

# AGRANDISSEMENT, RECONSTRUCTION ET DRAGAGE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES DE MATANE

AVIS DE PROJET – Janvier 2022

Caroline Ratté, B.Sc.  
Coordonnatrice à l'environnement

*Société portuaire  
du Bas-Saint-Laurent  
et de la Gaspésie*

Québec 

# TABLE DES MATIÈRES

1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR.....	1
1.1 Identification de l'initiateur de projet .....	1
1.2 Numéro de l'entreprise .....	1
1.3 Résolution du conseil municipal.....	1
1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet.....	1
2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET.....	1
2.1 Titre du projet.....	1
2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets.....	1
2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation.....	1
2.3.1 Consolidation des installations portuaires.....	2
2.3.2 Programme décennal de dragage.....	3
2.4 Objectifs et justification du projet.....	3
2.5 Activités connexes.....	3
3 LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET.....	4
3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités.....	4
3.2 Description du site visé par le projet.....	4
3.3 Calendrier de réalisation.....	5
3.4 Plan de localisation.....	6
4 ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES.....	6
4.1 Activités d'information et de consultation réalisées.....	6
4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement.....	6
5 DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR.....	7
5.1 Description des principaux enjeux du projet.....	7
5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur.....	7
6 ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE.....	8
7 AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS.....	8
8 DÉCLARATION ET SIGNATURE.....	8
9 RÉFÉRENCES.....	9
10 ANNEXES.....	9

## 1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

### 1.1 Identification de l'initiateur de projet

**Nom :** Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie (SPBSG)

**Adresse municipale :** 603, avenue Saint-Jérôme, Matane (Québec) G4W 3B9

**Adresse postale :** C.P. 222, Matane (Québec) G4W 3N1

**Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande :**  
Caroline Ratté, coordonnatrice à l'environnement

**Numéro de téléphone :** 418 562-7094

**Courrier électronique :** [cratte@spbsg.com](mailto:cratte@spbsg.com)

### 1.2 Numéro de l'entreprise

**Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) :** 1175308197

### 1.3 Résolution du conseil municipal

Ne s'applique pas

### 1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet

Le consultant n'est pas encore mandaté.

## 2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

### 2.1 Titre du projet

Agrandissement, reconstruction et dragage des installations portuaires de Matane

### 2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets

Annexe 1, partie II, article 4. Le projet comprend l'agrandissement d'un port.

Annexe 1, partie II, article 2. Le projet comprend des travaux de dragage d'entretien à des fins de navigation réalisés dans l'estuaire du Saint-Laurent sur une superficie cumulative supérieure à 25 000 mètres carrés.

### 2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

Le projet comprend deux (2) volets : le réaménagement des installations portuaires, incluant l'agrandissement et la reconstruction du quai commercial, et le programme décennal de dragage.

Différentes variantes ont été analysées dans l'étude de faisabilité pour l'aménagement du port de Matane :

Aménagement A : un quai nord-sud de 400 mètres permettant deux (2) postes à quai, sans aire d'entreposage supplémentaire.

Aménagement B1 : un quai nord-sud de 222 mètres, un quai est-ouest de 200 mètres et une aire d'entreposage supplémentaire de 13 700 m<sup>2</sup>.

Aménagement B2 : un quai nord-sud de 236 mètres, un quai est-ouest de 200 mètres et une aire d'entreposage supplémentaire de 10 900 m<sup>2</sup>.

Aménagement B3 : un quai nord-sud de 236 mètres, un quai est-ouest de 230 mètres et une aire d'entreposage supplémentaire de 11 450 m<sup>2</sup>.

L'aménagement B3 est celui répondant le mieux aux besoins. Cet aménagement facilite et rend plus sécuritaire l'accostage, l'appareillage et l'amarrage.

### 2.3.1 Réaménagement des installations portuaires

Puisqu'un seul poste à quai est disponible au quai commercial et pour assurer un maintien des activités portuaires, la construction du deuxième quai (quai est-ouest) devra se réaliser avant la reconstruction du quai existant (quai nord-sud).

#### **Agrandissement du quai commercial – ajout d'un quai est-ouest**

Le projet proposé consiste à construire un nouveau quai dans l'angle est-ouest, à l'extrémité sud du quai existant, formant un angle de 100° entre les segments de quai. Le quai est-ouest aurait une longueur d'environ 230 mètres et une largeur d'environ 25 mètres, ajoutant un 2<sup>e</sup> poste à quai sur la longueur et un 3<sup>e</sup> poste à quai sur la largeur pour un bateau de plus petite dimension.

La structure du quai serait sur pieux avec tablier en béton armé ou en mur combiné.

Pour que le deuxième poste à quai soit opérationnel, le dragage devra être effectué à cette étape du projet.

#### **Agrandissement du quai commercial – ajout d'une aire d'entreposage**

L'aire d'entreposage serait construite entre le quai est-ouest et le brise-lame intérieur existant. L'aire d'entreposage serait composée de matériaux granulaires avec une protection en enrochement.

#### **Reconstruction du quai existant (quai nord-sud)**

Le quai existant nord-sud devra être démolì, en débutant par le tablier de béton et en finissant par le retrait ou la coupe des pieux. Il est possible que la démolition du tablier doive se faire par barge étant donné la capacité portante limitée du quai.

La reconstruction du quai se ferait avec une structure sur pieux avec tablier en béton armé ou en mur combiné. Il serait prolongé de 50 mètres vers le nord, pour une longueur totale d'environ 237 mètres.

### 2.3.2 Programme décennal de dragage

Également dans l'objectif de maintenir ses installations portuaires sécuritaires, la SPBSG souhaite mettre en place un programme décennal de dragage, afin de permettre un dragage d'entretien régulier sur une zone de dragage potentiel d'environ 256 340 m<sup>2</sup>. Cette aire correspond à la superficie du gabarit de dragage du havre sous responsabilité de la SPBSG, incluant le gabarit de dragage supplémentaire requis par le quai est-ouest. Alors que les installations portuaires étaient sous la responsabilité de Transports Canada, des travaux de dragage ont été réalisés en 1984 ( $\pm 13\,000\text{ m}^3$ ), 1988 ( $\pm 3\,030\text{ m}^3$ ), 1990 ( $\pm 12\,865\text{ m}^3$ ), 2008 ( $\pm 16\,168\text{ m}^3$ ) et 2015 ( $\pm 6\,300\text{ m}^3$ ).

