblais occasionnés par cette variante sont plus importants et produiront le même effet négatif que ceux du tracé de référence.

La variante "D" présente un profil abaissé qui épouse mieux le relief. Les déblais demeurent cependant importants et nécessitent la construction d'un palier à deux endroits (6+160 à 6+200 et 6+420 à 6+510). L'impact visuel ne sera que moyen bien que la largeur de l'emprise sera portée à 60 mètres. En effet, l'alignement de la route et la position des coupes de roc par rapport à la forme concave du versant diminuent leur perceptibilité par les usagers (figure 18). Également, aux environs du chaînage 6+240 à 6+270, la position de la route permet une ouverture visuelle sur la vallée. A cet endroit, le pied du talus s'approche à 20 mètres de la rive. L'importance du remblai et la présence d'une fosse à saumon en contrebas motivent une renaturalisation du talus du côté de la rivière. Cette variante présente également l'avantage d'occuper l'emprise du tracé actuel. Par contre, un chalet doit être exproprié (chaînage 6+130). Ce tracé implique la perte de 1 hectare cultivé et de 1,2 hectare boisé en zone agricole. Une servitude en marge d'un ruisseau touchera 0,1 hectare cultivé (chaînage 5+820).

Pour les raisons énumérées plus haut, la variante "D" est donc préférable et elle a été retenue par le ministère des Transports. Quoiqu'elle produise un impact visuel jugé moyen, elle demeure la meilleure variante.

MESURES DE MITIGATION

- Conserver la bande de végétation riveraine;
- Procéder à la renaturalisation des paliers et du remblai au moyen d'un ensemencement d'arbres et d'arbustes lorsque la stabilité de l'ouvrage le permettra.

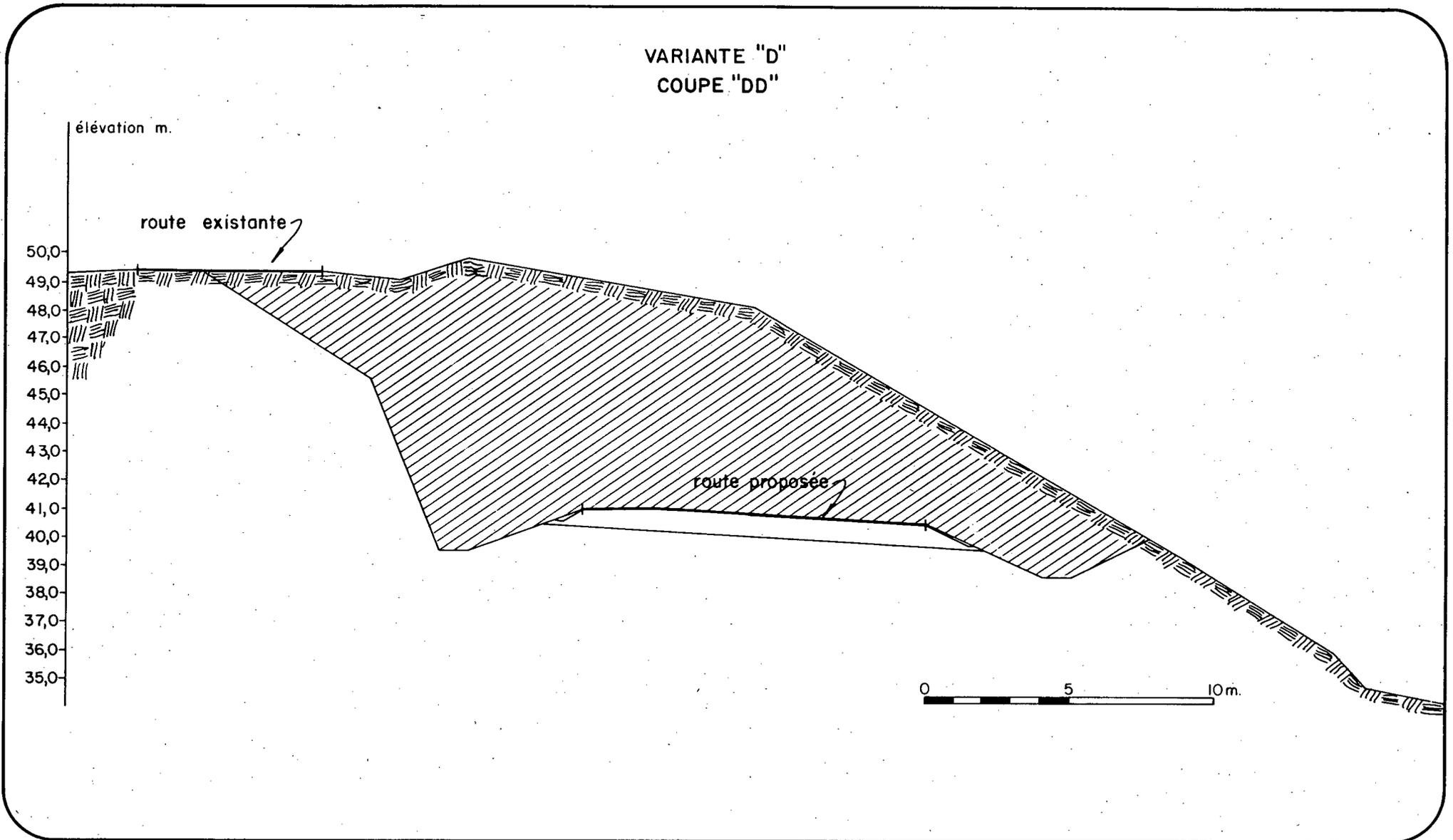


Figure 18

Section transversale ,chaînage 6+320

● CHAINAGE 6+600 à 7+300

IMPACT

A cet endroit, le tracé proposé délaisse le tracé existant au chaînage 6+800 pour le rejoindre au chaînage 7+300. Un impact visuel fort est produit à cause de l'importance des opérations de remblai-déblai, nécessitant un élargissement de l'emprise jusqu'à 50 m.

Vis-à-vis les chaînages 6+930 à 6+980, il y a une coupe de roc qui atteindra 10 mètres de hauteur au niveau du chaînage 6+960, nécessitant la formation d'un palier. Comme il s'agit d'une formation rocheuse de forme convexe et que la future emprise en coupe l'extrémité, l'impact visuel est jugé fort. Une autre coupe de roc, dont la hauteur varie entre 2 et 8 mètres, est prévue entre les chaînages 7+200 à 7+300. Cette coupe occasionne un impact visuel fort. Le tracé implique la perte de quelque 3,5 hectares boisés appartenant à la zone agricole alors que 0,2 hectare boisé sera touché par une servitude de drainage (chaînage 6+600). Enfin, deux chalets et deux remises (photo 13) seront affectés vis-à-vis du chaînage 7+150 car le tracé envisagé passe directement derrière les bâtiments. Seulement un des chalets est situé à l'intérieur de l'emprise. Enfin, une partie de l'ancien tronçon est conservé pour permettre l'accès à un ensemble de chalets en bordure de la rivière. Une modification de l'alignement, pour éviter les coupes de roc, entraînerait un empiètement dans la rivière vis-à-vis du chaînage 7+400 où il y a une fosse à saumon privée (fosse "D").

MESURES DE MITIGATION

Il est recommandé de consulter les propriétaires et de prévoir éventuellement la relocalisation des deux chalets. L'installation d'un écran visuel pourrait également être proposée aux riverains en cause. Il n'y aura pas de tronçon abandonné car l'ancien tracé sera maintenu pour desservir les résidents.

● CHAINAGES 7+300 A 9+487/20+512

IMPACT

Les travaux de construction à proximité (environ 10 mètres) de la fosse "D" créeront un impact temporaire au niveau de l'exploitation par les pêcheurs de cette fosse dite de propriété privée, particulièrement lors du terrassement. La fosse elle-même ne sera pas touchée, aucun remblai n'étant anticipé dans la rivière à cet endroit. Un impact visuel faible est engendré par le remblai en bordure de la fosse entre les chaînages 7+350 et 7+500. Aucun impact n'est appréhendé au niveau de la station d'électro-pêche numéro 3 (chaînage 7+500).

L'emprise requise cause la perte de 2,5 hectares de sols cultivables dont 2,0 hectares n'étaient pas utilisés en 1982, alors que 0,5 hectare était consacré aux céréales. Un hectare boisé sera également requis. Une servitude sera apposée à la limite de deux lots sur une superficie de 0,2 hectare (chaînage 7+920). Une autre (chaînage 8+890) sectionne un champs de céréales et affecte 647 m². Ces sols appartiennent à la zone agricole de la municipalité de Saint-Jérôme-de-Matane.

L'ensemble de la parcelle de terre cultivable située de part et d'autre de la route couvre une superficie de 35 hectares. Le site d'exploitation principal du locateur utilisateur actuel est situé à plus de 13 km de ce "plaqué". Le tracé nécessitera également l'expropriation d'un chalet (chaînage 9+330). Celui-ci pourrait cependant être relocalisé.

MESURES DE MITIGATION

Conserver une bande de végétation d'au moins 10 mètres en bordure de la rivière afin de réduire le transport de sédiments dans la fosse à saumon "D". Renaturaliser le remblai au moyen d'arbustes en bordure de la fosse "D".

Il est recommandé de scarifier, aplanir et recouvrir de terre végétale l'ancienne emprise vis-à-vis les chaînages 8+400 à 8+750 et 8+940 à 9+040. Une telle mesure permettra de récupérer 0,7 hectare de terre cultivable. La servitude (chaînage 8+890) devrait être déplacée de façon à ce qu'elle ne sectionne aucune parcelle agricole.

● CHAINAGES 9+489/20+512 A 21+200

IMPACT

Un impact fort est occasionné par l'expropriation d'une résidence, affectée par un rapprochement excessif de l'emprise (chaînage 20+550). En effet, la résidence sera localisée à seulement deux (2) mètres de la future emprise. Il devient donc nécessaire d'envisager une relocalisation.

D'autre part, la perte de végétation riveraine est susceptible d'augmenter les dangers d'érosion près d'une aire potentielle de taconnage et de la fosse à saumon numéro 12. Étant donné que ces impacts ne se feront sentir que localement et à court terme, ils sont jugés faibles. De plus, il y aura une modification du caractère visuel du secteur, à cause du rehaussement du profil, pouvant atteindre 6 mètres (chaînages 20+800 à 21+200) et des opérations de remblai-déblai dans le roc et les dépôts meubles qui nécessitent un élargissement de l'emprise jusqu'à 65 mètres, ce qui entraîne un impact fort.

Entre les chaînages 20+660 et 20+800 il y aura une coupe de roc dont la hauteur variera entre 9 m et 16 m, ce qui modifiera l'aspect visuel de ce secteur. L'impact visuel de cette coupe est jugé fort. Cette coupe est indispensable, puisque juste avant ces chaînages il faut respecter le profil existant à cause de la présence de nombreuses habitations.

Du chaînage 20+840 au chaînage 20+920, il faut envisager la construction d'un mur pour éviter un empiètement en rivière dans la fosse numéro 12. En période de construction, il est à prévoir que la quiétude des pêcheurs sera perturbée.

Vis-à-vis le chaînage 21+000, un accès à des chalets sera amélioré à cause du rehaussement du profil. Enfin, entre les chaînages 21+000 et 21+200, il y aura des déblais dans des dépôts meubles qui feront disparaître un banc d'emprunt au chaînage 21+200.

MESURES DE MITIGATION

Conserver ou recréer une bande de végétation en bordure de la rivière et, pour la construction du mur, utiliser des matériaux s'intégrant au cadre naturel.

- CHAINAGES 21+200 A 21+500

IMPACT

L'expropriation de cinq (5) résidences et de trois hangars entraîne un impact fort.

MESURES DE MITIGATION

Aucune mesure de mitigation spécifique ne s'applique à ce tronçon. Cependant, les propriétaires seront dédommagés au mérite de chaque cas.

- CHAINAGES 21+500 A 22+700

IMPACT

La construction en bordure des fosses 14 et 16 viendra troubler la quiétude des pêcheurs à cet endroit alors que les déblais du côté de la montagne impliquent une modification mineure de l'aspect visuel du secteur. Ces impacts sont jugés faibles. Les fosses à saumon de même que la station d'électropêche numéro 4 ne seront pas touchées. Un chalet, une résidence et un hangar devront être expropriés, ce qui entraîne un impact fort.

MESURE DE MITIGATION

Dans la mesure du possible, conserver la végétation existante en bordure de la rivière.

- CHAINAGES 22+700 A 23+400

IMPACT

L'expropriation d'une résidence et d'un chalet sont ici nécessaires. Le profil est rehaussé (0,5 à 1 m) entre les chaînages 23+080 et 23+240 et la construction d'un petit mur de soutènement est prévue entre les chaînages 23+200 et 23+240. La mise en place du mur se fera en dehors du lit de la rivière, de telle sorte que la fosse numéro 17 en aval ne sera pas touchée.

