Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

POUR CONSULTATION SEULEMENT

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AOU 4 1999
TRANSPORTS QUÉBEC

RÉFECTION DU CHEMIN DU 8è RANG, SAINT-ADELME (COMTÉ DE MATANE)

CANQ
TR
GE
PR
203

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION.

234

551888

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Service de l'environnement

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
AOU 4 1999
TRANSPORTS QUÉBEC

REFECTION DU CHEMIN DU 8e RANG, ST-ADELME

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

MAI 1987

QMTRA
CANQ
TR
GE
PR
203

TABLE DES MATIERES

Liste des annexes iii

Equipe de travail iv

1.0 IDENTIFICATION DU REQUERANT 1

2.0 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET 1

3.0 IDENTIFICATION DU CHARGE DE PROJET 1

4.0 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET 1

5.0 OBJECTIFS DU PROJET 2

6.0 DESCRIPTION DU PROJET 2

- 6.1 Nature du projet 2
- 6.2 Programmation du projet 2
- 6.3 Longueur totale du projet 3
- 6.4 Norme utilisée 3
- 6.5 Nombre de chaussées et de voies 3
- 6.6 Débit journalier 3
- 6.7 Vitesse de référence 3
- 6.8 Vitesse affichée 4

6.9 Type de drainage 4

6.10 Surlargeurs d'emprise 4

6.11 Bancs d'emprunt 4

7.0 ECHEANCIER DU PROJET 4

8.0 DETAILS DES ACQUISITIONS DE TERRAIN ET EXPROPRIATION 5

8.1 Date des acquisitions de terrain 5

8.2 Superficie à acquérir 5

8.3 Nombre d'hectares agricoles à acquérir 5

8.4 Nombre d'hectares boisés à acquérir 5

8.5 Nombre d'arbres isolés affectés 5

8.6 Nombre de bâtiments à exproprier 5

9.0 MOTIFS DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION 6

10.0 AUTORISATION DE LA COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE 6

11.0 APPROBATION DE LA MUNICIPALITE 6

12.0 PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET 7

13.0 EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT 9

14.0 MESURES DE MITIGATION ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT 12

15.0 CONCLUSION 15

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

Annexe I : Localisation du projet

Annexe II : Section-type utilisée (Norme D-2305)

Annexe III : Décision de la Commission de Protection du territoire agricole

Annexe IV : Résolutions en conseil, Corporation municipale de St-Adelme

Annexe V : Dossier photographique

Annexe VI : Protection des arbres durant la construction

Annexe VII : Synthèse des impacts
Plan du projet et localisation des impacts

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

EQUIPE DE TRAVAIL

BELANGER, Jacques	biologiste, chargé de projet
MARCOUX, France	technicienne
POULIN, Philippe	géomorphologue chef de la Division des études environnementales Est
ROY, Denis	archéologue
TOUSIGNANT, Josée	biologiste, stagiaire en sciences de l'environnement

Avec la collaboration de:

BUSSIERES, Berthold	ingénieur jr District 03 (ss-c. Matane)
VILLENEUVE, Miville	ingénieur District 03 (Ste-Anne-des-Monts)

Soutien technique:

DUSSAULT, Lucie	dactylographe
GOSSELIN, Monique	révision des textes

1.0 IDENTIFICATION DU REQUERANT

Monsieur Bernard Baribeau, ing.,
Directeur régional (région 01)
Ministère des Transports du Québec
92, 2ième rue Ouest, local 101
Rimouski, Québec
G5L 8E7

2.0 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET

Monsieur Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement
Ministère des Transports
255, boulevard Crémazie Est, 9e étage
Montréal, Québec
H2M 1L5
(514) 873-4953

3.0 IDENTIFICATION DU CHARGE DE PROJET

Monsieur Jacques Bélanger, biologiste
Division des études environnementales Est
Service de l'environnement
(418) 643-2408

4.0 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Route du 7e rang, chemins des 8e et 9e rangs
Région 01, district 03 (Ste-Anne-des-Monts)
Mun.: St-Adelme
M.R.C.: Matane
Circ. élect.: Matane
Dossier: D.A.R. 01-03-21

On trouvera aux cartes de l'annexe I, la localisation exacte du projet.

5.0 OBJECTIFS DU PROJET

Ce projet de réfection vise à corriger dans un premier temps les problèmes de déficience structurale de ces routes engendrés par le dégel printanier. De plus, les usagers et résidants de ce secteur sont fortement incommodés par la poussière soulevée lors du passage des véhicules de transport du bois et autres.

Ces problèmes seront corrigés par l'amélioration du réseau de drainage et de la structure de la route ainsi que par la pose d'une couche de béton bitumineux de façon à permettre une circulation plus sécuritaire et confortable des usagers conformément aux normes du ministère des Transports.

6.0 DESCRIPTION DU PROJET

6.1 NATURE DU PROJET

Ce projet comporte deux phases. La première comprend la route du 7e et 8e rang et une partie du 8e rang vers l'est soit jusqu'au chaînage 3 + 520. La seconde partie débute au chaînage 3 + 520 du 8e rang jusqu'à la fin de celui-ci d'où elle emprunte le 9e rang vers l'est jusqu'à l'intersection avec la route de la Grande Ligne au chaînage 10 + 280.

Les travaux incluent l'amélioration du profil, l'élargissement de la chaussée et son recouvrement, de même que le remplacement ou l'allongement d'une trentaine de ponceaux (tuyaux de béton).

6.2 PROGRAMMATION DU PROJET

La réalisation de la première phase du projet (ch. 0 + 000 à 3 + 520) est prévue aux exercices financiers 86-87 et 87-88. Selon la programmation régionale 1987-92, la seconde partie (ch. 3 + 520 à 10 + 280) devrait être réalisée pendant l'exercice 1989-90, tandis que la pose du revêtement pour l'ensemble du projet est prévue pour 1990-91.

6.3 LONGUEUR TOTALE DU PROJET

Au total, le projet couvre 10,28 km dont 3,5 km pour la première phase et 6,78 km pour la seconde. Cependant, la présente demande de certificat ne porte que sur une section de 700 m comprise entre les chaînages 3 + 100 et 3 + 800, chevauchant donc la limite entre la phase I et la phase II du projet d'ensemble. Cette section est délimitée de façon à inclure le tronçon de 480 m du 8e rang qui se situe à moins de 60 m du lac Bérubé.

6.4 NORME UTILISEE

La norme D-2305 avec emprise nominale de 20 m sera utilisée (voir Annexe II).

6.5 NOMBRE DE CHAUSSEES ET DE VOIES

Une chaussée de 8 m comportant deux voies de 3 m chacune et deux accotements de 1 m.

6.6 DEBIT JOURNALIER

Le débit journalier est estimé à 60 véhicules commerciaux et 50 automobiles.

6.7 VITESSE DE REFERENCE

La vitesse qui a servi de modèle pour la conception de la route est de 80 km/h.

6.8 VITESSE AFFICHEE

La vitesse limite actuelle est de 70 km/h. Une nouvelle vitesse sera déterminée suite aux travaux de réfection.

6.9 TYPE DE DRAINAGE

Le drainage est de type rural soit fossés ouverts avec sections fermées devant les entrées privées.

6.10 SURLARGEURS D'EMPRISE

Le tracé du projet suit sensiblement celui de la route actuelle. L'emprise sera portée à 20 m, soit 10 m de part et d'autre de la ligne de centre. Aucune surlargeur ne sera nécessaire au niveau du tronçon à l'étude (ch. 3 + 100 à 3 + 800), et l'emprise actuelle sera réutilisée entièrement.

6.11 BANCS D'EMPRUNT

Pour ce projet, on prévoit utiliser deux bancs d'emprunt déjà en exploitation. Un de ces sites se trouve dans le rang III de Ste-Félicité, et l'autre dans le 6e rang de St-Adelme. Leur emplacement est indiqué sur la carte de localisation du projet à l'annexe I.

7.0 ECHEANCIER DU PROJET

Les travaux relatifs à la phase I du projet ont été initiés à l'automne 1986. Cependant, aucun travail n'a été effectué à l'intérieur des limites visées par la présente demande. La remise en chantier est prévue pour le début du mois de juin 1987.

8.0 DETAILS DES ACQUISITIONS DE TERRAIN ET EXPROPRIATION

8.1 DATE DES ACQUISITIONS DE TERRAIN

Les acquisitions de terrain **sont** effectuées par la municipalité de St-Adelme. Au printemps 1986, le processus d'acquisition pour la première phase devrait être terminé.

8.2 SUPERFICIE À ACQUERIR

Environ 0,3 ha sous forme de bandes étroites de 1 à 8 m de largeur pour le tronçon à l'étude.

8.3 NOMBRE D'HECTARES AGRICOLES A ACQUERIR

Environ 0,25 ha de part et d'autre de l'emprise actuelle.

8.4 NOMBRE D'HECTARES BOISES A ACQUERIR

Environ 0,02 ha le long du lac Bérubé.

