



Route de la John (Chemin de la Réserve)

Région 01, district 03

Municipalité: St-René de Matane

Municipalité régionale de comté: Matane

Circonscription électorale: Matane

Dossier: D.A.R. 01-03-12 #411

(voir plan de localisation en annexe 1)



CANQ
TR
GE
EN
643

1.0 IDENTIFICATION DU REQUERANT

Ministère des Transports
700, boul. St-Cyrille est
Québec, Québec
G1R 5H1
(418) 643-3756

2.0 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET

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

3.0 IDENTIFICATION DU CHARGE DU PROJET

Monsieur Jacques Bélanger, biologiste
Division de l'assistance aux régions
Section de Québec
Service de l'environnement
(418) 643-2408

4.0 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Route de la John (Chemin de la Réserve)
Région 01, district 03
Municipalité: St-René de Matane
Municipalité régionale de comté: Matane
Circonscription électorale: Matane
Dossier: D.A.R. 01-03-12 #411
(voir plan de localisation en annexe 1)

.../2

CANQ
TR
GE
EN
643

5.0 OBJECTIF DU PROJET

Le chemin de la John, qui longe la rivière Matane dans ce secteur, passe dans une zone instable, où un glissement s'opère. Des réparations y sont continuellement nécessaires à cause de l'affaissement graduel et du sectionnement de la structure de la chaussée dans le glissement.

Le projet de reconstruction a pour but de stabiliser le glissement, de réduire les coûts d'entretien et de rendre le secteur sécuritaire.

6.0 DESCRIPTION DU PROJET

6.1 HISTORIQUE

Le glissement de terrain qui s'opère sur la route de la John entre les chaînages 1+020 et 1+160 (voir annexe 2) est antérieur à 1963 d'après l'examen des photographies aérienne (photo 1 et 2 de l'annexe 3). La largeur de ce glissement est de 140 mètres au niveau de la route et atteint 122 mètres de longueur (1).

La route de la John passe au-dessus du point levier du glissement. Ceci ajoute un poids additionnel sur le haut du talus et contribue à accentuer le glissement. Chaque année un affaissement se produit entre les chaînages 1+020 et 1+160 nécessitant à chaque fois un rechargement en gravier. Ces réparations constantes en plus de devenir coûteuses, aggravent la situation en augmentant continuellement la charge au-dessus de point levier du glissement.

(1) Etude de stabilité; Route de la John; Service des sols et chaussées; Québec

6.2 NATURE DU PROJET

Le projet consiste en la reconstruction de la route de la John entre les chaînages 0+900 et 1+340. Le tracé suit exactement la route actuelle. Pour stabiliser le glissement, le profil de la route sera abaissé de 4 mètres au niveau du glissement lui-même (ch 1+020 à 1+160). Les 300 mètres répartis de chaque côté du glissement serviront à aménager les approches et le raccordement à la route en place.

Un déblai de 2 mètres d'épaisseur sera aussi effectué sur la surface du glissement du côté gauche de la route dans le but d'alléger la charge sur le haut du talus. Un contre-poids (berme stabilisatrice) sera aménagé dans le bas du talus (ch 1+010 à ch 1+170) jusqu'à l'élévation de 52,5 mètres (voir photo 3 de l'annexe 3 et coupe transversale en annexe 4). Un perré placé mécaniquement de 7,3 mètres de large et de 160 mètres de longueur (ch 1+010 à 1+170), ancré à un mètre de profondeur dans le lit de la rivière et se terminant à 2 mètres de la rive protégera la berme contre l'érosion. Une membrane géotextile sera placée sous le perré.

Un déboisement totalisant une superficie de 1,05 ha (0,48 ha du côté droit et 0,57 ha du côté gauche) sera nécessaire pour la construction de la berme, l'abaissement du profil dans le talus et l'adoucissement des pentes de fossés. L'annexe 2 donne une localisation approximative de l'emplacement et de l'échelle des divers travaux à effectuer.

6.3 PROGRAMMATION DU PROJET

Ce projet est inclus, à titre de priorité # 8, au volet 2 du sous-programme III (amélioration du réseau routier local) du programme des projets régionaux 1985-90 (voir annexe 5).

6.4 LONGUEUR TOTALE DU PROJET

Le projet mesure 440 mètres

6.5 NORME UTILISEE

Norme D-2305, type F, avec emprise nominale de 20 mètres (voir annexe 6).

6.6 NOMBRE DE CHAUSSEES ET DE VOIES

Une (1) chaussée de deux (2) voies.

6.7 DEBIT JOURNALIER

Le débit journalier n'a pas été calculé pour cette section de route. Une estimation officieuse nous indique une moyenne de 150 veh/jr, avec une intense circulation de camions lourds lors des opérations forestières.

6.8 VITESSE DE REFERENCE

Cette vitesse est celle qui a servi de modèle pour la conception de la route; soit 80 km/h.