## 2.4 Objectifs et justification du projet

La Société portuaire du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie est mandataire du gouvernement du Québec et a pour mandat d'assurer l'exploitation, l'entretien et les travaux d'immobilisation des ports de Gros-Cacouna, Rimouski, Matane et Gaspé. Ces ports jouent un rôle stratégique dans le développement commercial et économique régional.

Une étude produite en mai 2013 prévoyait que les éléments structuraux du quai commercial auront atteint leur durée de vie utile en 2023. Sa capacité portante est déjà réduite. Le quai éperon, lequel comprenait deux (2) postes d'amarrage pour petits navires, a été démoli en 2017.

Annuellement, près de 300 000 tonnes de marchandises sont transbordées au port de Matane, dont la majeure partie est destinée à l'exportation. Son taux d'occupation s'élève à plus de 70%, ce qui entraîne des conséquences en période de pointe (avril à novembre), où plusieurs navires doivent attendre en mer pour accoster, le port ne disposant que d'un seul poste à quai.

Le projet a pour objectifs de permettre la reconstruction du quai commercial tout en maintenant les opérations portuaires et d'offrir une perspective de développement économique pour la région en permettant l'augmentation de l'achalandage avec un deuxième quai et de l'espace d'entreposage.

Un bris des services portuaires entraînerait des conséquences énormes : les activités liées au transport maritime au quai commercial de Matane génèrent près de 750 emplois directs et indirects et plus de 78 M\$ en retombées économiques.

De plus, afin de maintenir les installations portuaires de Matane fonctionnelles et sécuritaires, la SPBSG désire mettre en place un programme décennal de dragage.

## 2.5 Activités connexes

Des batardeaux devront être mis en place pour les aménagements nécessitant un travail à sec sous le niveau de l'eau.

Du dragage d'immobilisation devra être réalisé afin d'assurer une zone de navigation sécuritaire pour les utilisateurs du quai est-ouest. Pour les travaux de réaménagement, environ 209 000 m<sup>3</sup> devront être dragués, dont environ 20 500 m<sup>3</sup> sont contaminés.

### 3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

#### 3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités

Nom de la municipalité où est situé le projet : Matane

Nom de la municipalité régionale de comté (MRC) où est prévu de réaliser le projet :  
La Matanie

Affectation territoriale indiquée dans le schéma d'aménagement de la MRC : Maritime (secteur portuaire)

Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet :

Latitude : 48.840680 °N

Longitude : 67.576738 °W

#### 3.2 Description du site visé par le projet

##### Milieu physique

Le projet est situé en berge et dans l'estuaire maritime sur la rive sud du Saint-Laurent, dans la zone Sud de l'estuaire maritime de gestion intégrée de l'eau du Saint-Laurent. La portion terrestre du secteur visé par les travaux fait partie d'un bassin versant d'ordre 1 d'environ 15 km<sup>2</sup>, situé sur le territoire de gestion intégrée de l'eau du Nord-Est-du-Bas-Saint-Laurent.

Les principaux cours d'eau à proximité du projet, mis à part le fleuve Saint-Laurent, sont la Petite Rivière Blanche (environ 8 km en amont) et la rivière Matane (environ 3,5 km en aval). De plus petite envergure, on retrouve également le cours d'eau Toussaint 896 (environ 200 m, sortie canalisée dans le havre) et le cours d'eau Gagnon (environ 1 km en aval).

Les installations portuaires sont situées en eau salée et sont accessibles à l'année. Un effet de marée est présent au port de Matane, de type mixte et semi-diurne. L'amplitude moyenne des marées est de 2,6 mètres et les grandes marées atteignent 4,2 mètres.

Les installations portuaires doivent faire l'objet de dragage d'entretien pour conserver des profondeurs sécuritaires pour le havre et les postes d'amarrage. Les profondeurs requises varient selon les zones et leur utilisation. Dans le havre, les échantillons de sédiments ont présenté une proportion de particule fines (silt et argile) supérieure à 80%.

Selon les dernières caractérisations environnementales des sédiments dans la zone des travaux projetés, des sédiments dépassent la concentration d'effets occasionnels (CEO) des Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec (CEQSQ), mais aucun dépassement de la concentration d'effets fréquents (CEF) n'a été observé.

Des oléoducs souterrains désaffectés sont présents au quai commercial. Les trois (3) oléoducs présents ont été utilisés pour le transbordement de diesel et d'essence. Un oléoduc supplémentaire a été utilisé pour le transbordement de liqueur de cuisson (huile de Tall) et de mazout, mais ce dernier a été enlevé en 2015 ; il était situé dans le tunnel de service.

Des études environnementales de site, phase II, réalisées antérieurement pour Transports Canada, soulevaient la présence, au quai commercial, de sols contaminés dans les plages A-B et B-C de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*.

Un quai éperon a déjà été rattaché au quai commercial. Il a atteint sa fin de vie utile vers 1995 en raison des restrictions de charge et l'accès terrestre aux personnes et l'accès maritime aux

différents navires qui pouvaient à l'occasion s'y amarrer ont été interdits vers 2009. Le quai éperon a été démoli en 2017.

### Milieu biologique

Aucune caractérisation biologique du port de Matane ne semble disponible.

Selon CIMA + et EMS, les espèces fauniques désignée menacées, vulnérables, susceptibles d'être désignées comme menacées ou vulnérables fréquentant le secteur du fleuve Saint-Laurent à proximité du site sont l'anguille d'Amérique, le capelan, l'éperlan arc-en-ciel, l'esturgeon noir et le hareng atlantique. Le béluga, la baleine noire de l'Atlantique Nord, le grand requin blanc, le rorqual bleu et le rorqual commun (espèce préoccupante) sont ou peuvent être présents dans un rayon de 1 km du quai. Toutefois, aucun habitat essentiel n'est présent dans la zone à l'étude.