MESURES DE MITIGATION

Procéder à la renaturalisation du palier au moyen d'un ensemencement d'arbres et d'arbustes lorsque la stabilité de l'ouvrage le permettra.

● CHAINAGES 23+400 A 26+200

IMPACT

Le long de cette section, le tracé proposé délaisse le tracé actuel en trois endroits pour rectifier des courbes. Il en résulte l'abandon du tracé actuel entre les chaînages 23+550 et 23+800, une courte section vis-à-vis du chaînage 24+400 de même qu'entre les chaînages 24+800 et 25+200. Une section du tracé actuel sera conservée entre les chaînages 25+400 et 25+900 pour donner accès à une résidence et à des chalets. Des coupes de roc et de dépôts meubles sont prévues entre les chaînages 23+750 et 23+820 et entre les chaînages 24+050 et 24+150 (figure 19). La hauteur de ces coupes varie entre 10 et 14 m et nécessite l'élargissement de l'emprise à environ 55 mètres. Un autre déblai relativement important (12 m) entre les chaînages 25+400 et 25+500 entraîne un élargissement jusqu'à 70 mètres. Les impacts visuels ainsi causés sont jugés forts. Un total de sept bâtiments à vocation résidentielle seront affectés et devront être expropriés. Dans la plupart des cas, une relocalisation est toutefois possible.

Les travaux se font en bordure des fosses 18 et 23, mais celles-ci ne sont pas touchées. Par contre, les pêcheurs risquent d'être incommodés lors des travaux de terrassement. Cet impact est jugé faible.

Entre les chaînages 24+000 et 25+300, quelque 2,3 hectares de terres cultivables, mais non utilisées à des fins agricoles en 1982 (1,0 hectare en jeunes plantations et 1,3 hectare à l'abandon), seront perdus dans la zone agricole adoptée en vertu de la loi sur la protection du territoire agricole, alors que 0,2 hectare de terres boisées (chaînages 23+300 à 23+500) de la zone agricole sera également requis pour l'emprise.

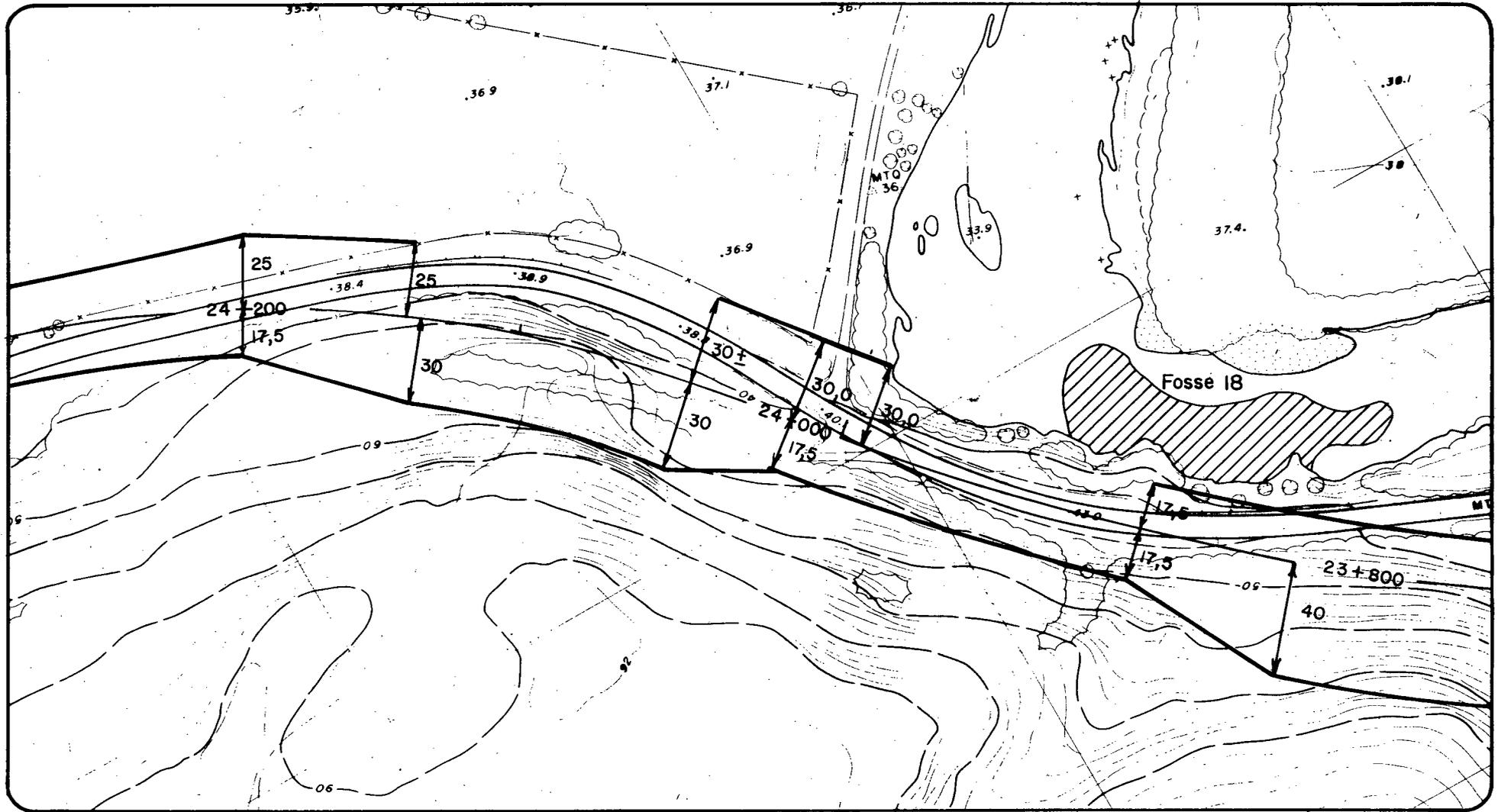


Figure 19

Tracé proposé au chaînage 24+100

Également, le tracé sectionne un champ de fourrage (chaînage 25+700) utilisé par un producteur résidant à St-Luc, formant deux petits résidus difficilement cultivables d'une superficie d'un hectare chacun. Les pertes dues à l'emprise sont voisines d'un hectare. Cependant, l'ensemble de ces terres n'appartiennent pas à la zone agricole adoptée en vertu de la loi sur la protection du territoire agricole de la municipalité concernée (Saint-René-de-Matane (P)).

MESURES DE MITIGATION

Conserver la bordure de végétation le long de la rivière;

Prévoir la stabilisation des berges au chaînage 23+900 de façon à protéger l'intégrité de la fosse 18.

● CHAINAGES 26+200 A 26+800

IMPACT

Le tracé proposé traverse l'agglomération de Ruisseau-Gagnon et suit sensiblement l'alignement et le profil de la route actuelle. La reconstruction du ponton du ruisseau Gagnon créera un impact faible à cause de la présence de tacons. La relocalisation des pompes de la station service au chaînage 26+700 sera également nécessaire.

MESURES DE MITIGATION

Conserver la végétation riveraine;

S'assurer que le design du ponton du ruisseau Gagnon permette aux tacons de circuler en tout temps, en n'augmentant pas la vitesse du courant;

Enfouir le radier pour ne pas créer de dénivellation;
Stabiliser la sortie.

● CHAINAGES 26+800 A 28+000

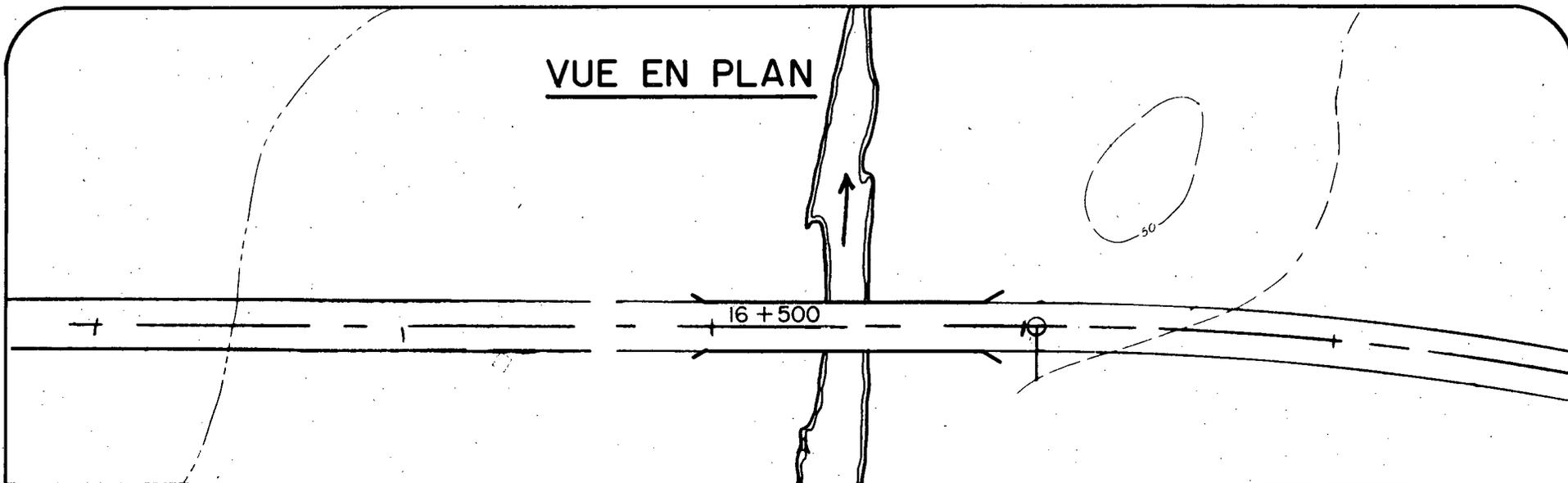
IMPACT

Le tracé est ici redressé et environ un (1) kilomètre de l'ancienne route est conservé pour donner l'accès aux résidents du secteur. La mise en place du pont enjambant la rivière Petite Matane, illustré à la figure 20 entraînera un impact fort sur le milieu aquatique, principalement lors de la période de construction. La présence de tacons et de saumons dans la rivière Petite Matane et la proximité des fosses 25 et 26, qui sont très productives, (la 26 étant considérée comme la meilleure de tout le secteur) imposent des restrictions sévères lors de la construction.

Un impact fort sera causé par la nécessité d'exproprier trois bâtiments, dont deux chalets. On prévoit un impact visuel fort vers le chaînage 27+050 à cause d'un déblai dans les dépôts meubles. La possibilité de modifier le tracé a été envisagée, mais elle implique des expropriations. La construction de la route entre les établissements hôteliers et les fosses (principalement la Petite-Matane, fosse 26) rendra l'accès plus difficile pour les clients. Ceux-ci pourront néanmoins traverser la route sous le futur pont. Cet impact est donc considéré comme étant faible.

Au début de ce secteur, 4,0 hectares boisés de la zone agricole seront immobilisés pour l'emprise. Du côté sud de la rivière Petite Matane, le tracé sectionne une parcelle de terre agricole améliorée dont les deux tiers sont cultivés (fourrage). Les pertes dues à l'emprise totalisent 1,2 hectare alors que des résidus de 2,4 hectares et 2,6 hectares sont formés de chaque côté de la nouvelle route. Ces superficies n'appartiennent pas à la zone agricole de la municipalité concernée (Saint-René-de-Matane). L'impact est donc jugé comme faible.

VUE EN PLAN



PROFIL LONGITUDINAL

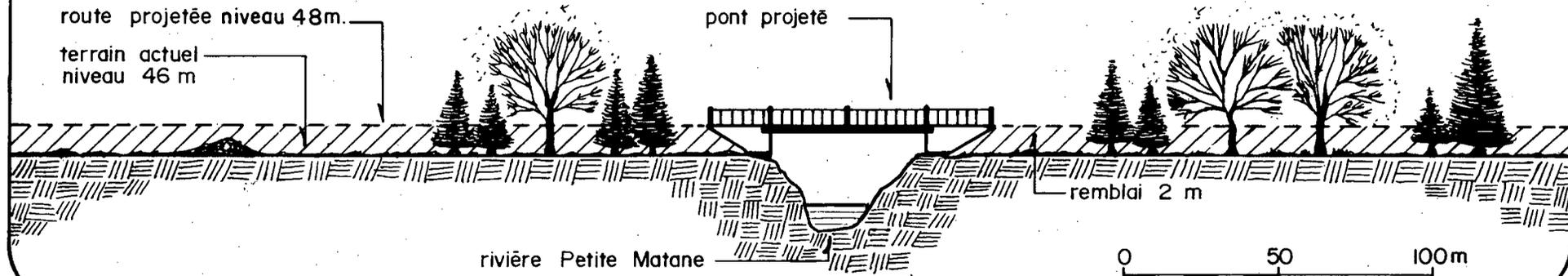


Figure 20

Pont de la rivière Petite Matane

MESURES DE MITIGATION

Organiser le drainage de la route de façon à ne pas nuire au drainage local, particulièrement lors de la période de crue;

Si des travaux en rivière sont prévus lors de la construction du pont, ils doivent être effectués en période d'étiage et en dehors de la saison intense de montaison (1er juin au 1er septembre);

Ne procéder à aucun dynamitage dans l'eau entre le 1er juin et le 1er septembre;

Entre les chaînages 26+800 et 27+000, limiter l'empiétement sur le talus du côté nord.