6.9 TYPE DE DRAINAGE

Rural, c'est-à-dire fossés ouverts, avec sections fermées pour les entrées privées.

6.10 SURLARGEURS

Les surlargeurs d'emprise prévues sont nécessaires afin de procéder à la stabilisation du glissement et d'obtenir des pentes de fossés stables.

6.11 BANC D'EMPRUNT

Les matériaux requis pour ce projet seront prélevés dans le banc d'emprunt connu sous le nom de banc Guy Marquis. En exploitation depuis plusieurs années, ce banc se situe sur les lots 32 et 33 de la municipalité de St-René de Matane. (voir annexe 1).

Mille deux cents mètres-cube de pierre de calibre 800-400 seront fournis par l'entrepreneur, et pris dans un banc non encore déterminé.

7.0 ECHEANCIER DU PROJET

Ce projet est inscrit au programme quinquennal 1985-1990 et sa réalisation est prévue pour l'automne 1985. Les travaux débuteront dès réception du certificat d'autorisation et les travaux en rivière en septembre.

8.0 DETAILS DES ACQUISITIONS DE TERRAIN

8.1 DATE DES ACQUISITIONS

Le processus d'expropriation est déjà engagé et l'acquisition des terrains sera effective à partir du 15 août 1985.

8.2 CADRE BATI

Aucune habitation ou bâtiment n'est à signaler de part et d'autres de la route sur la longueur totale du projet. Les premières résidences rencontrées sont approximativement à 700 mètres au nord et à plus d'un kilomètre au sud.

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

Sur les 440 mètres du projet, une section de 300 mètres (ch 0+900 à 1+200) se fera à moins de 60 mètres de la rivière Matane, dont le perré et la berme stabilisatrice sur une longueur de 160 mètres immédiatement en bordure de la rivière.

10.0 AUTORISATION DE LA C.P.T.A.Q.

L'autorisation de la C.P.T.A.Q. n'est pas requise puisque le projet se situe sur un territoire non retenu pour fin de contrôle.

11.0 APPROBATION DE LA MUNICIPALITE

La municipalité de St-René de Matane a approuvé le projet par une résolution en date du 5 août 85 (annexe 7).

12.0 PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL

12.1 MILIEU BIOPHYSIQUE

Le projet est situé à environ 3,5 km de la jonction avec la route 195, sur le chemin qui mène à la réserve faunique de Matane. (voir annexe 1)

La route de la John longe la rivière Matane et le secteur qui nous préoccupe se situe quelque peu en amont de la rivière Tomagodi.

Les sondages géologiques effectués dans le rayon du glissement par le Service des sols et chaussées révèlent un sol composé principalement d'argile très raide, parfois silteuse, contenant un peu de sable et de gravier fin.

La rivière Matane est considérée comme étant une excellente rivière à saumons. Chaque année de 1 500 à 2 000 saumons remontent son cours. On a pu en dénombrer jusqu'à 3 000, certaines années, à la passe migratoire de Matane. La pêche sportive y est pratiquée du 25 juin au 31 septembre à partir et en aval de la fosse Tomagodi. Les statistiques de 1984 montrent une utilisation de 4 489 jours/pêcheurs (1).

Le projet est situé entre deux fosses à saumons utilisées par les pêcheurs sportifs: Le Cap-Seize, en amont, et la Tomagodi, en aval. La fosse Tomagodi est réputée être l'une des meilleures fosses de la rivière Matane.

(1) Communication personnelle; Alain Desrosiers, MLCP, Ste-Anne des Monts.

En plus du Saumon atlantique (Salmo salar), il est possible de rencontrer trois autres espèces de poisson: le Naseux des rapides (Rhinichthys cataractae), le Chabot visqueux (Cottus cognatus) et l'Ombre de fontaine (Salvelinus fontinalis) dans l'ordre d'importance (1).

La végétation dans ce secteur est surtout composée de feuillus. Du côté droit (voir photo 4 de l'annexe 3), nous retrouvons surtout le Peuplier faux-tremble (Populus tremuloides) accompagné de Peuplier beaumier (Populus balsamifera), d'Épinette blanche (Picea glauca) et de Bouleau à papier (Betula papyrifera). La strate arbustive est représentée par l'Aulne rugueux (Alnus rugosa) majoritairement et du Saule (Salix sp.). Une partie de la pente (environ 60 m) en bordure de la rivière est dénudée de végétation (voir photo 3 de l'annexe 3). La pente est assez raide entre la route et la rivière; en moyenne 30%.

Du côté gauche (voir photo 5 de l'annexe 3) la végétation est beaucoup plus arbustive que du côté droit. On ne retrouve par d'arbres à maturité. L'Aulne rugueux y est la principale espèce. Beaucoup de jeunes Peupliers faux-tremble y poussent accompagnés de quelques saules.