Une aire de concentration d'oiseaux aquatiques est située à environ 4 km en amont et une autre est située à environ 2 km en aval.

La réserve de territoire aux fins d'aire protégée du secteur de Matane-Les Méchins est située à environ 5 km du projet projeté.

### Milieu humain

Le projet est situé dans le périmètre d'urbanisation de la ville de Matane et dans la zone industrialo-portuaire de Matane.

La population de Matane est de 14 178 habitants selon le site Internet du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

Le port de Matane est bordé au sud par la voie ferrée menant au traversier-rail et par la rue de Matane-sur-Mer, incluant une piste cyclable. Ces infrastructures séparent le port des autres usages.

Le port se définit comme un complexe portuaire, étant donné la diversité des terminaux :

- Le quai commercial, l'objet du présent projet, par lequel sont transbordées annuellement près de 300 000 tonnes de marchandises ;
- Le quai des pêcheurs, administré par Pêches et Océans Canada ;
- Le terminal de la Société des traversiers du Québec, pour la desserte Matane – Baie-Comeau - Godbout ;
- Le terminal du traversier-rail.

La zone Sud de l'estuaire maritime est utilisée, entre autres, pour le transport inter-rives, le transport de marchandises, la pêche commerciale, sportive et autochtone, la chasse à la sauvagine et la chasse au phoque, ainsi que le récréotourisme.

## 3.3 Calendrier de réalisation

Dépôt de l'avis de projet : janvier 2022

Appel d'offres services professionnels étude d'impact sur l'environnement : janvier 2022

Appel d'offres services professionnels plans et devis : février 2022

Dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement : septembre 2022

Obtention du décret : septembre 2023

Obtention de l'autorisation environnementale : février 2024

Début des travaux : mai 2024

### 3.4 Plans de localisation et d'aménagement

Les plans de localisation et d'aménagement sont présentés en annexe.

## 4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES

### 4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

La SPBSG a rencontré les principaux usagers du port, représentants du développement économique, représentants municipaux et politiques pour consultation en avril 2021. Tous étaient unanimes sur le scénario à privilégier, soit la construction d'un nouveau quai est-ouest et la reconstruction du quai existant.

Il est à noter que les divers intervenants s'étaient rencontrés à maintes reprises à compter de 2015, avant la création de la SPBSG, soit dans le cadre du Comité ZIP (zone industrialo-portuaire) de Matane et de la Coalition urgence Port de Matane. Ces rencontres avaient permis de définir les besoins et priorités des diverses parties prenantes. Ont été nommés comme principaux irritants majeurs qui réduisent la productivité des entreprises et freinent la concrétisation de projets d'expansion, dans l'ordre : le manque de capacité portante du quai, les difficultés relatives au transport hors-norme entre le parc industriel et le port et le manque d'entreposage extérieur. La disponibilité du poste à quai est ce qui irrite modérément le plus d'utilisateurs.

Le ministère des Transports du Québec a également consulté tous les utilisateurs du port à l'été 2019.

### 4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement

Des rencontres seront organisées avec les différents intervenants locaux et régionaux afin de leur présenter le projet et de répondre à leurs questions. Les parties prenantes ciblées sont celles qui ont déjà été contactées au printemps 2021, soit les principaux usagers et organismes ayant un lien avec le port, et auxquels s'ajouteront des organismes de protection de l'environnement.

De plus, la Première Nation Wolastoqiyik Wamspekwuk sera consultée en partenariat avec le ministère des Transports du Québec, duquel relève l'obligation constitutionnelle de consulter les communautés autochtones pour les projets de la SPBSG.

Par la suite, il sera possible aux gens qui en feront la demande d'avoir accès à une version préliminaire de l'étude d'impact leur permettant ainsi de nous transmettre leurs commentaires, suggestions et recommandations.

## 5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

### 5.1 Description des principaux enjeux du projet

Le principal enjeu humain lié au réaménagement des installations portuaires est d'assurer la poursuite des opérations portuaires pendant les travaux.

Le principal enjeu environnemental lié tant aux travaux de réaménagement des infrastructures portuaires qu'aux travaux de dragage concerne l'augmentation, lors des travaux, des matières en suspension (MES) dans le fleuve. La période permise pour la réalisation des travaux pourrait également être un enjeu.

La capacité portante limitée du quai existant pourrait être un enjeu par rapport à la méthode de démolition qui devra être utilisée.

De plus, une perturbation sonore lors de la démolition et du réaménagement est probable, ce qui peut occasionner des impacts sur la faune aquatique et aviaire, les résidents et commerces à proximité et les usagers des infrastructures portuaires et limitrophes. Ultimement, il y aura empiètement permanent dans l'habitat du poisson pour la construction du quai est-ouest et de l'aire d'entreposage.

En ce qui a trait aux travaux de dragage liés au réaménagement des installations portuaires, la présence de sédiments contaminés est un enjeu majeur, de même que le lieu de disposition de ces sédiments. Le niveau de contamination des sédiments pourrait également être un enjeu dans le cadre du programme décennal de dragage.

### 5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

#### Milieu physique

Qualité de l'eau : une modification temporaire de la qualité de l'eau lors du réaménagement et du dragage est probable.

Gestion des sédiments : Selon les dernières caractérisations environnementales des sédiments, des sédiments dépassent la concentration d'effets occasionnels (CEO) des *Critères pour l'évaluation de la qualité des sédiments au Québec* (CEQSQ), mais aucun dépassement de la concentration d'effets fréquents (CEF) n'a été observée. Le mode de gestion des sédiments devra être cohérent avec la caractérisation des sédiments à draguer.

Gestion des sols et des résidus de démolition provenant du quai existant nord-sud à reconstruire : des sols contaminés sont présents dans le quai existant nord-sud, mais à des concentrations inférieures au critère générique C du *Guide d'intervention - Protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés*. Les sols présents autour des oléoducs désaffectés pourraient être contaminés. Le mode de gestion des sols et des résidus de démolition devra être cohérent avec leur niveau de contamination.