● CHAINAGES 28+000 A 28+900

L'impact se situe d'abord au niveau d'une station de services (chaînage 28+400) dont il faudra prévoir relocaliser les pompes. Également, les réseaux d'aqueduc et d'égout existants seront possiblement affectés par le projet. L'élargissement de l'emprise entre les chaînages 28+250 et 28+600 causera des pertes de 0,2 hectare de terres consacrées aux fourrages mais non inclus dans la zone agricole. Enfin, la construction se fera en bordure de deux fosses à saumon (28 et 29). Celles-ci ne seront cependant pas touchées.

MESURES DE MITIGATION

S'assurer que les trottoirs seront refaits dans les sections où il y en a déjà;

Concilier les réseaux d'aqueduc et d'égoût existants avec le projet ou les réaménager.

● CHAINAGES 28+900 A 30+700

IMPACT

Les travaux prévus seront exécutés à l'intérieur de l'emprise actuelle mais un faible impact est occasionné par l'élargissement de la chaussée dans le village. Actuellement, la marge de recul des résidences par rapport à la chaussée varie entre 8 mètres et 10 mètres environ. La future chaussée réduit cette marge de recul de 5 à 7 mètres environ du côté sud. Du côté nord, la présence de trottoirs entre les chaînages 29+100 et 29+650 limitera l'effet lié au rapprochement, bien que certaines résidences seront à moins de deux mètres des trottoirs. Par contre, l'absence de trottoir à partir du chaînage 29+650 aura un effet marquant, la future chaussée se rapprochant à une distance variant entre 4 et 6 mètres en moyenne.

Il est à noter que la marge de recul des bâtiments par rapport à l'emprise de la route, adoptée par la municipalité de Saint-René-de-Matane, est de 7,6 m (25'). La marge de recul fixée par la MRC est de 9 m ou la marge moyenne des bâtiments adjacents.

MESURES DE MITIGATION

Aucune mesure de mitigation spécifique ne s'applique à ce tronçon.

● CHAINAGES 30+700 A 31+300

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

Les quatre (4) solutions suivantes ont été envisagées.

1. EMPIÉTEMENT SUR LE TALUS:

Cette solution consiste à tasser la future chaussée vers la montagne de façon à éviter un empiètement en milieu aquatique. A cet endroit, la rive droite est formée par un dépôt de till argileux emprisonné entre deux affleurements rocheux et la pente actuelle est comprise entre 1:1 et 1,5:1. Le talus est affecté de plusieurs glissements de surface et la végétation ne réussit pas à s'y implanter.

Un déplacement de la route vers la falaise nécessitera la construction d'un mur de soutènement dont la hauteur pourrait varier entre 5 et 12 mètres. La construction de ce mur impliquera des excavations importantes au pied du talus. En excavant ainsi, il existe un danger d'amorcer des glissements de terrain. De plus, la stabilité de l'ouvrage n'est pas assurée à long terme. Cette solution est donc défavorable tant au niveau technique qu'environnemental.

2. CONSTRUCTION DE DEUX PONTS SUR LA RIVIÈRE MATANE

Cette solution consisterait à abandonner le tracé actuel et à relier en ligne droite les chaînages approximatifs 30+500 à 31+500. En plus d'être très coûteuse, cette solution entraînerait un impact à court et à long terme sur l'écoulement et sur plusieurs fosses en amont et en aval de l'ouvrage. Cette solution est à rejeter.

3. RACCOURCISSEMENT DU MÉANDRE

Cette solution consiste à construire la route dans le lit actuel de la rivière en raccourcissant le méandre. Il y aurait élimination totale de la fosse 31 et des impacts sur plusieurs fosses en aval. Sur le plan environnemental, cette solution apparaît comme inacceptable.

4. Tracé respectant les exigences de sécurité et entraînant un empiètement sur une partie des fosses 31 et 32 (voir figures 21, 22 et 23). Ce tracé occasionne un empiètement dans la rivière de l'ordre de 12 mètres. La hauteur du mur nécessaire sera d'environ 5 mètres au-dessus du niveau de l'eau.