(1) Répertoire des données relatives aux populations de Saumon atlantique (Salmo salar) des rivières de la région du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie 3. Rivière Matane à Rivière Madeleine; Pomerleau, Camille, Coté Yvon et Migneault Jean-Guy; MLCP; juin 1980

13.0 EVALUATION DES IMPACTS ET MESURES DE MITIGATION ET DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune du MLCP (Ste-Anne des Monts) a été consulté en rapport avec ce projet vu la planification de travaux en bordure d'une rivière à saumons (voir annexe 8). Dans l'ensemble, aucune objection à la réalisation du projet n'a été émise. Cependant deux recommandations ont été faites.

- 1^o- Aucun travail impliquant la mise en suspension de sédiments ne devra être effectué entre le 1^{er} juillet et le 31 août.
- 2^o- Une rencontre entre le Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune et le contractant devra être planifiée avant les travaux mettant en cause la construction du perré.

Les impacts sur l'environnement ont été identifiés et sont suivis des mesures de mitigation et de protection à appliquer.

Impact no 1 Milieu biophysique Déboisement

Un déboisement est nécessaire sur le côté droit de la route, entre la route et la rivière, pour permettre la construction d'une berme stabilisatrice et d'un perré contre l'érosion pouvant être causée par la rivière. La pente sur ce secteur est très forte et le terrain plutôt argileux. Ces travaux pourraient être la cause d'érosion et entraîner un apport de sédiments dans la rivière Matane. Ceci est considéré comme un impact biophysique (qualité de l'eau, faune ichthyenne) moyen.

Afin de minimiser cet impact, la coupe devra être faite manuellement sur cette section du projet. On essouchera seulement la portion de terrain requise pour l'installation de la membrane géotextile et du perré, au bas du talus. Impact résiduel: faible.

Impact no 2 Milieu biophysique
Erosion des sols

Les travaux visant l'abaissement du profil du côté gauche de la route (ch 1+010 à 1+170) ainsi que la construction d'une berme du côté droit mettront à nu une surface de terrain assez importante. En plus de briser l'harmonie visuelle du paysage naturel, le dénudement des pentes résultant de ces travaux augmentera les risques d'érosion et d'apport de sédiments. Cet impact (visuel, sol, qualité de l'eau et faune aquatique) est jugé fort.

Ces deux sites devront faire l'objet de stabilisation par la végétation. Il sera toutefois impossible de procéder à cette stabilisation cet automne à cause de la date tardive à laquelle les travaux se termineront. Dès que possible, au printemps prochain, on procédera donc à un ensemencement afin de stabiliser le plus rapidement possible les pentes. On plantera ensuite des arbres et/ou arbustes indigènes compatibles avec la végétation environnante et la nature du sol afin de stabiliser définitivement le terrain. A cet effet, un devis d'ensemencement et/ou de plantation sera préparé par la division des aménagements connexes. Cela permettra de redonner son aspect naturel au secteur donnant accès à la réserve faunique de Matane et fréquenté, de même, par les pêcheurs de saumons. Impact résiduel: faible.

Impact no 3 Milieu biophysique
Fossés de drainage

La nature du sol et les pentes de fossés assez prononcées, particulièrement les servitudes de drainage (en moyenne 30% de pente), pourraient favoriser l'érosion de ces fossés, leur détérioration et le transport de sédiments vers la rivière Matane. Ceci représente potentiellement un impact biophysique (sol, qualité de l'eau, faune aquatique) jugé moyen.

Les fossés et servitudes de drainage seront donc stabilisés de façon permanente soit par l'implantation de végétation, soit par l'aménagement de seuils, l'utilisation de canalisation, ou par l'utilisation de membrane géotextile et enrochements.
Impact résiduel: faible

Impact no 4 Milieu biophysique
Ensemble des travaux en bordure d'un cours
d'eau

L'ensemble des interventions en bordure d'un cours d'eau s'accompagnent inévitablement d'un ensemble de risques au niveau de la qualité du milieu: émission ou fuite accidentelle de déchets ou de polluants, érosion des sites d'intervention, etc. Les recommandations listées ci-dessous ont donc pour but de minimiser ces risques.

- Localisation des sites d'utilisation temporaire (stationnement et entretien de la machinerie) à au moins 60 m des rives de la rivière.
- La disposition des matériaux excédentaires (déblais en surplus, matériaux inutilisables, débris végétaux) devra se faire de l'une ou l'autre des deux façons suivantes:
 - 1- dans un site de dépôt déjà autorisé par le ministère de l'Environnement;
 - 2- en un nouveau site, aussi plat que possible, et localisé à au moins 60 m de tout cours d'eau ou plan d'eau, de toute route ou de toute habitation et de façon à ce qu'ils ne soient pas visibles de l'un ou l'autre de ces endroits à moins de faire l'objet, dès après les travaux, d'une stabilisation par la végétation.
- Interdiction de rejeter dans l'environnement tout déchet de nature chimique, pétrochimique ou autres; disposition selon les lois et règlements en vigueur.
- Nettoyage et renaturalisation des sites des travaux et des sites d'utilisation temporaire.

