

**Etude d'impact sur l'environnement
Amélioration de la route 132 - Pointe-au-Père**

**Réponse du ministère des Transports
aux questions du ministère de l'Environnement
Volet 1 - Questions nos 1 à 20**

CANQ
TR
599



Urbatique inc.
61 D'Auteuil
Quebec, Qué.
G1R 4C2

**novembre
1993**

419713



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

**Amélioration de la route 132
Municipalité de Pointe-au-Père**

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
RÉPONSES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AUX QUESTIONS
DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

Volet 1 - Questions nos 1 à 20

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
17 OCT 1996
TRANSPORTS QUÉBEC

QUÉBEC, NOVEMBRE 1993

QTRD

CANQ
TR
599

Division des études environnementales Est
200, Dorchester Sud, 7^e étage
Québec (Québec) G1K 5Z1

Téléphone (418) 644-6871
Télécopieur (418) 644-9662

TABLE DES MATIÈRES

QUESTION 1 :	ENTENTE AVEC ENVIRONNEMENT CANADA	2
QUESTION 2 :	CARTOGRAPHIE DU SECTEUR DE LA RÉSERVE NATIONALE DE FAUNE	5
QUESTION 3 :	ABSENCE DE FEUX DE CIRCULATION	6
QUESTION 4 :	ACTUALISATION DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS	7
QUESTION 5 :	STATISTIQUES D'ACCIDENTS ET FEUX DE CIRCULATION	8
QUESTION 6 :	CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 20 ET RISQUES D'ACCIDENT SUR LA ROUTE 132	9
QUESTION 7 :	PROJECTION DU TRAFIC	9
QUESTION 8 :	STATISTIQUES DE CIRCULATION ET RÉCESSION ...	10
QUESTION 9 :	NIVEAU DE SERVICE ET FEUX DE CIRCULATION ..	10
QUESTION 10 :	EFFET DE LA CIRCULATION DE L'AUTOROUTE SUR LA ROUTE 132	11
QUESTION 11 :	ROUTE À DEUX VOIES ET BOULEVARD DES VÉTÉRANS	12
QUESTION 12 :	EMBÂCLES SUR LA RIVIÈRE GERMAIN-ROY	13
QUESTION 13 :	FRAIE DE L'ÉPERLAN ARC-EN-CIEL ET MESURES D'ATTÉNUATION	14
QUESTION 14 :	COURS D'EAU TRAVERSÉS PAR LE PROJET ET RIVIÈRE RIMOUSKI	14
QUESTION 15 :	RIVIÈRE RIMOUSKI	15
QUESTION 16 :	CHRONOLOGIE DES TRAVAUX - AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132	15
QUESTION 17 :	VIBRATIONS DE L'AIR ET MESURES D'ATTÉNUATION	16
QUESTION 18 :	MESURES D'ATTÉNUATION	17
QUESTION 19 :	RÉDUCTION DE LA VITESSE	18
QUESTION 20 :	DÉNEIGEMENT	18

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Tableaux, figures, graphiques et schémas d'accidents, période 1990-1992
- Annexe 2 : Étude hydraulique, M.T.Q. 1987
- Annexe 3 : Consultation faunique auprès du M.L.C.P. 1993

AVANT-PROPOS

L'étude d'impact sur l'environnement du projet d'amélioration de la route 132 dans la municipalité de Pointe-au-Père, a été déposée le 27 août 1992 auprès du ministre de l'Environnement pour l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation.

Le présent document est complémentaire à l'étude d'impact déposée par le ministère des Transports. Il regroupe les réponses du ministère des Transports aux questions transmises par le ministère de l'Environnement dans le cadre de la consultation interministérielle sur cette étude d'impact. Les réponses aux questions de recevabilité sont présentées en deux volets. Le volet 1 regroupe les questions 1 à 20 alors que le volet 2 présente les questions 21 à 34.

QUESTION 1 : ENTENTE AVEC ENVIRONNEMENT CANADA

Puisque le projet empiète sur la Réserve nationale de faune de Pointe-au-Père, avez-vous pris entente avec Environnement Canada concernant la cession d'une bande de territoire fédéral (le long de la Réserve nationale de faune de Pointe-au-Père)? Quels sont les termes et conditions de cette entente?

Nous vous confirmons que le Service des activités immobilières du ministère des Transports du Québec n'a conclu aucune entente avec le Gouvernement du Canada, juridiction du ministère des Travaux publics, ni même entrepris de discussion pour la cession d'une bande de terrain en bordure de la Réserve nationale de faune de Pointe-au-Père. Toutefois, une conversation téléphonique entre Pierre Samson, biologiste à la Division des études environnementales Est, du ministère des Transports du Québec, et Yvon Mercier, biologiste et gestionnaire des habitats au Service canadien de la faune révèle qu'Environnement Canada est d'accord avec le projet et qu'une entente est possible pour la cession de la parcelle de terrain requise¹.

Lorsque ce projet sera autorisé, la procédure d'acquisition habituelle d'un immeuble, propriété du Gouvernement du Canada sera appliquée. Cette procédure est résumée dans les lignes qui suivent.

Précisons d'abord que l'acquisition par le Gouvernement provincial d'un immeuble sous la juridiction du Gouvernement fédéral s'effectue au moyen d'une transaction à deux (2) volets:

1. Obtention d'un arrêté en conseil du Gouvernement fédéral cédant les titres de propriété de l'immeuble.
2. Obtention d'un décret du Gouvernement provincial acceptant le transfert de propriété.

1 Tel que demandé par le Service canadien de la faune, un accès à la réserve nationale de faune est prévu en bordure du lot 26-2 ptie (figure 1).

La procédure comprend cinq (5) étapes:

Étape 1 : Confection du rapport d'évaluation de l'immeuble requis.

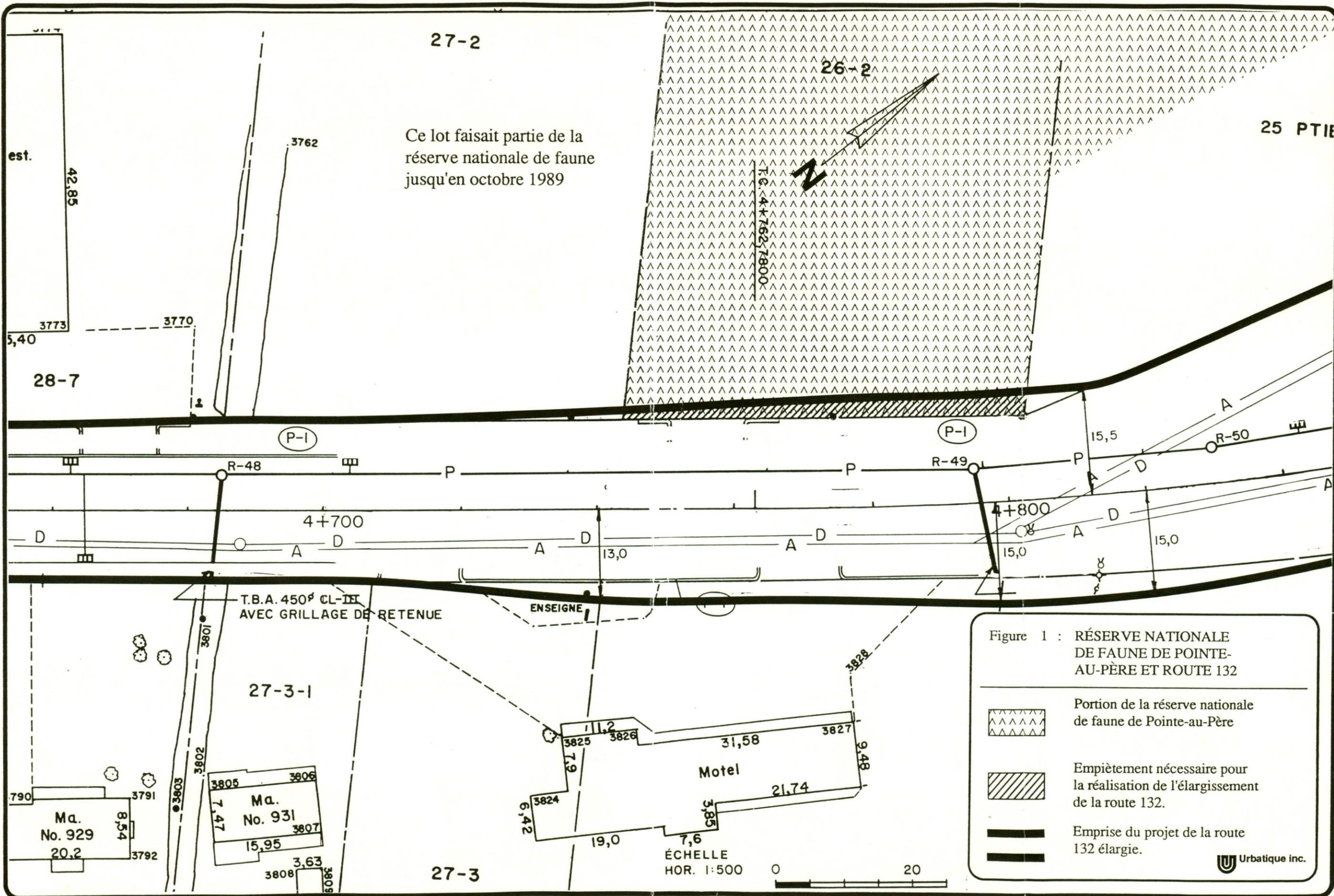
Étape 2 : Négociation d'une entente avec le Gouvernement fédéral.

Étape 3 : Suite à l'entente monétaire, le Gouvernement fédéral fait suivre au Gouvernement provincial, un arrêté en conseil cédant ses titres de propriété sur l'immeuble requis.

Étape 4 : La Direction des affaires juridiques du ministère des Transports prépare le décret acceptant le transfert de propriété.

Étape 5 : Sur réception du décret provincial acceptant le transfert de propriété, le Service des activités immobilières émet le chèque correspondant à l'entente monétaire négociée.

Au strict point de vue légal, le projet doit être définitif et autorisé avant de procéder aux négociations relatives à l'acquisition de cette lisière de terrain.



27-2

Ce lot faisait partie de la réserve nationale de faune jusqu'en octobre 1989

26-2

25 PTIE

est.

42,85

3762

3773
5,40

3770

28-7

(P-1)

(P-1)

R-48

R-49

4+700

4+800

T.B.A. 450^e CL-III
AVEC GRILLAGE DE RETENUE

ENSEIGNE

27-3-1

Ma.
No. 929
8,54
20,2
3791
3792

Ma.
No. 931
7,47
15,95
3805
3806
3807
3808

Motel
31,58
21,74
3825
3826
3827
3824
3828
7,9
6,42
19,0
7,6
9,48
3,85

27-3

ÉCHELLE
HOR. 1:500

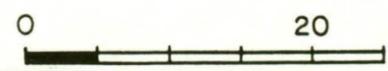
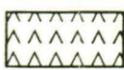
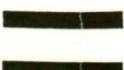


Figure 1 : RÉSERVE NATIONALE DE FAUNE DE POINTE-AU-PÈRE ET ROUTE 132

-  Portion de la réserve nationale de faune de Pointe-au-Père
-  Empiètement nécessaire pour la réalisation de l'élargissement de la route 132.
-  Emprise du projet de la route 132 élargie.

Urbanique inc.

**QUESTION 2 : CARTOGRAPHIE DU SECTEUR DE LA RÉSERVE
NATIONALE DE FAUNE**

Une cartographie plus détaillée du secteur où la route doit traverser une partie de la Réserve nationale de faune de Pointe-au-Père est nécessaire afin de déterminer avec plus de précision la superficie affectée.

Actuellement, la limite de l'emprise routière coïncide avec la limite de la Réserve sur les lots 26-2 ptie et 29 ptie. Après vérification, nous constatons que l'emprise de la route ne longe pas la Réserve de faune sur les lots 25 ptie et 27-2 ptie (voir figure 1).

Par conséquent, contrairement à ce qu'il est mentionné dans l'étude d'impact, le projet n'entraîne pas d'empiétement dans la Réserve de faune en bordure du lot 27-2 ptie. Ce lot faisait partie de la Réserve nationale de faune de Pointe-au-Père jusqu'au mois d'octobre 1989 (voir figure 1).

Le seul empiétement dans la Réserve, concerne l'immobilisation d'une mince lisière de terrain d'une superficie approximative de 140 m² le long du lot 26-2 ptie. Cette parcelle de terrain est requise pour l'aménagement de la piste cyclable.

Le réaménagement de l'intersection de la rue du fleuve avec la route 132 permet de dégager une parcelle adjacente, sans toucher à la limite de la Réserve nationale de faune, mais l'emprise existante est conservée pour l'aménagement d'une piste cyclable.

QUESTION 3 : ABSENCE DE FEUX DE CIRCULATION

À quelques endroits dans l'étude d'impact (p. 27 et 58), on mentionne qu'il n'y a pas de feux de circulation à Pointe-au-Père. Pourtant, des feux de circulation ont été installés en 1990 à trois (3) intersections. Qu'en est-il exactement?

En page 1, une note aux lecteurs faisait état de la situation de 1987 sur laquelle était basée l'étude d'opportunité d'avril 1989, soit toute la section 2 du document. Ainsi, on pouvait lire aux pages 27 et 58 les textes suivants:

- Page 27, chapitre 2.5.2

Cependant, comme aucun feu de circulation n'est en opération à Pointe-au-Père en 1987, ce tronçon peut être aussi considéré comme représentatif d'un milieu dans lequel prévaut un écoulement continu.

- Page 58, intersection route 132 et rue Père-Nouvel

Compte tenu de l'aménagement de type rural de la route 132 en 1987 et de l'absence des dispositifs de contrôle sur l'artère principale qui lui assure un régime d'écoulement continu.

Cependant, l'étude d'opportunité a été actualisée en septembre 1993 et la nouvelle version de cette étude tient compte de l'installation des feux de circulation aux carrefours de la route 132 avec les rues Tournesol, Richelieu et Père-Nouvel. Cette étude révisée vous est maintenant transmise. Elle remplace la version de 1989 de la section 2 de l'étude d'impact.

La situation relevée dans la version révisée de l'étude d'opportunité a confirmé les volumes de circulation anticipés à partir de 1987 qui ont servis à élaborer les solutions étudiées.

QUESTION 4 : ACTUALISATION DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS

Les statistiques d'accidents qui ont été considérées comprennent la période du 1^{er} janvier 1984 au 31 décembre 1986. Il est nécessaire d'actualiser ces données qui datent déjà de six (6) années et d'ajuster l'analyse en conséquence.

Les statistiques d'accidents ont été actualisées. Elles concernent maintenant les années 1990, 1991 et 1992. Nous vous présentons, en annexe, les tableaux 1 à 4, la figure 2, les graphiques 1 à 4, 6 à 12, 14, 15 et 19 (de l'annexe 1 de l'étude d'impact) ainsi que les schémas d'accidents (de l'annexe 2 de l'étude d'impact) tous actualisés en fonction des données d'accidents des années 1990, 1991 et 1992. L'analyse a aussi été actualisée dans la version corrigée de l'étude d'opportunité.