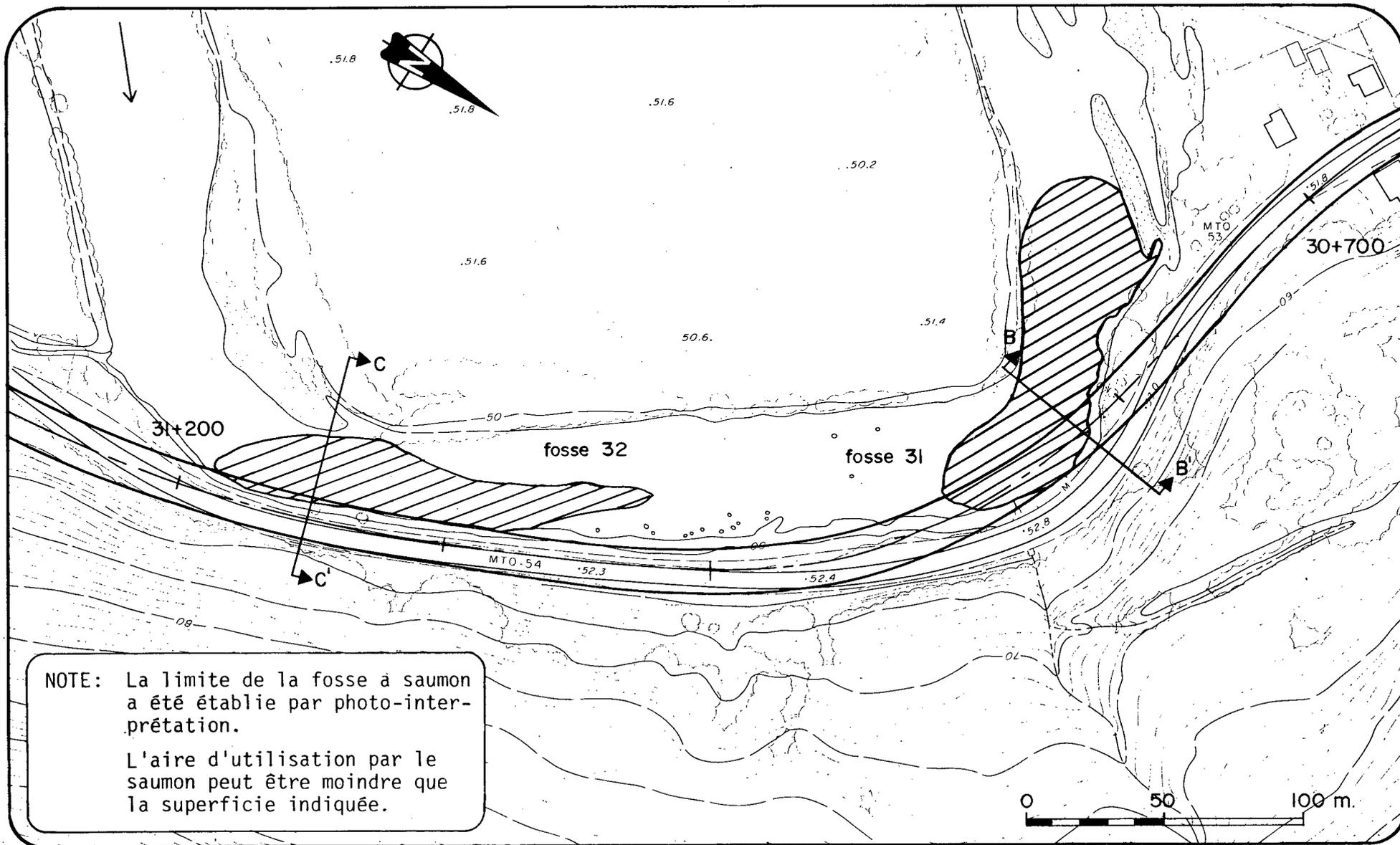


Figure 21

Tracé proposé au niveau des fosses 31 et 32

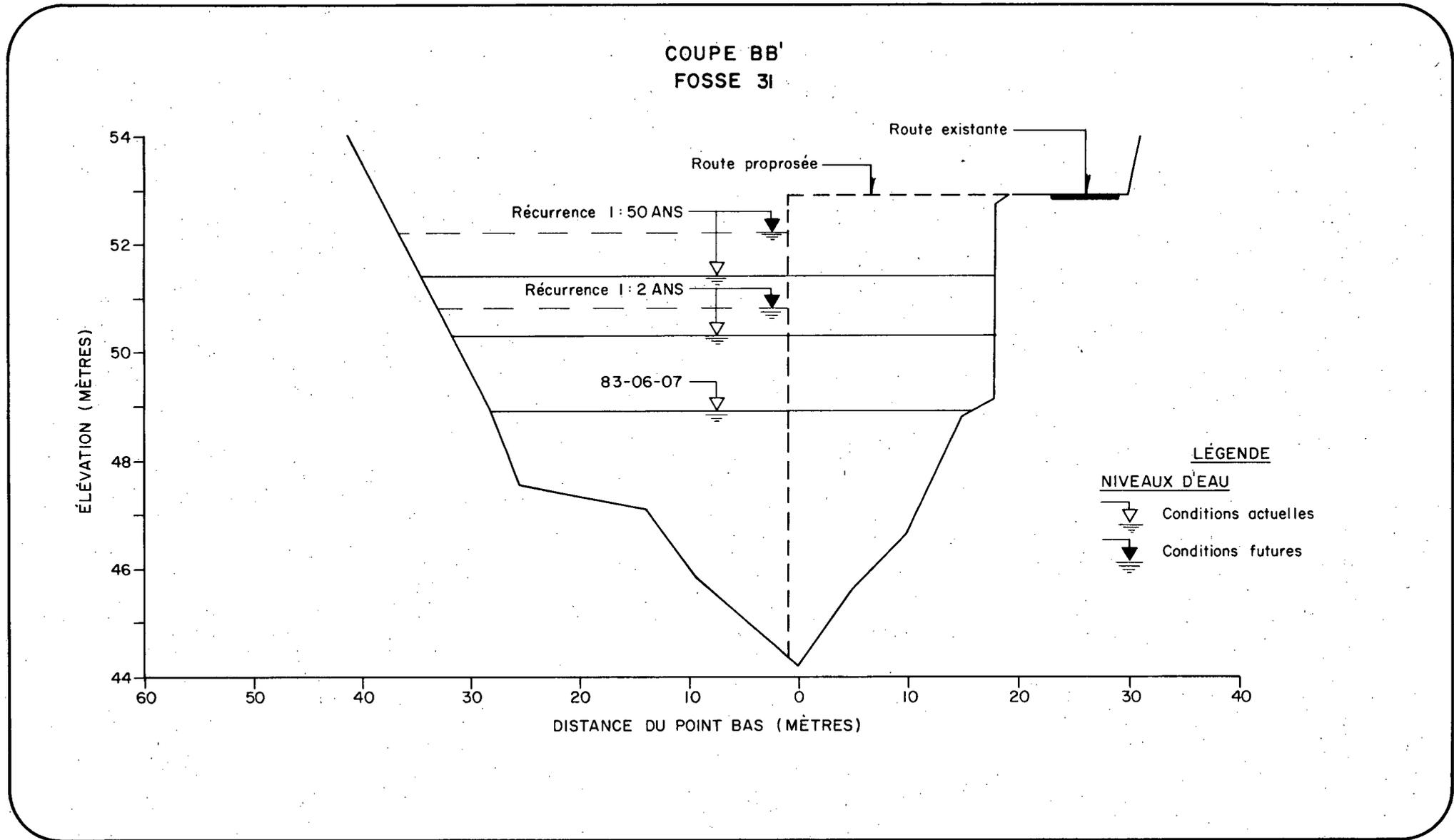


Figure 22

Section transversale, chaînage 30+820

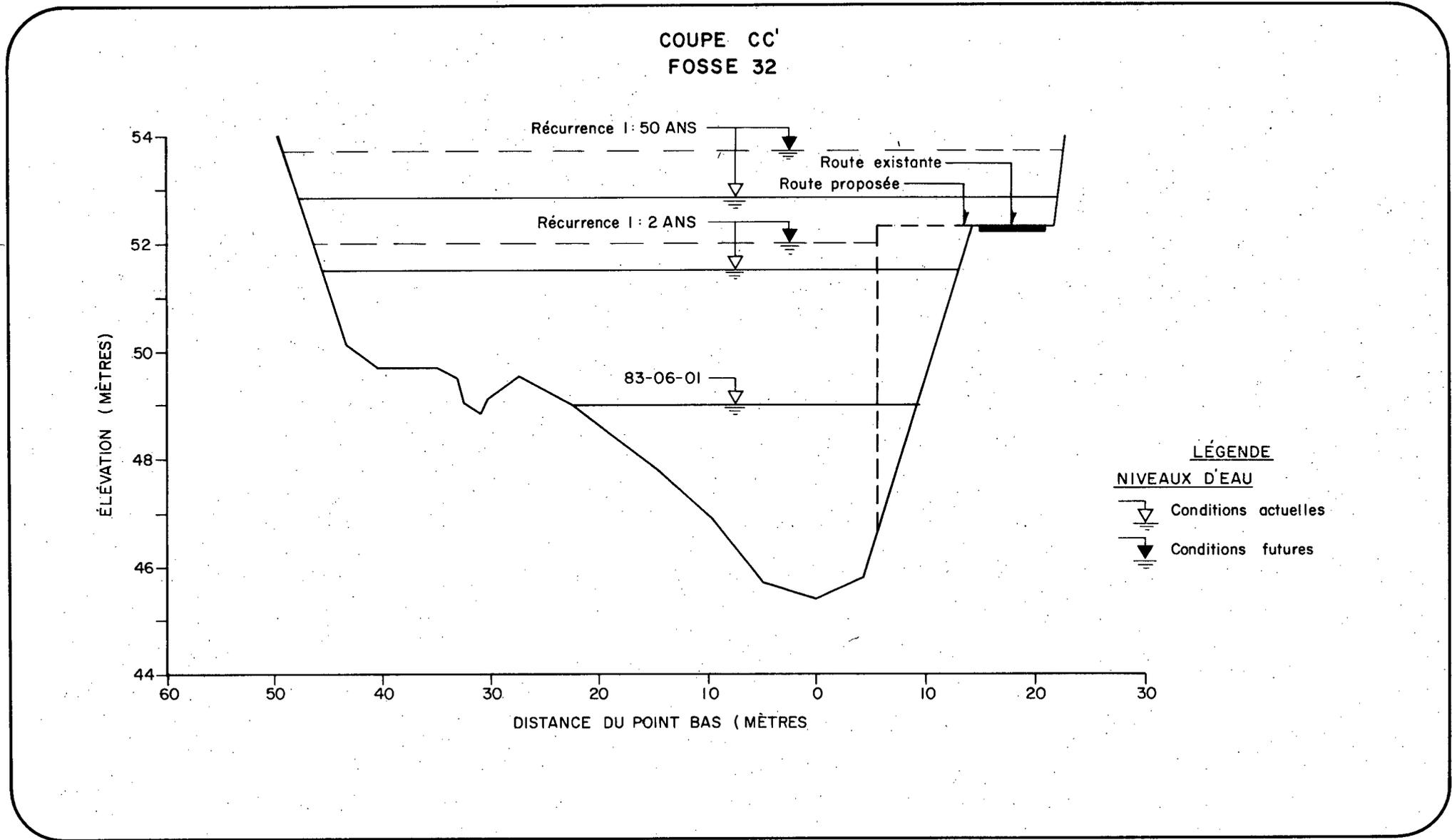


Figure 23

Section transversale chaînage 31+150

TABLEAU XIII EMPIETEMENT DANS LA FOSSE A SAUMON NUMÉRO 31 (CHAINAGE 30 - 820): CONDITIONS HYDRAULIQUES ACTUELLES ET FUTURES

	DEBIT DE CRUE A RECURRENCE			
	1: 2 ans (227 m ³ /s)	1: 10 ans (342 m ³ /s)	1: 20 ans (382 m ³ /s)	1: 50 ans (432 m ³ /s)
1. CONDITIONS D'ECOULEMENT				
AIRE DE LA SECTION D'ECOULEMENT (m ²)				
Conditions actuelles	173,6	206,5	219,8	233,1
Conditions futures	122,1	148,2	158,0	168,3
Pourcentage de diminution de la capacité	30%	28%	28%	28%
NIVEAU D'EAU (m)				
Conditions actuelles	50,27	50,93	51,18	51,44
Conditions futures	50,83	51,61	51,90	52,19
VITESSE MOYENNE D'ECOULEMENT (m/s)				
Conditions actuelles	1,31	1,66	1,74	1,85
Conditions futures	1,86	2,31	2,42	2,57
Pourcentage d'augmentation	42%	39%	39%	39%
2. TRANSPORT SOLIDE				
DIAMETRE DES MATERIAUX STABLES (mm)				
Conditions actuelles	141	217	235	264
Conditions futures	294	435	471	524
DIAMETRE MOYEN DES MATERIAUX (mm)				
Conditions actuelles	150 à 600 (1)			
Conditions futures (si pavage naturel altéré)	5,56 (2)			
ELEVATION DU FOND (m)				
Conditions antérieures (1948)	45,5			
Conditions actuelles (1983)	44,2			

(1) Observations visuelles.

(2) Forage F-6.

TABLEAU XIV EMPIETEMENT DANS LA FOSSE À SAUMON NUMÉRO 32 (CHAINAGE 31 - 150): CONDITIONS HYDRAULIQUES ACTUELLES ET FUTURES

	DEBIT DE CRUE A RECURRENCE			
	1: 2 ans (227 m ³ /s)	1: 10 ans (342 m ³ /s)	1: 20 ans (382 m ³ /s)	1: 50 ans (432 m ³ /s)
1. CONDITIONS D'ECOULEMENT				
AIRE DE LA SECTION D'ECOULEMENT (m ²)				
Conditions actuelles	193,1	240,1	255,9	274,3
Conditions futures	199,6	254,0	271,8	292,4
Pourcentage d'augmentation de la capacité	3%	6%	6%	7%
NIVEAU D'EAU (m)				
Conditions actuelles	51,52	52,30	52,56	52,85
Conditions futures	52,00	53,03	53,36	53,74
VITESSE MOYENNE D'ECOULEMENT (m/s)				
Conditions actuelles	1,18	1,43	1,49	1,58
Conditions futures	1,14	1,35	1,41	1,48
Pourcentage de diminution	3%	6%	5%	6%
2. TRANSPORT SOLIDE				
DIAMETRE DES MATERIAUX STABLES (mm)				
Conditions actuelles	13	15	15	17
Conditions futures	12	13	13	14
DIAMETRE MOYEN DES MATERIAUX (mm)				
Conditions actuelles		150 à 600 (1)		
Conditions futures (si pavage naturel altéré)		3,65 (2)		
ELEVATION DU FOND (m)				
Conditions antérieures (1948)		48,2		
Conditions actuelles (1983)		45,4		

(1) Observations visuelles en aval.

(2) Forage F-5 (130 m en aval).

Vis-à-vis la fosse 31, les travaux de réfection proposés engendreront un impact fort du point de vue hydraulique, tel qu'indiqué au tableau XIII. Les vitesses d'écoulement augmenteraient de l'ordre de 40% et les matériaux tapissant le fond de la rivière deviendront instables même si le pavage naturel demeure intact. Cependant, un forage exécuté en rive ouest (F-6) laisse entrevoir la possibilité que le roc soit sous-jacent au pavage naturel, réduisant ainsi les profondeurs d'affouillement possibles. Par contre, la stabilité de la berge ouest sera réduite à cause du rehaussement de plan d'eau provoqué par l'étranglement de la section d'écoulement et de l'apparition probable de courants secondaires due à l'accentuation du degré de courbure de la rivière par les travaux de réfection.

Si aucune mesure corrective n'est apportée à la section d'écoulement, les niveaux d'eau atteindront, en période de crue, des valeurs critiques en amont marquant l'inondation de la route proposée et l'apparition d'un chenal secondaire en rive ouest. Plus particulièrement, le recul de la ligne des hautes eaux en rive ouest sera tel que tout l'intérieur du méandre sera inondé, en moyenne, une année sur deux. Les mesures de mitigation recommandées comprennent la recanalisation de la rivière de sorte à rétablir la section d'écoulement initiale et la mise en place d'un perré sur la rive ouest pour la protection contre l'érosion.

L'étranglement de l'écoulement à l'aval, c'est-à-dire à la fosse 31, aura pour conséquence une remontée du plan d'eau et une diminution des vitesses au droit de la fosse 32 (voir tableau XIV).

Le rehaussement du niveau de l'eau atteindra la cote 52,0 m lors de la crue d'une période de retour de 2 ans, ne laissant qu'environ 0,30 m de revanche pour la route. Cette condition est dangereuse sur le plan technique et défavorable sur le plan environnemental. Aussi est-il recommandé de rétablir la section d'écoulement originale au droit de la fosse 31 afin d'abaisser les niveaux d'eau au droit de la fosse 32.

Les matériaux tapissant le fond de la rivière dans la fosse 32 sont actuellement stables, mais les forages effectués en rive ouest indiquent la présence de matériaux fins, ce qui peut expliquer l'affouillement d'environ 3 m du fond constaté d'après la comparaison des relevés topographiques et bathymétriques de 1948 à 1983.

Par conséquent, il est recommandé de réduire l'étendue des travaux en rivière et de replacer sur le fond aux endroits touchés par la construction des matériaux de diamètre suffisant pour garantir la stabilité du lit et des berges.

La fosse 31 sera amputée d'une superficie d'environ 730 m² (20%) et la fosse 32, d'environ 60 m² (2,6%). Ces empiètements, sans faire disparaître les fosses, en modifieront les conditions d'exploitation par les pêcheurs.

Enfin, il y aurait lieu que les travaux de recanalisation de la rivière soient également examinés en relation avec les problèmes d'inondation, lors des crues printanières, dans le village de Saint-René-de-Matane.

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

MESURES DE MITIGATION

Minimiser le déboisement du côté du talus, en bordure est de la route;

Effectuer les travaux de construction en rivière entre le 1er septembre et le 30 mai, soit en dehors de la période intense de montaison du saumon;

Vis-à-vis la fosse 31, rétablir la capacité d'écoulement, les niveaux d'eau et la vitesse du courant et prévoir une protection adéquate de la rive gauche;

S'il est nécessaire de construire un batardeau, il faudra le faire avec des matériaux non érodables contenant moins de 10% de matières fines (tamis de 75 microns).

Déterminer la géométrie du mur de façon à assurer la conservation à long terme de la fosse 31;

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

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

Prévoir un programme de suivi de façon à déceler d'éventuels effets imprévus;

● CHAINAGES 31+300 A 36+500

IMPACT

Un impact fort est appréhendé à cause de l'expropriation de deux (2) résidences et de la perte de superficies cultivables.

Une ferme en exploitation sera affectée. Après avoir emprunté la bordure d'un champ de céréales sur une superficie de 0,3 hectare, le tracé sectionne, entre les chaînages 31+500 et 32+000, un champ consacré aux fourrages. L'emprise y requiert 1,7 hectare de sols agricoles. La possibilité de modifier le tracé pour éviter la perte de superficies cultivables a été étudiée. La modification du tracé vis-à-vis de l'alignement de l'ancien chemin nécessiterait un empiètement dans la pente au chaînage 31+300 et l'expropriation de deux (2) résidences aux chaînages 32+950 et 33+320. De plus, une modification du tracé entraînerait de toute façon un empiètement dans la bordure des champs. C'est pourquoi une mesure de mitigation est présentée plus loin pour compenser partiellement pour cette perte.

Par la suite, entre les chaînages 32+000 et 33+000, le projet implique l'immobilisation à des fins routières d'une superficie de 1,3 hectare utilisée comme source de fourrage. Enfin, du chaînage 33+000 au chaînage 33+600, quelque 2,5 hectares (boisé et gravière) de la zone agricole seront nécessaires pour l'emprise.

L'ensemble de ces terres appartient à un seul producteur. Ce producteur laitier, dont les bâtiments principaux sont localisés au chaînage 32+700 verra l'accessibilité de ses champs situés du côté ouest de la route modifiée par le changement dans le tracé de la route. Ainsi, en raison de l'élargissement de l'emprise (de 20 à 35 m), la traversée de l'emprise par les animaux sera légèrement plus longue qu'elle ne l'est actuellement.