14.0 CONCLUSION

Les travaux de reconstruction sur la route de la John à St-René de Matane sont nécessaires pour permettre de régler définitivement un problème constant.

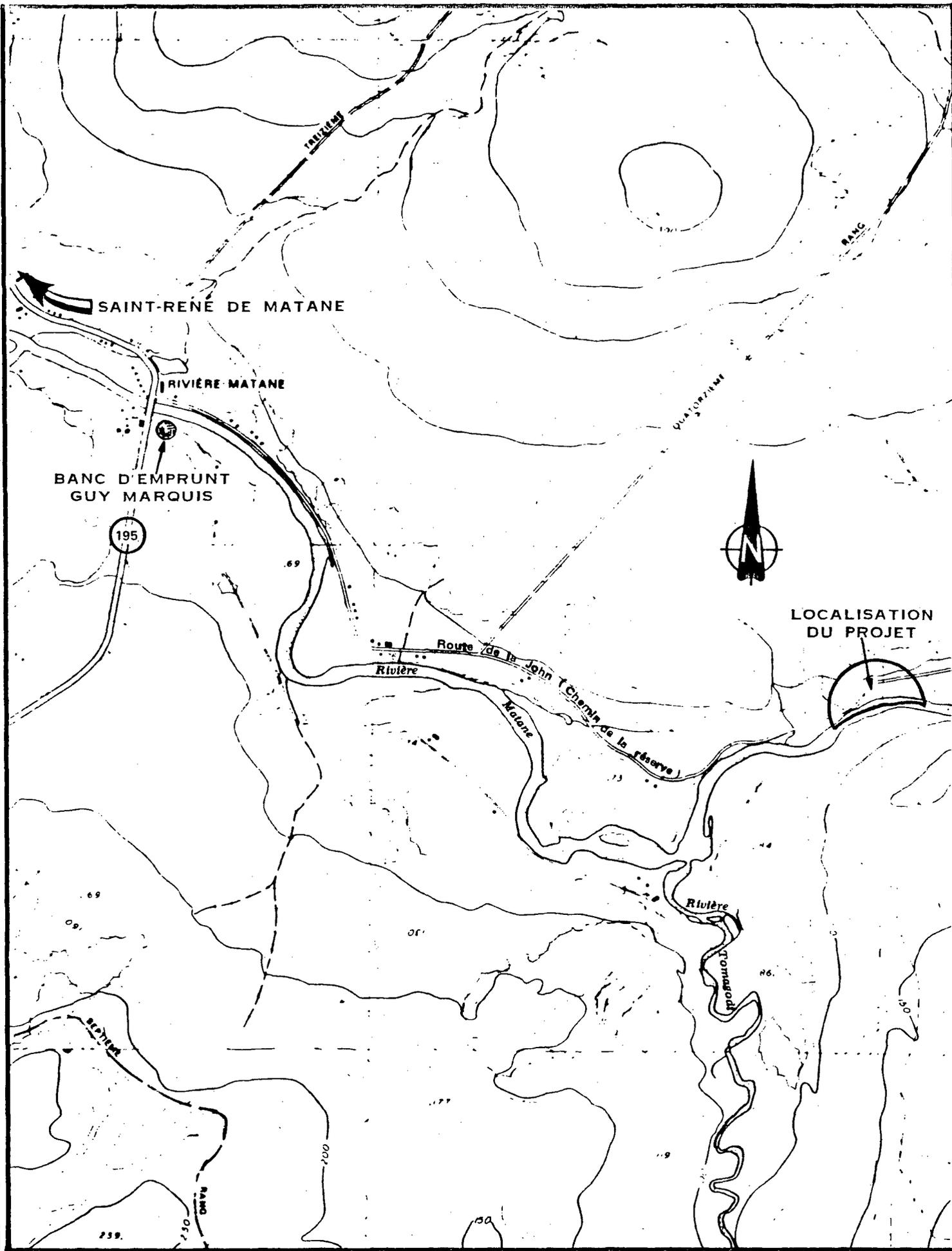
Certains impacts sur l'environnement sont à prévoir mais les mesures de mitigation et de protection de l'environnement mise de l'avant les réduiront au minimum. L'ensemencement et la plantation du talus et de la berme, et la stabilisation des fossés et servitudes de drainage minimiseront l'apport de sédiments, l'impact le plus important engendré par ce projet.

De plus, le projet a été soumis aux responsables du Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche de Ste-Anne des Monts qui n'ont émis aucune objection à la réalisation de ce projet.

En plus d'assurer la sécurité des usagers de la route et d'éliminer de coûteuses réparations continuelles, la réalisation de ce projet permettra aussi de stabiliser la berge de ce tronçon de la rivière Matane et d'y éliminer, de ce fait, l'érosion et la mise en suspension de sédiments dans la rivière.