Les données relatives aux graphiques 13, 16, 17 et 18 ne sont plus disponibles dans les constats d'accidents, alors que les graphiques 5a et 5b ont été éliminés.

QUESTION 5 : STATISTIQUES D'ACCIDENTS ET FEUX DE CIRCULATION

Les statistiques d'accidents utilisées correspondent à une période qui est antérieure à l'installation des feux de circulation. Quelle influence les feux de circulation ont-ils eu sur les accidents?

L'influence des feux de circulation sur les accidents se traduit généralement par une diminution de l'indicateur gravité. En effet, de façon générale le nombre d'accidents graves à l'endroit même des carrefours où sont construits les feux est moindre. Ils peuvent également avoir le même effet positif sur les sections entre les feux.

Par contre, la présence de feux de circulation ne peut avoir une influence marquée à la baisse sur le nombre d'accidents à survenir aux carrefours car parfois c'est l'inverse qui se produit. C'est le cas notamment des carrefours avec feux à Pointe-au-Père. Ce fait est dû en grande partie à l'augmentation du nombre de créneaux pour les usagers désirant effectuer une manoeuvre non prioritaire.

La présence de feux de circulation aux trois (3) carrefours principaux de la route 132 à Pointe-au-Père a eu les effets suivants sur les accidents:

- augmentation significative du nombre de collisions arrières;
- augmentation du nombre d'accidents résultant d'une manoeuvre de virage à gauche depuis la route 132;
- diminution significative du nombre d'accidents à angle droit.

Cette problématique est due en grande partie au fait que les feux de circulation installés au mois de novembre 1990 ne fonctionnaient pas selon les spécifications demandées. En effet, ceux-ci opéraient à temps fixe alors qu'ils devaient être exploités à demande. Donc, moins de temps était disponible pour les usagers voulant tourner à gauche et des arrêts plus fréquents étaient imposés aux usagers de la route 132. On devrait noter une diminution des collisions arrières et de virage à gauche suite aux modifications apportées au mode de fonctionnement des feux de circulation en janvier 1993.

QUESTION 6 : CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 20 ET RISQUES D'ACCIDENT SUR LA ROUTE 132

La circulation de transit circule à plus haute vitesse que la circulation locale. Puisqu'une grande partie de la circulation de transit sera déviée sur l'autoroute 20, pourriez-vous en expliquer l'effet sur les risques d'accident?

En admettant que la circulation de transit est déviée sur l'autoroute 20, il est objectif de croire, à priori, à une diminution significative du nombre d'accidents sur la route 132.

QUESTION 7 : PROJECTION DU TRAFIC

En page 57, quand on mentionne la projection du trafic au 3^e paragraphe, utilise-t-on le taux annuel de croissance de 2,5 % ou celui de 3,1 %?

En page 53 (page 37 de la version de septembre 1993), on mentionne que le taux utilisé pour les projections sera de 2,8 %. Il s'agit du taux moyen qui se situe entre les deux hypothèses des taux annuels de croissance de 2,5 % et 3,1 %.

QUESTION 8 : STATISTIQUES DE CIRCULATION ET RÉCESSION

Expliquer pourquoi les effets de la récession (depuis 1990) ne se font pas sentir sur les statistiques de circulation locales? Qu'en est-il des statistiques provinciales de circulation?

Les statistiques locales et provinciales subissent au cours des ans des influences de toutes sortes et, entre autres, celles dues à l'économie. La tendance au cours des années 1982-1986 a été de 3,1 % et aurait dû normalement se continuer de 1986 à 1992. Au lieu de cela, ce que nos études démontrent, c'est tout juste 2,8 % d'augmentation qui a été atteint. C'est donc dire qu'il y a eu des effets dus à la récession (la tendance à la hausse observée entre 1986 et 1992 a été moindre qu'entre 1982 et 1986).

QUESTION 9 : NIVEAU DE SERVICE ET FEUX DE CIRCULATION

Comment se fait-il que le niveau de service calculé au tableau X ne prend pas en considération la présence des feux de circulation présents depuis 1990 à ces trois (3) intersections?

Le niveau de service calculé au tableau X prend en considération la situation en 1987, soit celle sans feux de circulation dans Pointe-au-Père. Le niveau de service calculé en présence des feux de circulation s'est cependant amélioré de la même façon que les niveaux de service sans la présence de l'autoroute 20 et présentés aux tableaux III et IV.

La mise à jour de l'étude d'opportunité de septembre 1993 présente au tableau VIII un nouveau calcul pour chacun des carrefours signalés. Ainsi, on présente les niveaux de service obtenus à l'aide des comptages de 1991.

QUESTION 10 : EFFET DE LA CIRCULATION DE L'AUTOROUTE SUR LA ROUTE 132

Il est mentionné (page 71) que *"pour que la réalisation de l'autoroute ait des conséquences perceptibles sur la route 132 à Pointe-au-Père, l'autoroute devrait être complétée jusqu'à Mont-Joli"*, pourriez-vous expliquer? N'y a-t-il pas 75 % du trafic à Sainte-Luce qui utilisera l'autoroute?

Il faut ici se reporter au texte de la page 65 (page 45 de la version de septembre 1993) qui fait état d'un échéancier de réalisation pour l'autoroute 20 en deux (2) étapes. La seule façon d'éliminer la circulation de transit circulant à Pointe-au-Père est donc de réaliser le deuxième tronçon, soit celui entre Mont-Joli et la rue Léonidas à Rimouski. Dans le rapport de l'étude d'opportunité pour la liaison autoroutière Sainte-Luce / Mont-Joli, il est mentionné que le trafic susceptible d'utiliser l'autoroute 20 est de l'ordre de 75 %. La proportion de trafic (75 %) affectée à Ste-Luce représente environ 5 000 véhicules/jour en valeur absolue. Ce pourcentage de trafic de transit diminue dans la région de Pointe-au-Père de 40 % à 19 %. Il est de 40 % à l'extrémité est de Pointe-au-Père, 25 % à l'intersection de la rue Père-Nouvel et de la route 132 (au centre du projet) et de 19 % à l'intersection de la rue Richelieu et de la route 132.

QUESTION 11 : ROUTE À DEUX VOIES ET BOULEVARD DES VÉTÉRANS

L'hypothèse de la route à deux (2) voies avec construction de l'autoroute ne prend pas en considération que le boulevard des Vétérans deviendra éventuellement fonctionnel. Pourriez-vous intégrer cette variable dans votre raisonnement? De plus, pourriez-vous considérer la réduction du bruit sur la route 132 avec la construction du boulevard des Vétérans?

Quelle que soit l'hypothèse retenue, la fonction du boulevard des Vétérans demeure la même que celle qui était énoncée aux pages 74 et 75 (pages 46 à 49 de la version de septembre 1993), soit un axe de desserte locale alimentant la route 132. De plus, le volume de circulation, bien que réparti différemment, restera le même sur la route 132, toujours à cause de la fonction attribuée au boulevard des Vétérans. Ainsi, aucune baisse du bruit sur la route 132 ne peut être attribué au boulevard des Vétérans.

QUESTION 12 : EMBÂCLES SUR LA RIVIÈRE GERMAIN-ROY

Comment envisage-t-on éliminer les embâcles qui se forment au pont, à tous les printemps, sur la rivière Germain-Roy?

La formation d'embâcles au printemps sur la rivière Germain-Roy, résulte de la présence d'un cran de roc à l'embouchure de celle-ci et de l'accumulation de gravier et de sable laissée par la mer pendant l'automne et la saison hivernale.

Le roc présent à l'embouchure de la rivière pourrait être enlevé lors de l'exécution du projet, mais ceci n'éliminerait pas nécessairement l'obligation d'intervenir au printemps pour enlever l'amoncellement de sable et gravier laissé par les marées.

Donc, indépendamment des travaux effectués à l'embouchure du cours d'eau, il faudra tout de même surveiller l'accumulation de sable et de gravier à l'embouchure de la rivière et intervenir au moment propice pour éviter les embâcles. Cette façon de faire semble inévitable.

Dans la recherche d'une solution avantageuse aux problèmes observés sur ce site, le Service de l'hydraulique du ministère des Transports recommandait, dans une étude hydraulique en date du 27 février 1987 (voir annexe 2), la construction d'une nouvelle structure au-dessus de la rivière Germain-Roy. L'ouverture libre recommandée pour le futur pont est de 7,5 mètres, soit 1,5 mètre plus large que le ponceau de béton existant sous la route 132. Quant au dégagement vertical libre, une hauteur de 4,43 mètres est recommandée, soit 2,63 mètres de plus que celle du ponceau actuel. Le dégagement de 4,43 mètres équivaut à une cote de 1,0 mètre au-dessus des eaux hautes de conception dont la récurrence retenue est égale à 50 ans.

La construction de ce nouveau pont contribuera donc à minimiser le problème des embâcles généralement observé à l'endroit du ponceau actuel.

QUESTION 13 : FRAIE DE L'ÉPERLAN ARC-EN-CIEL ET MESURES D'ATTÉNUATION

Au printemps, l'Éperlan arc-en-ciel remonte les cours d'eau pour aller frayer. A-t-on prévu des mesures d'atténuation en cours de construction?

La rivière Germain-Roy, de même que la rivière Sainte-Anne, le ruisseau Elizabeth-Saint-Laurent et un autre petit ruisseau anonyme, n'offrent que peu ou pas de potentiel pour la fraie de l'éperlan. Le M.L.C.P. nous a confirmé qu'aucune période de restriction ne s'appliquera aux travaux dans ces cours d'eau (lettre jointe en annexe 3).

Par conséquent, le premier paragraphe de l'annexe 8 de l'étude d'impact ne s'appliquera pas comme mesure d'atténuation pour la protection des cours d'eau ci-haut mentionnés. Toutes les autres mesures d'atténuation énoncées à l'annexe 8 demeurent valables et s'appliqueront.

QUESTION 14 : COURS D'EAU TRAVERSÉS PAR LE PROJET ET RIVIÈRE RIMOUSKI

Les cours d'eau traversés par le projet sont, par ordre d'importance, la rivière Germain-Roy, la rivière Sainte-Anne, le ruisseau Élisabeth-Saint-Laurent et un autre petit ruisseau anonyme. Or, dans le document complémentaire aux mesures d'atténuation (annexe 8), au premier item, on parle des travaux devant s'effectuer sur la rivière Rimouski et ses tributaires. Pourriez-vous expliquer?

Il y a bien une erreur. Tel que mentionné dans la réponse à la question 13, ce premier paragraphe ne s'appliquera pas aux travaux dans les cours d'eau traversés par le projet.

QUESTION 15 : RIVIÈRE RIMOUSKI

Au paragraphe 7 de l'annexe 8, on mentionne encore la rivière Rimouski. Pourriez-vous expliquer?

Il faut plutôt lire: la traversée à gué des cours d'eau par la machinerie lourde est interdite.

QUESTION 16 : CHRONOLOGIE DES TRAVAUX - AUTOROUTE 20 ET ROUTE 132

Prendra-t-on des dispositions pour que les travaux sur l'autoroute 20, soient terminés avant que ceux de la route 132 ne commencent, afin de pouvoir dévier la circulation de transit?

Il est difficile à ce moment-ci de répondre de façon précise à cette question. Cependant, on peut dire que la réalisation du réseau autoroutier suit la programmation établie. Le tronçon du boulevard Tessier à la route 232 est complété, alors que la construction du tronçon compris entre la route 232 et la rue Industrielle à Rimouski doit commencer cette année et sa réalisation s'étendra sur quelques années.

Pour ce qui est du tronçon suivant, soit celui de la rue Industrielle jusqu'à la route 298 à Sainte-Luce, l'échéancier pour la préparation des plans et devis sera établi en fonction de l'évolution des travaux sur le tronçon entre la route 232 et la rue Industrielle, en tenant compte de la programmation et des disponibilités budgétaires du Ministère.

En ce qui concerne la déviation de la circulation de transit durant les travaux, toutes les mesures seront prises pour causer le moins d'inconvénients possibles aux résidents et aux commerçants le long de la route 132.

QUESTION 17 : VIBRATIONS DE L'AIR ET MESURES D'ATTÉNUATION

Dans le cas de l'impact provoqué par les vibrations de l'air le long de la route 132, on mentionne *"qu'aucune mesure d'atténuation n'est applicable dans ce cas, si ce n'est la plantation d'arbres le long de la route"*. Va-t-on planter des arbres et si oui, où?

Cette question fait référence au texte des pages 276 et 277. Il s'agit ici de déplacement d'air lié à la circulation de camions. Le déplacement d'air occasionné par la circulation de véhicules lourds est un phénomène qui crée généralement certains problèmes de sécurité, pour les cyclistes entre autres.

Le texte qui traite des vibrations de l'air ne devrait pas se trouver à cet endroit, dans la section 6.2.2.1, impacts généraux, mais plutôt à la section 6.3 (milieu sonore).

La plantation d'arbres le long de la route 132 est effectivement prévue comme mesure d'atténuation pour le bruit, dans le sens où des plantations peuvent inciter à des vitesses pratiquées moins élevées.

Dans l'étude d'impact, les plantations sont plutôt prévues comme mesure d'atténuation pour les impacts visuels généraux (section 6.4.1) et les impacts visuels particuliers (section 6.4.2).

Cependant, la localisation des interventions d'aménagements paysagers est à définir, d'une part, en fonction de la disponibilité de résidus ou de terrains publics aménageables, et d'autre part, en fonction d'ententes ou de négociations entre le ministère des Transports et la Municipalité (pages 303, 305 et 312 de l'étude d'impact).

QUESTION 18 : MESURES D'ATTÉNUATION

On ne mentionne aucune mesure d'atténuation pour les problèmes d'éblouissement, d'émission de poussières et de projection de particules. Qu'en est-il au juste?

En ce qui concerne l'émission de poussières et la projection de particules, le pavage des accotements atténuera les nuisances qui existent actuellement en raison de la présence des accotements gravelés. La situation sera donc améliorée par le projet.

Pour ce qui est des problèmes d'éblouissement par les phares, rien n'indique que la situation se détériorera suite au projet. Les problèmes d'éblouissement risquent d'être légèrement accrus dans le cas d'un quatre (4) voies, mais l'impact est estimé faible par rapport à la route 132 à deux (2) voies, car le rapprochement des voies est faible. Par conséquent, aucune mesure d'atténuation n'est prévue.

Notons également que la géométrie de la route 132 à Pointe-au-Père est généralement rectiligne, ce qui atténue les problèmes d'éblouissement.

QUESTION 19 : RÉDUCTION DE LA VITESSE

La réduction de la vitesse sur la route 132 a-t-elle été considérée comme mesure d'atténuation?