La longueur de route visible en bordure d'emprise sera diminuée pour deux des trois points de traversée d'animaux identifiés (32+725, 32+950) et améliorée pour le troisième (32+575). Cependant, la longueur de route visible sera supérieure à la distance normale requise pour l'arrêt d'un véhicule voyageant à 100 km/h (200 m). En effet, pour les trois points de traversée, la longueur de route visible sera supérieure à 220 m, ce qui n'est pas le cas actuellement pour le point de traversée au chaînage 32+575. Pour minimiser l'impact du projet sur l'exploitation laitière, la possibilité de construire un passage pour animaux sous la route a été étudiée. Deux sites seraient techniquement envisageables: le premier (32+484) étant situé à l'endroit d'un ponceau déjà existant pour le drainage de la route, le deuxième (33+000) dans un banc d'emprunt. Par ailleurs, des modifications au système fourrager par l'exploitant pour éviter la traversée de la route par les animaux pourraient également solutionner les problèmes escomptés. La solution finale devra être déterminée par entente avec le producteur lors du processus d'expropriation en cherchant à compenser les pertes et dommages possibles causés par l'aggravation et à préserver le patrimoine agricole.

Entre les chaînages 33+600 et 35+700, la correction de courbe et l'élargissement de l'emprise impliquent des surfaces de 2,7 hectares consacrées aux céréales et de 0,2 hectare, au pâturage. Toutefois, le rayon de la courbe sera de 340 mètres, soit inférieur à la norme, pour éviter un empiètement plus important dans la zone agricole. La remise en culture du tronçon délaissé permettra de récupérer 0,4 hectare de terre cultivable. Trois servitudes (chaînages 32+480, 33+700 et 35+220) couvrant 0,4 hectare cultivé seront apposées en marge de cours d'eau existants. Au chaînage 35+710, un ponceau servant actuellement de traverse pour un troupeau laitier sera allongé et pourra encore servir aux mêmes fins.

Finalement, aux chaînages 33+450 à 33+550, à proximité de la fosse 37, l'emprise sera élargie à 77,5 m à cause de déblais d'environ 20 mètres de hauteur en bordure de la montagne, créant un impact visuel jugé comme moyen.

MESURES DE MITIGATION

Conserver la végétation riveraine;

Réaménager en terrain cultivable les tronçons abandonnés adjacents à des aires cultivées;

Renaturaliser les remblais et les déblais au moyen d'arbres et d'arbustes.

Procéder à la scarification d'une partie de l'ancien tracé pour une éventuelle remise en culture. La solution au problème de traversée des animaux devra être déterminée par entente lors du processus d'expropriation.

● CHAINAGES 36+500 A 38+400

IMPACT

L'impact occasionné par l'expropriation de deux résidences est considéré comme fort. Par contre, la construction en bordure de la rivière aura des conséquences faibles, étant donné que la berge de la rivière sera stabilisée. Les travaux réalisés en bordure de la fosse 44 y perturberont la pêche sportive en modifiant la quiétude des lieux. Finalement, un impact visuel fort sera engendré par une coupe de roc avec palier entre les chaînages 37+400 et 37+600, étant donné l'importance de celle-ci (24 mètres de hauteur). De plus, 1,0 hectare non cultivé de la zone agricole sera nécessaire pour l'emprise.

MESURES DE MITIGATION

Conserver, dans la mesure du possible, la végétation riveraine;

Procéder à la renaturalisation du palier au moyen d'un ensemencement d'arbres et d'arbustes lorsque la stabilité de l'ouvrage le permettra.

3.4. SYNTHÈSE DES IMPACTS

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

- Le réaménagement de la route entraînera des impacts au niveau de 30 bâtiments à vocation résidentielle, 2 commerces, 16 hangars et 4 granges dont 2 qui présentent un certain 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 impact local.
- Les travaux dans les fosses à saumon produiront des inconvénients pour les pêcheurs et devraient être reportés en dehors de la période la plus intense de la saison de pêche, tout en respectant les périodes critiques pour les saumons. Ainsi, pour les fosses 9, 31 et 32 la période de construction s'étendra du 1er septembre au 30 mai.

Les activités de terrassement auront un impact temporaire au niveau de l'exploitation de onze fosses. En effet, les travaux se dérouleront à moins d'une cinquantaine de mètres des fosses suivantes: C, D, 12, 14, 16, 18, 23, 28, 34, 37 et 44. Les inconvénients liés à la poussière et au bruit perturberont la quiétude des lieux, alors que les opérations de sautage entraîneront la fermeture temporaire des fosses proximales. Ces effets temporaires peuvent être qualifiés de mineurs.

- Dans l'ensemble, l'impact des travaux sur les stations d'électro-pêche sera négligeable.

- L'ajout de quelques belvédères augmenterait les équipements touristiques de la vallée et permettrait de mettre à la disposition des pêcheurs des stationnements adéquats.
- Les opérations de remblais/déblais auront un impact négatif qu'il est toutefois possible de minimiser par la renaturalisation des surfaces mises à nues. Il est à noter que dans ces projets, il y aura un excédent de déblai totalisant approximativement 157 500 m³. Il est de la responsabilité de l'entrepreneur d'en disposer selon les normes du ministère des Transports.
- Le potentiel archéologique de la vallée risque d'être affecté dans l'emprise. Les bords de terrasses en général, la proximité des cours d'eau anciens et actuels, feront l'objet d'une reconnaissance archéologique ponctuée de sondages préalablement au début des travaux, une fois un tracé définitif accepté. Advenant que les sondages s'avèrent positifs, des fouilles seront entreprises préalablement à la construction.
- 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 plus importante l'aspect du paysage, mais cet effet sera quelque peu atténué par une renaturalisation appropriée. L'ensemble des travaux de terrassement, une fois complétés, mettront en évidence le relief accidenté de la vallée. Le caractère champêtre du paysage sera légèrement modifié à la suite à la relocalisation de nombreux bâtiments et de 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 hors de la 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 seront perdus hors de la zone agricole étant donné qu'ils sont 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, entre le début et la fin du projet. La récupération d'environ 2,0 hectares de parties de l'ancienne emprise à des fins agricoles ne compensera que très faiblement les pertes encourues.

Les pertes de superficies cultivables pour les différents producteurs résidents 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 résidents à l'extérieur de la zone d'étude, l'un perdra 1,0 hectare et l'autre 3,0 hectares hors de la zone agricole et constitués de fourrage de faible qualité dont 1,0 hectare dû à l'emprise et 2,0 hectares dû 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 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 ses 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

RÉSUMÉ

Ce chapitre présente les recommandations qui complètent les mesures de mitigation spécifiques décrites au chapitre précédent.

Ces recommandations insistent sur les mesures à prendre concernant les déplacements d'habitations, la traversée des ruisseaux et des cours d'eau, le déboisement, le nivellement, le terrassement, le drainage, l'abandon de tronçons, la renaturalisation et, finalement, l'exploitation de la route.

4. RECOMMANDATIONS

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

Les recommandations sont d'ordre général ou particulier et portent sur la période de construction et d'exploitation de la route. Ces recommandations complètent les mesures de mitigation présentées sur la figure 11.

4.1 RECOMMANDATIONS A APPLIQUER LORS DE LA CONSTRUCTION

Les recommandations suivantes s'appliquent d'une manière générale le long du tracé en fonction de problèmes particuliers, dont les déplacements d'habitations, les traversées temporaires, le déboisement, le nivellement, le terrassement et le drainage, l'abandon des tronçons existants, la renaturalisation et l'information.

4.1.1 DÉPLACEMENTS D'HABITATIONS ET EXPROPRIATIONS

La fixation des marges de recul relève de l'autorité de la M.R.C. par son règlement de contrôle intérimaire. Pour éviter que la réalisation du projet ne rende certaines propriétés dérogatoires, le règlement de la M.R.C. devrait être modifié en regard des marges de recul. Toutes les habitations déplacées devraient être localisées de façon conforme au règlement de zonage en vigueur dans les municipalités et la M.R.C. En milieu rural, le déplacement pourrait être augmenté à 30 m de la ligne médiane de la future chaussée, pour éviter les inconvénients liés au bruit.

Lors du processus d'expropriation, on devra porter une attention particulière aux problèmes d'accès aux champs pour le troupeau de l'exploitation située au chaînage 32+750. La possibilité de construire un tunnel sous la route (chaînage 32+484 ou 33+000) devrait être étudiée avec le producteur impliqué.

4.1.2 TRAVERSÉES DE RUISSEAUX ET DE COURS D'EAU

1. Aucune machinerie ne doit circuler dans un cours d'eau, sauf dans des cas exceptionnels approuvés par l'ingénieur résident.
2. Les traversées temporaires doivent être localisées dans l'emprise, sauf si un endroit moins sensible peut être utilisé. Elles seront localisées de façon à minimiser le déboisement et les perturbations des berges et aménagées pour éviter l'augmentation de la turbidité de l'eau.
3. Les sites de traversées temporaires seront balisés puis réaménagés à la fin des travaux.
4. Aucune voie d'évitement ne devra occasionner de remblayage dans les cours d'eau.

4.1.3 DÉBOISEMENT

1. Le déboisement sera effectué d'une façon manuelle (scie à chaîne) les pentes supérieures à 30%, en bordure de la rivière Matane et à moins de 10 mètres des ruisseaux.
2. Le déboisement en dehors des zones de terrassements sera effectué d'une manière sélective en enlevant les arbres morts ou malades et en favorisant la conservation de la strate arbustive, particulièrement en bordure de la rivière Matane.
3. Les arbres abattus doivent tomber à l'intérieur de l'emprise. Aucun arbre ne sera abattu de façon à tomber dans la rivière Matane ou les ruisseaux qui l'alimentent.

4. Le brûlage des branches ou arbres non commercialisables se fera de manière telle que ces opérations n'entraînent aucun débris vers la rivière Matane ou les ruisseaux y affluant.

4.1.4 NIVELLEMENT, TERRASSEMENT ET DRAINAGE

1. Le sol végétal décapé sera conservé pour être utilisé lors des opérations de renaturalisation.
2. Aucun débris de remblais ou de déblais ne devra affecter un cours d'eau.
3. Le matériel de remblais des extrémités de ponceaux devra contenir moins de 10% de matières fines (tamis de 75 microns).
4. Le dynamitage dans la rivière Matane ou dans la rivière Petite Matane, s'il est nécessaire, devra être effectué entre le 1er septembre et le 30 mai. Il faudra également s'assurer qu'il n'y ait aucun saumon adulte dans les environs du point de dynamitage.
5. Les fossés seront conçus de façon à éviter les problèmes d'érosion dans les zones d'argile et de limon et dans les pentes fortes.

4.1.5 ABANDON DES TRONÇONS EXISTANTS

1. Les ponceaux seront enlevés, sauf si des sections sont conservées comme belvédère ou stationnement.
2. L'ancienne emprise sera rétrocédée à la municipalité concernée.

3. Les remblais ou déblais seront laissés en état de stabilité.
4. Aucun matériel de scarifiage ne sera laissé d'une façon visible dans l'emprise ou déversé dans un cours d'eau.
5. En zone boisée, les tronçons seront reboisés.

En milieu cultivé, enlever le pavage s'il y a lieu, niveler le terrain en assurant un profil d'intégration au milieu environnant, ameublir le sol sur une profondeur suffisante pour la culture, épandre une couche de sol végétal (si disponible) et ensemercer. Le sol végétal provenant de la nouvelle emprise y sera utilisé en priorité pour recréer des espaces cultivables.

4.1.6 RENATURALISATION

Dans les zones où les berges seront perturbées, sans être consolidées par des murs, elle devront être renaturalisées à l'aide d'essences indigènes, telles l'aulne et le saule.

4.1.7 INFORMATION

Les propriétaires dont les lots ont été concédés avant 1884, étant conscients de leurs droits, seront avisés par le Service des expropriations et des informations additionnelles pourraient être fournies à tous les propriétaires touchés par le projet.

4.1.8 RECONNAISSANCE ARCHÉOLOGIQUE

Préalablement à la construction, le ministère des Transports effectuera un inventaire archéologique et des puits d'essai afin de détecter la présence possible d'artefacts dans la future emprise. Le cas échéant, des fouilles archéologiques seront entreprises afin d'éviter la destruction d'éventuels sites archéologiques.

4.2 RECOMMANDATIONS A APPLIQUER LORS DE L'EXPLOITATION

- 4.2.1 L'entretien de la végétation bordière se fera d'une façon mécanique, sans faire appel aux phytocides.
- 4.2.2 Les zones renaturalisées seront vérifiées régulièrement au cours des deux (2) années suivant la construction.
- 4.2.3 On s'assurera la collaboration du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche pour évaluer régulièrement le rendement à la pêche sportive des fosses 9, 31 et 32 et la remontée des saumons dans la rivière Matane au cours des cinq (5) années suivant la construction.