8.5 NOMBRE D'ARBRES ISOLES AFFECTES

Aucun

8.6 NOMBRE DE BÂTIMENTS À EXPROPRIER

Sur la section en bordure du lac Bérubé, aucune maison n'est à déplacer ni ne subit de rapprochement par rapport aux nouvelles limites d'emprise. Un hangar du côté droit de la route au chaînage 3 + 130 a déjà été relocalisé.

9.0 MOTIFS DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

Une section de 480 m longe le lac Bérubé à moins de 60 m (ch. 3 + 300 à 3 + 780). Rappelons que le présent rapport ne traite que de cette partie du projet, à laquelle nous avons ajouté 200 m de façon à inclure le petit lac artificiel du côté gauche de la route (ch. 3 + 100 à 3 + 160) dans l'étude environnementale.

10.0 AUTORISATION DE LA COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

L'autorisation de la C.P.T.A.Q. a été demandée par la municipalité et obtenue en septembre 1985 (voir annexe III).

11.0 APPROBATION DE LA MUNICIPALITE

Les plans de construction présentés par le ministère des Transports ont été approuvés par le Conseil de la municipalité de St-Adelme. Les copies des résolutions 85-38 et 85-39 sont présentées à l'annexe IV.

12.0 PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

L'étude du milieu biophysique a été réalisée à l'aide de cartes topographiques à l'échelle de 1 : 250 000 (22B) et de 1 : 50 000 (22B/14) et de photographies aériennes à l'échelle de 1 : 15 000 (Q 80538 60-62).

Le M.L.C.P. (bureau de Ste-Anne-des-Monts) a été contacté afin de déterminer les ressources fauniques du secteur particulièrement en ce qui concerne le lac Bérubé.

Une visite sur le terrain effectuée en juillet 1985 a permis d'obtenir des informations supplémentaires.

Le projet est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à la hauteur de la municipalité de Petite-Matane, à environ 11 km à l'intérieur des terres. Les rangs visés par les travaux constituent le lien routier joignant les villages de St-Jean-de-Cherbourg et St-Adelme. Le chemin du 8e rang longe et contourne le lac Bérubé par le sud.

De petite superficie, le lac Bérubé fait approximativement 7,0 ha. Sa profondeur moyenne est de 2,5 à 3,0 m (selon les informations du M.L.C.P.). Ses eaux se déchargent dans un petit ruisseau qui passe sous la route au chaînage 3 + 560. Le lac Bérubé fait partie du bassin versant de la Petite rivière Matane qui coule plus au sud.

La végétation qui borde le lac du côté sud-est, c'est-à-dire entre le lac et la route, est majoritairement arbustive (photo 4 de l'annexe V). Elle se compose principalement d'aulne rugueux (Alnus rugosa) et de petits saules (Salix sp.). De part et d'autre sur les abords immédiats de la route, ainsi que dans les éclaircies laissées entre les aulnes, poussent des graminées et autres herbacées. A deux endroits du côté nord-ouest de la route, l'on retrouve des bosquets naturels d'arbres. Au chaînage 3 + 350, deux bouleaux à papier (Betula papyrifera) et un saule de bonne taille plus quelques aulnes en forment un premier. Le second, entre les chaînages 3 + 500 et 3 + 540, est composé de quelques peupliers faux-trembles (Populus tremuloïdes), saules et quelques sorbiers d'Amérique (Sorbus americanus) (photo 2 de l'annexe V).

De plus, quelques arbres ornementaux se trouvent en bordure de l'emprise, entre les chaînages 3 + 680 et 3 + 800, du côté gauche du chemin (photo 3 de l'annexe V). Trois de ces arbres en sont très rapprochés.

Les données d'inventaire obtenues auprès du M.L.C.P. datent de 1974 alors que le lac portait le nom de "Bélon". Le substrat du fond du lac est constitué de vase et les plantes aquatiques y sont abondantes, en particulier le nénuphar à fleurs panachées (Nuphar variegatum).

La seule espèce ichtyenne inventoriée est l'omble de fontaine (Salvelinus fontinalis). En 1974, l'on avait noté la présence de frayères dans le lac même, sans toutefois les localiser.

Aucune donnée sur le ruisseau de décharge n'est disponible (photo 6 de l'axxexe V). Cependant, il est pratiquement certain que ce ruisseau abrite une population permanente d'Omble de fontaine ou, au moins, qu'il constitue une voie de migration entre la Petite rivière Matane et le lac Bérubé.

Entre les chaînages 3 + 100 et 3 + 160 du côté nord-ouest de la route on retrouve un petit lac artificiel (photo 1 de l'annexe V) de 50 m par 15 m et d'environ 1,5 m de profondeur, qui a probablement déjà servi à l'élevage non-commercial de l'omble de fontaine. Lors de la visite sur le terrain, cet étang n'était pas utilisé. Une rangée d'épinettes blanches (Picea glauca) et un pin rouge (Pinus resinosa) bordent le côté sud-est du petit lac à environ 3 m de la route.

Au niveau de la zone à l'étude, l'activité agricole est prépondérante. Tout le côté droit du chemin du 8e rang est bordé par des terres en cultures entre les chaînages 3 + 100 et 3 + 800. Sur cette section, seules trois maisons de fermes (ch. 3 + 165, 3 + 400, 3 + 620) et leurs bâtiments constituent le milieu bâti.

13.0 EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Les impacts sur l'environnement engendrés par ce projet sont identifiés dans la liste suivante et sont localisés de façon schématique sur le feuillet 7 du plan CH-84-10-0017 et le feuillet 2 du plan CH-84-10-0027 joints en annexe.

La majorité des impacts identifiés affecteront le milieu biophysique. Notamment, les impacts # 1, 2 et 3, bien qu'ils aient tous rapport au drainage de la nouvelle emprise, ont été décrits séparément, ce qui en facilitera la compréhension et la localisation aux plans.

Impact No 1

Malgré l'illustration théorique de la nouvelle limite d'emprise qui figure au plan, à la hauteur du chaînage 3 + 560, on ne prévoit pas effectuer de remblai dans la petite baie du lac, si ce n'est sur ± 1 m de largeur pour asseoir le talus de l'accotement.

A cet endroit, l'impact est plutôt causé par les fossés, du côté gauche de la route, qui se jetteront directement dans la petite baie. Par ailleurs, du côté droit de la route, les fossés se déverseront dans l'exutoire du lac.

A court terme, soit pendant la période de construction, l'apport accru de matière en suspension libérée par les travaux de creusage des fossés pourrait diminuer la qualité de l'eau de cette partie du lac Bérubé et de son émissaire. Un impact biophysique faible portant atteinte à la qualité de l'eau et à la faune aquatique est appréhendé.

A la limite, la surcharge sédimentaire risquerait, en période d'étiage, d'entraver l'écoulement normal des eaux du lac Bérubé et de nuire aux déplacements de l'ichtyofaune.

Impact No 2

Trois servitudes de drainage existent déjà dans la section à l'étude.

La première, située du côté gauche de la route au niveau du chaînage 3 + 100 (photo 1) doit, selon les plans, être modifiée de façon à diriger les eaux d'écoulement des fossés dans le petit

lac artificiel. Ce plan d'eau de petites dimensions et par surcroît peu profond pourrait éventuellement souffrir de l'apport de matières en suspension ou de sels. L'impact est jugé mineur.

La seconde servitude, située également du côté gauche de la route au niveau du chaînage 3 + 320 (photo 5), permet le déversement des eaux des fossés de drainage dans le lac Bérubé. Finalement, la troisième "servitude" est en réalité l'exutoire du lac qui sert également de canal de drainage pour le côté droit de la route au chaînage 3 + 561 (photo 6).

Tout travail de creusage ou de nettoyage de ces ouvrages entraînerait une déstabilisation des talus qui se traduirait par l'érosion et la mise en circulation de particules fines dans le lac Bérubé et le ruisseau. De plus, la destruction du couvert arbustif sur les rives du ruisseau diminuerait la qualité de cet habitat notamment en ce qui a trait à la perte d'abris et d'ombrage. Vue la faible étendue de ces travaux, cet impact est jugé mineur.

Impact No 3

L'amélioration de la structure et du profil actuel de la route implique des travaux sur 3 ponceaux relatifs aux servitudes décrites précédemment. La réfection ou l'allongement des ponceaux peut également constituer une source d'érosion et par conséquent d'accroissement de la charge sédimentaire parvenant au lac Bérubé et à son exutoire en ce qui concerne les ponceaux situés à 3 + 320 et 3 + 561. Cet impact est également considéré mineur.

Impact No 4

Entre les chaînages 3 + 400 et 3 + 700, l'uniformisation de la largeur d'emprise à 20 m et un léger décalage du tracé vers le lac entraîneront la perte de végétation riveraine sur une lisière de 2 à 3 m environ. Dans l'éventualité où toute l'emprise serait libérée, la strate herbacée qui borde la route actuelle et quelques tiges arbustives d'aulnes rugueux et de saules seraient éliminées. Ces pertes, surtout aux endroits où la route est le plus près du lac (ch. 3 + 460, 3 + 560 et 3 + 670), diminuent la largeur de la ceinture de végétation souhaitable en bordure du plan d'eau. L'impact est jugé mineur.