La réponse est oui. L'effet de la réduction de la vitesse a été analysé au niveau du climat sonore. La réduction de vitesse comme mesure d'atténuation prend beaucoup d'intérêt dans le contexte de ce projet.

Par ailleurs, dans l'éventualité où la vitesse affichée ne serait pas respectée, il appartient à la municipalité de faire les pressions requises pour qu'un contrôle adéquat soit effectué.

QUESTION 20 : DÉNEIGEMENT

Que fera-t-on pour minimiser les dommages reliés au déneigement, lesquelles neiges sont soufflées sur les terrains?

Le déneigement s'effectue la plupart du temps avec des charrues. Des instructions seront données au personnel d'entretien du Ministère, afin de réduire la vitesse des charrues lors des opérations de déneigement, évitant ainsi que la neige soit projetée à l'extérieur des emprises. Dans l'éventualité où il y aurait utilisation d'un souffleur, le personnel sera avisé de diriger la neige de façon à éviter des dommages aux propriétés privées.

Actuellement, nous dégageons l'accotement dans le secteur de Pointe-au-Père, ce qui équivaut à peu de chose près, à la largeur qui devra être dégagée lorsque la chaussée à 4 voies sera construite et nous ne rencontrons pas de problèmes.

ANNEXE 1

Tableaux, figures, graphiques et schémas d'accidents

période 1990-1992

TABLEAU 1 : NOMBRE D'ACCIDENTS/KILOMÈTRE À POINTE-AU-PÈRE

SECTION		NOMBRE D'ACCIDENTS	NOMBRE D'ACCIDENTS/KM
De	limite ouest du projet		
à	Place des Mouettes (est)	62	46,2
De	Place des Mouettes (est		
à	450 m à l'est de la rue Paquet	35	21,6
De	450 m à l'est de la rue Paquet		
à	limite est du projet	58	25,8

**TABLEAU 2 : COMPARAISON DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE DÉCÈS -
ROUTE 132, POINTE-AU-PÈRE / GASPÉSIE**

	POINTE-AU-PÈRE	GASPÉSIE ¹
Nombre d'accidents/km	29,8	5,6
Nombre de décès/km	0,2	0,2

1 M.T.Q., Taux d'accidents et de mortalité sur les routes numérotées du Québec, 1977.
N.B.: ces valeurs annuelles ont été extrapolées pour une période de 3 ans.

**TABLEAU 3 : COMPARAISON DU TAUX D'ACCIDENTS EN SECTION -
ROUTE 132, POINTE-AU-PÈRE / GASPÉSIE**

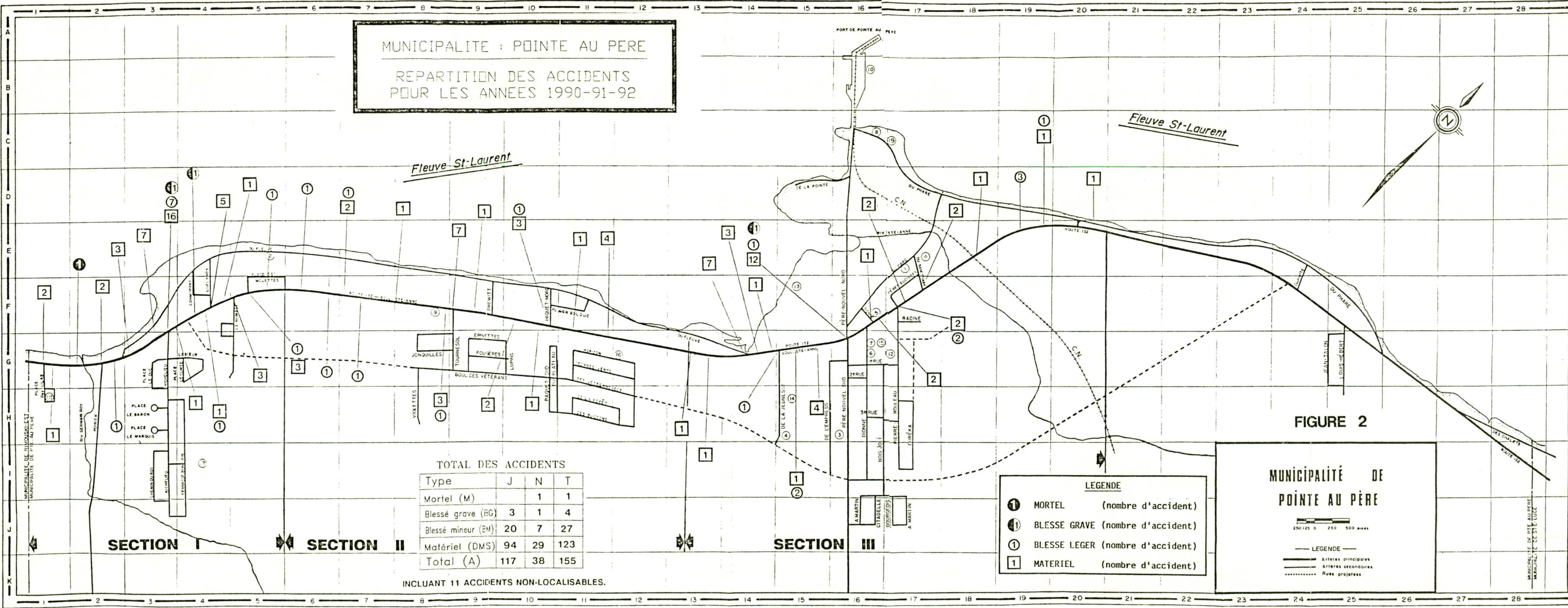
	POINTE-AU-PÈRE	GASPÉSIE
Taux d'accidents (par mv-km)	2,16	2,5
Taux de mortalité (par 100 mv-km)	1,4	8,1

**TABLEAU 4 : TAUX D'ACCIDENTS ET TAUX CRITIQUES
AUX INTERSECTIONS - POINTE-AU-PÈRE**

INTERSECTION ROUTE 132 AVEC RUE ...	TAUX D'ACCIDENTS	TAUX CRITIQUES
Richelieu	1,37	1,05
Des Goélands	0,38	1,10
Tournesol	0,49	1,08
Père-Nouvel	1,17	1,77

MUNICIPALITE : POINTE AU PERE

REPARTITION DES ACCIDENTS
POUR LES ANNEES 1990-91-92



TOTAL DES ACCIDENTS

Type	J	N	T
Mortel (M)		1	1
Blessé grave (BG)	3	1	4
Blessé mineur (BM)	20	7	27
Matériel (DMS)	94	29	123
Total (A)	117	38	155

INCLUANT 11 ACCIDENTS NON-LOCALISABLES.

LEGENDE

- MORTEL (nombre d'accident)
- ⊕ BLESSE GRAVE (nombre d'accident)
- ⊖ BLESSE LEGER (nombre d'accident)
- ⊥ MATERIEL (nombre d'accident)