ANNEXE I

PLAN DE LOCALISATION DU PROJET



ANNEXE 1 PLAN DE LOCALISATION DU PROJET DE RECONSTRUCTION
 DU SECTEUR DU GLISSEMENT SUR LA ROUTE DE LA JOHN; ST-RENÉ DE MATANE

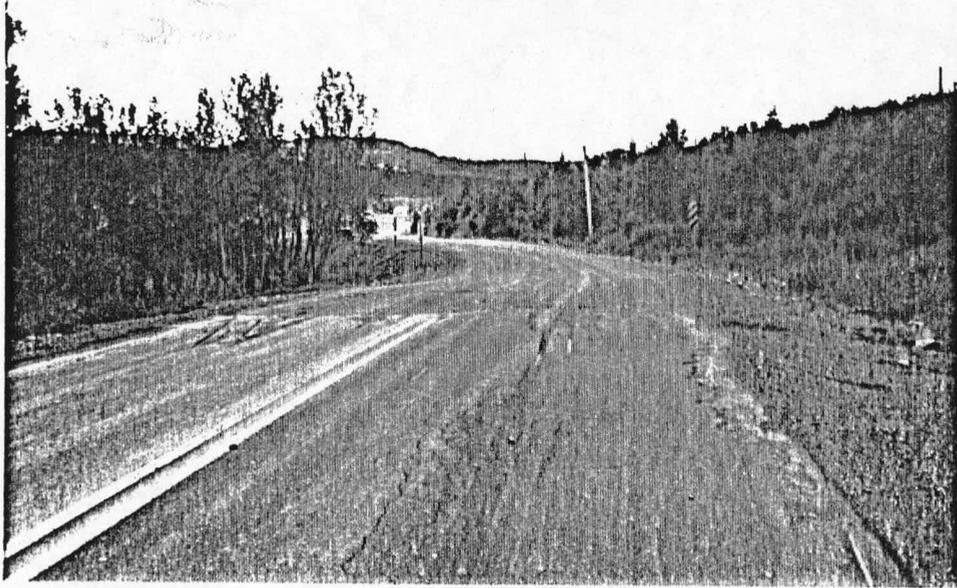
ANNEXE 2

DELIMITATIONS APPROXIMATIVES DES
ZONES D'OUVRAGES A EXECUTER

(tiré du plan CH-79-100027)