Par ailleurs, au niveau des chaînages 3 + 680 à 3 + 800, quelques arbres ornementaux se retrouvent à la limite de l'emprise projetée du côté gauche ainsi que tout au long du lac artificiel entre les chaînages 3 + 100 et 3 + 160. De plus, deux bosquets arborescents naturels (ch. 3 + 350 et 3 + 500) se retrouvent également en bordure immédiate de la nouvelle emprise.

Impact No 5

Les activités de chantier en bordure du lac Bérubé, du lac artificiel et du ruisseau peuvent être source d'impact et certaines précautions d'usage sont requises afin de préserver la qualité de l'eau et de l'habitat riverain.

Impact No 6

Du côté droit de la route, surtout entre les chaînages 3 + 100 et 3 + 400, des lisières de terres agricoles atteignant 8 m de largeur seront requises pour les besoins de ce projet. La superficie affectée est négligeable par rapport à l'ensemble des surfaces cultivées sur les lots touchés. En outre, l'amélioration du drainage en bordure de la route, qui résultera des travaux de réfection, aidera à minimiser les effets des pertes de superficie cultivable. Rappelons que la réalisation du projet a été autorisée par le C.P.T.A.Q.

Impact No 7

Les marges de recul par rapport à la nouvelle emprise sont pratiquement inchangées à 13 et 7 m respectivement pour les maisons aux chaînages 3 + 400 et 3 + 620. On note une légère amélioration en ce qui concerne la maison au chaînage 3 + 165. Cependant, dans ce dernier cas, la marge de recul qui passe de 0 à 3 m, reste tout de même faible.

14.0 MESURES DE MITIGATION ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Impact No 1

De façon à minimiser l'apport de matières fines vers le lac et son exutoire, on aménagera dans les fossés à creuser, des seuils et des bassins de rétention de dimensions adéquates afin de ralentir l'écoulement des eaux et de permettre la précipitation des sédiments avant qu'ils n'atteignent le lac. A La fin des travaux, on stabilisera de façon permanente, par ensemencement hydraulique ou autre moyen, l'ensemble des fossés qui auront été creusés lors de la réalisation de ce projet afin d'assurer à long terme la protection du lac et du ruisseau.

Impact No 2

Tel qu'entendu avec les responsables du projet du district, la servitude de drainage au chaînage 3 + 100 ne sera pas réaménagée tel qu'indiqué sur le plan. Elle demeurera au même endroit qu'actuellement et fera possiblement l'objet de travaux mineurs d'élargissement et de recalibrage de façon à éviter justement que le trop plein d'eaux apportées par les nouveaux fossés parallèles à la route n'atteigne le lac artificiel.

D'autre part, aucun travail de creusage ou de nettoyage ne sera effectué sur la servitude au chaînage 3 + 561 afin de préserver la stabilité des berges de l'exutoire du lac Bérubé à cet endroit.

Toutefois, il est possible que certains travaux soient requis pour la servitude située du côté gauche de la route au niveau du chaînage 3 + 320. Advenant une telle éventualité, les mesures recommandées au niveau des fossés (impact No 1) devraient également être appliquées dans ce cas.

Impact No 3

De manière à contrer les phénomènes d'érosion et de mise en suspension de sédiments et ce de façon permanente, on verra en premier lieu à enfouir le fond des ponceaux dans le lit des cours d'eau. On évitera ainsi d'augmenter la vitesse d'écoulement de

l'eau de façon significative. De plus, on assurera une stabilité permanente des berges et du lit du cours d'eau aux deux extrémités des ouvrages, en portant une attention particulière au ponceau du chaînage 3 + 561 qui relie le lac et le ruisseau. Tel qu'entendu, aucun remblayage ne sera effectué sur la berge du lac. Elle ne sera que consolidée afin d'assurer la stabilité des fondations de la route.

L'ensemble des travaux de drainage (fossés, servitudes et ponceaux) aurait avantage à être exécuté en période normale d'étiage soit entre le 1er juillet et la fin d'août. On éviterait ainsi de risquer de perturber la reproduction de l'omble de fontaine, dont la fraie a lieu à partir de septembre.

Impact No 4

Tout d'abord, la limite de l'emprise du côté du lac, telle qu'indiquée aux plans, devra être rigoureusement respectée; la végétation située au-delà de cette limite ne devra être affectée en aucune façon par les travaux. De plus, les dimensions des fossés (largeur et profondeur) de ce côté de la route devraient être limitées au strict minimum, vu la faible superficie à drainer.

Pendant les travaux, les arbres ornementaux ou autres, situés en bordure de l'emprise et qui seraient menacés de dommages par la machinerie, seront protégés conformément à l'article 26.02.4 du Cahier des charges et devis généraux et à la clause 6.6.2 du Cahier des normes (voir Annexe V).

Les arbustes situés à l'intérieur des limites de l'emprise devraient être conservés dans la mesure où ils n'entravent pas la sécurité des usagers, l'entretien des utilités publiques et la réalisation des travaux.

Impact No 5

Tout site d'utilisation temporaire (stationnement et entretien de la machinerie) devra être localisé à au moins 60 m des rives du lac et du ruisseau. Tous les sites utilisés à ces fins seront remis à leur état initial (stabilisation permanente et/ou remise en état de culture) dès la fin des travaux.

L'entrepreneur est assujetti aux dispositions des lois et règlements en vigueur pour l'ensemble des activités de chantier et pour la disposition des matériaux excédentaires et débris divers. Notamment, aucun déchet organique, inorganique, chimique ou pétrochimique ne doit parvenir au milieu aquatique. Les matériaux excédentaires doivent être déposés en un ou des sites distants d'au moins 60 m de tout plan d'eau ou cours d'eau et ne pas être visibles des habitations ou de la route à moins de faire l'objet d'un réaménagement (végétalisation ou remise en état de culture) dès la fin des travaux. A l'heure actuelle, on ne prévoit pas effectuer de tels dépôts à la hauteur du tronçon qui fait l'objet de cette demande de certificat; si toutefois de tels dépôts devenaient ultérieurement nécessaires, on devrait au préalable aviser le Ministère de l'Environnement des sites choisis.

Impact No 7

De façon à optimiser l'impact " positif" au chaînage 3 + 165, nous recommandons que soit si possible aménagé un "point haut de drainage" (absence de fossé) en façade de cette résidence ou, sinon, que les dimensions du fossé y soient réduites au strict minimum. Par ailleurs, des précautions devraient être prises en rapport avec les risques éventuels d'affecter l'approvisionnement en eau potable ou de contaminer les puits situés à proximité de l'emprise.