Conclusion

RÉSUMÉ DE LA CONCLUSION

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

CONCLUSION

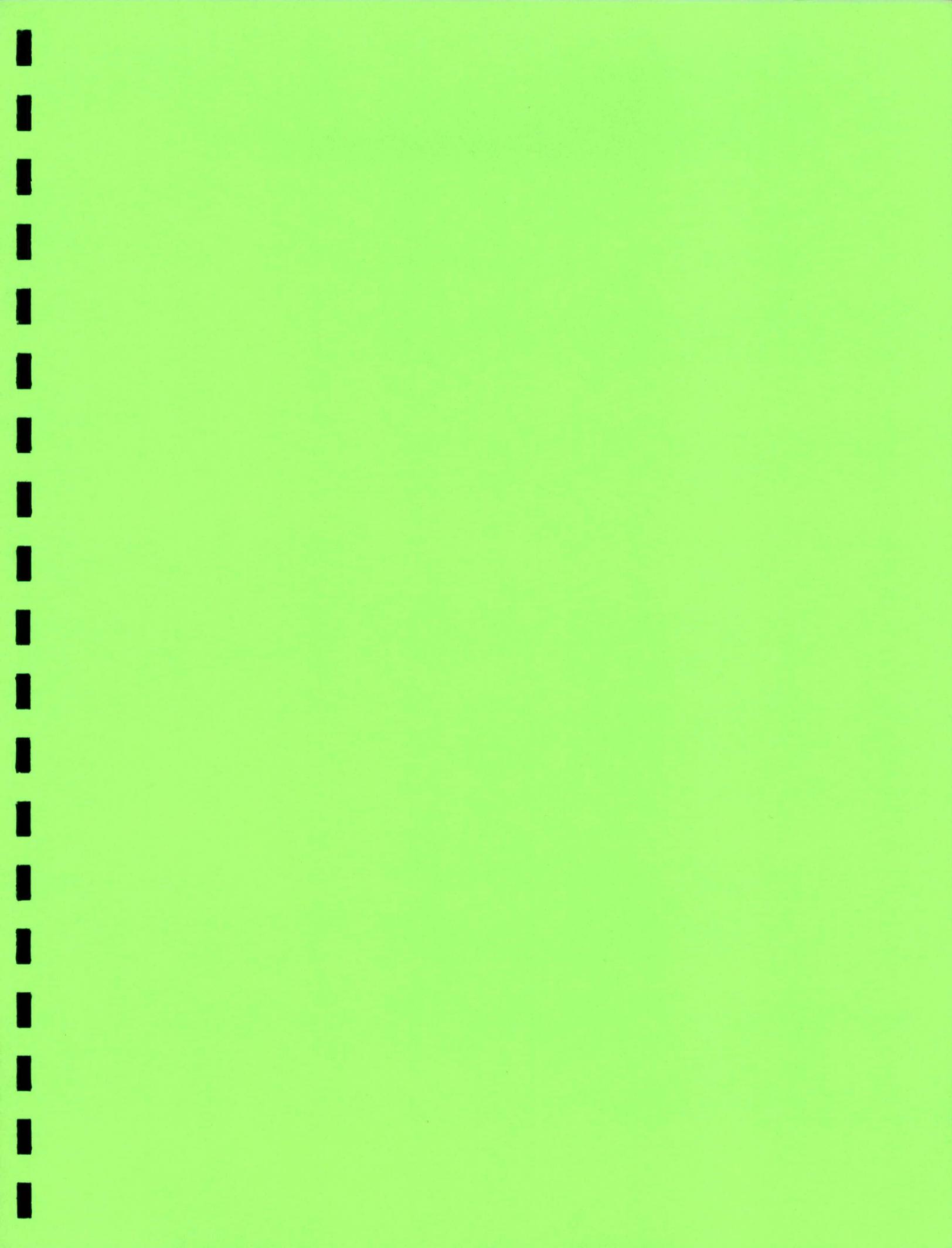
La présente étude vise à répondre aux objectifs du mandat d'analyse et d'évaluation des répercussions écologiques de la réfection de la route 195, entre les villages de Grand-Détour et Saint-René-de-Matane.

Après avoir identifié et décrit les installations proposées, les activités reliées à la construction et à l'opération de la route ainsi que les principales composantes du milieu récepteur susceptibles d'être affectées, nous avons procédé à une évaluation qualitative des impacts appréhendés. Ceci a permis l'élaboration des mesures de mitigation et des recommandations spécifiques aptes à minimiser les impacts négatifs.

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

Par ailleurs, à quelques endroits le long du tracé, des déblais importants modifieront de façon significative l'aspect visuel du paysage. C'est pourquoi, en début de parcours, nous retenons le tracé "A" de préférence à la proposition "C" et qu'aux chaînages 5+600 et 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.
GÉLIFRACTION	Phénomène d'érosion par éclatement dû au gel des eaux d'infiltration.
ICHTYOFAUNE	Ensemble des poissons.
PLAQUÉ	Régionalisme désignant les surfaces planes en marge des berges de la rivière Matane.
PRÉDÉCOUPAGE	Méthode de coupe de roc utilisée pour obtenir des parois régulières plus stables.
PROFIL	Vue latérale de la route identifiant les pentes et l'altitude de celle-ci.
PROFIL EN TRAVERS	Coupe transversale d'une route.
SCARIFIAGE	Opération consistant à enlever la pavage et à ameublir le sol sous-jacent.

BIBLIOGRAPHIE

- ANONYME. Arrêté en conseil. Règlement concernant l'aide au développement touristique. Une carte.
- BÉLAND, J., 1957. Région de Ste-Félicité - Grosses Roches. District électoral de Matane. Carte 1166 à l'échelle d'un mille au pouce.
- CORPORATION MUNICIPALE DE ST-RENÉ-DE-MATANE, 1975. Règlement numéro 37 concernant l'imposition d'un permis de construction, de restauration ou de transformation des bâtiments.
- DE LA RUE, E. AUBERT, 1941. Région du lac Matapédia, comtés de Matapédia, de Matané et de Rimouski. Carte 497 à l'échelle de cinq (5) milles au pouce.
- DESROSIERS, A., 1983. Inventaire ichtyologique (électro-pêche) de la rivière Matane, mars 1983, Direction de la Recherche faunique, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. 22 p.
- DUHAIME, Y.L., 1979. Projet de loi numéro 37. Loi sur l'aide au développement touristique. Editeur officiel du Québec.
- ENVIRONNEMENT CANADA, 1980. Références sur la qualité des eaux. Guide des paramètres sur la qualité des eaux. Direction générale des eaux intérieures, Direction de la qualité des eaux, Ottawa, Canada, 1980. 100 p.
- FERLAND, M.G. et R.M. GAGNON, 1974. Climat du Québec méridional. Ministère des Richesse naturelles, Direction générale des eaux, Service de la météorologie.
- GROUPE DE TRAVAIL POUR LA PROTECTION DES HABITATS, 1983. La protection des habitats fauniques au Québec. Gouvernement du Québec, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Direction générale de la faune. 256 p.

- LAMY P. et Couture R., 1981. Caractéristiques physico-chimiques de l'eau de la rivière Sainte-Anne à La Pérade, Québec. Comité d'étude sur le poulamon de l'Atlantique, rapport technique no. 3, M.L.C.P., Direction générale de la faune, Trois-Rivières.
- MIGNEAULT, J.-G., 1978. Inventaire ichtyologique (pêche à l'électricité) de la rivière Matane, août 1977. Direction de la Recherche faunique, ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche. 19 p. (Rapport préliminaire consulté avec l'autorisation du M.L.C.P.).
- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, 1980. Le répertoire administratif des municipalités. Direction des communications.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, 1980. L'épuration des eaux dans les régions touristiques et rurales. Programme d'aide technique aux inspecteurs municipaux. 55 p.
- MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, 1980. Mille et une raisons de protéger le littoral des rives, des lacs et cours d'eau. Direction de l'aménagement des lacs et cours d'eau. 7 p.
- MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE, 1977. Dossier économique Matane. Direction de l'infrastructure industrielle. 57 p.
- MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, 1980. Activités et tarifs. Parcs et réserves du Québec 1980/81. Direction générale des parcs et du plein air. Brochure, 61 p.
- MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, 1980. Camping Québec 1980. Direction des communications. Brochure, 22 p.
- MINISTÈRE DES TERRES ET FORÊTS, 1977. Guide d'aménagement du milieu forestier. Groupe de planification sectorielle. 158 p.
- MINISTÈRE DU TOURISME, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, 1979. Hébergement Québec. Direction générale du tourisme. Brochure, 126 p.

MINISTÈRE DU TOURISME, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, non daté.
Parcs et réserves. Direction générale du tourisme.
Brochure, 63 p.

OLLERENSHAW, N.C., 1967. Région du CUOQ-Langis. Comté de Matapédia et de Matane. Carte 1510 à l'échelle d'un mille au pouce.

POMERLEAU, C. et Y. COTÉ, 1979. Rivière Matane. Dossier de l'inventaire des rivières à saumon de la péninsule gaspésienne. Direction de la recherche faunique, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche 17 p. (Rapport préliminaire consulté avec l'autorisation du M.L.C.P.).

ROWE, J.L., 1972. Les régions forestières du Canada. Ministère Environnement Canada, Ottawa. 172 p.

ROY, J., 1983. Etude concernant l'évaluation de la sécurité routière. Route: 195-01-120, 130, 140. Années: 1978, 79, 80, 81, 82. Ministère des Transports, Service des relevés techniques, 26 p.

TREMBLAY, M., 1978. Route 195 (Matane-Amqui). Inventaire: capacité, courbes, pentes. Ministère des Transports, Direction générale du génie, Québec. Non publié. 30 p. et 3 cartes.

LISTE DES PERSONNES CONSULTÉES

ASSOCIATION TOURISTIQUE RÉGIONALE
Lise Jaillet, agent de liaison

ENVIRONNEMENT CANADA
Denis Lehoux, biologiste, Service canadien
de la faune, Sainte-Foy

MATANE
Benoit Bouffard, commissaire industriel
René Roy, gérant municipal

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
Serge Bélanger, technicien, direction générale
de la nature
Normand Dupont, responsable de la banque de données,
service de la documentation.

MINISTÈRE DE L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE
Patrice Ouellet, économiste

MINISTÈRE DES AFFAIRES CULTURELLES
Michel Dufresne, agent de recherche, Coordonnateur
des études d'ensemble

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

Daniel Lauzon, Service des Etudes et Expertises

MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE
Guy Bussièrès, directeur, Direction des plans d'équipement

Richard Côté, Direction des plans d'équipement

Yvon Côté, biologiste, Direction de la recherche faunique

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

Raymond Filibert, signalisation et entretien, rivière
Matane

Michel Lagacé, biologiste, responsable des impacts

Normand Latour, biologiste, responsable des impacts

Camille Pomerleau, biologiste, Direction de la recherche
faunique

Nelson Renière, surintendant de la réserve de Matane.

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE MATANE
Michel Barriault, secrétaire-trésorier

O.P.D.Q.

Xavier Fonteneau, sociologue

Jean-Paul Gendron, délégué régional

REXFOR

Léo Gagné, directeur des opérations forestières

Rosaire Martel, directeur de l'analyse financière

SAINT-JÉROME-DE-MATANE

Lise Fortin, secrétaire-trésorière

SAINT-RENÉ-DE-MATANE

Marielle Richard, secrétaire-trésorière

Annexe 1

IMPACT



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Service d'analyses
des études d'impact

Avis de projet

Le processus
d'évaluation
et d'examen
des impacts
sur l'environnement

1. Promoteur Ministère des Transports
Adresse 255, Crémazie est (9e) Montréal QC H2M 1L5

No de téléphone 514-873-4953

Responsable du projet pour le promoteur Service de l'Environnement
Pierre Pontbriand, écologiste

2. Consultant du projet pour le promoteur SAGE Société d'aménagement général
de l'environnement
Adresse 3350, boulevard Wilfrid Hamel, Québec, QC G1P 2J9

No de téléphone 418-871-2412

Responsable du projet pour le consultant Pierre Légaré

3. Titre du projet Route 195, De Grand-Détour à
Rivière-Matane
C.O.P.I.: 0195-01-01; 02 et 03

4. Localisation du projet
Mentionner l'endroit ou les endroits où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire les numéros cadastraux (lot et rang). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale localisant le projet (en quinze exemplaires)

Région: Bas-St-Laurent-Gaspésie

District: Ste-Anne-des-Monts

Circ. élect. : Matane et Matapédia

Municipalité de Premier Rang Sud-Est de la Rivière

Saint-Jérôme-de-Matane(P) - lots: 337 à 361

Rang I du Canton de Tessier

- lots: 2e et 2f - 2d et 2e - 1d et 1c -

1a

Rang VIII du Canton de Matane

- lots: 1 et 1b - 1 et 1c

Suite (no 4)

Rang IX du Canton de Matane
lots: 2 - 3 -

Rang X du Canton de Matane
lots: 3a - 3b - 3c - 3d - 3e -
3 - 2 - 1 (au sud)

Rang XI du Canton de Matane
lot: 1

Municipalité de
Sainte-Paule (SD)

Rang XII du Canton de Matane
lot: 1

Municipalité de
Saint-Luc (P)

Rang V du Canton de Tessier
lots: 1 - 2

Municipalité de
Saint-René-de-Matane(P)

Rang VI du Canton de Tessier
lots: 3 à 9

Rang VII du Canton de Tessier
lots: 9 à 11

Rang N-E Riv. Matane du Canton de Tessier
lots: 1 à 32

5. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. propriété privée à 100 pourcent, terrains acquis à 75 pourcent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Un certain nombre de terrains devront être acquis par expropriation.