ANNEXE 3

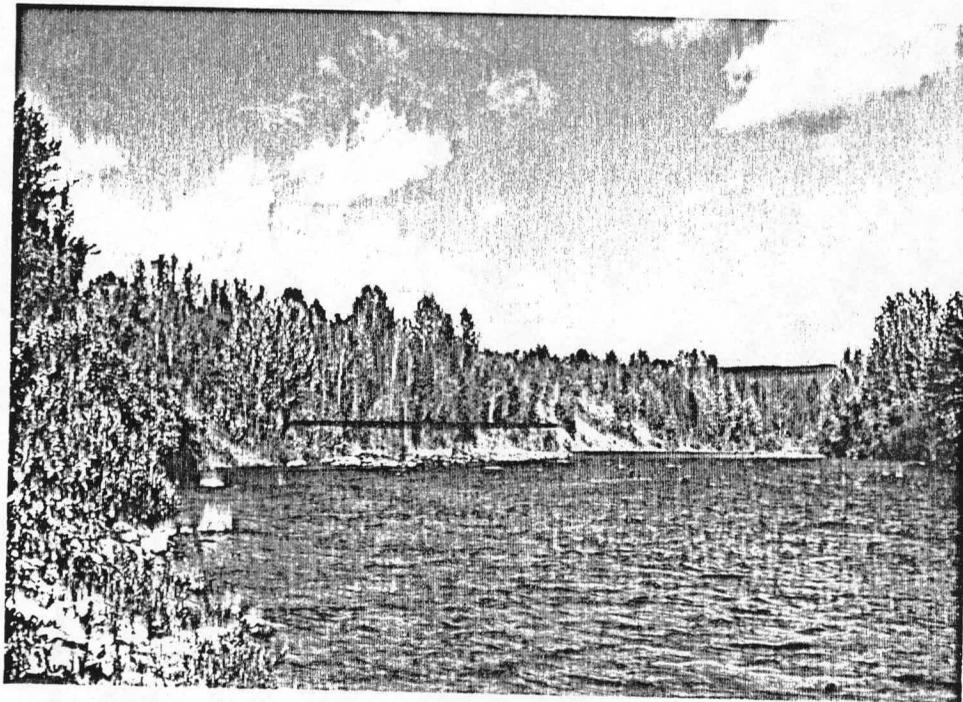
DOSSIER PHOTOGRAPHIQUE



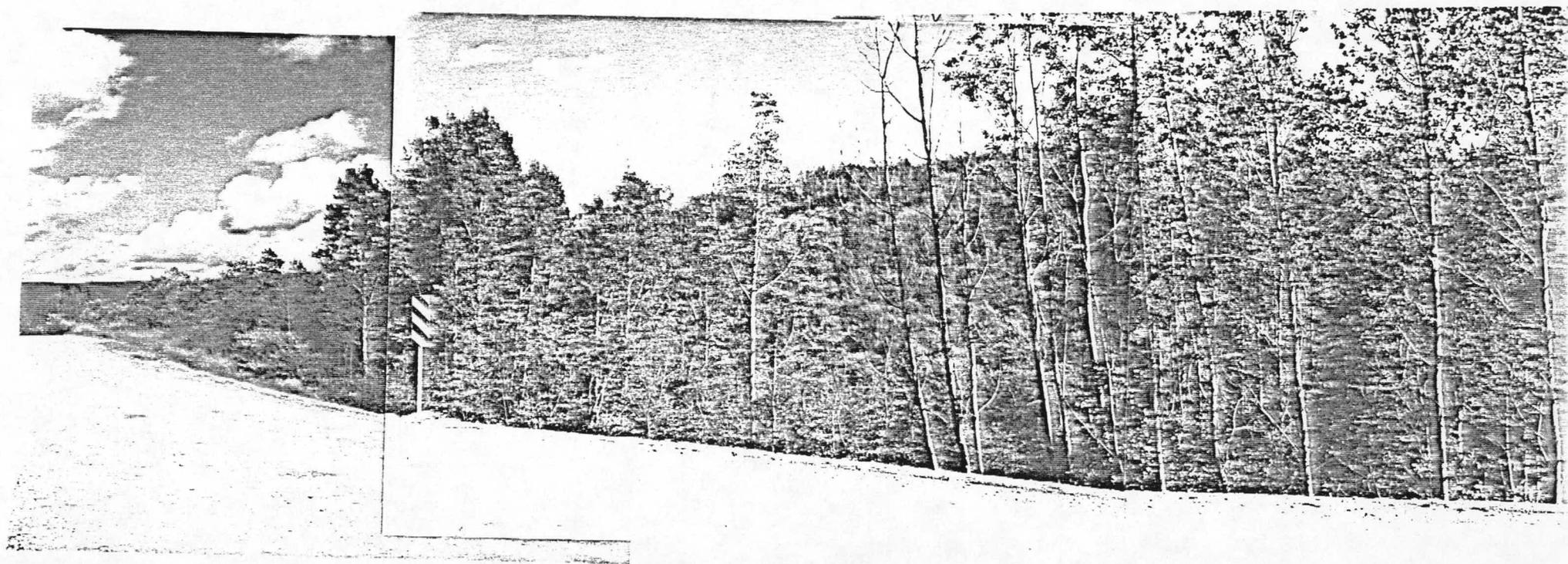
1- Tronçon de la route affecté par le glissement.



2- Soulèvement, causé par le glissement, visible dans le lit de la rivière Matane (en face du futur emplacement de la berme stabilisatrice)



3- Localisation approximative de la berme stabilisatrice et du perré à construire.



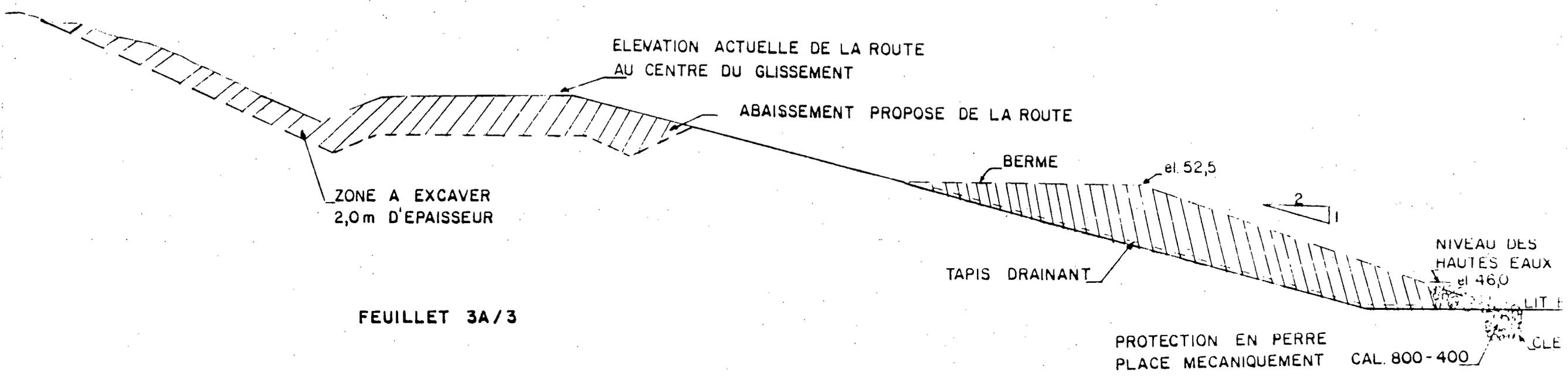
4- Végétation du côté droit de la route (ch. 1+040 à 1+100)