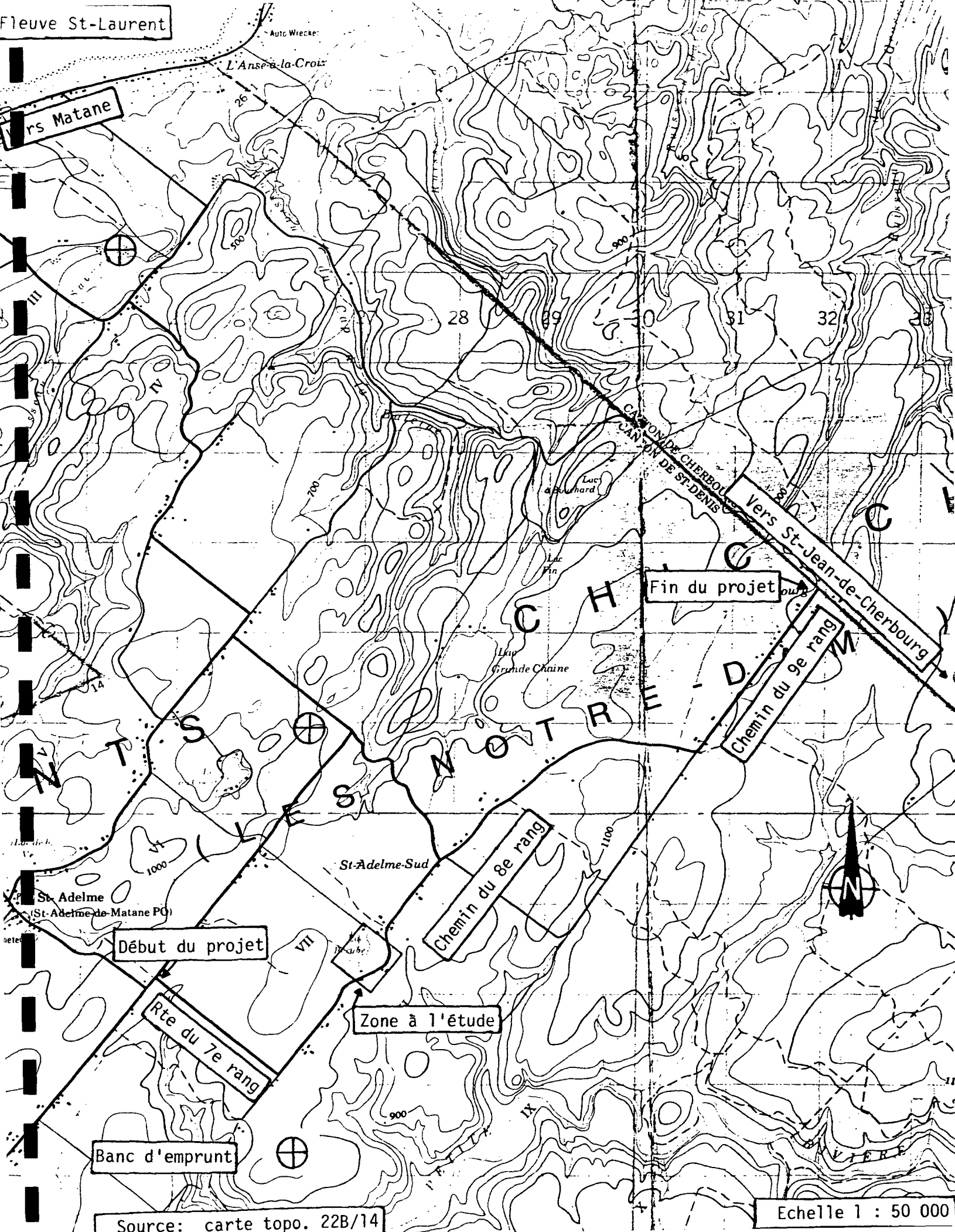
15.0 CONCLUSION

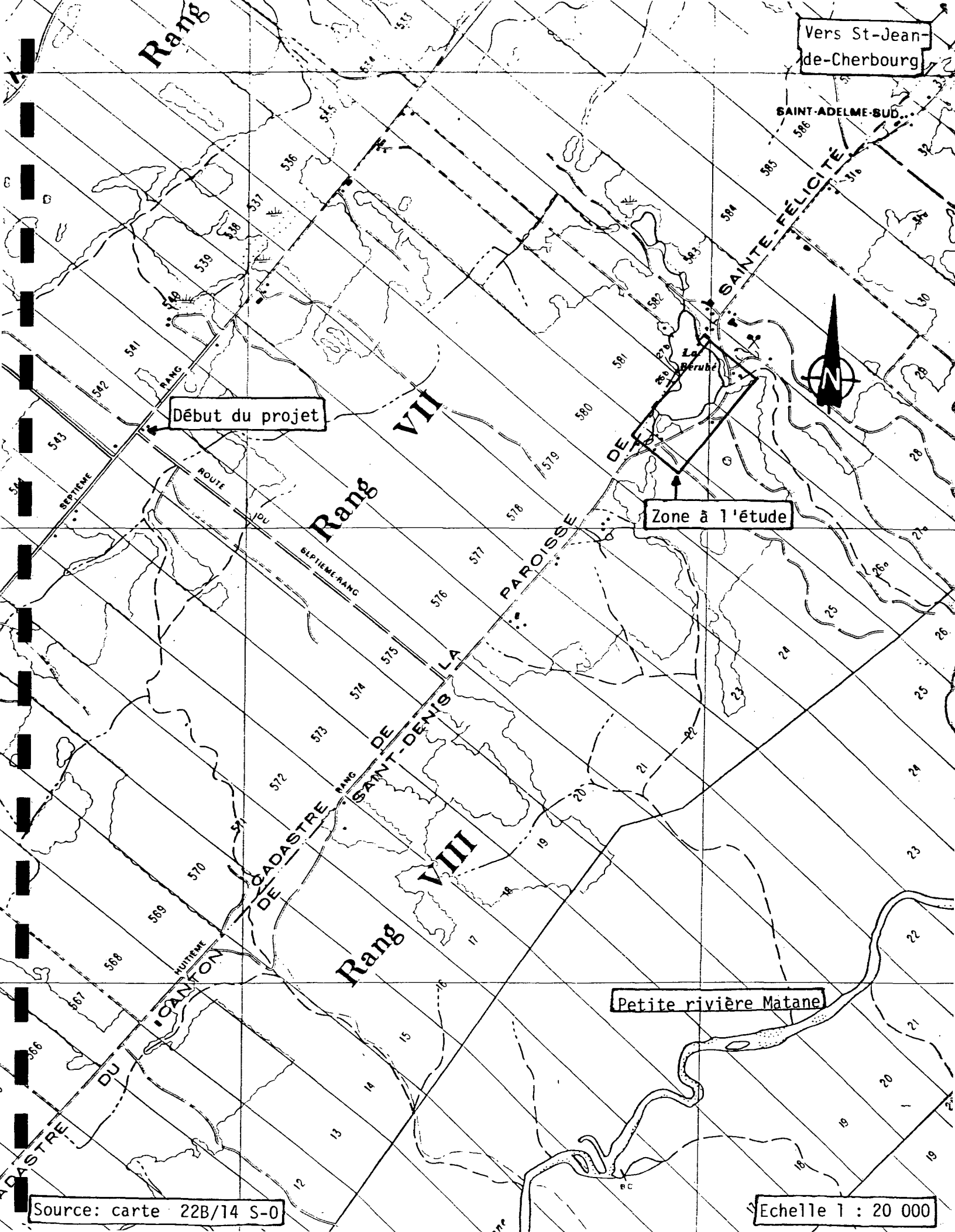
Le projet de réfection du 8e rang de la municipalité de St-Adelme comporte certaines atteintes, d'ordre biophysique, à la qualité de l'environnement particulièrement au niveau du lac Bérubé et de son exutoire.

L'ensemble des mesures de mitigation et de protection proposées au point 14.0 du présent rapport sont de nature à minimiser ou annuler ces répercussions. La préservation optimale de la végétation et la stabilisation permanente de l'ensemble du réseau de drainage assureront le maximum de protection au milieu aquatique et riverain sans que ne soient négligés les objectifs de confort et de sécurité des usagers et des résidents de ce rang.

ANNEXE I

LOCALISATION DU PROJET


Fleuve St-Laurent
Vers Matane
L'Anse-à-la-Croix
CANYON DE CHERBOURG
CANYON DE ST-DENIS
Vers St-Jean-de-Cherbourg
Fin du projet
Chemin du 9e rang
Chemin du 8e rang
St-Adelme-Sud
St-Adelme
(St-Adelme-de-Matane PQ)
Début du projet
Rte du 7e rang
Zone à l'étude
Banc d'emprunt
Source: carte topo. 22B/14
Echelle 1 : 50 000



Source: carte 22B/14 S-0

Echelle 1 : 20 000

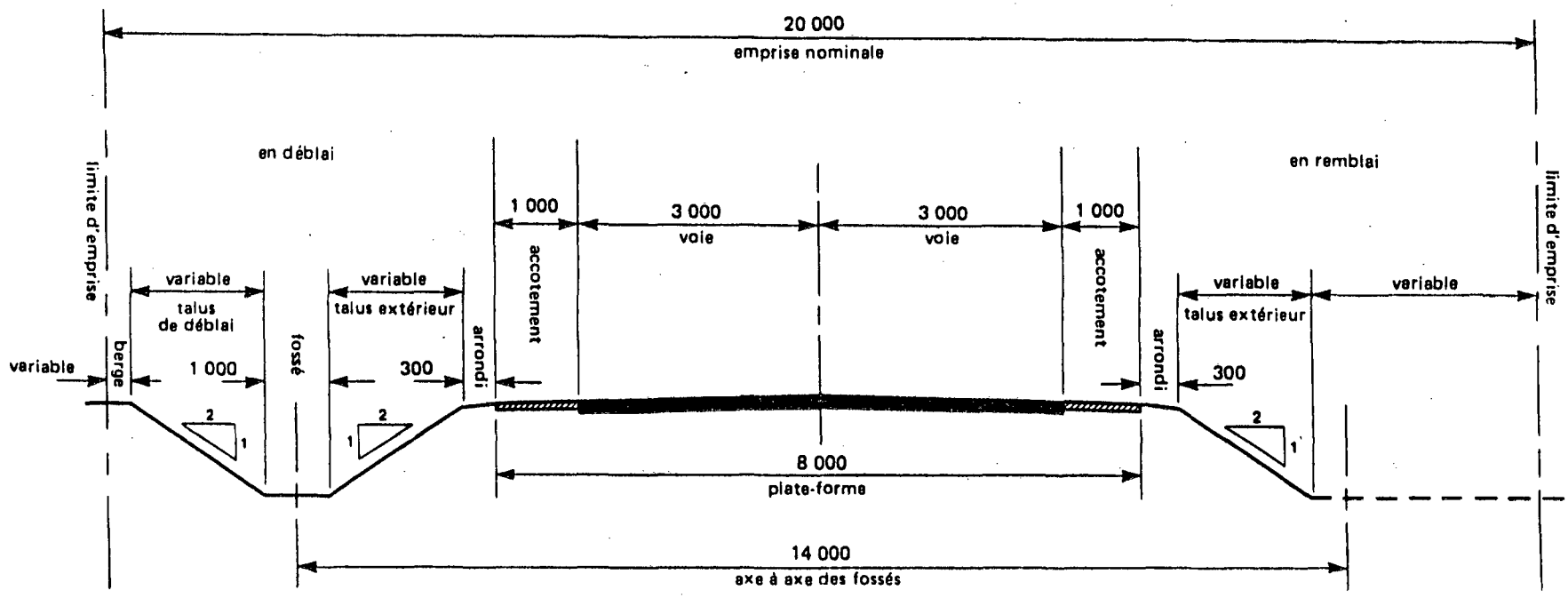
ANNEXE II

SECTION-TYPE UTILISEE
(NORME D-2305)

PROFIL EN TRAVERS ROUTES LOCALES EN MILIEU RURAL (TYPE F)

D-2305

DÉBIT JMA < 400



TYPE F- ROUTE LOCALE

NOTE: -Le profil en long de ce type de route est sensiblement celui du terrain naturel; on doit éviter le plus possible les coupes dans le roc.