#### Milieu biologique

Faune et flore aquatiques : La construction du quai est-ouest et de l'aire d'entreposage occasionnera une perte permanente d'habitat du poisson. De plus, le projet causera une perturbation de la flore et de la faune benthiques dans la zone des travaux et possiblement une

perturbation de la faune pélagique du fait du bruit et de la présence de matières en suspension dans l'eau. Le dragage produira des impacts similaires au site de rejet en eau libre, le cas échéant.

Faune aviaire : une perturbation par le bruit lors du réaménagement des installations portuaires est probable. De plus, il est possible que la démolition du quai existant entraîne une relocalisation forcée d'espèces qui pourraient y nicher.

### Milieu humain

Le bruit émis lors de la démolition et de la construction, incluant le transport des matériaux par camion, pourrait avoir un impact négatif sur la qualité de vie des citoyens et sur les commerces environnants.

Le projet assurera la pérennité des activités commerciales au port de Matane, sans bris de services. Le projet offrira une perspective pour augmenter l'achalandage et l'espace d'entreposage, lesquels offrent des avenues de développement économique pour la région. Le projet permettra de doter le port d'une infrastructure moderne et compétitive.

Le dragage d'entretien permettra de maintenir des installations portuaires fonctionnelles et sécuritaires.

Le potentiel archéologique du site devra être vérifié dans l'étude d'impacts sur l'environnement. Toutefois, pour le programme décennal de dragage, dans le secteur ayant déjà fait l'objet de dragage, le potentiel archéologique est très faible.

## 6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

Des gaz à effet de serre seront émis, résultant des matériaux et des équipements utilisés pour la réalisation des travaux.

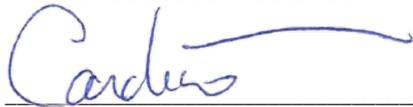
Cependant, le transport maritime émet en moyenne huit (8) fois moins de gaz à effet de serre par tonne de marchandises transportées que le transport sur route (Gouvernement du Québec, 2020).

## 7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

Sans objet.

## 8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

Je déclare que les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.



Caroline Ratté, coordonnatrice à l'environnement

10 janvier 2022

Date

## 9. RÉFÉRENCES

CIMA+, 2019. *Analyses techniques concernant l'aménagement du port de Matane et la reconstruction du quai*. 80 pages et annexes.

EMS, 2021. *Étude de faisabilité pour l'aménagement du port de Matane*. 55 pages et annexes.

Gouvernement du Québec, 2020. *Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques*, 108 pages et annexes.

Innovation maritime, 2017. *Plan de développement de la zone industrialo-portuaire de Matane*. 101 pages et annexes.

KPMG, 2017. *Évaluation de l'apport économique du port de Matane pour la région*. 28 pages et annexes.

Transports Canada, 2016. *Bilan environnemental – Installation portuaire de Matane*. 17 pages et annexes.

Transports publics et Services gouvernementaux Canada, 2016. *Port de Matane – État de l'ouvrage*. 39 pages et annexes.

## 10. ANNEXES

### Annexe 1 :

Localisation des installations portuaires  
(1 page)

Localisation du quai commercial (1 page)

### Annexe 2 :

Aménagement proposé (1 page)

Zone de dragage (1 page)

### Annexe 3 :

Bathymétrie 2021 (1 page)

### Annexe 4 :

Schéma d'aménagement – affectation  
territoriale (1 page)

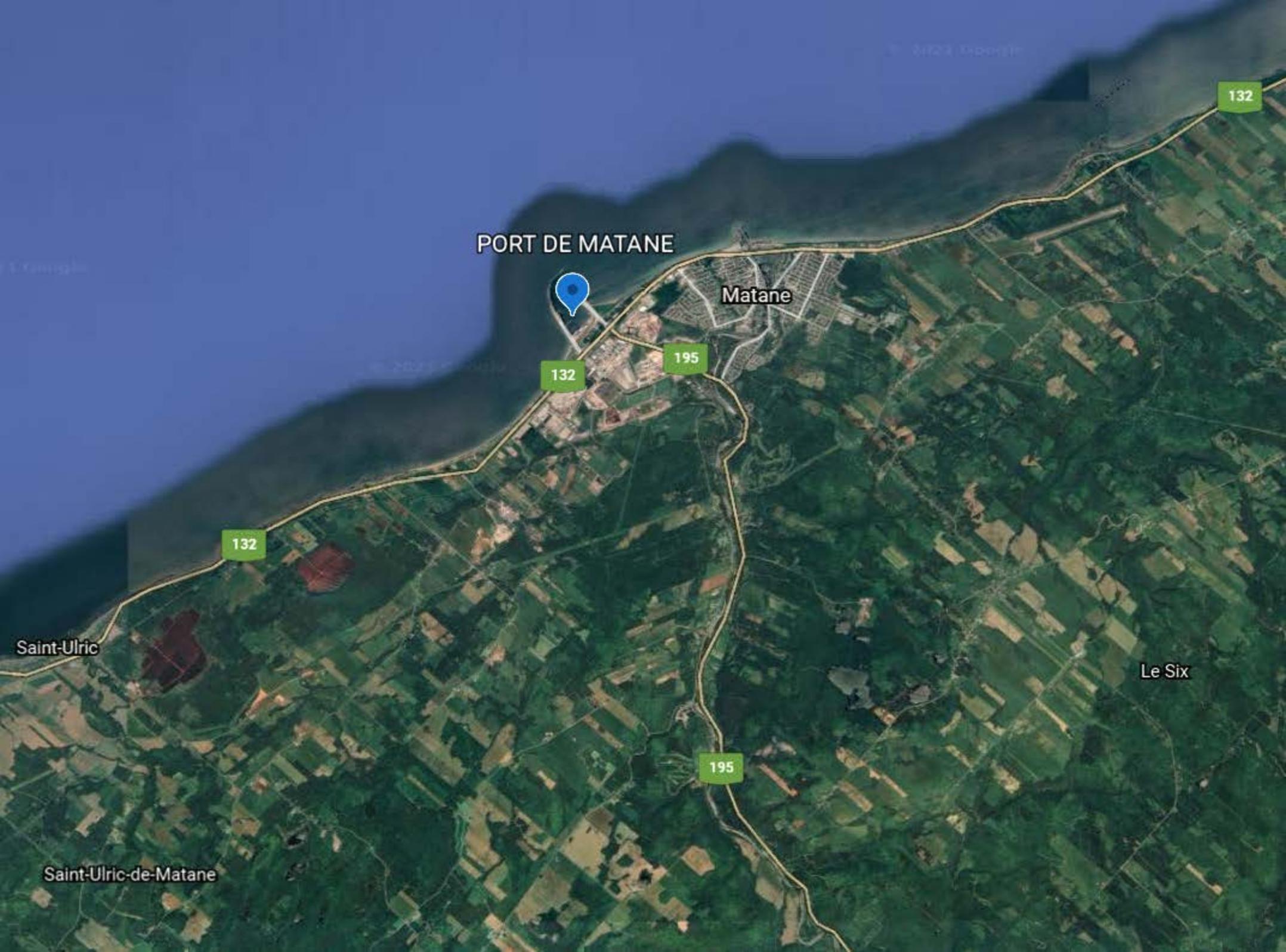
Schéma d'aménagement – périmètre  
d'urbanisation (1 page)