**MUNICIPALITÉ DE
POINTE AU PÈRE**

250 125 0 250 500 mètres

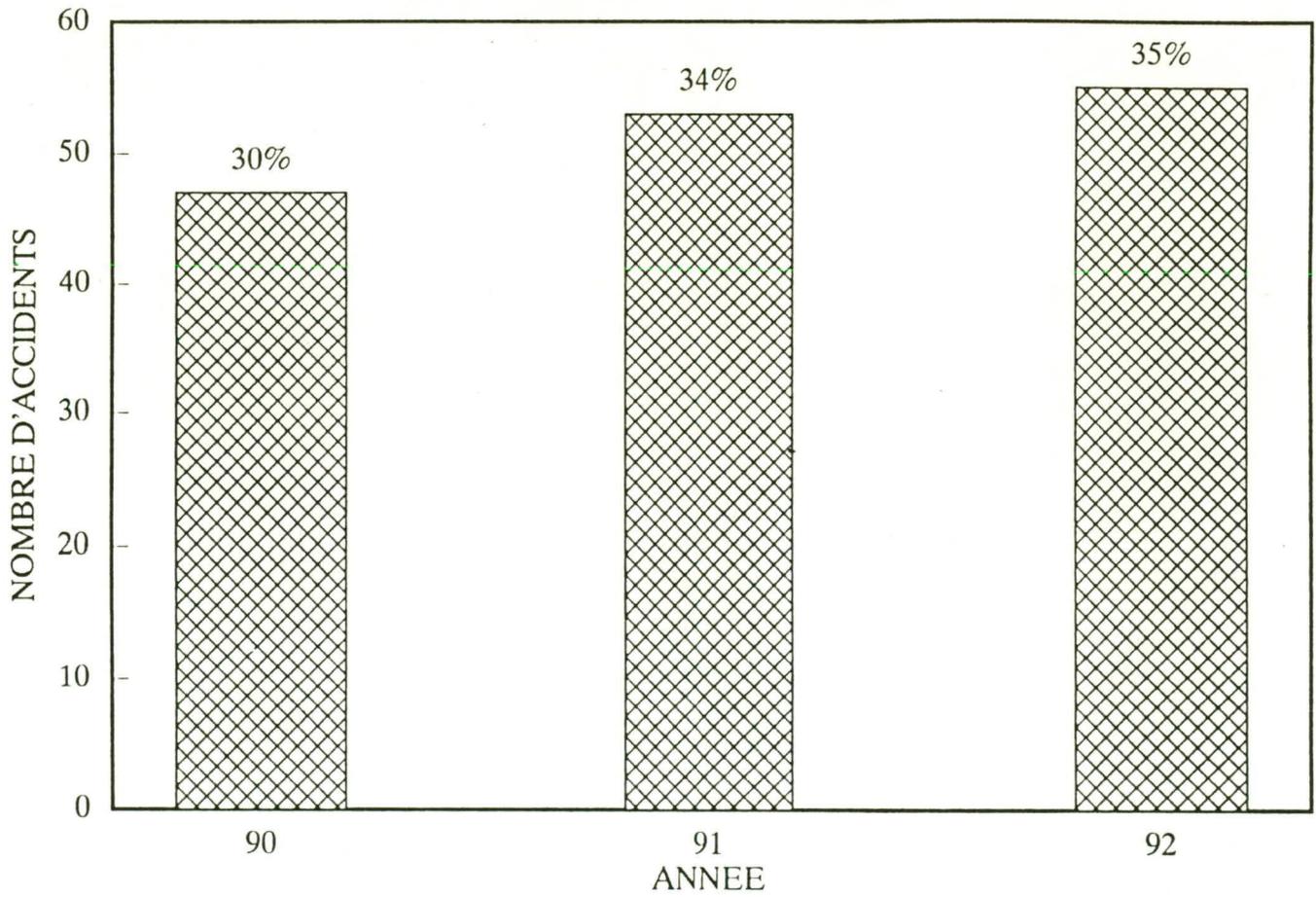
LEGENDE

- Arteres principales
- - - - - Arteres secondaires
- ⋯⋯⋯ Rues projetées

FIGURE 2

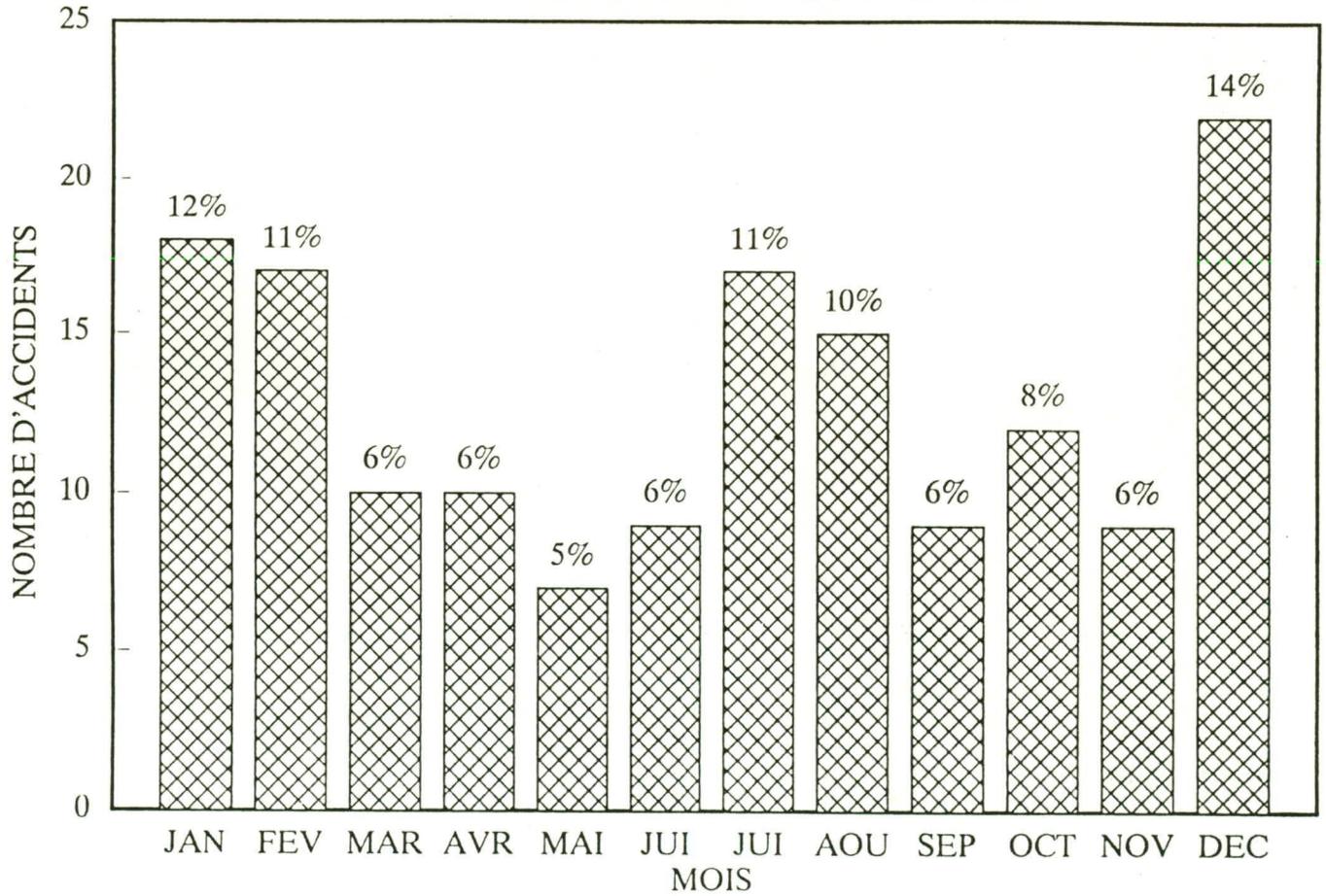
GRAPHIQUE 1

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON L'ANNEE



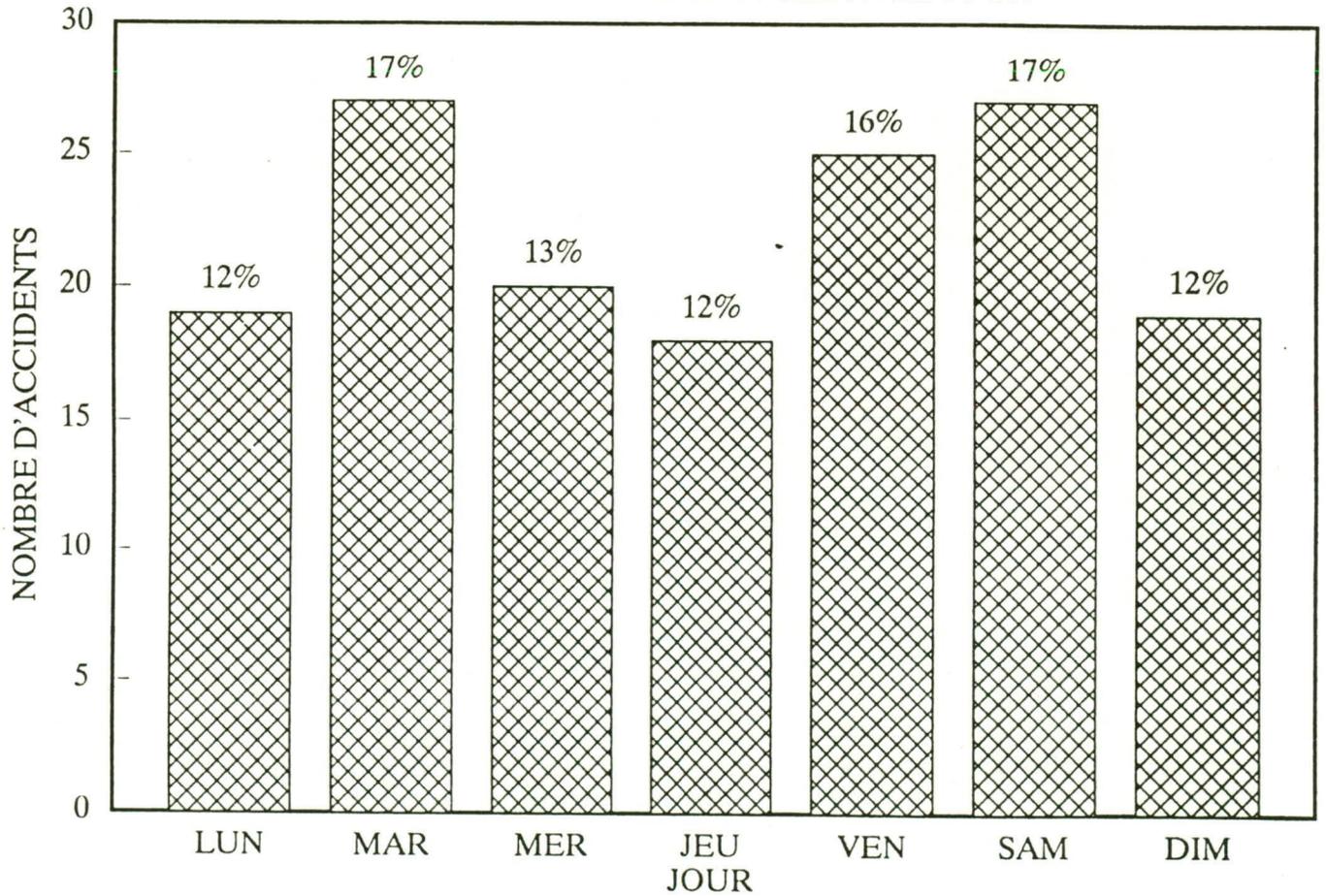
GRAPHIQUE 2

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON LE MOIS



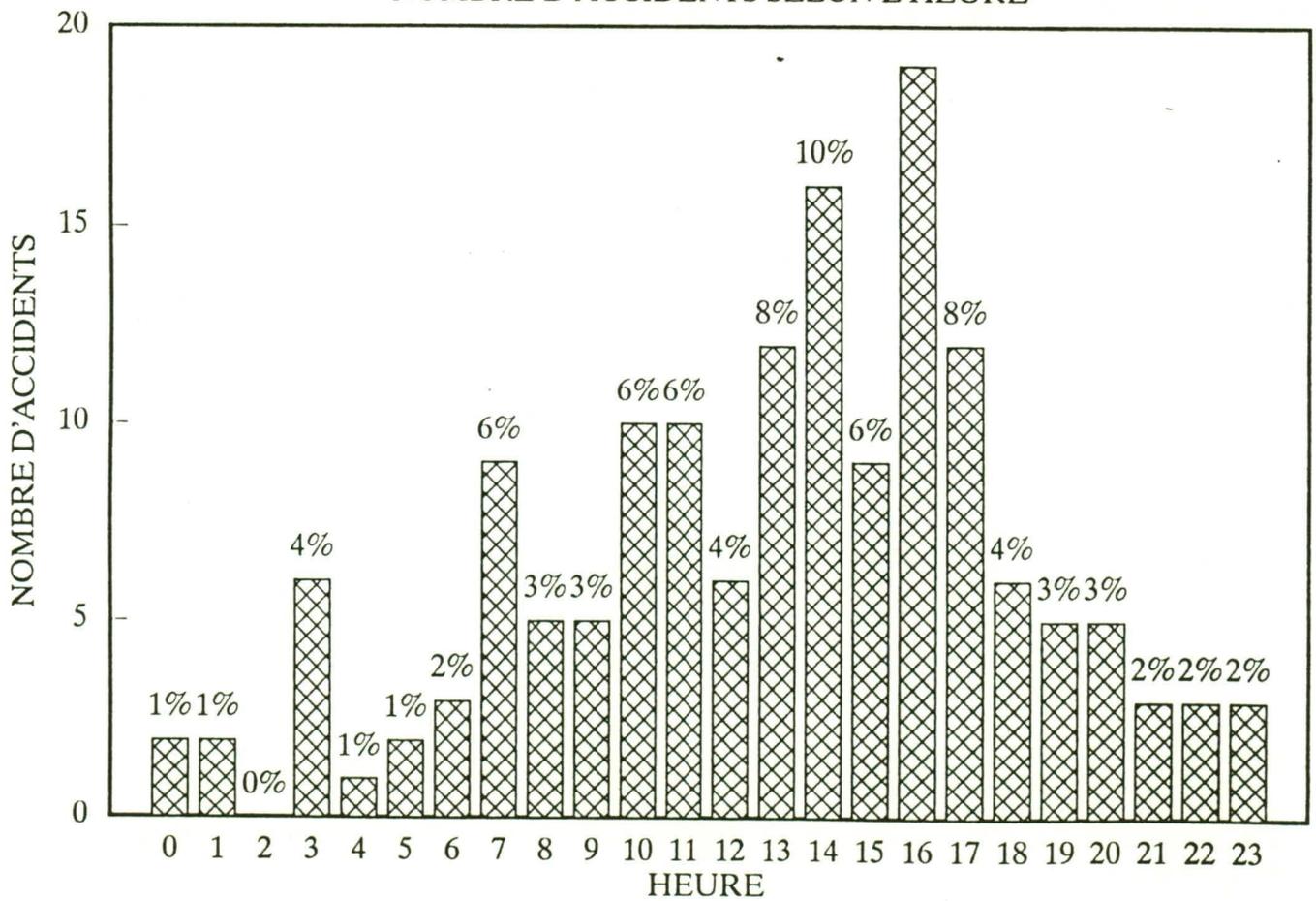
GRAPHIQUE 3

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON LE JOUR



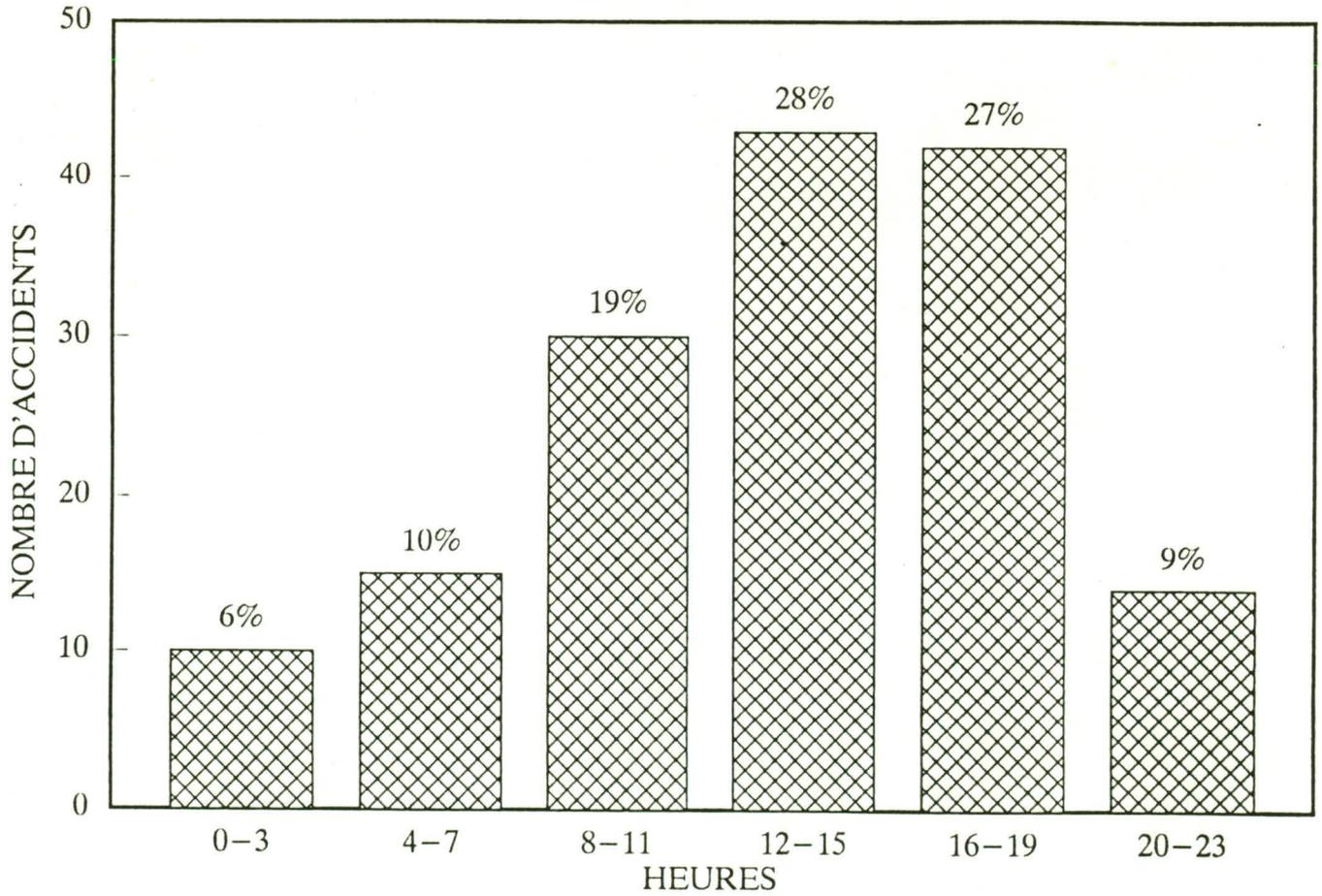
GRAPHIQUE 4

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON L'HEURE