ANNEXE III

DECISION DE LA COMMISSION DE PROTECTION
DU TERRITOIRE AGRICOLE

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC
(QUÉBEC)

DÉCISION

IDENTIFICATION DU DOSSIER:

No:	0606D - 090987
Lot(s):	Rang VIII: 20 à 25, 26-A, 26-A-1 et 27-A Rang VII : 575, 577, 578, 579 et 580
Cadastre:	Canton de St-Denis
Div. d'enreg.:	Matane
Superficie:	2,46 hectares
Municipalité:	St-Adelme
MRC:	Matane

NOM DES PARTIES:

CORPORATION MUNICIPALE
DE ST-ADELME

PARTIE DEMANDERESSE

-et-

ROGER GAGNÉ ET AL

PARTIES MISES-EN-CAUSE

MEMBRES PRÉSENTS: MM. Armand Guérard et Marc Rouleau
commissaires

DATE DE LA DÉCISION: 10 SEP. 1985

NATURE DE LA DEMANDE:

Demande de lotissement, d'aliénation et d'utilisation autre qu'agricole, la Corporation municipale désirant refaire le chemin du 7e au 8e Rang jusqu'au lac Bérubé.

L'emprise requise ne dépasse pas le vingt (20) mètres mentionné à l'article 41 de la Loi, mais certai-

JUIN 12 1986
SERV. ENVIRONNEMENT
SECTION QUÉBEC

nes servitudes de drainage sont requises lesquelles se localisent à l'extérieur de ladite emprise de vingt (20) mètres.

MOTIF(S) DE LA DÉCISION:

CONSIDÉRANT que les amendements apportés à la Loi sur la Protection du territoire agricole et entrés en vigueur le 20 juin 1985 permettent à une corporation municipale ou à un organisme fournissant des services d'utilité publique d'utiliser, de lotir ou d'aliéner sans l'autorisation de la Commission à des fins de travaux de réfection ou d'élargissement de chemins publics, lorsque ces travaux ont pour effet de porter l'emprise existante d'un chemin public à une largeur maximale de vingt (20) mètres;

CONSIDÉRANT, par ailleurs, qu'en vertu des mêmes amendements une servitude ne constitue plus un lotissement au sens du 10e alinéa de l'article 1 de la Loi sur la Protection du territoire agricole;

CONSIDÉRANT, toutefois, que la Commission doit se prononcer quant à l'utilisation autre qu'agricole de ladite servitude;

CONSIDÉRANT que dans ce dernier cas l'autorisation recherchée n'aurait pas d'impact négatif sur l'agriculture.

DISPOSITIF(S):

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

- REJETTE la demande de lotissement, d'aliénation et d'utilisation autre qu'agricole quant à l'élargissement de la route jusqu'à vingt (20) mètres puisque non nécessaire selon les termes de la Loi.

- AUTORISE l'utilisation autre qu'agricole d'un emplacement d'une superficie approximative de 2 200 mètres carrés, pris à même les parties de lots 20 à 25, 26-A, 26-A-1 et 27-A dans le rang VIII et 575, 577 à 580 dans le rang VII, tel que le tout se trouve plus amplement désigné à un plan préparé par

M. Majella Proulx, arpenteur-géomètre, le 15 janvier 1985, sous les minutes 1253 et déposé au dossier de la Commission sous le numéro CR-84-10-0017 pour valoir comme ci ici au long récité.

Armand Guérard, commissaire
pour la Commission

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

DOCUMMENT RECONNU VERITABLE ET SIGNE POUR IDENTIFICATION PAR LES COMPARANTS EN PRESENCE DU NOTAIRE SOUSSIGNE PUIS ANNEXE A SA MINUTE NO 2389

COPIE CONFORME

ANNEXE IV

RESOLUTIONS EN CONSEIL
CORPORATION MUNICIPALE DE ST-ADELME

Extrait du Procès-Verbal
ou
Copie de Résolution

du 6 mai 19 85

Corporation Municipale

Province de Québec
District de St-Adelme Cté Matane P.Q.

A la session régulière du Conseil de la

Corporation Municipale St-Adelme

tenue le 6 mai 19 85 et à laquelle étaient présents son honneur

le maire M. adame Marie-Laure Lévesque

et les conseillers suivants:

Mesdames; Micheline Truchon, Yvette Bernier, Mess; Hermas Gagnon, Lorenzo Gagné, Jean-Luc Bouchard, Jean-Charles Va llée.

85-39 Il est proposé par Madame Yvette Bernier secondé par M. Hermas Gagnon et résolu que le conseil de la Municipalité de St-Adelme accepte le plan de construction du chemin du 7e au 8e rang et 8e rang de St-Adelme tel que proposé par le Ministère des Transports.

Adopté à l'unanimité

Certifie extrait du livre
des délibérations
ce 23ième jour de mai 1985

Rita Bernier
Secrétaire-Trésorière

Extrait du Procès-Verbal
ou
Copie de Résolution

du 6 mai 19 85

Corporation Municipale

Province de Québec
District de

St-Adelme Cté Matane P.Q.

A la session régulière du Conseil de la

Corporation Municipale St-Adelme

tenue le 6 mai 19 85 et à laquelle étaient présents son honneur

le maire M. adame Marie-Laure Lévesque

et les conseillers suivants:

Mesdames; Micheline Truchon, Yvette Bernier, Mess; Hermas Gagnon, Lorenzo Gagné, Jean-Luc Bouchard, Jean-Charles Va llée.

85-38 Il est proposé par M. Hermas Gagnon secondé par M. Jean-Luc Bouchard et résolu que le plan de réfection du 8e et 9e rang de St-Adelme soit accepté tel que proposé par le Ministère des Transports.

Adopté à l'unanimité

Certifie extrait du livre
des délibérations
ce 23ième jour de mai 1985

Rita Bernier
Secrétaire-Trésorière

ANNEXE V

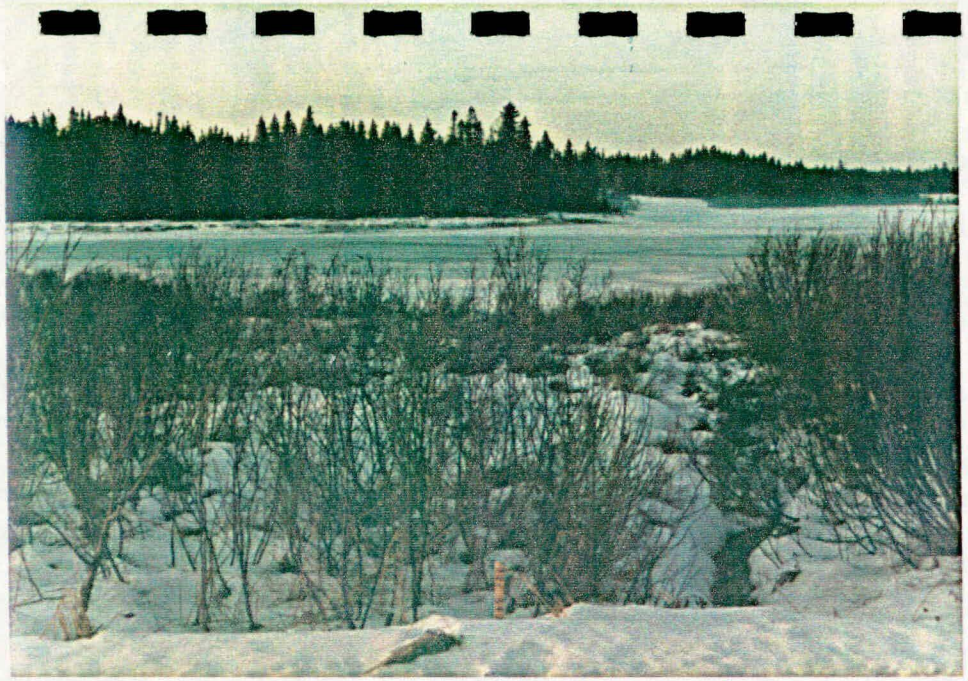
DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE

1- Lac artificiel,ch 3 + 100 à 3 + 160. La servitude de drainage (indiquée par une flèche) passe parrallèlement à l'extrémité gauche du lac, à la rencontre des herbacées et de la pelouse.