## ANNEXE 1

### **PLANS DE LOCALISATION :**

Localisation des installations portuaires (1 page)

Localisation du quai commercial (1 page)



PORT DE MATANE

Matane

132

195

132

195

132

Saint-Ulric

Le Six

Saint-Ulric-de-Matane



**Localisation du quai commercial de Matane**

## ANNEXE 2

### **AMÉNAGEMENT PROPOSÉ**

Aménagement proposé (1 page)

Zone de dragage (1 page)

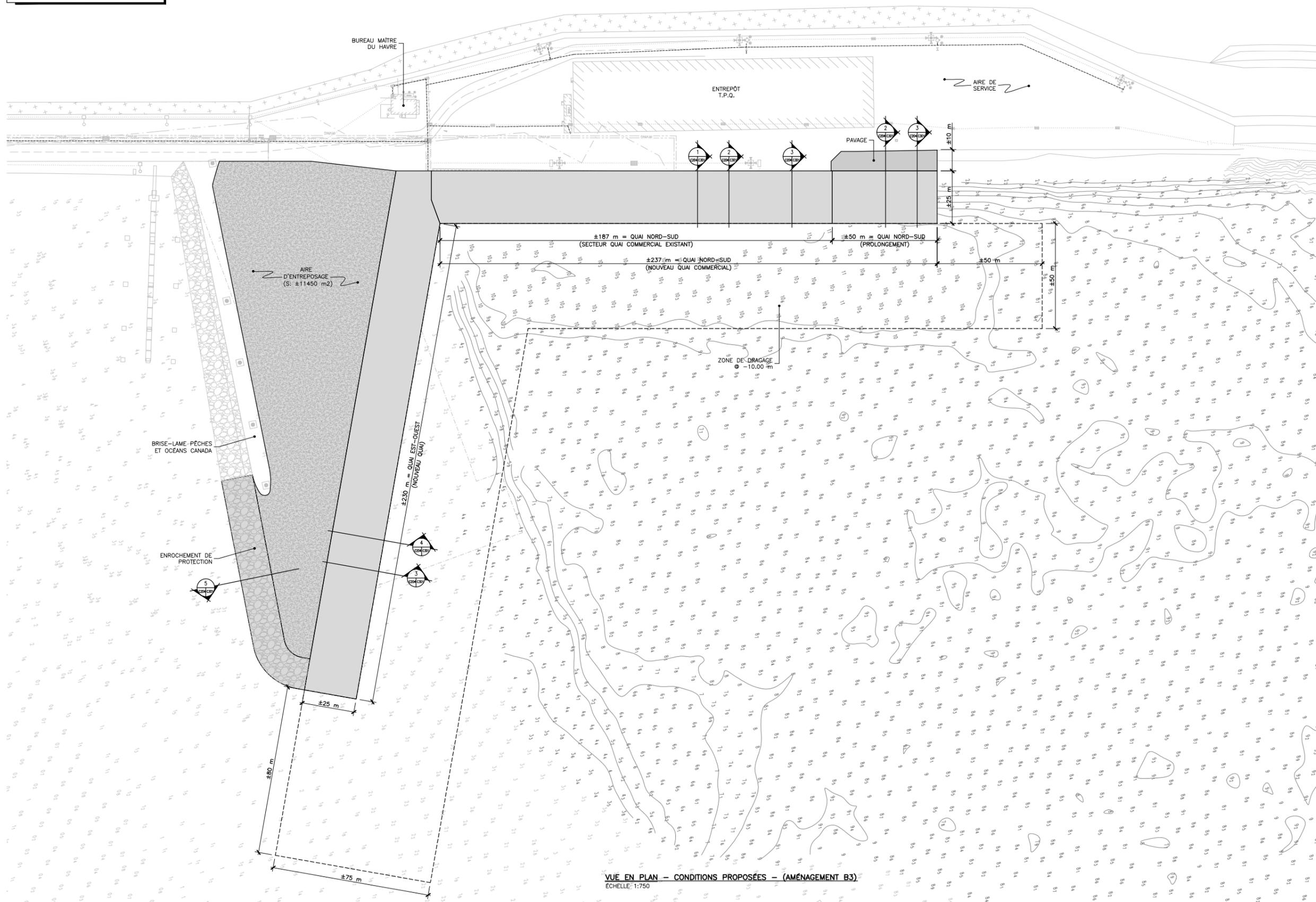
**DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE :**

PLAN D'ENSEMBLE :  
 NO. DE DESSIN : RM93029M  
 NO. DE PROJET : 78684  
 BATHYMETRIE (2019) :  
 NO. DE DESSIN : QU-19005-M  
 NO. DE PROJET : R.062812.003  
 BATHYMETRIE (2021) :  
 PROVENANT DES DONNÉES OUVERTES DU SHC  
 (TÉLÉCHARGÉ LE 18 FÉVRIER 2021)