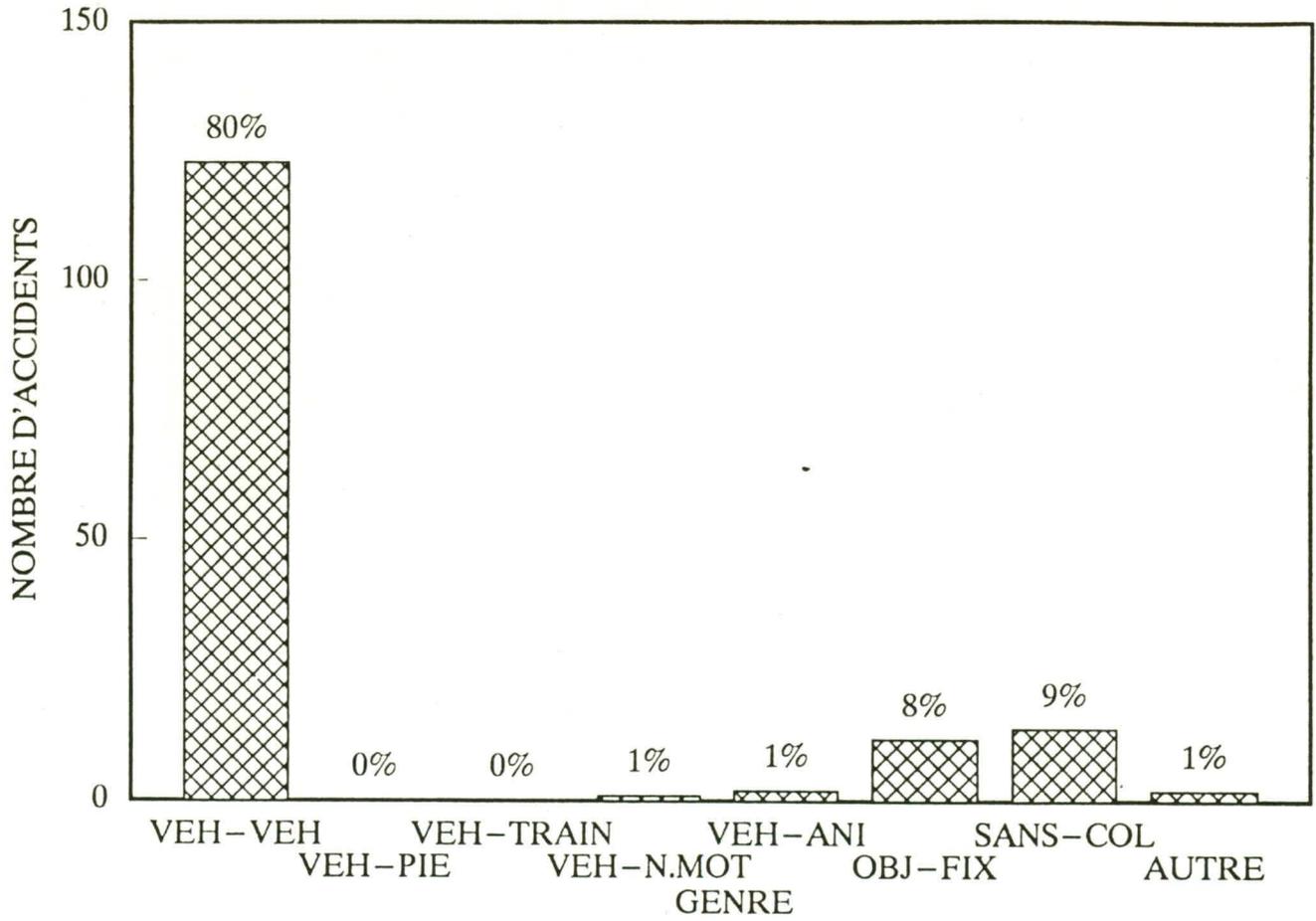
GRAPHIQUE 6

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON L'HEURE



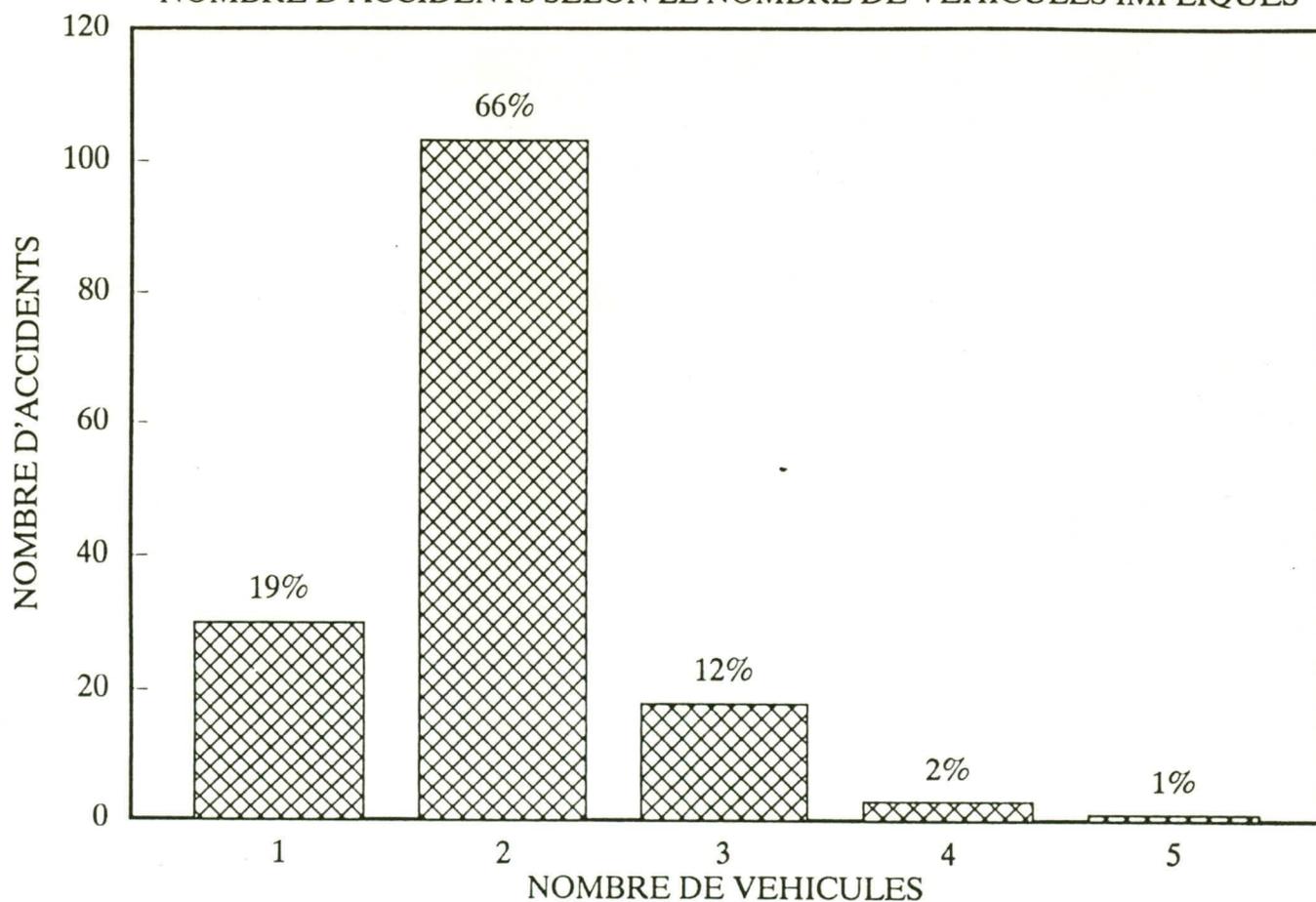
GRAPHIQUE 7

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON LE GENRE



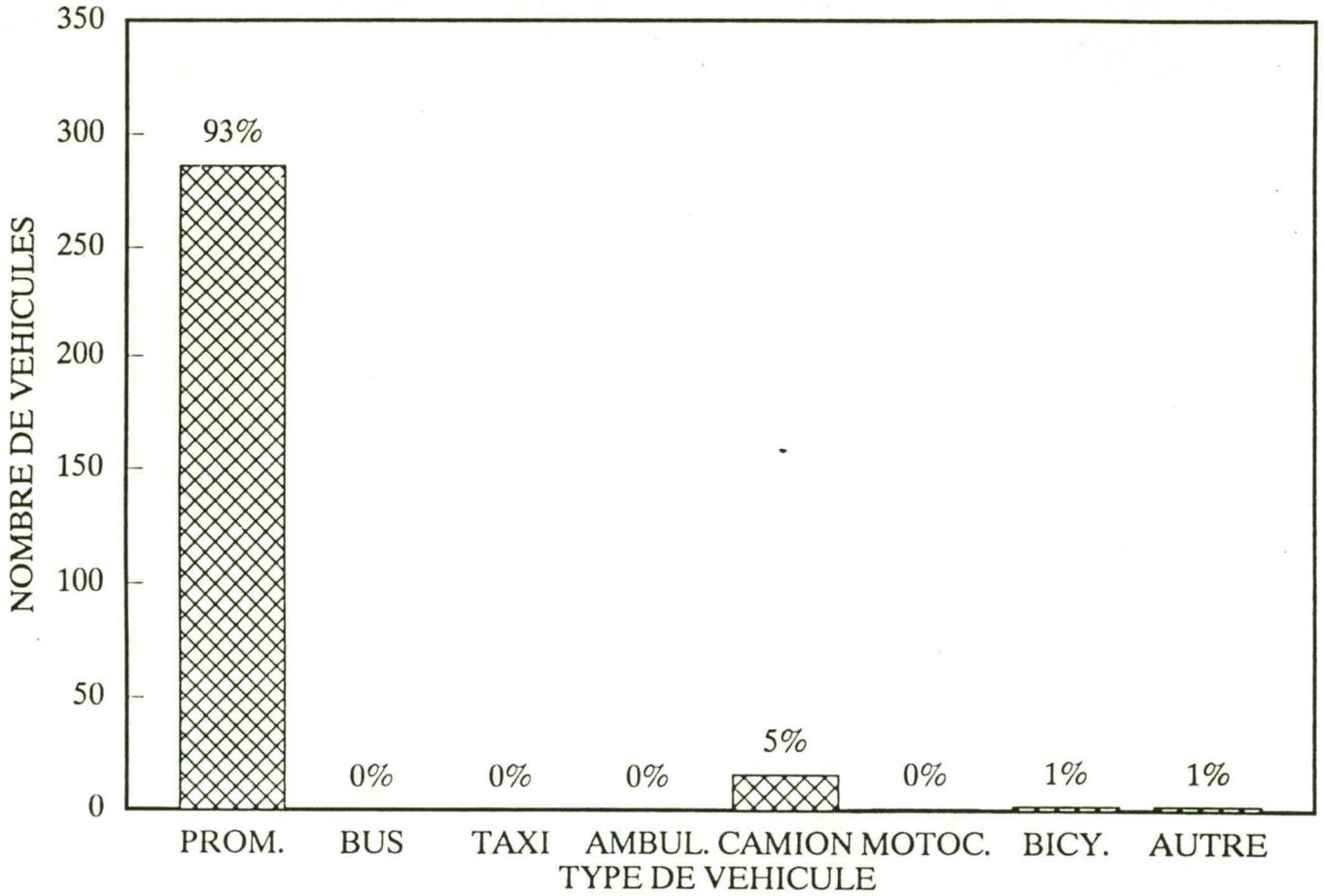
GRAPHIQUE 8

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON LE NOMBRE DE VEHICULES IMPLIQUES



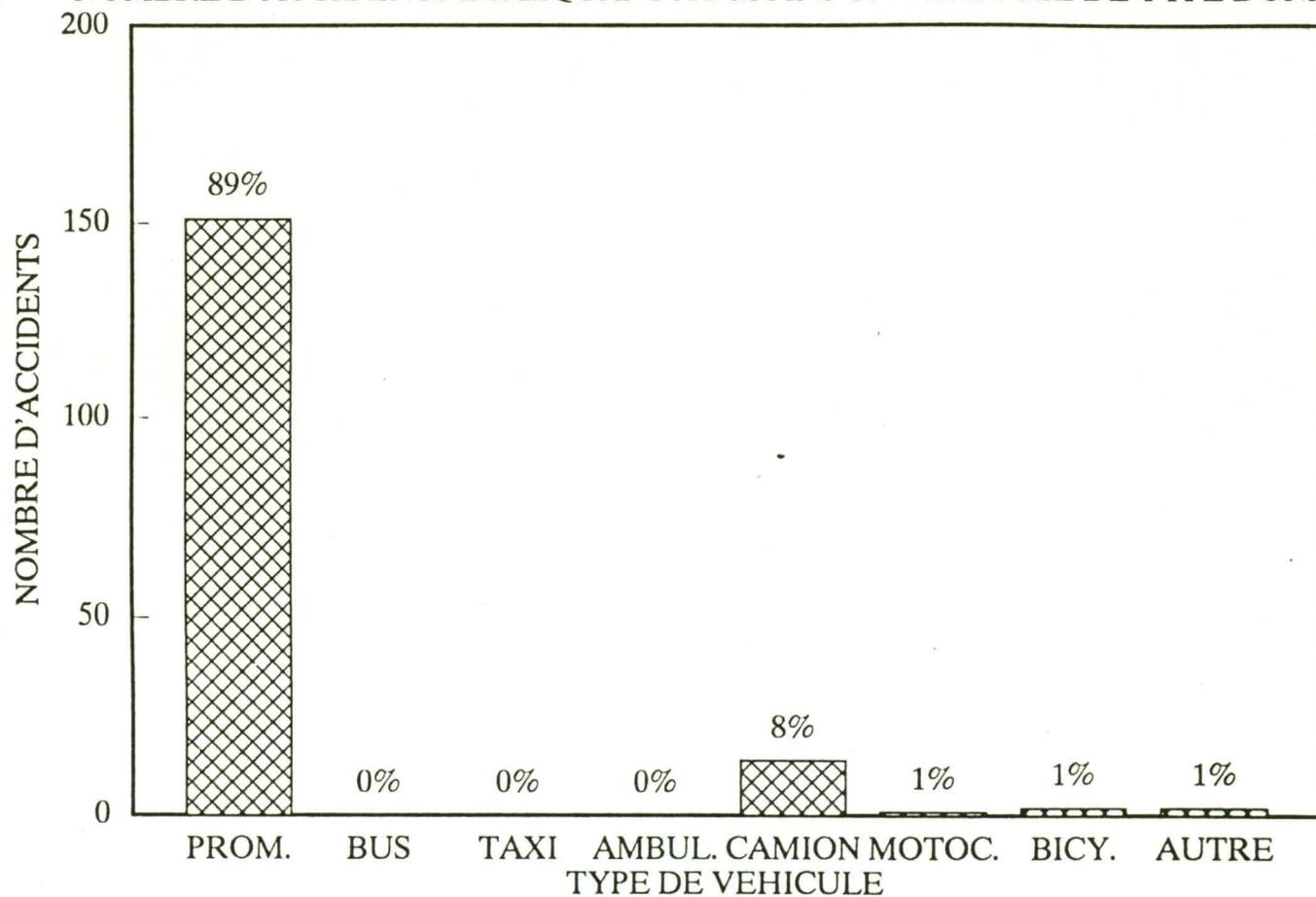
GRAPHIQUE 9

NOMBRE DE VEHICULES TOTAL IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS SELON LE TYPE



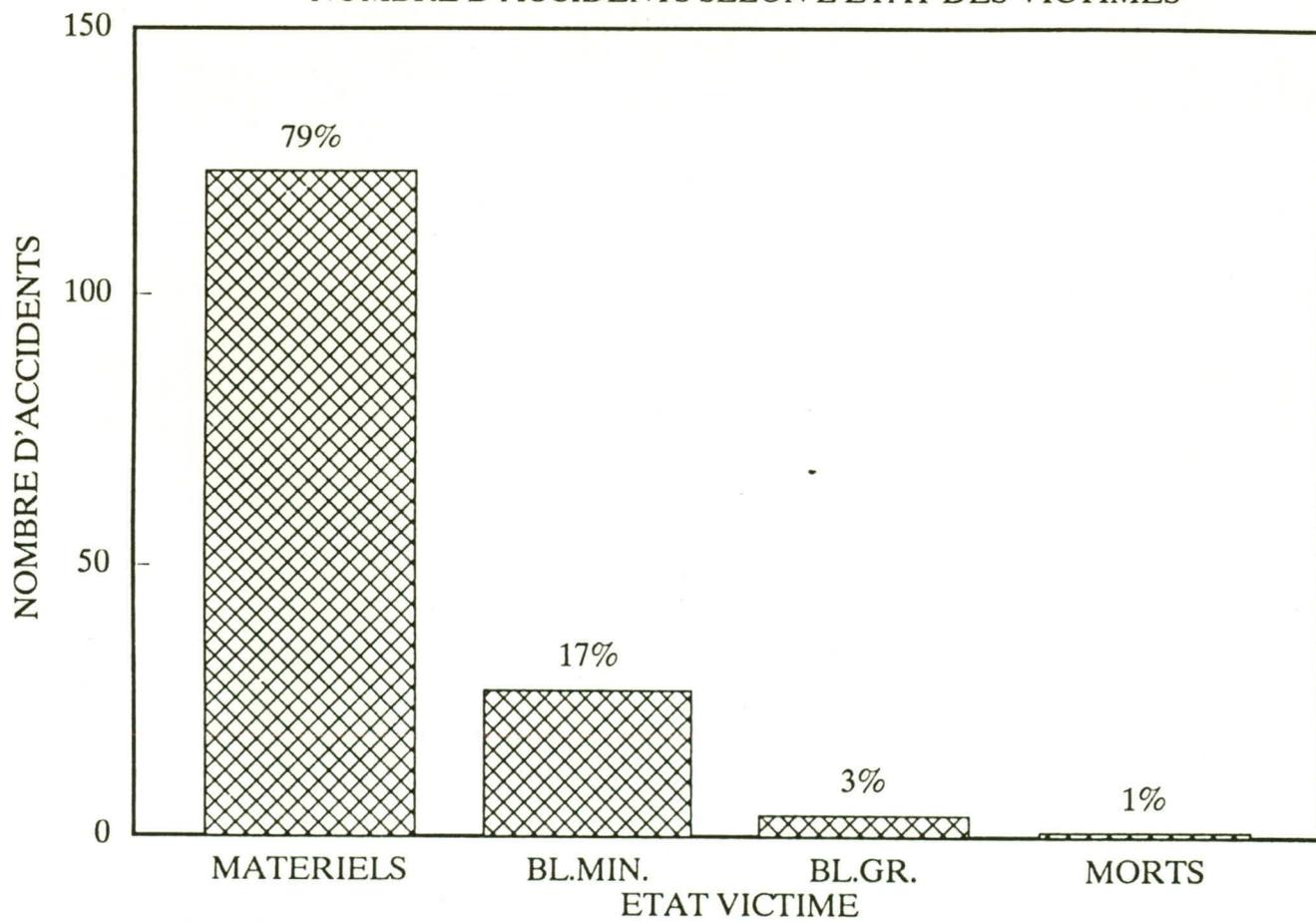
GRAPHIQUE 10

NOMBRE D'ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VEHICULE DE TYPE DONNE