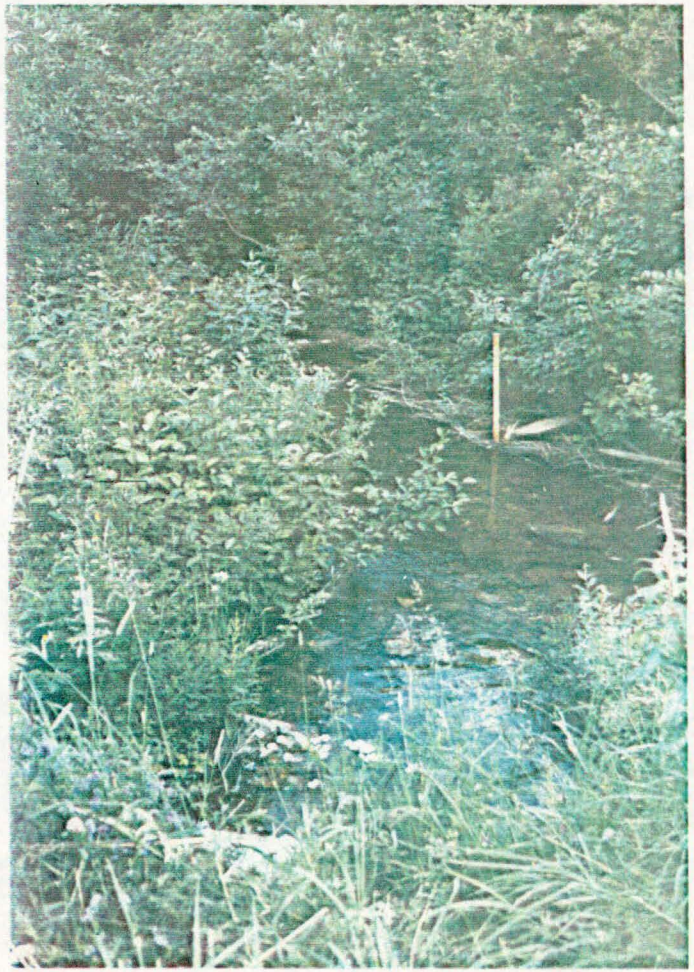
2- Végétation côté nord-ouest de la route (≈ ch 3 + 500) : bosquet naturel composé de Peupliers faux-tremble, saules, Sorbiers d'Amérique et d'Aulnes rugueux.

3- Vue d'ensemble du côté nord-ouest de la route, entre les chaînages 3 + 680 et 3 + 760

4- Vue d'ensemble de la végétation, côté nord-ouest de la route, des chaînages 3 + 500 à 3 + 660. Endroit où la route est le plus rapproché du lac Bérubé.



5- Servitude de drainage se déversant au lac Bérubé (ch 3 + 334)



6- Ruisseau de décharge du lac Bérubé (ch 3 + 561) côté sud-est de la route.

ANNEXE VI

PROTECTION DES ARBRES DURANT LA CONSTRUCTION

26.02.4 CONSERVATION DES ARBRES, ARBUSTES ET ARBRISSEAUX D'ORNEMENT

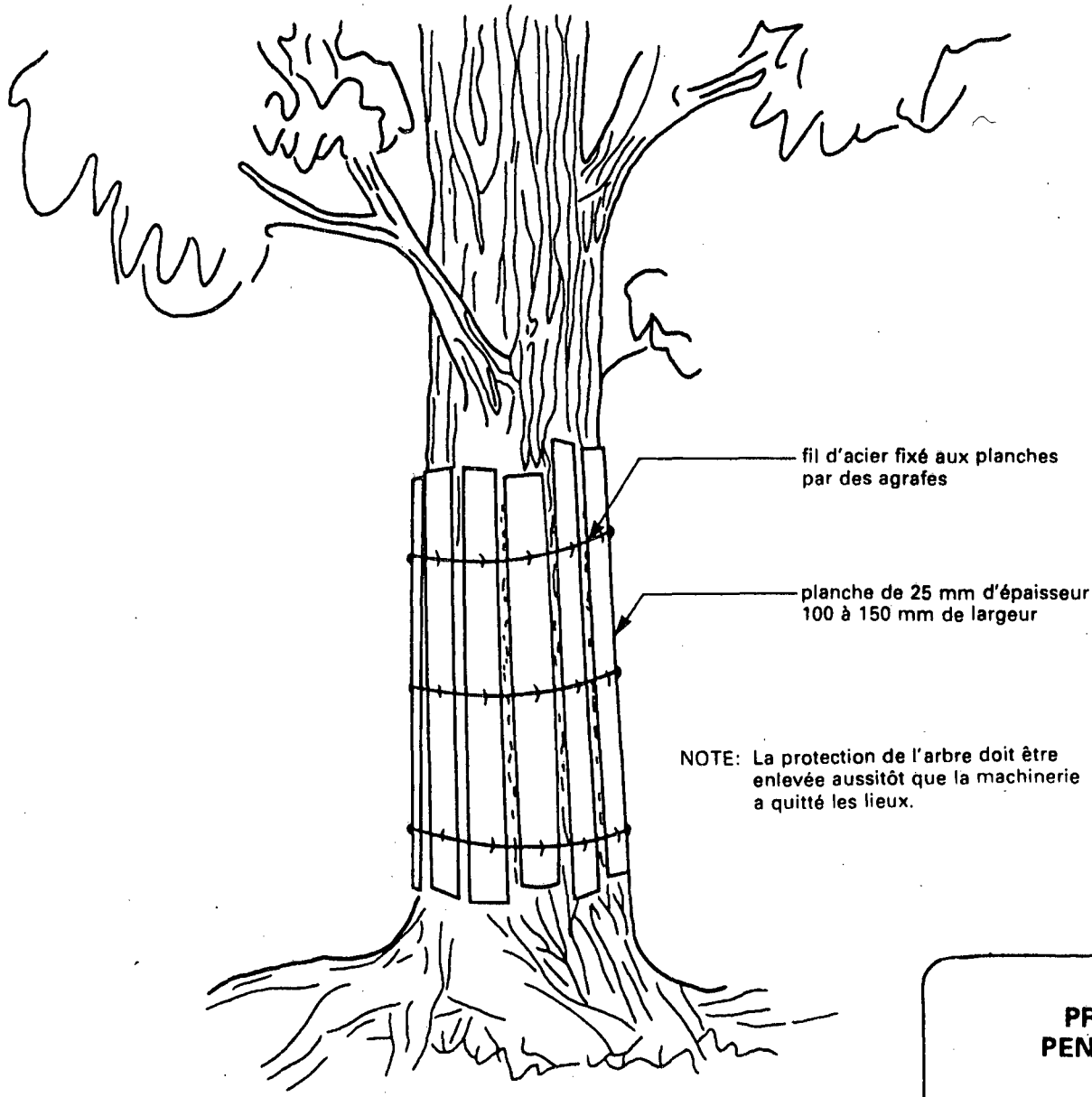
L'entrepreneur doit prendre toutes les mesures necessaires pour préserver de tout dommage ou mutilation, les arbres, les arbustes et les arbrisseaux d'ornement dont la conservation est prévue aux plans et devis ou par le maître d'oeuvre.

Source: Ministère des Transports du Québec
Cahier des charges et devis généraux (Janvier 1981)

6.6.2 Protection des arbres

Durant la construction d'une route, on doit protéger les arbres isolés qui sont appelés à demeurer dans l'emprise. Le plan type D-6600 montre comment assurer cette protection.

Le plan type D-6601 est préférable parce qu'il assure la protection du tronc et des racines des arbres. Les distances pour la pose de la clôture apparaissent au plan type.



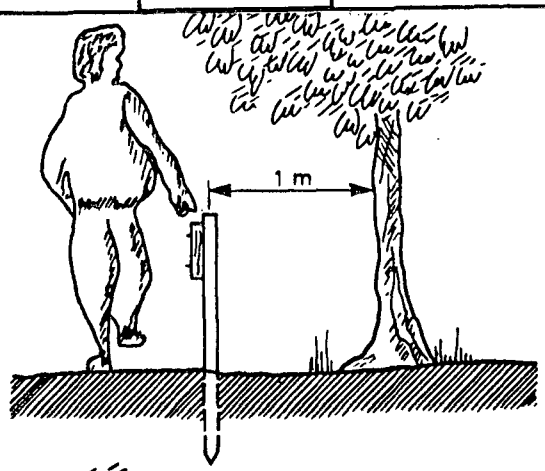
NOTE: La protection de l'arbre doit être enlevée aussitôt que la machinerie a quitté les lieux.