5- Végétation du côté gauche (ch. 0 +900 à 1 +100)

ANNEXE 4

COUPE TRANSVERSALE DES TRAVAUX A EFFECTUER



FEUILLET 3A/3

ANNEXE 5
PROGRAMMATION DU PROJET



PROGRAMME 3 — CONSTRUCTION DU RÉSEAU ROUTIER
SOUS-PROGRAMME III — AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER LOCAL
Volet 2 — Améliorations des chemins municipaux/faible circulation

Période 1985 -90

Priorité régionale 08
Priorité du district 02

N° de la région 01
N° du district 03
Date 1984-05-17

1- Identification du projet

Route/tronçon/section/sous-section Route de la John	Localisation Intersection avec la route 195 en direction sud-est	
Municipalité St-René de Matane	Circonscription électorale Matane	MRC Matane (160)
Description du projet Terrassement, gravelage et béton bitumineux		

2- Evaluation des coûts (000 \$)

Répartition des coûts	Terrassement et gravelage		Revêtement		Structure	Éclairage signalisation et autres	TOTAL
	Longueur (km)	\$	Longueur (km)	\$			
1985 -86	0,5	140	0,5	40			180
1986 -87							
1987 -88							
1988 -89							
1989 -90							
Postérieures							
TOTAL		140		40			180

3- Caractéristiques techniques

Activités connexes	Coûts	Autorisation	Obtenu	Date prévue
Expropriation		Libération de l'emprise	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	
Utilités publiques		Environnement	Oui <input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/>	84-05
TOTAL		Protection du territ. agricole	Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>	Non requis

4- Caractéristiques techniques

Nombre de voies	Chaussée séparée oui <input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/>	Largeur (m)			Type de terrain	Milieu	J M A	J M E	% de camions	Qualité de fondation	Taux d'accidents	Nombre d'accidents	Capacité de la route	Nombre de courbes sous-standard. Différence entre la vitesse affichée et la vitesse sécuritaire.			Nombre de pentes critiques au niveau de service D.	
		Emprise	Chaussée	Accotement										10 à 20 km/h	21 à 40 km/h	41 km/h et +	1985	1985-90
2		15	6	1	Plat <input type="checkbox"/> Ondulé <input checked="" type="checkbox"/> Montagneux <input type="checkbox"/>	Rural <input checked="" type="checkbox"/> Urbain <input type="checkbox"/>												
Pavées oui <input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>	Date dernier pavage 1979																	

5- Nature du problème et justification du projet

- glissement de terrain sur une route à vocation forestière et récréative (réserve de Matane)

- les affaissements fréquents rendent la circulation dangereuse dans ce secteur.

Si disponible

N° de plans de construction

N° de plans d'expropriation
1984-11-30

ANNEXE 6
NORME D-2305



NORMES

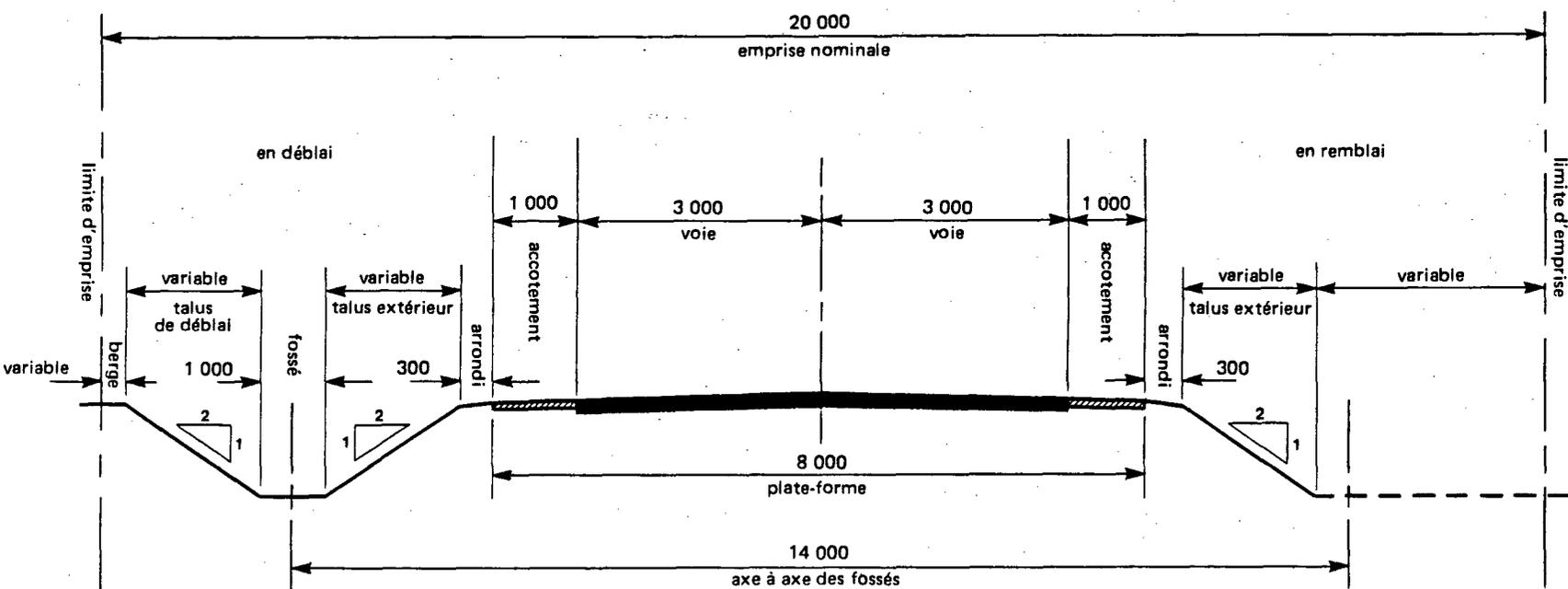
PROFIL EN TRAVERS ROUTES LOCALES EN MILIEU RURAL (TYPE F)