Les plans d'expropriation concernant le projet situé entre Grand-Détour

et la limite des cantons de Matane et de Tessier (C.O.P.I.: 0195-01-01)

seront terminés au début du mois de mars 1982. Les plans en rapport avec

les tronçons allant de la limite des cantons de Matane et de Tessier

jusqu'au Village de la Rivière Matane (C.O.P.I.: 0195-01-02 et 0195-01-03)

seront prêts en juin 1982.

6. Objectifs et justification du projet

Mentionner les objectifs du projet et indiquer la cohérence de ceux-ci avec les plans et programme de développement au niveau local, régional ou national. Faire ressortir la problématique qui est à l'origine du projet.

En raison d'une augmentation sensible de la circulation entre Matane et

Amqui, le ministère des Transports du Québec se propose de réaliser la

réfection de la route 195.

On y prévoit un débit journalier moyen annuel de plus de 2 000 véhicules

dont environ 15% seront des camions. Ceux-ci transportent principalement

du bois qui sert à alimenter le moulin à papier de la C.I.P. situé dans le parc industriel municipal à l'ouest de Matane.

En 1979, le projet se justifiait de plus par la construction éventuelle

d'une usine de papier journal dans l'axe Val-Brillant-Amqui/Causapsal.

Il devait faciliter l'acheminement de la production de cette usine vers le quai de Matane.

7. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les aménagements et constructions prévus (barrage, route, quai, etc.) en indiquant les principales caractéristiques de ceux-ci (superficie, dimensions, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblaiage, etc.) et, s'il y a lieu, les modalités d'opération ou d'exploitation. Ajouter en annexe tous documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (croquis, coupe transversale, etc.).

Le tracé à l'étude a une longueur de 26,2 km et se situe entre Grand-Détour

et le pont de la rivière Matane dans le village de Rivière-Matane. Il

s'agit principalement d'un tracé qui corrige les courbes et le profil du

tracé actuel. En milieu rural, l'emprise aura 35 mètres de largeur. La

chaussée asphaltée à deux (2) voies aura 7,0 mètres et des accotements

de 2,5 mètres de chaque côté.

En milieu urbain, ou en bordure de la rivière, l'emprise sera réduite à

15 mètres. La chaussée aura 7,0 mètres de largeur; des accotements de

2,5 mètres seront prévus de chaque côté et la plate-forme installée entre

bordures sera asphaltée. Aux endroits longeant la rivière, des murs de

soutènement seront construits.

Les activités reliées à la construction pouvant générer un impact sont le

déboisement, le terrassement, la construction de voies temporaires, l'uti-

lisation des bancs d'emprunts et la construction de murs de protection sur

les rives et dans la rivière Matane et la mise en place de ponceaux auxquels

s'ajoute la construction d'un pont sur la rivière Petite Matane.

La variante "C" d'une longueur de 3,1 km, dans la partie nord du projet,

se présente comme un choix de tracé pour éviter l'expropriation d'habitations

et l'empiètement dans la rivière Matane.

10. Description du milieu

Décrire d'une part l'occupation actuelle du territoire (milieu aquatique, marécage, forêt, zone agricole, milieu urbain, etc.) et, d'autre part, les principales activités humaines (agriculture, récréation, villégiature, économie locale et régionale, etc.) telles qu'elles se présentent avant la réalisation du projet.

Sur le plan bio-physique, la vallée de la rivière Matane présente par endroits un caractère légèrement encaissé. Sa plaine alluviale et ses versants sont très souvent occupés par des peuplements forestiers. La présence du saumon est l'élément le plus capital du milieu aquatique.

Parmi les facteurs socio-économiques, il faut souligner la présence de

cinq petites agglomérations (Grand-Détour, Ruisseau Gagnon, Canton Tessier, Saint-René et Rivière-Matane) à caractère principalement résidentiel. Plusieurs des terres traversées par le projet figurent sur le plan provisoire

du zonage agricole de la péninsule gaspésienne. Cependant, l'agriculture est une activité marginale dans ce secteur. L'aspect récréatif et tou-

ristique est le facteur socio-économique dominant, compte tenu des 150 000

personnes qu'attire annuellement la pêche au saumon. Enfin, sur le plan

du patrimoine bâti, on peut signaler la présence de trois ponts couverts

qui enjambent la rivière Matane.

11. Remarques

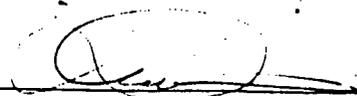
Inscrire les autres renseignements jugés nécessaires à une meilleure compréhension du projet et au besoin annexer des pages.

Le projet en titre empiète sur des terres qui actuellement figurent sur
le plan provisoire de la zone agricole de la péninsule gaspésienne (cin-
quième décret, 19 juin 1981 de la Loi sur la protection du territoire
agricole).

En raison de l'article 43 de la Loi sur la protection du territoire
agricole, le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation auprès de
la C.P.T.A.Q. afin d'utiliser ces terres à des fins non-agricoles
(Localisation des terres en question sur la carte topographique ci-jointe)

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 25 Février 1982 Par:


Le chef du service de l'Environnement

Annexe 2

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

Directive du ministre indiquant la nature, la portée et
l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement

ROUTE #195

Tronçon Grand-Détour/Rivière Matane

INTRODUCTION

La présente directive a pour but d'indiquer à l'initiateur du projet les éléments importants de l'étude d'impact à réaliser dans le cadre du projet de route #195, tronçon Grand-Détour/Rivière Matane.

Le contenu de l'étude d'impact doit se conformer à la section III du Règlement général relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (décret 3734-80, 3 décembre 1980). Elle doit être conçue de façon à être un véritable outil de planification de l'utilisation du territoire, préparée selon une méthode scientifique et satisfaire les besoins du réviseur, du public et du décideur. Tout au long de sa réalisation, l'initiateur doit porter une attention particulière aux informations et préoccupations émanant des municipalités (locale ou régionale) et autres organismes du milieu touchés par le projet et fournir en annexe la liste des organismes contactés.

Cette directive est divisée en deux chapitres. Le premier présente la démarche générale d'une étude impliquant la reconstruction d'une route existante alors que le second précise les éléments plus particuliers au présent projet.

CHAPITRE I: DEMARCHE GENERALE

1. JUSTIFICATION DU PROJET ET SOLUTIONS PROPOSEES

Cette étape vise la présentation des éléments de justification de ce projet. Ces derniers doivent être de nature à expliciter le cheminement suivi pour en arriver au choix d'une solution tout en démontrant l'opportunité de sa réalisation. Toutefois, le choix d'une solution n'implique pas une localisation précise des ouvrages.

1.1 Problématique

L'initiateur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et problèmes identifiés dans le milieu. Dans ce contexte, la description du réseau routier actuel et l'identification des secteurs problématiques étayées sur la base de données relatives aux activités sises en bordure de la route et à la circulation (débit journalier, composition, origine et destination, sécurité, prévisions...) doivent être effectuées.

Cet exposé des éléments problématiques conduit l'initiateur à identifier clairement ses objectifs en termes de circulation compte tenu des normes actuelles de conception routière, des secteurs à relier ou à desservir et de la clientèle visée. Il doit également mentionner tout autre objectif qu'il cherche à atteindre localement et/ou régionalement.

1.2 Analyse de solutions

Compte tenu des problèmes identifiés et des objectifs poursuivis, l'initiateur doit évaluer la possibilité de reconstruire la route actuelle comparativement à l'opportunité de construire une nouvelle route. L'examen de la possibilité d'une reconstruction de la route actuelle peut inclure la construction de nouveaux tronçons ou de voies de contournement des secteurs critiques.

Cette analyse sommaire doit s'effectuer en considérant les impacts environnementaux appréhendés, les aspects technico-économiques et l'atteinte des objectifs déjà identifiés. Ceci implique que l'on tienne compte de l'utilisation actuelle et prévisible du territoire, incluant les effets d'entraînement sur le réseau actuel et projeté.

Suite à cette analyse et sur la base de motifs suffisamment étayés, une sélection peut être effectuée entre les diverses options mentionnées précédemment. De plus, comme certaines contraintes (budgétaire, conjoncturelle...) peuvent éventuellement retarder la réalisation du projet, l'initiateur doit examiner les conséquences de son report.

1.3 Description technique de la ou des solution (s) retenue (s)

L'initiateur doit indiquer et illustrer les grande caractéristiques techniques de la ou des solution (s) retenue (s) (largeur nominale de l'emprise, nombre de voies, présence de terre-plein...). De plus, il doit préciser les conditions d'accès et présenter, s'il y a lieu, les modalités de raccordement avec le réseau actuel et les améliorations à y apporter.

2. L'ANALYSE D'IMPACT

L'analyse d'impact vise à identifier la localisation optimale pour la réalisation du projet et en déterminer l'acceptabilité environnementale. Cette analyse comporte plusieurs étapes soit une connaissance adéquate du milieu, l'identification et l'évaluation des impacts et la proposition de mesures de mitigation.

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu de la ou des solution (s) précédemment retenue (s) et des contraintes majeures sur les plans environnementaux et technico-économiques, l'initiateur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. Cette zone doit être d'une dimension permettant de cerner tant les effets directs qu'indirects du projet. Advenant la nécessité de l'étude d'une voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, la zone d'étude retenue doit de plus être suffisamment vaste pour permettre l'élaboration de variantes de tracés à ces endroits particuliers.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

L'initiateur doit présenter la description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre à leur degré d'affectation par le projet et leur importance dans la zone d'étude.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée soit: 1) les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres; 2) des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles et 3) des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont prévus.

2.3 Elaboration de tracés dans le cas d'une étude de voie de contournement ou d'un nouveau tronçon

Advenant la nécessité d'une telle étude, l'initiateur doit identifier à l'intérieur de la zone d'étude, les résistances techniques et environnementales à la construction d'un projet routier. Ces résistances doivent être hiérarchisées et la pondération utilisée doit être clairement expliquée. Cet exercice doit permettre à l'initiateur de localiser des tracés tout en justifiant les points de chute de ces derniers.

2.4 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu des caractéristiques du milieu et des travaux prévus, l'initiateur doit procéder à l'identification des impacts. Cet exercice, le plus factuel possible, consiste à déterminer la nature et l'envergure des impacts engendrés par le ou les tracé (s) étudié (s). Les principaux critères utilisés à cette étape sont l'intensité (aspect quantitatif), l'étendue (portée spatiale et systématique) et la durée (aspect temporel).

L'évaluation des impacts a pour objectif d'en déterminer l'importance. Il s'agit pour l'initiateur de porter un jugement de valeur sur les impacts identifiés pour chacun des tracés et ce, à l'aide de critères tels que la sensibilité, la rareté, l'irréversibilité, l'attitude ou la perception des gens du milieu...

2.5 Identification des mesures de mitigation

L'initiateur doit identifier des mesures de mitigation et évaluer les impacts résiduels. Dans le cas de l'étude d'une voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, l'identification des mesures de mitigation pour chacun des tracés peut se limiter à celles qui sont importantes et/ou discriminantes pour l'analyse comparative.

2.6 Analyse comparative des tracés étudiés pour une voie de contournement ou un nouveau tronçon et le choix du tracé préférentiel

L'initiateur doit procéder à une analyse comparative des tracés étudiés. Celle-ci doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts environnementaux, sur les mesures de mitigation proposées et sur des critères technico-économiques. La méthode utilisée pour le choix du tracé préférentiel doit être clairement expliquée.

3. DESCRIPTION DU PROJET RETENU ET DE SES MODALITES DE REALISATION

Cette partie vise à décrire le projet retenu et ses modalités de réalisation ainsi qu'à préciser les éléments importants à inclure aux plans et devis.

3.1 Identification finale des mesures de mitigation pour le tracé retenu

Dans le cas d'une étude de voie de contournement ou d'un nouveau tronçon, l'initiateur doit identifier des mesures de mitigation sur l'ensemble du tracé retenu pour compléter ainsi celles qui avaient été proposées préalablement à l'analyse comparative des tracés et, s'il y a lieu, proposer des mesures destinées à compenser les impacts résiduels. Enfin, toutes ces mesures devront être ultérieurement inscrites aux plans et devis de construction.