PROTECTION DES ARBRES PENDANT LA CONSTRUCTION

D-6600

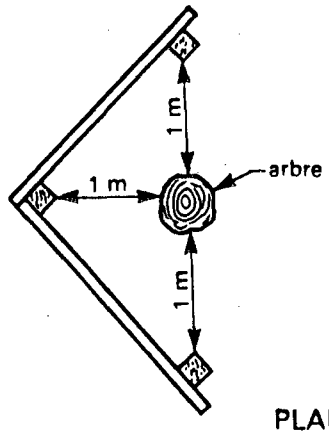
PROTECTION DES ARBRES PENDANT LA CONSTRUCTION
(protecteur de racines)

D-6601



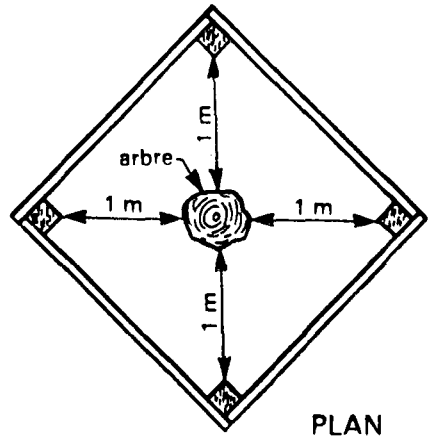
COUPE

TYPE 1
PROTECTION D'UN CÔTÉ

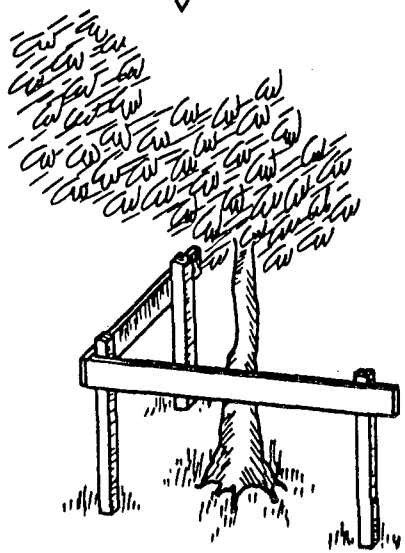


PLAN

TYPE 2
PROTECTION PÉRIPHÉRIQUE

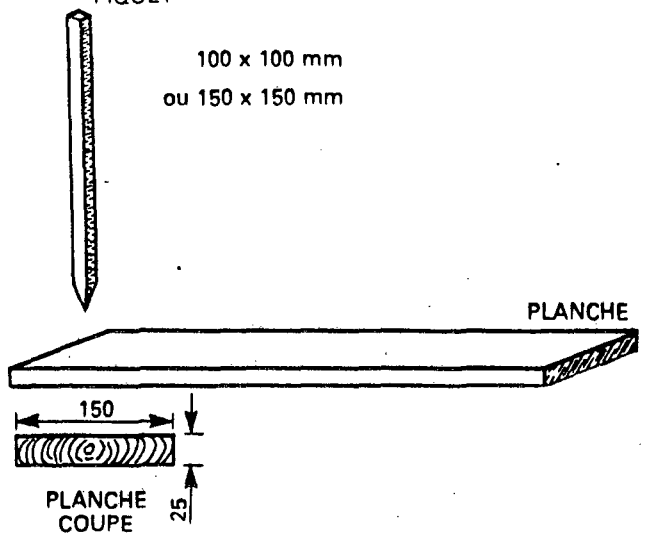


PLAN



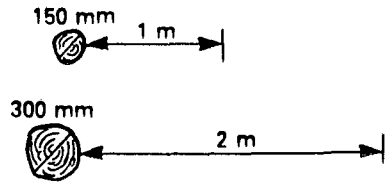
PIQUET

100 x 100 mm
ou 150 x 150 mm



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

	diamètre	écart
arbre	150 mm	1 m
arbre	300 mm	2 m



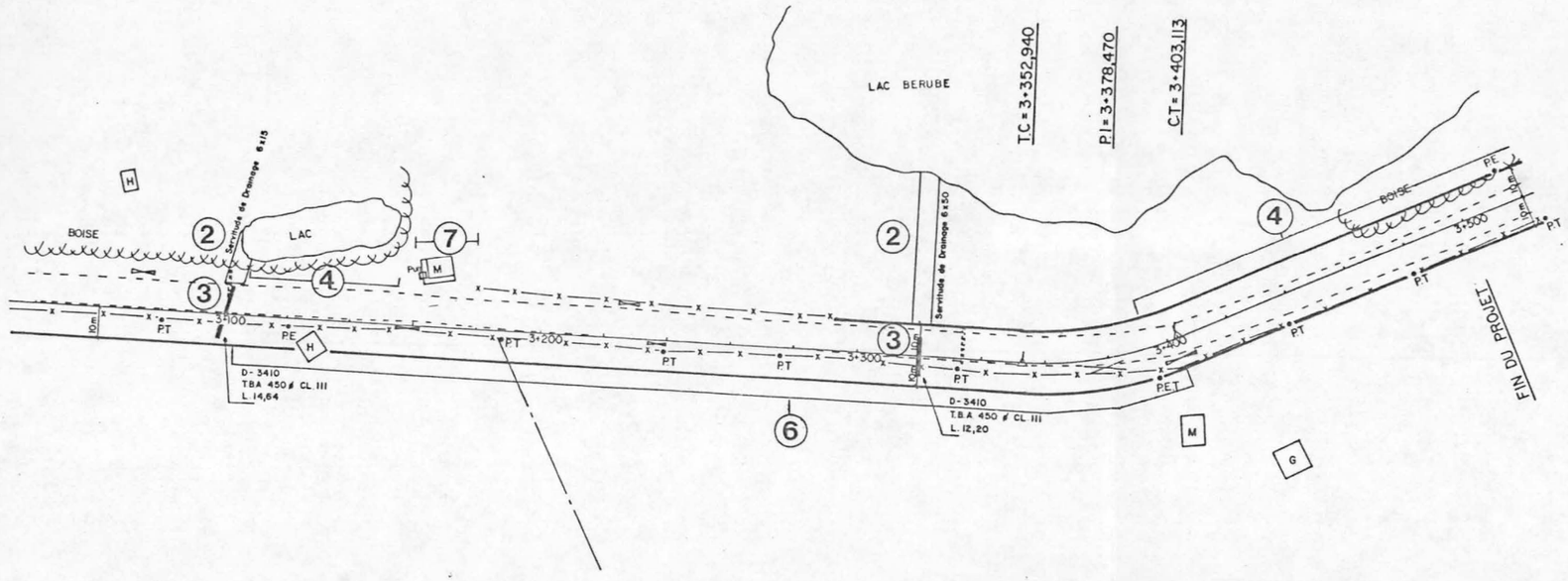
ANNEXE VII

SYNTHESE DES IMPACTS
PLAN DU PROJET ET LOCALISATION DES IMPACTS

SYNTHESE DES IMPACTS

Impact No	Milieu	Importance	Description	Mitigation/Protection	Impact résiduel
1	Biophysique	Faible	Déversement des fossés dans le lac Bérubé et son exutoire	Seuil et bassin de rétention Stabilisation permanente de tous les fossés Réalisation en période d'étiage si possible	Faible
2	Biophysique	Faible	Déstabilisation des servitudes de drainage actuelles par travaux de creusage, nettoyage, recalibrage et élargissement	Laisser servitude au ch. 3 + 561 intacte. Travaux mineurs au ch.3 + 100. Si travaux au ch. 3 + 320, appliquer mêmes mesures que pour l'impact N° 1	Nul
3	Biophysique	Faible	Réfection et allongement de ponceaux	Enfouir le fond du ponceau dans le lit du cours d'eau Stabilisation permanente des berges et du lit aux deux extrémités Réalisation en période d'étiage si possible	Nul
4	Biophysique	Faible	Perte de végétation arbustive et herbacée riveraine	Ne couper que l'essentiel à la sécurité, à l'entretien et aux travaux. Protection des tiges arborescentes à la limite de l'emprise	Négligeable
5	Biophysique	Faible	Utilisation de machinerie Matériaux excédentaires	Renaturalisation des aires d'aménagement temporaire Respect des normes en vigueur par l'entrepreneur	Nul
6	Agricole	Faible	Immobilisation de 0,25 ha de terres en culture sous forme de lisières	Aucune	Positif en raison de l'amélioration du drainage du reste des terres
7	Humain	Positif	Marge de recul augmentée mais demeure faible pour la résidence au chaînage 3 + 165	Point haut de drainage ou fossé minimal	-