D - 2305

2.3.4

80-06-01

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 7

RESOLUTION DE LA MUNICIPALITE DE ST-RENE DE MATANE



Le ... 5 août 19 85

Procès-verbal Copie de résolution

ST RENE DE MATANE

(Nom de la municipalité)

À une session régulière , spéciale , ajournée ,

tenue le ... 5 août 19 85. et à laquelle est présent son honneur

le maire -----

et les conseillers suivants:

M. Louis-Philippe Bédard, M. Yvon Simard, M. André Gagnon,
M. Jean-Paul Paquet, M. Pierre Levasseur.

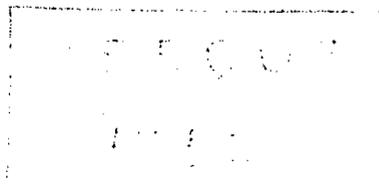
formant quorum sous la présidence du maire.-suppléant, M. Louis-Philippe Bédard.

Madame Colombe Canuel Lagacé, Secrétaire-trésorier e-adjointe est aussi présente.

Il est proposé par Monsieur André Gagnon, appuyé par Monsieur Jean-Paul Paquet et résolu unanimement d'accepter les plans de construction CH.-10-0027, concernant la stabilisation de la route de la John, tel que soumis par le Ministère des Transports.

Colombe Canuel Lagacé
Secrétaire-trésorière adjointe.

copie conforme,
ce 6 août 1985.



ANNEXE 8

LETTRE DE M. NORMAND LETOUR, BIOLOGISTE (M.L.C.P.)
A M. MIVILLE VILLENEUVE, ING.

Ste-Anne-des-Monts,
le 22 avril 1985

Monsieur Miville Villeneuve
Ministère des transports du Québec
204, boul. Ste-Anne
Sainte-Anne-des-Monts
G0E 2G0

Monsieur,

Suite à notre rencontre de vendredi dernier ayant pour objet la reconstruction d'une section de la route menant à la réserve faunique de Matane, nous n'avons, dans l'ensemble, aucune objection à la réalisation de ce projet tel que vous me l'avez décrit.

Cependant, afin de limiter l'empiétement dans le lit de la rivière, la marge inférieure du perré devra être située au niveau de la ligne des hautes eaux normale ou, le cas échéant, à l'emplacement actuel du talus d'érosion. De plus, nous aimerions avoir l'opportunité de rencontrer le contractant immédiatement avant le début de la mise en place du perré.

Par ailleurs, aucun travail impliquant la mise en suspension de sédiments ne devra être effectué entre le 1er juillet et le 31 août.

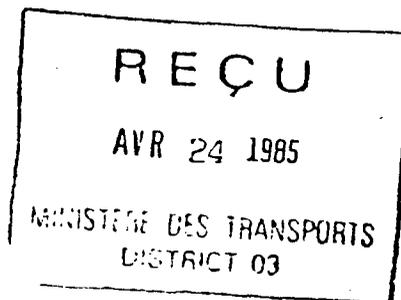
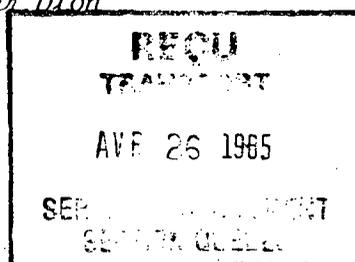
Espérant le tout à votre satisfaction, recevez, monsieur, mes salutations les plus naturelles.

Le Responsable
du Service de l'aménagement
et de l'exploitation de la faune,

Normand Latour
Normand Latour, biologiste
ZAC des Chic-Chocs

NL/mag

c.c. M. Roger Dion



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 126 422