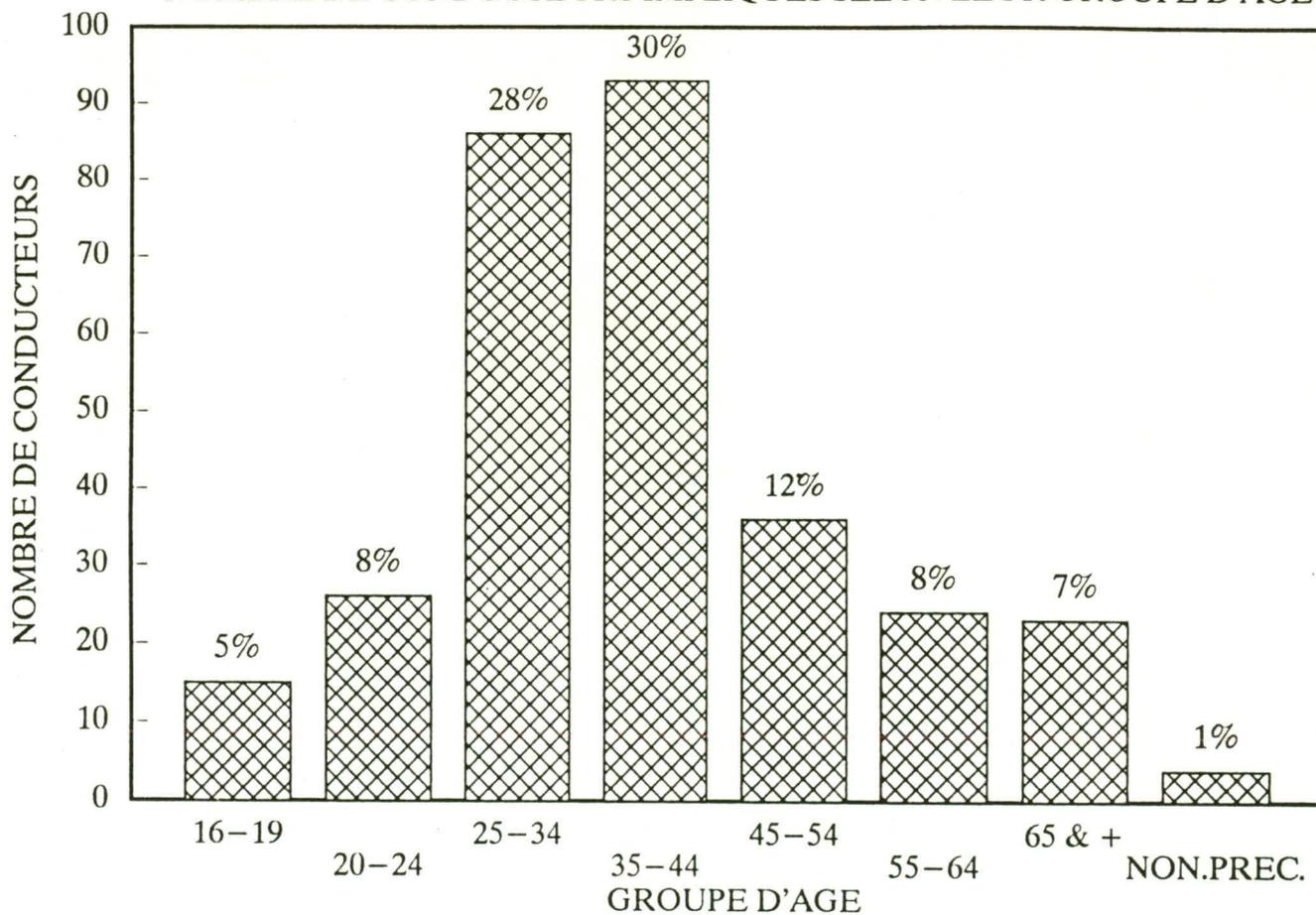
GRAPHIQUE 11

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON L'ETAT DES VICTIMES



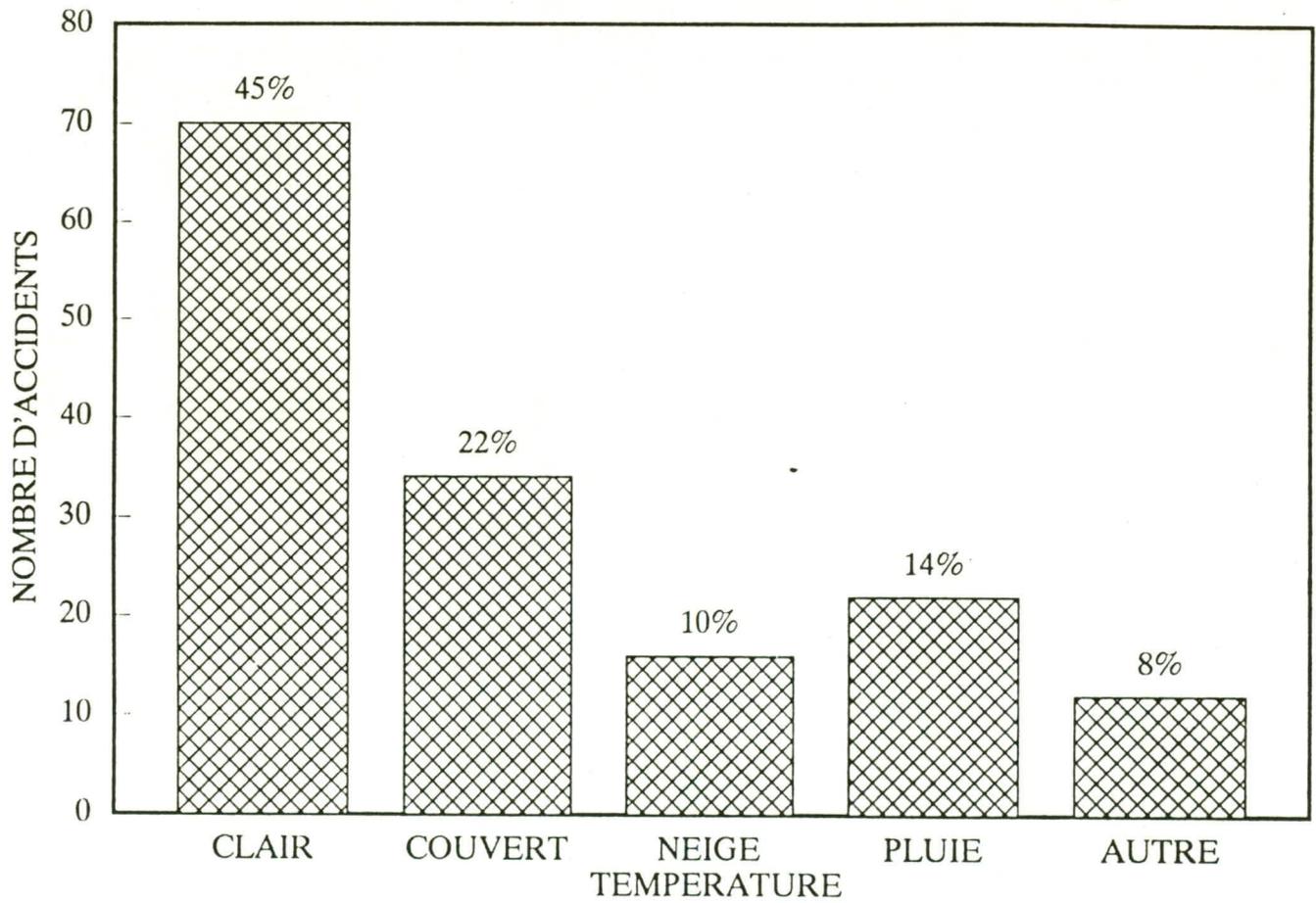
GRAPHIQUE 12

NOMBRE DE CONDUCTEURS IMPLIQUES SELON LEUR GROUPE D'AGE



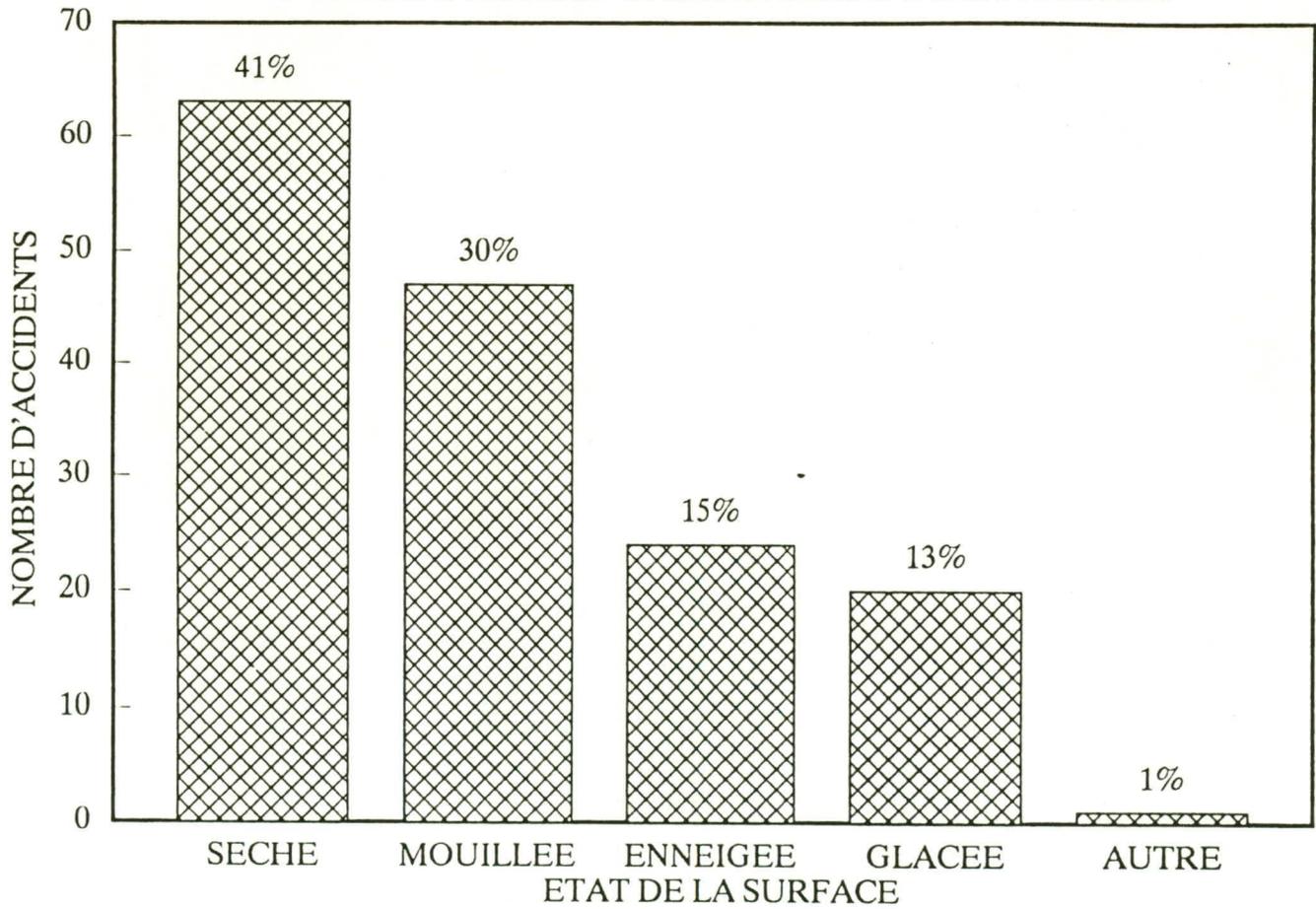
GRAPHIQUE 14

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON LA TEMPERATURE



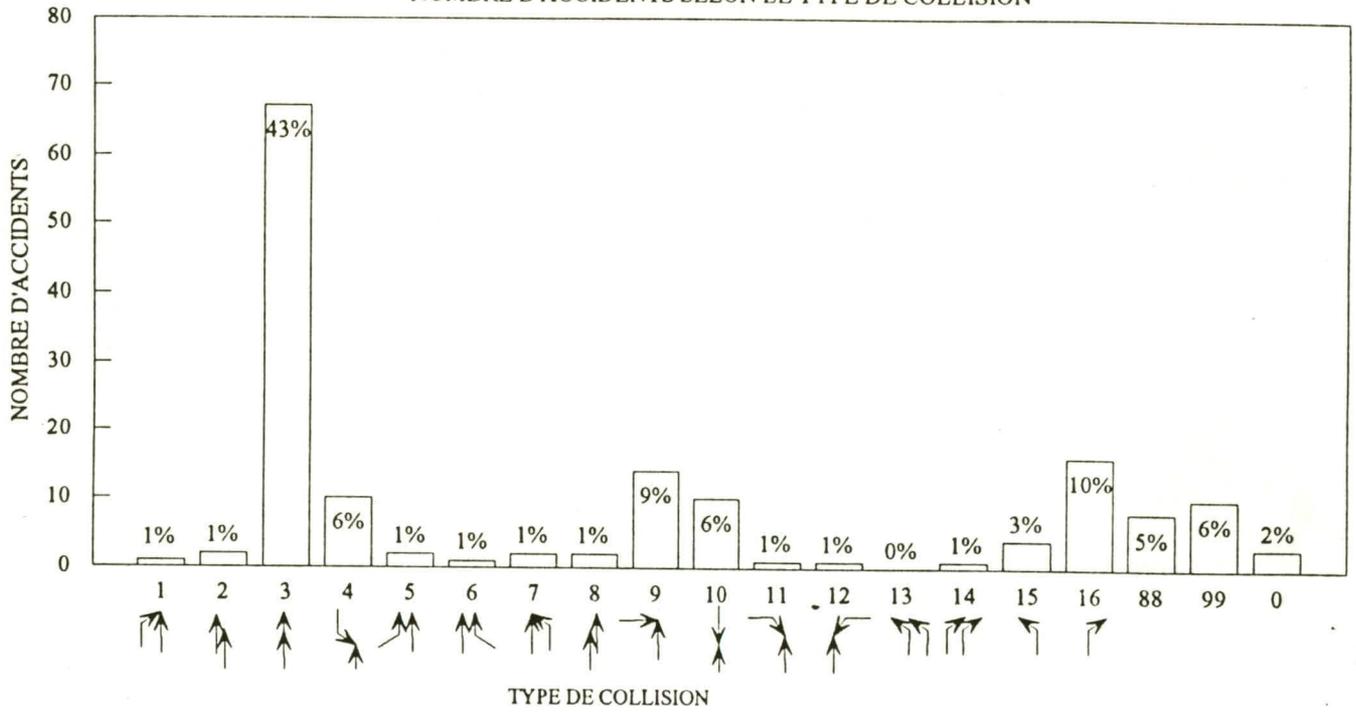
GRAPHIQUE 15

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON L'ETAT DE LA SURFACE



GRAPHIQUE 19

NOMBRE D'ACCIDENTS SELON LE TYPE DE COLLISION



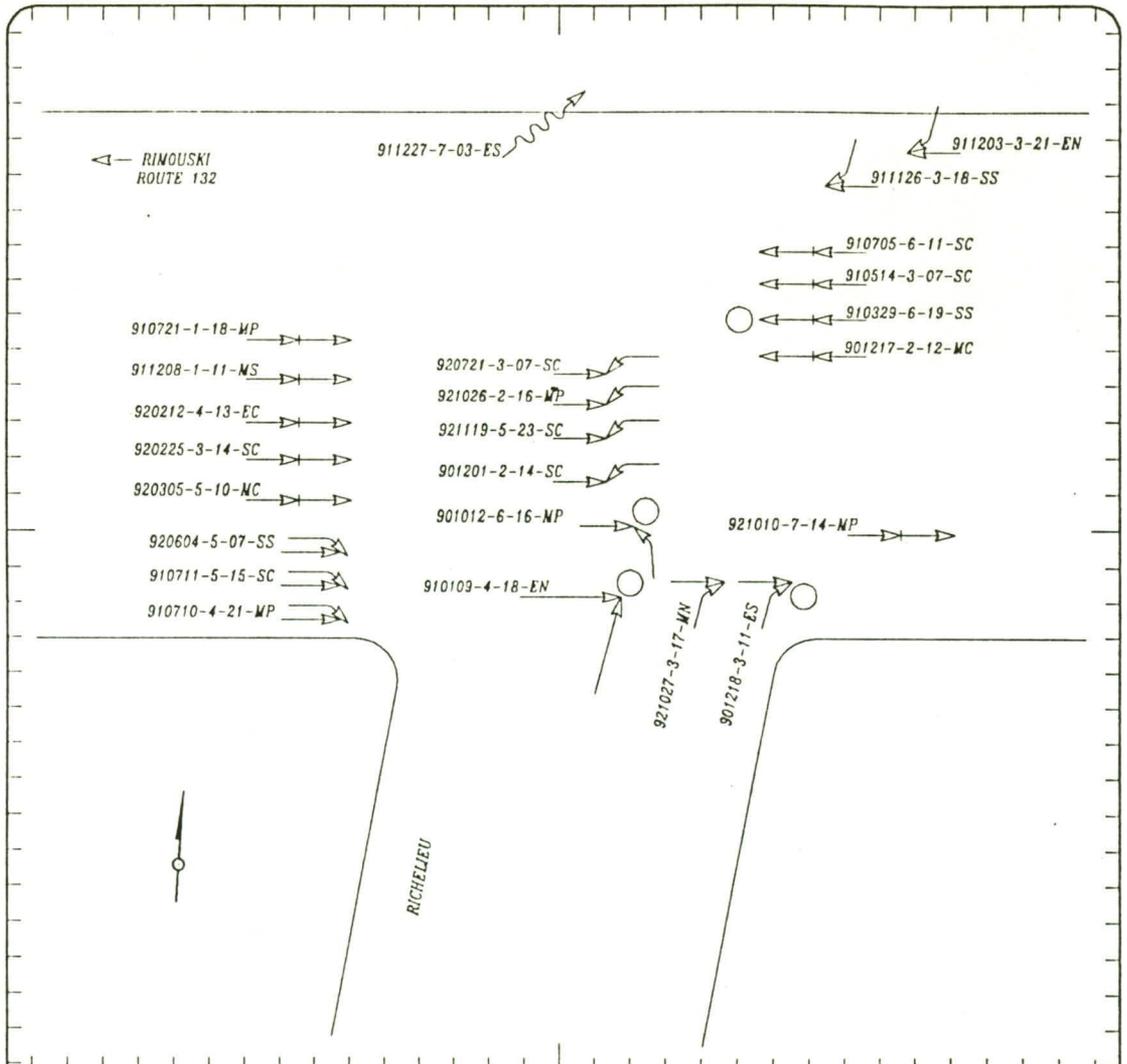


Municipalité: POINTE-AU-PÈRE
Intersection: ROUTE 132 ET RICHELIEU

SCHEMA D'ACCIDENTS

Préparé par: ALFRED GILBERT Dessiné par: ALFRED GILBERT

Période: du 90-01-01 au 92-12-31
Durée: 1096 jours
Fichier: ACC0455 Date: 93-04-08



TAUX D'ACCIDENTS, TAUX CRITIQUE / 10⁶ VEHICULES

$$T_A = \frac{A \times 10^6}{V \times T} = \frac{24 \times 1000000}{16000 \times 1096} = 1,37$$

$$T_C = \bar{T}_M + K \left[\frac{\bar{T}_M}{m} \right]^{\frac{1}{2}} + \frac{1}{2m} = 0,80 + 1,036 \left[\frac{0,80}{17,54} \right]^{\frac{1}{2}} + \left[\frac{1}{2 \times 17,54} \right] = 1,05$$

$$DME = 9.5(M + BG) + 3.5(BM) + 1(DMS) = 9.5(0 + 0) + 3.5(8) + 1(16) = 44,0$$

$\bar{T}_M = 0.80$ pour carr. en T
 $\bar{T}_M = 1.38$ pour carr. en +
K = 1.036 pour niv. conf. 85%
1.282 pour niv. conf. 90%
1.645 pour niv. conf. 95%
V = JMA
T = période (jour)
m = (V x T)/10⁶

NOTE:

TOTAL DES ACCIDENTS

Type	J	N	T
Mortel (M)			
Blessé grave (BG)			
Blessé mineur (BM)	5	3	8
Matériel (DMS)	10	6	16
Total (A)	15	9	24

LEGENDE:

- ← Marche arrière
- Collision arrière
- ↔ Collision frontale
- ↻ Collision virage à gauche
- ↺ Renvoi
- ⤴ Hors contrôle
- ↔ Collision latérale
- ↗ Collision à angle droit
- ⊠ Véhicule immobilisé
- ↔ Mouvement du véhicule
- Mouvement du piéton
- Accident mortel
- ⊙ Blessé grave
- Blessé mineur
- Objet fixe
- ⊠ Véhicule stationné

NOTATION:

90110 - 4 - 17 - MP