NIVEAUX D'EAU	NIVEAUX MAREGRAPHIQUE
PLEINE MER SUPÉRIEURE, GRANDE MARÉE (PMSGM)	4.11 m
PLEINE MER SUPÉRIEURE, MARÉE MOYENNE (PMSMM)	3.44 m
NIVEAU MOYEN DE L'EAU (NME)	1.98 m
PLEINE MER INFÉRIEURE, MARÉE MOYENNE (BMIMM)	0.61 m
PLEINE MER INFÉRIEURE, GRANDE MARÉE (BMIGM)	0.12 m

**NOTES :**

RÉPÈRE DE NIVELLEMENT : 92L4051  
 RÉFÉRENCE VERTICALE : ZÉRO DES CARTES  
 ÉLEVATION : 5.431 m  
 RÉFÉRENCE GÉODÉSIQUE : N.A.D. 1983 (SCRS)  
 PROJECTION : M.T.M. (S.C.O.P.Q.)  
 FUSEAU : 6  
 MÉRIDIEEN CENTRALE : 67-30-00



VUE EN PLAN - CONDITIONS PROPOSÉES - (AMÉNAGEMENT B3)  
 ÉCHELLE: 1:750

CLIENT:

ARCHITECTE:

MÉCANIQUE:

**NE PAS UTILISER À DES FINS DE CONSTRUCTION**

2021-02-26	ÉTUDE DE FAISABILITÉ	A	S.H.
DATE	DESCRIPTION	N°	PAR
ÉMIS POUR			

2021-02-26 ÉTUDE DE FAISABILITÉ A S.H.  
 DATE DESCRIPTION N° PAR



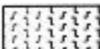
SERVICE: CIVIL

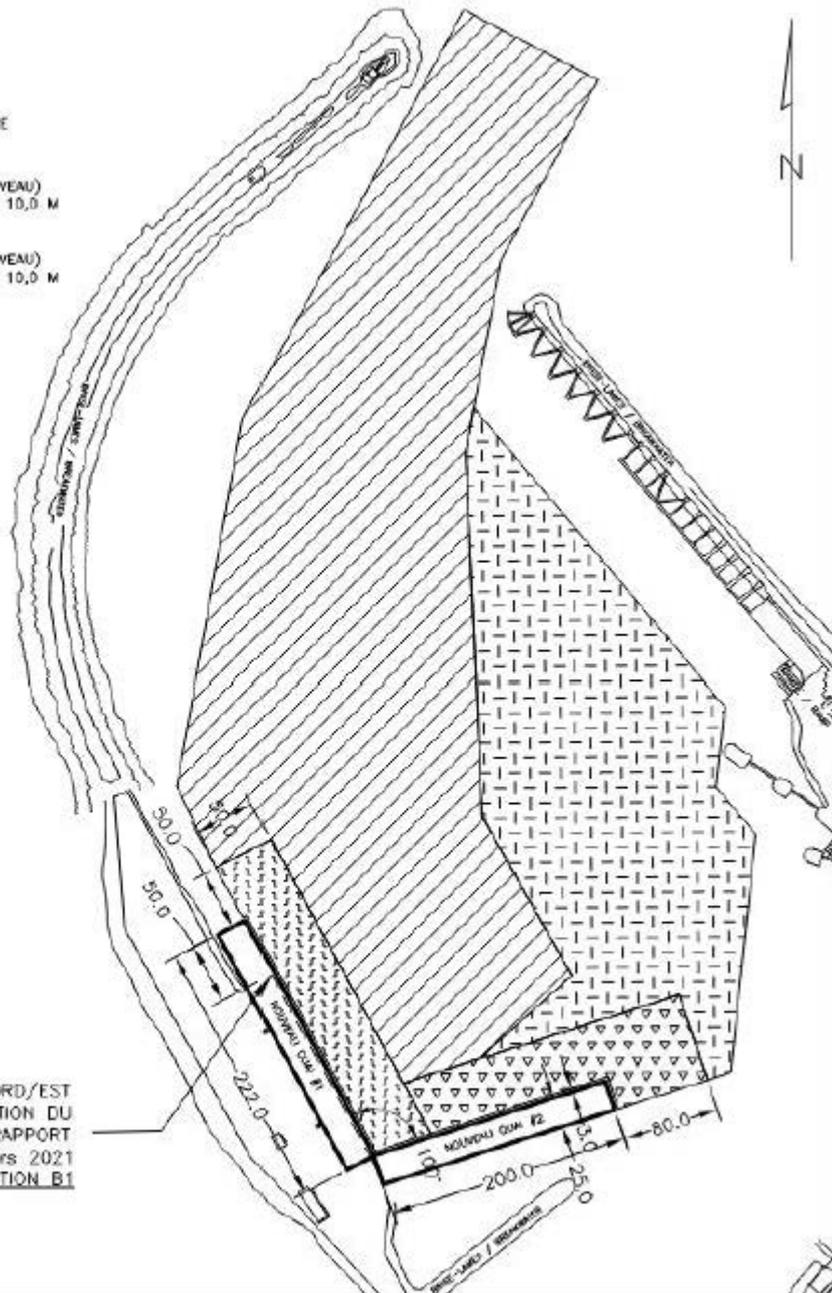
PROJET: ÉTUDE DE FAISABILITÉ RÉAMÉNAGEMENT DU PORT DE MATANE

TITRE: CONDITIONS PROPOSÉES (AMÉNAGEMENT B3) VUE EN PLAN

SCHEAU:	DESSINÉ PAR: Pierre-Yves Bonin, dess. DATE: 2021-02-26
	CONQU PAR: Sophie Huot, ing. DATE: 2021-02-26
ÉCHELLE:	ASSISTÉ PAR: Florence Soucy-Fortin, CPI DATE: 2021-02-26
	NO. DE PROJET: S20-151

FEUILLE N°: S20-151-C-204 A

-  HAVRE  
GABARIT ORIGINAL  
DRAGAGE A 8,2 M
-  HAVRE  
GABARIT SUPPLEMENTAIRE  
DRAGAGE A 8,2 M
-  POSTE A QUAI #1 (NOUVEAU)  
GABARIT DE DRAGAGE A 10,0 M
-  POSTE A QUAI #2 (NOUVEAU)  
GABARIT DE DRAGAGE A 10,0 M