De plus, au moment de l'élaboration des plans d'avant-projet (ou le cas échéant, des plans de construction), des modifications ponctuelles aux caractéristiques techniques initialement retenues peuvent être envisagées (diminution de la largeur de l'emprise, léger déplacement de la ligne de centre, modification du type de drainage...).

3.2 Description du projet

L'initiateur doit décrire de façon détaillée le projet en reprenant les éléments énoncés lors de la description technique de la solution retenue et en y intégrant les éléments particuliers au tracé choisi. Cette description doit aussi inclure le nom des municipalités traversées de même que l'énumération des lots touchés.

Une description des principaux travaux de construction et des mesures de mitigation associées doit également être fournie. L'initiateur doit de plus indiquer les dates de début et de fin des travaux ainsi que la séquence généralement suivie. Advenant que la réalisation complète du projet soit répartie en plusieurs phases, l'initiateur doit dans la mesure du possible indiquer et justifier le calendrier qu'il compte suivre. L'initiateur doit indiquer s'il compte élargir l'emprise pour s'approvisionner en matériaux d'emprunt.

De plus, la procédure utilisée par le service des Expropriations et plus spécifiquement les normes régissant le déplacement des bâtiments doivent être décrites de façon succincte et vulgarisée en annexe.

3.3 Mesures de surveillance et de suivi

L'initiateur doit expliquer les mécanismes de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer que les mesures de mitigation inscrites aux plans et devis soient respectées.

En outre, advenant l'identification d'impacts environnementaux particulièrement importants ou comportant des aspects de risque et d'incertitude, l'initiateur doit envisager un suivi. Ce suivi a pour objectif d'une part, de préciser la nature et l'envergure de ces impacts et d'autre part, de vérifier l'efficacité des mesures de mitigation préconisées et le cas échéant, de les remplacer par d'autres plus appropriées.

4. PRESENTATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les données de l'étude doivent être présentée de façon claire et concise. Ce qui peut être cartographié doit l'être et ce, à des échelles adéquates. Le ou les tracé (s) étudié (s) doivent figurer autant sur les cartes thématiques que sur les cartes synthèses et un plan d'avant-projet doit être fourni.

Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. De plus, les méthodes utilisées au cours de la réalisation de l'étude d'impact (inventaire, élaboration de tracé, analyse comparative...) doivent être présentées et explicitées. En outre, le nom, la profession et la fonction des personnes qui sont responsables de la réalisation de l'étude d'impact doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, l'initiateur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de ladite étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour la bonne compréhension du projet. Ce résumé, publié séparément, doit inclure une carte illustrant les impacts et les mesures de mitigation du projet retenu.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, l'initiateur doit fournir trente (30) copies du dossier complet.

CHAPITRE II: LES ELEMENTS PLUS PARTICULIERS A ETRE ANALYSES COMPTE TENU DU PROJET ET DU MILIEU TRAVERSE

L'initiateur doit entre autres étudier les points suivants:

1.1 Problématique

L'initiateur doit justifier son projet en expliquant en détail les tendances au niveau de la circulation, les aspects relatifs à la sécurité, les projets de développement éventuels dans ce territoire etc.

1.2 Analyse de solutions

La possibilité de construction d'une nouvelle route du côté ouest de la rivière Matane doit être abordée comme une solution possible.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

Lors de la description des composantes du milieu naturel, l'initiateur doit porter une attention particulière aux éléments suivants:

- l'eau: principalement la rivière Matane, la petite rivière Matane, les ruisseaux se jetant dans la rivière Matane de même que les zones marécageuses;
- le sol: le relief, les sites de glissement, les zones d'érosion et d'inondation, les dépôts meubles;
- la forêt: les types de peuplements et leur stade de développement de même que les plantations et autres travaux sylvicoles pouvant présenter un certain intérêt;
- la faune: les habitats significatifs et les espèces présentant un intérêt spécial tels que les habitats exceptionnels et les espèces menacées ainsi que des espèces telles que le saumon de l'atlantique, la truite mouchetée... Les fosses à saumon et les endroits de pêche et de reproduction du saumon doivent recevoir une attention particulière,

tout spécialement la fosse située à la jonction des deux rivières (Matane et Petite-Rivière Matane). De plus, les stations d'électro-pêche devront être localisées.

En ce qui concerne le milieu humain, une attention particulière doit être portée aux éléments suivants:

- les orientations prévues à l'intérieur des plans et règlements d'urbanisme des municipalités concernées, de même que les principaux projets municipaux à l'état de planification ou en voie d'ébauche;
- les orientations prévues aux schémas d'aménagement ou règlement de contrôle intérimaire des municipalités régionales de comté;
- les concentrations d'habitations, l'emplacement de tous les bâtiments plus isolés et leur fonction de même que les projets de lotissement;
- les commerces et industries localisés en bordure de la route #195 et qui pourraient être affectés par une déviation importante du tracé;
- les prises d'eau des municipalités situées à proximité de la route actuelle ou des voies de contournement envisagées;
- les limites des propriétés;
- les affectations actuelles de l'environnement telles que gravières et sites de dépôt de rebuts de toute sorte;
- l'utilisation actuelle et projetée de la rivière Matane par les pêcheurs;
- les milieux agricoles (potentiel des terres, type d'exploitation actuel, territoire agricole protégé, structure cadastrale);
- les éléments significatifs du patrimoine culturel, incluant les paysages (composantes et points de vue exceptionnels) le bâti (ensembles et immeubles isolés) et les sites archéologiques (localisation et description succincte des sites connus). Une attention toute particulière devra être apportée à la présence des ponts couverts enjambant la rivière Matane;

2.4 Identification et évaluation des impacts

L'initiateur doit entre autres, analyser les aspects suivants:

- évaluer l'intégration du projet aux options d'aménagement du milieu et aux mécanismes de planification et de contrôle prévus dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme;
- les effets liés aux expropriations et principalement aux déplacements ou démolition de résidences;

- les effets liés au rapprochement de la route de certaines maisons;
- les effets liés au rapprochement de la route des prises d'eau des municipalités;
- les effets liés à certains empiètements dans la rivière Matane et aux travaux de terrassement à proximité de celle-ci;
- les effets liés à la construction du pont sur la petite rivière Matane (empiètement, mise en suspension de sédiments);
- les effets liés aux modifications du paysage tels que coupes de roc, remblai ou déblai important;
- les effets liés aux travaux de construction eux-mêmes en relation avec l'usage normal de la route (circulation) et des activités qui se déroulent aux alentours entre autre la pêche au saumon;
- les effets liés à l'abandon de certaines sections de la route actuelle;
- les effets liés à la destructuration cadastrale;
- les effets liés aux modifications possibles des activités commerciales situées en bordure de la route #195 actuelle;
- les perturbations des sites d'électro-pêche;
- les facteurs stressogènes tels que le bruit, l'éclairage de la route, la vitesse des véhicules et l'augmentation de leur nombre.

2.5 Identification des mesures de mitigation

Des mesures de mitigation doivent être considérées dont entre autres, celles mentionnées ci-dessous:

- l'initiateur doit prévoir déplacer et/ou indemniser ou desservir par une voie de raccordement adéquate les résidents riverains de la route actuelle. Si certains tronçons de la route actuelle sont maintenus, l'initiateur doit indiquer leur statut et les modalités d'entretien;
- l'initiateur doit prévoir des échéances appropriées pour les travaux dans et à proximité de la rivière Matane et de la petite rivière Matane de façon à perturber le moins possible les déplacements et le cycle de reproduction des espèces de poisson présentes et de façon aussi à minimiser l'érosion et la mise en suspension de sédiments;
- l'initiateur doit prévoir des échéances appropriées pour les travaux de construction afin de minimiser les perturbations de la circulation et les dérangements aux pêcheurs;

- l'initiateur doit prévoir sur les ruisseaux traversés, des ponceaux suffisamment grands et installés de façon à permettre la circulation des poissons en tout temps;
- l'initiateur doit mettre en oeuvre des travaux de renaturalisation des surfaces mises à nues (principalement à proximité de la rivière Matane) de façon à minimiser l'érosion et l'entraînement de sédiments vers la rivière mais aussi de façon à améliorer l'esthétique des paysages perturbés;
- l'initiateur doit prévoir des travaux de mise hors service des sections de route abandonnées de façon à permettre la croissance de la végétation et à laisser libre passage aux eaux de surface;
- l'initiateur doit envisager la réduction minimale de la largeur de l'emprise dans les sections longeant de très près ou empiétant dans la rivière Matane. Lors de ces passages difficiles, les fossés pourraient être remplacés par des collecteurs d'eau de ruissellement souterrain (sections fermées).

3.1 Identification finale des mesures de mitigation

L'initiateur doit entre autres, procéder à une détermination théorique du potentiel archéologique du tracé retenu et lorsque connus des bancs d'emprunt et leurs chemins d'accès. Cette démarche (étude de potentiel et vérification visuelle) doit permettre d'identifier dans l'étude d'impact et de localiser au plan d'avant projet des zones où des sondages archéologiques et le cas échéant, des fouilles devront être effectués préalablement aux travaux de construction.

L'initiateur doit examiner la possibilité de mise en place de mesures de compensation telles que par exemple, la construction de stationnements adéquats à proximité des zones intensives de pêche au saumon sur la rivière Matane de même que l'aménagement d'aires de repos à proximité d'éléments du milieu particulièrement intéressants tels que les ponts couverts.

Annexe 3

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		

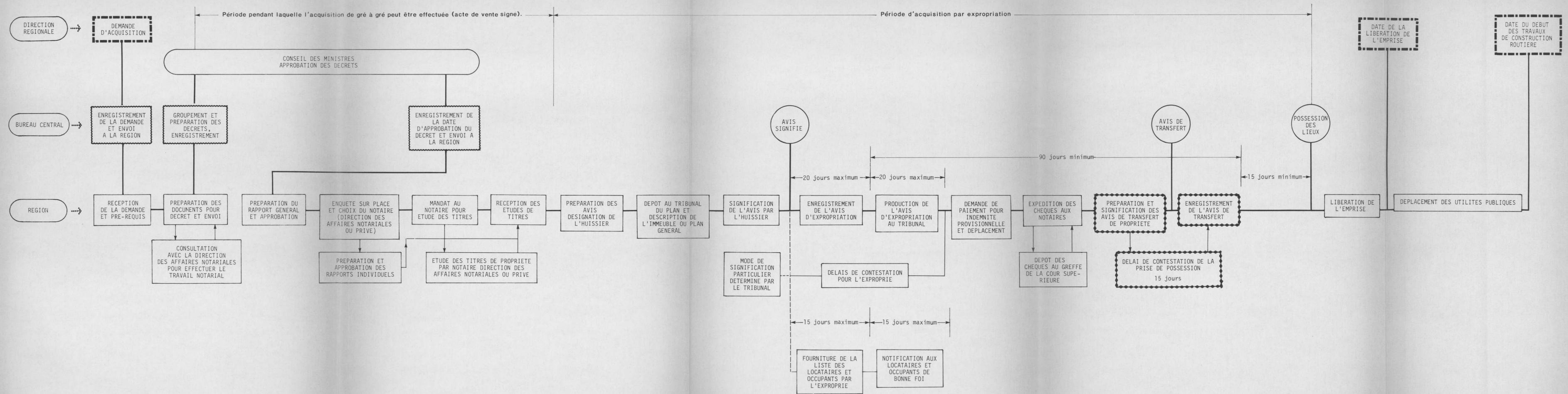
CANTON	LOCALITE	RANG	LOT TRAVERSE	LONGUEUR (m)
Seigneurie de Matane	Saint-Jérôme-de-Matane	Premier rang sud-est de la rivière	354	100
			353	120
			351	120
			350	120
			349	120
			348	110
			347	180
			346	120
			345	120
			344	120
			343	70

VARIANTE C

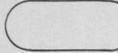
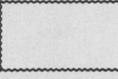
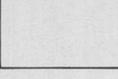
Seigneurie de Matane	Saint-Jérôme-de-Matane	Premier rang sud-est de la rivière	354	40
			353	120
			351	120
			350	130
			349	120
			348	110
			347	180
			346	110
			345	120
			344	120
			343	160
			342	100
			341	180
340	240			
339	180			
338	180			
337	40			

Annexe 4

INTERVENANTS



CHEMINEMENT D'UN DOSSIER D'EXPROPRIATION AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

-  INTERVENANTS PRINCIPAUX
-  DEMANDES ET DELAIS PROGRAMMES PAR LA DIRECTION REGIONALE
-  OPERATIONS EFFECTUEES PAR LE BUREAU-CENTRAL
-  OPERATIONS EFFECTUEES PAR LE BUREAU REGIONAL
-  ETAPES LEGALES PROGRAMMEES PAR LE BUREAU REGIONAL
-  PROCEDURE DE TRANSFERT DE PROPRIETE

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

Technicien: Date:
Échelle: NO:

Annexe 5

7 cartes pliées en pochette