Date ... Jour de la semaine (Dim. = 1) | Heure | Temps | Surface

TEMPS:

P = Pluie
C = Clair
S = Sombre

N = Neige
A = Autre

SURFACE

S = Pavage sec
M = Pavage mouillé

E = Pavage enneigé
G = Pavage glacé
A = Autre



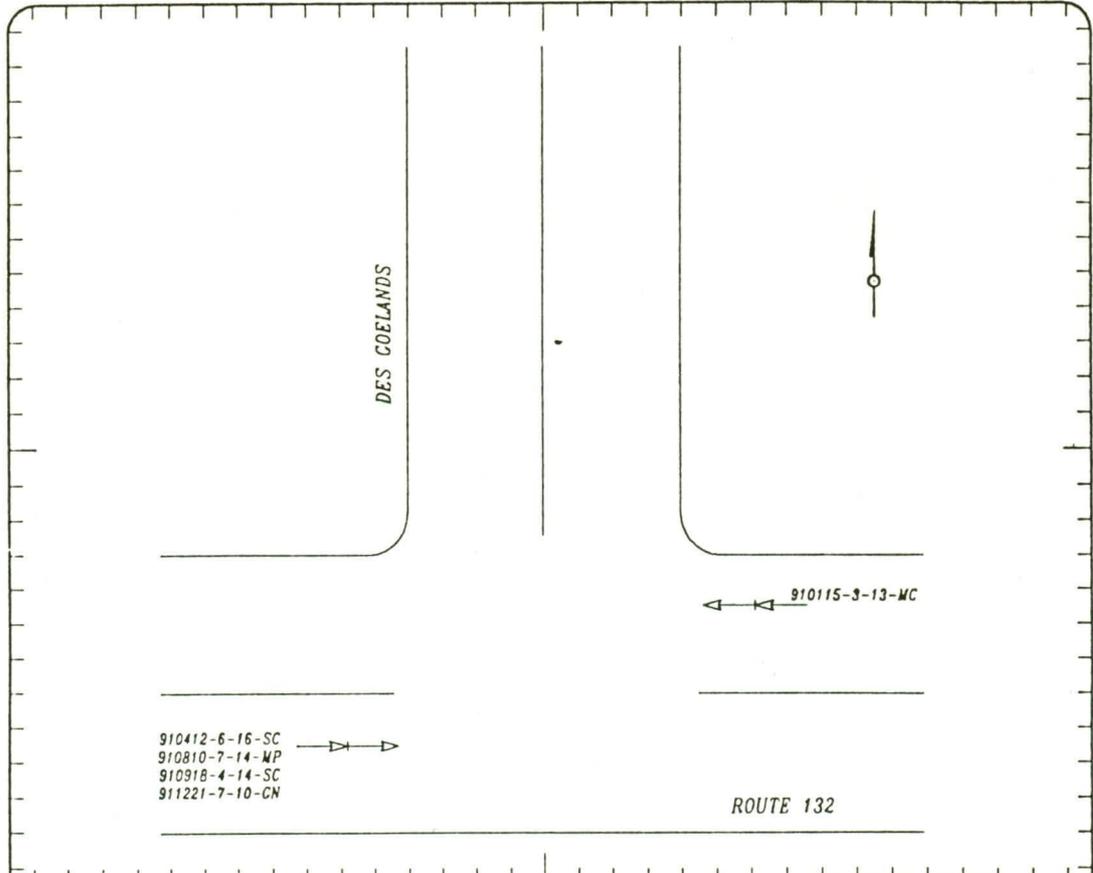
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Municipalité: POINTE-AU-PÈRE
Intersection: ROUTE 132 ET RUE DES GOELANDS

SCHEMA D'ACCIDENTS

Préparé par: ALFRED GILBERT Dessiné par: ALFRED GILBERT

Période: du 90-01-01 au 92-12-31
Durée: 1096 jours
Fichier: ACC0463 Date: 93-05-19



TAUX D'ACCIDENTS, TAUX CRITIQUE / 10⁶ VEHICULES

$$T_A = \frac{A \times 10^6}{V \times T} = \frac{5 \times 10^6}{12000 \times 1096} = 0.38$$

$$T_C = \bar{T}_M + K \left[\frac{\bar{T}_M}{m} \right]^{\frac{1}{2}} + \frac{1}{2m} = 0.80 + 1.036 \left[\frac{0.80}{13.15} \right]^{\frac{1}{2}} + \left[\frac{1}{2 \times 13.15} \right] = 1.10$$

$$DME = 9.5(M + BG) + 3.5(BM) + 1(DMS) = 9.5(0 + 0) + 3.5(0) + 1(5) = 5.0$$

$\bar{T}_M = 0.80$ pour carr. en T
 $\bar{T}_M = 1.38$ pour carr. en +
K = 1.036 pour niv. conf. 85%
1.282 pour niv. conf. 90%
1.645 pour niv. conf. 95%
V = JMA
T = période (jour)
m = (V x T)/10⁶

NOTE: * DJMA APPROXIMATIF.

TOTAL DES ACCIDENTS

Type	J	N	T
Mortel (M)			
Blessé grave (BG)			
Blessé mineur (BM)			
Matériel (DMS)	5		5
Total (A)	5		5

LEGENDE:

- ←+←+←+ Marche arrière.
- ←→ Collision arrière.
- Collision frontale.
- ↔ Collision virage à gauche
- ↺↻ Renversement
- ↻ Hors contrôle.
- ↔ Collision latérale.
- ↗ Collision à angle droit
- Véhicule immobilisé
- ← Mouvement du véhicule
- ←- - - Mouvement du piéton
- Accident mortel
- ⊙ Blessé grave
- Blessé mineur
- Objet fixe
- ⊠ Véhicule stationné

SURFACE

- S = Pavage sec
- M = Pavage mouillé
- E = Pavage enneigé
- G = Pavage glacé
- A = Autre

TEMPS

- C = Clair
- S = Sombre
- P = Pluie
- N = Neige
- A = Autre

NOTATION:

Ex: 82-02-02 3 14:15 S C (R) — Age du conducteur responsable
Date — Jour de la semaine (Dim. = 1) — Heure — Temps — Surface — Conducteur étranger (s'il y a lieu)