Patron de dragage

ANNEXE 3

**BATHYMÉTRIE 2021**



## ANNEXE 4

### **SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT**

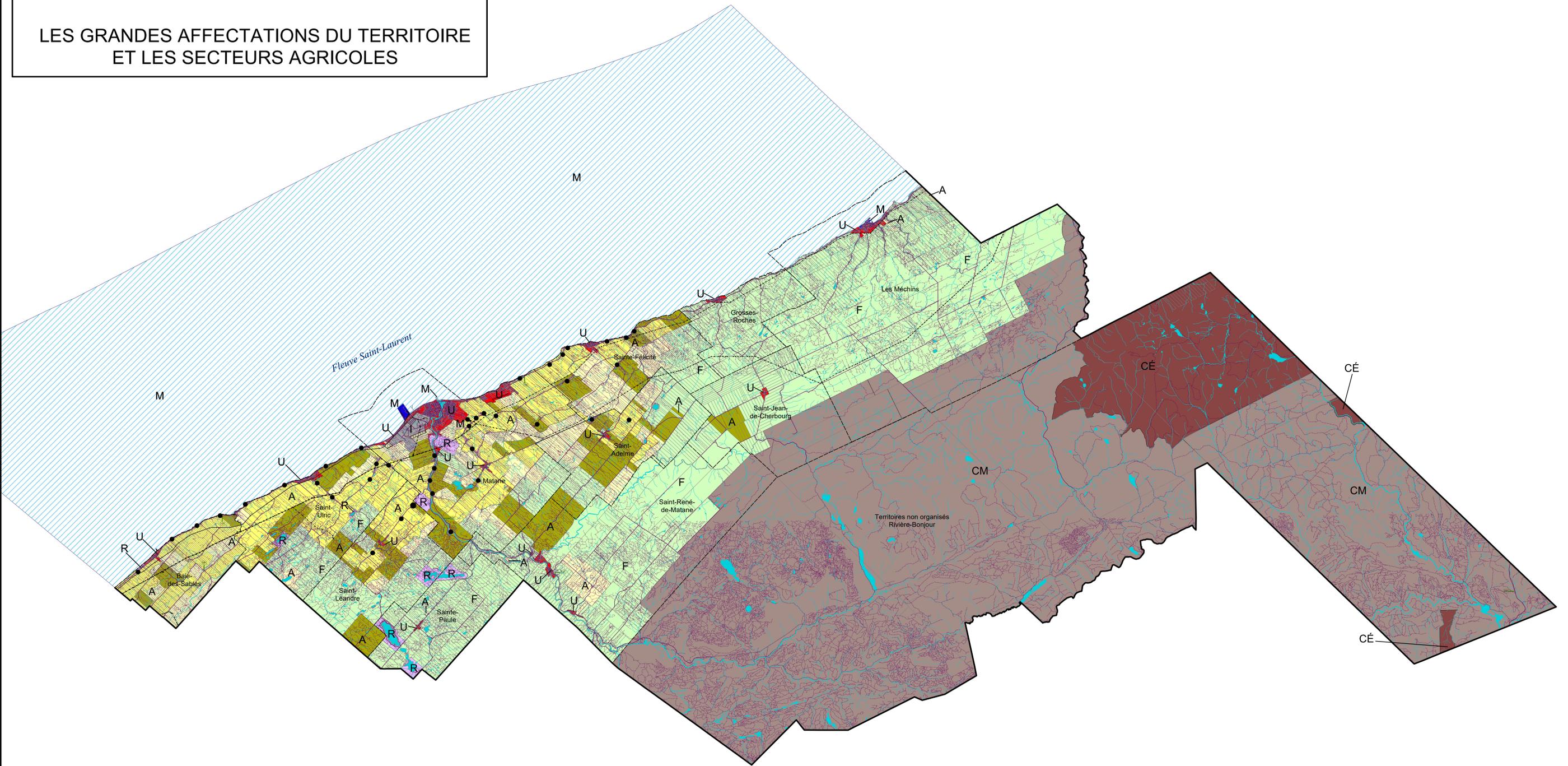
Affectation territoriale (1 page)

Périmètre d'urbanisation (1 page)

PLAN I.2.2 MRC DE LA MATANIE

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE ET LES SECTEURS AGRICOLES



LÉGENDE

Les grandes affectations du territoire

- Limites de la MRC
- - - Limites municipales
- Principales routes
- Autres routes
- Hydrographie
- Cadastre
- U** Affectation urbaine
- I** Affectation industrielle
- M** Affectation maritime (Secteur portuaire)
- M** Affectation maritime (Secteur Fleuve Saint-Laurent)
- R** Affectation récréative
- F** Affectation forestière
- CM** Affectation de conservation modérée
- CE** Affectation de conservation élevée
- Secteur d'expansion future de l'affectation industrielle
- A** Affectation agricole
- Les secteurs agricoles**
- Les secteurs agricoles dynamiques
- Les secteurs agricoles viables
- Les secteurs agroforestiers
- Les secteurs agricoles déstructurés

Les limites municipales sont modifiées pour tenir compte du Décret # 1045-2001 publié dans la Gazette officielle du Québec le 26/09/2001 concernant le regroupement de la Ville de Matane, des municipalités de Petit-Matane et de Saint-Luc-de-Matane et de la Paroisse de Saint-Jérôme-de-Matane ainsi que pour tenir compte de l'avis publié dans la Gazette officielle du Québec le 03/03/2003 concernant l'annexion d'une partie du territoire de la Ville de Matane à la municipalité de Saint-René-de-Matane.

Ce plan fait partie intégrante du règlement numéro 198 édictant le schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de La Matanie adopté le 9 mai 2001 et entré en vigueur le 16 juillet 2001.