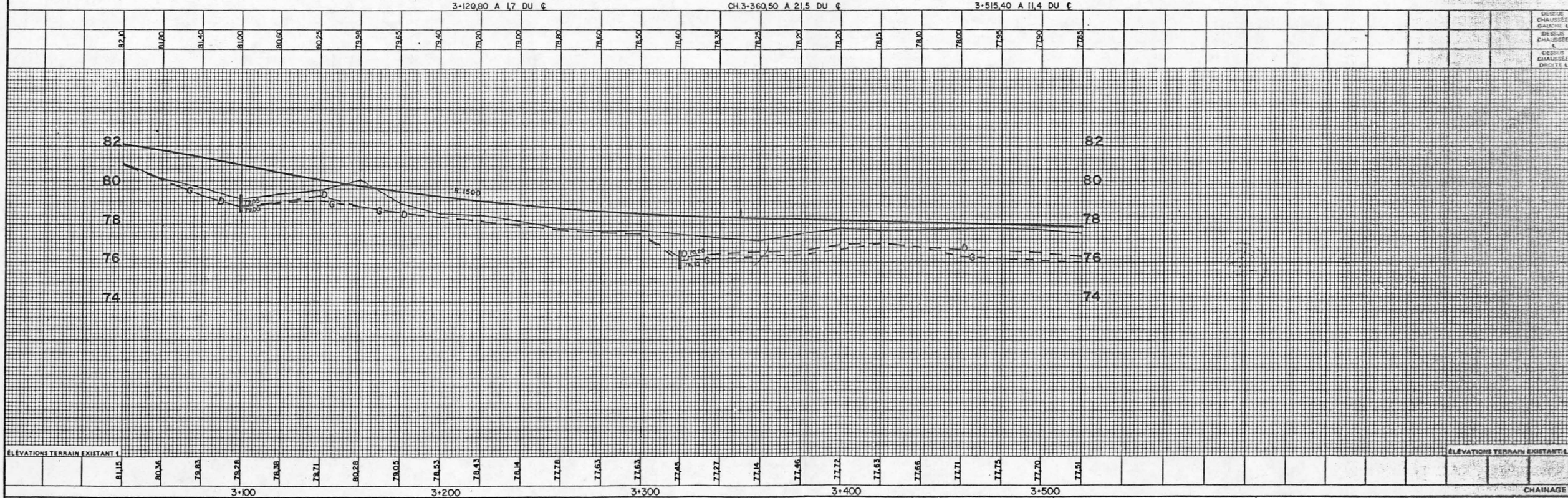
METRIQUE



R.N. No. 17 ELEVATION 80,926
CLOU SUR P.E. A DROITE DU CH. 3+120,80 A 1,7 DU ℄

R.N. No. 18 ELEVATION 77,913
CLOU SUR BOULEAU A GAUCHE DU CH. 3+360,50 A 21,5 DU ℄

R.N. No. 19 ELEVATION 77,685
CLOU SUR P.E. A GAUCHE DU CH. 3+515,40 A 11,4 DU ℄



LÉGENDE

LIGNE DE CENTRE		LIGNE DE RANG		POTEAU ÉLECTRIQUE		POMPE À ESSENCE		ÉTANG ou SOURCE		PROFIL EXISTANT
LIGNE D'OPÉRATION		VOIE FERRÉE		LAMPADAIRE		BOUCHE-INCENDIE		RUISSEAU		TERRAIN ou ℄
POINT RÉFÉRENCE		TROTTOIR		POTEAU TÉLÉPHONE		VALVE D'AQUEDUC		RIVIÈRE		FOSSÉ GAUCHE
LIGNE DE PAVAGE		BORDURE		POTEAU D'ENSEIGNE		ROC EN SURFACE		TUYAU D'AQUEDUC		FOSSÉ DROIT
ACCOTEMENT		GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ EN ACIER PROFILÉ		ARBRE		LIGNE DE TRANSMISSION		DRAINAGE FOSSÉ		PROFIL PROJETÉ
EMPRISE ACTUELLE CLÔTURÉE		GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ EN CÂBLES D'ACIER		PUITS		MUR DE SOUTENEMENT		DRAINAGE TUYAU		REVÊTEMENT
EMPRISE ACTUELLE NON CLÔTURÉE		POTEAUX INDICATEURS		REGARD		BÂTIMENT IMPRÉCIS		DRAIN PERFORÉ		POSSÉ GAUCHE
EMPRISE PROJETÉE		ENTRÉE PRIVÉE		PUISARD		HAIE D'ARBUSTES		PONCEAU TUYAU		FOSSÉ DROIT
LIGNE MUNICIPALITÉ		REMBLAI DÉBLAI		REGARD PUISARD		LIGNE DE CONTOUR		STRUCTURE		FOSSÉS G&D

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

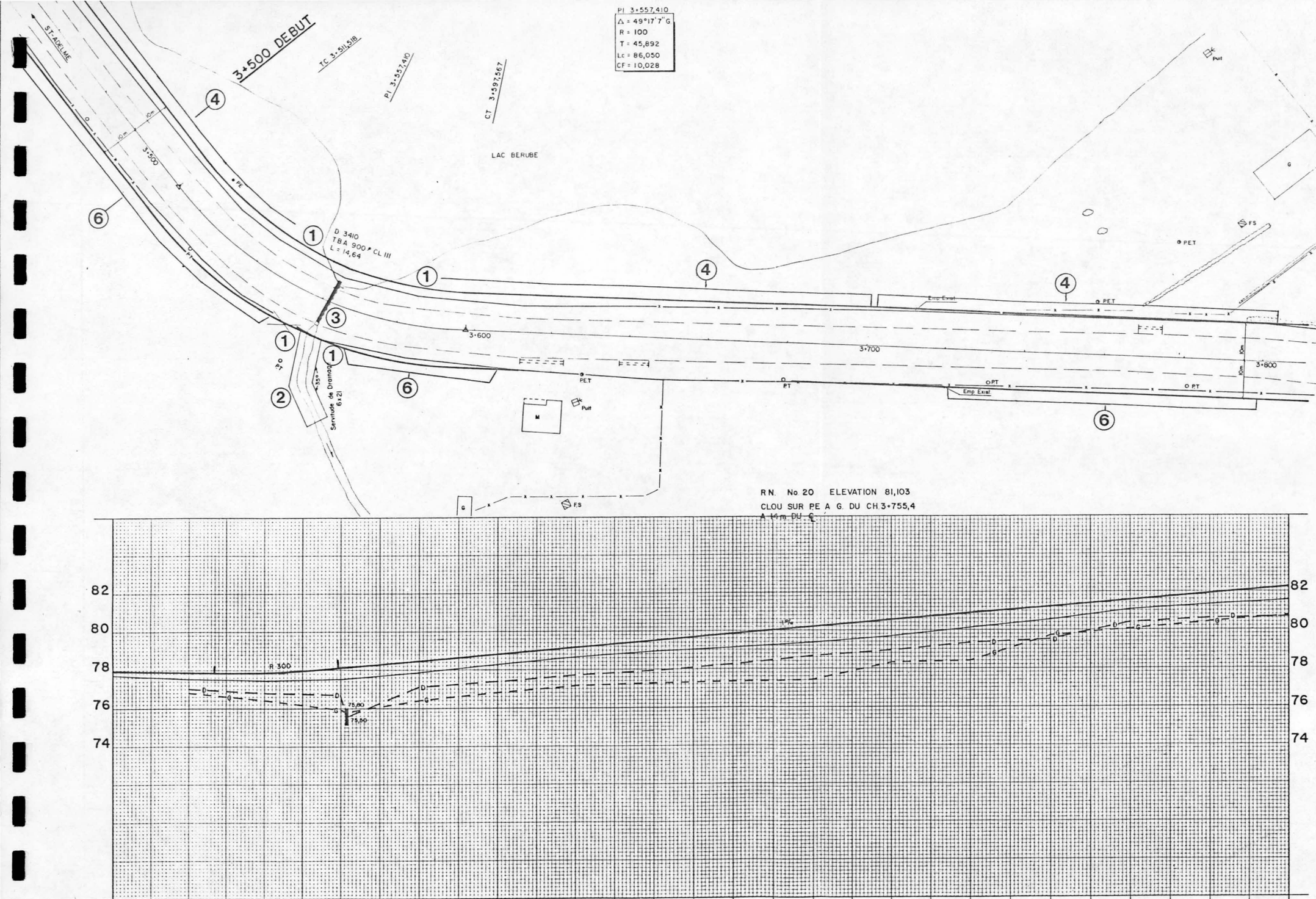
PRÉPARÉ PAR

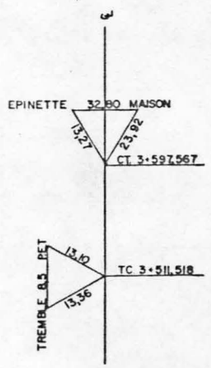
M. Villeneuve ing. Chargé de projet
C. Marquis ing. Technicien
R. Truchon dess. Technicien

REVISION		
NATURE	DATE	PAR

CONTRAT No | ÉCHELLE : 1/1000
LAT : | DATE 84-05-31
LONG :

MUNICIPALITÉ (S) Saint-Adelme
COMTÉ MUNICIPAL Matane | CIRC. ÉLECTORALE Matane
DESCRIPTION Reamenagement du Rang 7 et 8
LOCALISATION DU PROJET — ROUTE | TRONÇON | ROUTE | TRONÇON
RÉGION 01 | DISTRICT 03
CODE GÉOGRAPHIQUE 06-06
IDENTIFICATION DU PLAN — SUJET | ANNÉE | NUMÉRO SÉQUENTIEL: C H 8 4 1 0 0 1 7
7 / 7





ÉLÉVATIONS																							
GAUCHE																							
LIGNE D'OPÉRATION	77,90	77,85	77,85	78,10	78,45	78,80	79,15	79,50	79,80	80,20	80,50	80,80	81,20	81,55	81,90	82,20							
DROITE																							
TERRAIN EXISTANT	77,70	77,56	77,43	77,51	77,85	78,25	78,62	78,93	79,13	79,39	79,69	80,10	80,55	81,05	81,34	81,57							

CHAÎNAGE 3+500 3+600 3+700 3+800

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PAR
85	01	30	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

SCEAU

INGÉNIEUR MICHEL JELFSE 24437 QUÉBEC

Gouvernement du Québec

Ministère des Transports

PLAN ET PROFIL

Chainage 3+500 a 3+800

ÉCHELLE
1:500 H. 0 10 20
1:50 V. 1 2 3 4

IDENTIFICATION TECHNIQUE

C H - 8 4 - 1 0 - 0 0 2 7

IDENTIFICATION CLASSEMENT

2/24

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 126 418