ÉCHELLE  
1 : 125 000



Copie certifiée conforme le \_\_\_\_\_

Original signé  
Madame Line Ross  
Directrice générale et secrétaire-trésorière

DATUM : NAD83  
PROJECTION : MTM 6

Numéro d'amendement	Date d'adoption du règlement	Date d'entrée en vigueur du règlement
198-2-2005	09-03-2005	18-05-2005
198-3-2006	24-04-2006	25-05-2006
198-4-2007	12-09-2007	21-11-2007
198-6-2009	09-09-2009	18-11-2009
198-9-2011	23-11-2011	27-01-2012
198-10-2013	16-10-2013	23-12-2013
198-11-2016	20-04-2016	20-06-2016
198-12-2016	21-09-2016	01-12-2016
198-13-2020	17-06-2020	30-09-2020

Original signé  
Monsieur Andrew Turcotte  
Préfet

Original signé  
Madame Line Ross  
Directrice générale et secrétaire-trésorière

# Schéma d'aménagement et de développement révisé

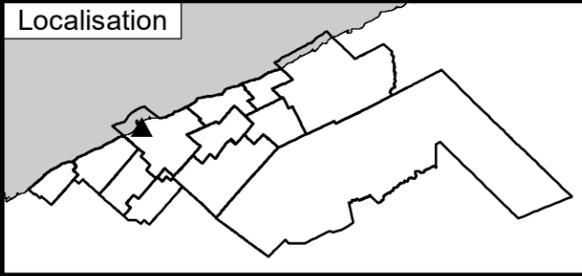
Matane, secteur est

Périmètre d'urbanisation

Échelle 1 : 20 000

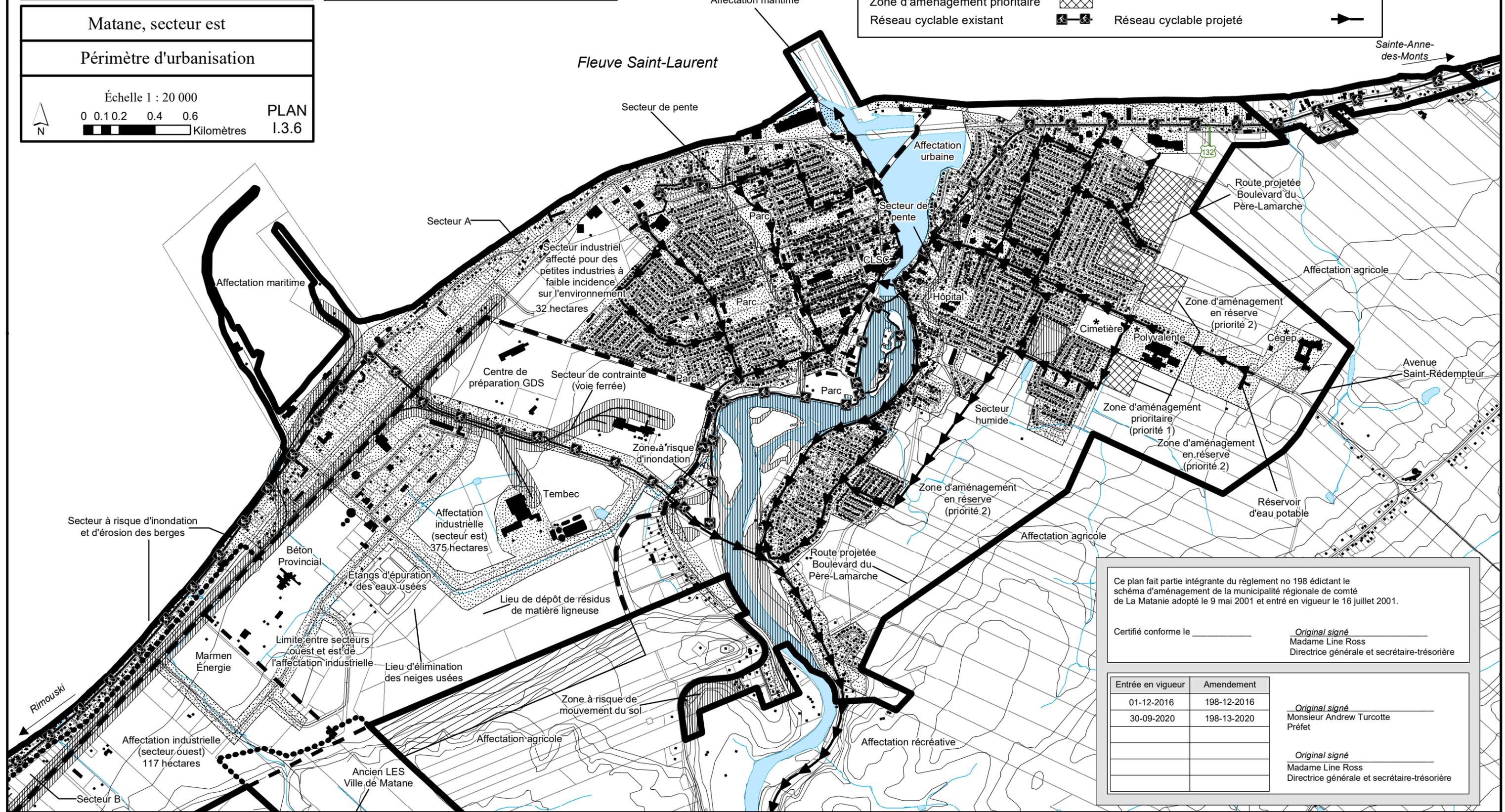
0 0.1 0.2 0.4 0.6  
Kilomètres

PLAN  
1.3.6



### Légende

- Périmètre d'urbanisation
- Équipement important
- Limite de la municipalité
- Aqueduc et / ou égout
- Zone d'aménagement prioritaire
- Réseau cyclable existant
- Limite de secteur
- Limite entre les affectations
- Zone de contrainte au développement
- Secteur d'expansion future de l'affectation industrielle
- Réseau cyclable projeté



Ce plan fait partie intégrante du règlement no 198 édictant le schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté de La Matanie adopté le 9 mai 2001 et entré en vigueur le 16 juillet 2001.

Certifié conforme le \_\_\_\_\_

*Original signé*  
Madame Line Ross  
Directrice générale et secrétaire-trésorière

Entrée en vigueur	Amendement
01-12-2016	198-12-2016
30-09-2020	198-13-2020

*Original signé*  
Monsieur Andrew Turcotte  
Préfet

*Original signé*  
Madame Line Ross  
Directrice générale et secrétaire-trésorière