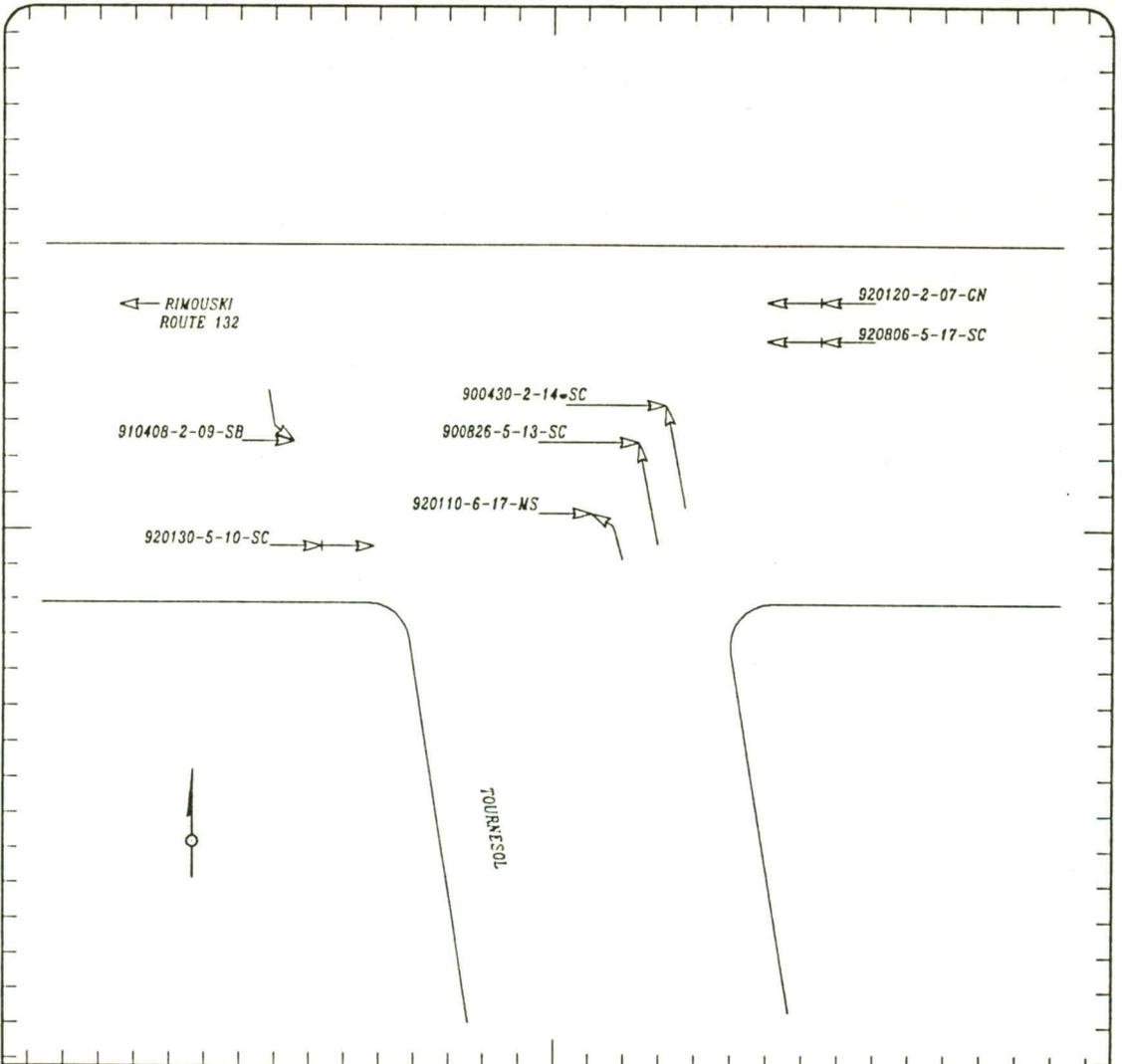


Municipalité: POINTE-AU-PERE
Intersection: ROUTE 132 ET TOURNESOL

SCHEMA D'ACCIDENTS

Préparé par: ALFRED GILBERT Dessiné par: ALFRED GILBERT

Période: du 90-01-01 au 92-12-31
Durée: 1096 jours
Fichier: ACC0456 Date: 93-04-08



TAUX D'ACCIDENTS, TAUX CRITIQUE / 10⁶ VEHICULES

$$T_A = \frac{A \times 10^6}{V \times T} = \frac{7 \times 1000000}{13100 \times 1096} = 0.49$$

$$T_C = \bar{T}_M + K \left[\frac{\bar{T}_M}{m} \right]^{\frac{1}{2}} + \frac{1}{2m} = 0.80 + 1.036 \left[\frac{0.80}{14.36} \right]^{\frac{1}{2}} + \left[\frac{1}{2 \times 14.36} \right] = 1.08$$

$$DME = 9.5(M + BG) + 3.5(BM) + 1(DMS) = 9.5(0 + 0) + 3.5(0) + 1(7) = 7.0$$

NOTE:

TOTAL DES ACCIDENTS

Type	J	N	T
Mortel (M)			
Blessé grave (BG)			
Blessé mineur (BM)			
Matériel (DMS)	7		7
Total (A)	7		7

LEGENDE:

- Marche arrière.
- Collision arrière.
- Collision frontale.
- Collision virage à gauche.
- Renversement.
- Hors contrôle.
- Collision latérale.
- Collision à angle droit.
- Véhicule immobilisé.
- Mouvement du véhicule.
- Mouvement du piéton.
- Accident mortel.
- Blessé grave.
- Blessé mineur.
- Objet fixe.
- Véhicule stationné.

NOTATION:

930310 - 4 - 17 - 08
 De la _____ Jour de la semaine (Dim = 1) Heure _____ Temps _____ Surface _____

TEMPS: P = Pluie, N = Neige, S = Sombre, A = Autre

SURFACE: S = Pavage sec, M = Pavage mouillé, E = Pavage enneigé, G = Pavage glacé, A = Autre

ACCIDA NZ930310



Municipalité: POINTE-AU-PÈRE

Intersection: ROUTE 132 ET PÈRE-NOUVELLE

SCHEMA D'ACCIDENTS

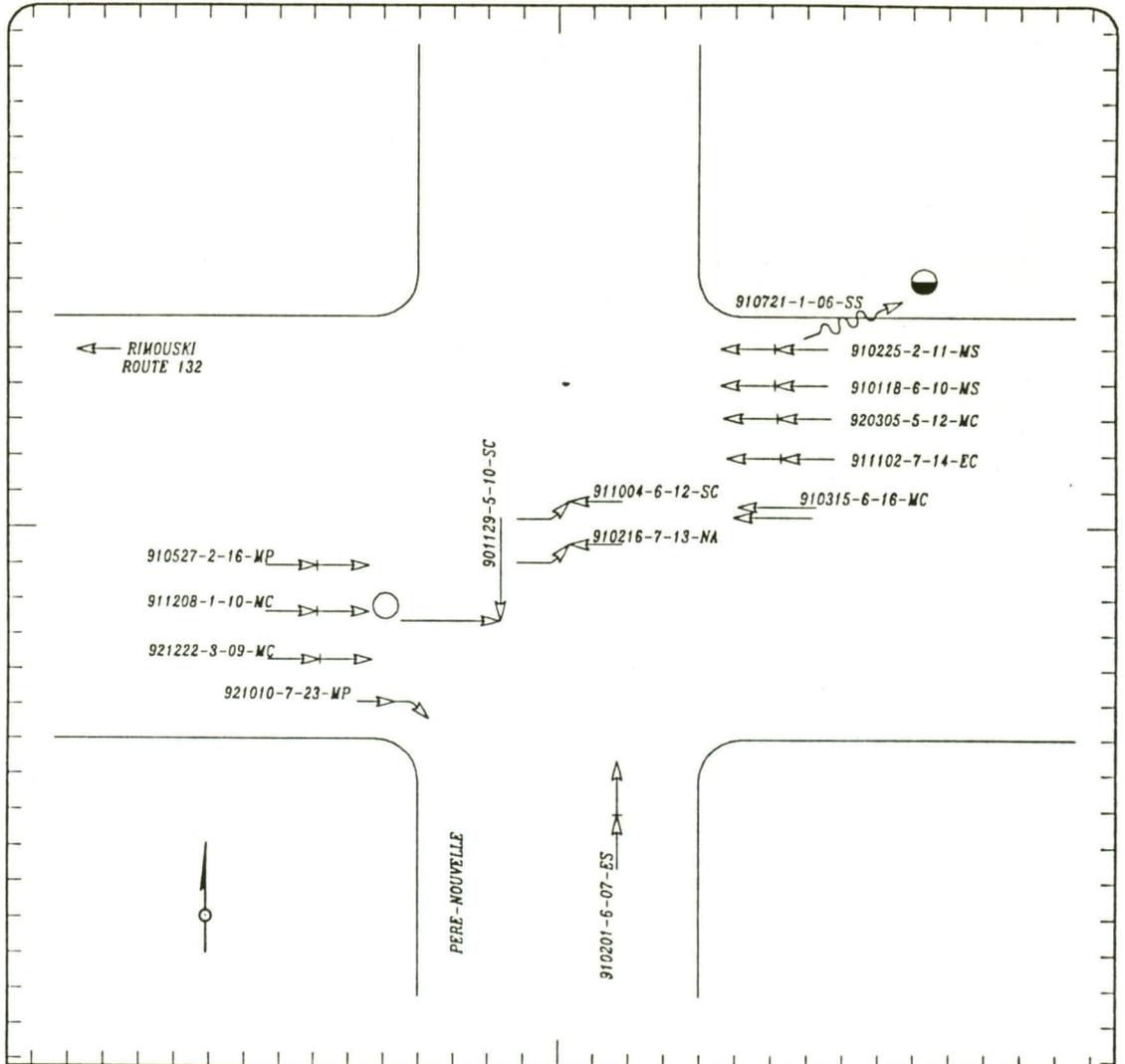
Préparé par: ALFRED GILBERT

Dessiné par: ALFRED GILBERT

Période: du 90-01-01 au 92-12-31

Durée: 1096 jours

Fichier: ACC0457 Date: 93-04-08



TAUX D'ACCIDENTS, TAUX CRITIQUE / 10⁶ VEHICULES

$$T_A = \frac{A \times 10^6}{V \times T} = \frac{14 \times 1000000}{10900 \times 1096} = 1,17$$

$$T_C = \bar{T}_M + K \left[\frac{\bar{T}_M}{m} \right]^{\frac{1}{2}} + \frac{1}{2m} = 1,38 + 1,036 \left[\frac{1,38}{11,95} \right]^{\frac{1}{2}} + \left[\frac{1}{2 \times 11,95} \right] = 1,77$$

$$DME = 9.5(M + BG) + 3.5(BM) + 1(DMS) = 9.5(0 + 1) + 3.5(1) + 1(12) = 25,0$$

$\bar{T}_M = 0.80$ pour carr. en T
 $T_M = 1.38$ pour carr. en +

K = 1.036 pour niv. conf. 85%
1.282 pour niv. conf. 90%
1.645 pour niv. conf. 95%

V = JMA

T = période (jour)

m = (V x T)/10⁶

NOTE:

TOTAL DES ACCIDENTS

Type	J	N	T
Mortel (M)			
Blessé grave (BG)	1		1
Blessé mineur (BM)	1		1
Matériel (DMS)	11	1	12
Total (A)	13	1	14

LEGENDE:

- ← Marche arrière
- ↔ Collision arrière
- ↔ Collision frontale
- ↔ Collision virage à gauche
- ↔ Renversement
- ⏸ Hors contrôle
- ↔ Collision latérale
- ↔ Collision à angle droit
- ↔ Véhicule immobilisé
- ↔ Mouvement du véhicule
- ↔ Mouvement du piéton
- Accident mortel
- Blessé grave
- Blessé mineur
- Objet fixe
- ⊠ Véhicule stationné

NOTATION:

Date: 930319 - 4 - 17 - 93
Jour de la semaine (Dim. = 1) Heure Temps Surface

TEMPS:

P = Pluie
C = Clair
S = Sombre
N = Neige
A = Autre

SURFACE

S = Pavage sec
M = Pavage mouillé
E = Pavage enneigé
G = Pavage glacé
A = Autre

ACCIDA NZ930310

ANNEXE 2

Étude hydraulique

M.T.Q. 1987

ETUDE HYDRAULIQUE

Construction d'un pont sur
la route 132 au-dessus de la
rivière Germain-Roy
Municipalité: Ste-Anne-de-la
Pointe-au-Père
N/R: P0: 08766

1987-02-27

Jacques Thériault

Jacques Thériault, t.t.p.
Service de l'hydraulique

Claude Leclerc

Claude Leclerc, ing.
Chef - Division des
études hydrauliques



Québec, 1987-03-23

JT/cml

1.0 INTRODUCTION

Ce présent rapport répond à la demande de l'ingénieur Pierre Robitaille de la Division des plans et devis du Service des projets de Québec. L'étude consiste à remplacer la structure localisée à la figure #1 par une autre de type ponceau ou pont.

Cette étude se divise en deux parties principales: l'hydrologie et l'hydraulique.

2.0 HYDROLOGIE

2.1 Caractéristiques du bassin versant

La rivière Germain Roy, au site étudié draine un bassin versant de 58 km². Son écoulement se fait en direction nord-ouest pour se jeter dans le fleuve St-Laurent.

La méthode utilisée pour déterminer les débits d'un bassin versant de cette dimension est celle qui est employée par le Ministère de l'environnement.

2.2 Analyse hydrologique

Cette méthode dite "statistique" consiste à déterminer la courbe de fréquence de crue pour une région donnée. Cette courbe se définit par le rapport entre l'intensité de la crue annuelle et la grandeur du débit moyen annuel de crue.

Le tableau #1 suivant renferme les débits ainsi calculés:

Période de récurrence (ans)	Débits (m ³ /s)	
	Journaliers	Instantanés
annuelle	20,2	24,2
25	36,4	43,7
50	41,2	49,5

Tableau #1

Le débit instantané d'une récurrence de 50 ans est retenu pour le calcul hydraulique.

3.0 HYDRAULIQUE

3.1 Situation actuelle

Lors de l'enquête in-situ du 86-11-06, plusieurs observations et renseignements ont été notés et dont les principaux figurent ci-après:

- structure en place: ponceau en béton armé sous remblai de 6 000 mm d'ouverture libre x 1 800 mm de hauteur libre;
- profil de 3 600 mm;
- tuyau d'aqueduc dans le lit en amont du ponceau;
- pente de la rivière de 1.6%; .
- eaux du jour: 300 à 450 mm;
- vitesse des eaux du jour: 1 m/s;
- roc visible en amont du ponceau en plusieurs endroits;
- lit du cours d'eau de gravier et de cailloux;
- embâcles de glaces au pont à tous les printemps;
- refoulement des marées dans le ponceau et inondation des terrains aval droit lors des grandes marées;
- vestiges d'un vieux barrage à 15 m en amont du ponceau.

Une loi niveau-débit de la rivière a été déterminée pour évaluer les niveaux d'eau en rivière.

3.2 Loi niveau-débit

Cette loi niveau-débit a été calculée en considérant les débits instantanés du tableau #1 avec une section en rivière de 5 500 mm au fond et des talus en pente de 1.5:1. La pente utilisée est de 16 mm/m avec un coefficient de manning de 0.035. L'élévation du lit est à 1,60 mètres. Les niveaux d'eau du tableau #2 sont valables en autant que la rivière soit libre de glaces, de débris, etc...

Réccurrence (ans)	Elévation (m)	Vitesse (m ³ /s)
2,33	2,68	3,16
25	3,10	3,77
50	3,20	3,90

Tableau #2

Cette loi niveau-débit permet de déterminer l'ouverture requise de la nouvelle structures à implanter à ce site.

3.3 Structure proposée

Dans la recherche d'une solution avantageuse pour ce site, l'ouverture requise de la nouvelle structure proposée a été dictée par quatre critères importants:

- a) la présence d'embâcles de glaces à l'amont de la structure existante;
- b) le refoulement des marées dans le ponceau actuel;
- c) la nature du lit de la rivière (roc près de la surface);
- d) le profil de la route projetée.

D'après la section transversale fournie avec la demande, le profil projeté au ch. 1+274 sera légèrement rehaussé de 200 mm. L'élévation du niveau profil sera donc de:

$$\text{EL.} : 5,2 + 0,2 = \text{EL. } 5.4$$

Avec la présence du roc présumée près de la surface, le ponceau de béton armé standardisé avec radier est exclu de la solution envisagée. Le pont en béton armé demeure la seule solution valable pour ce site.

En raison de la classification de la route sur laquelle sera érigée le nouveau pont, le dégagement vertical doit être de 1 000 mm au-dessus des eaux hautes de conception de Q50 (voir norme 4,4,1,2,b).

L'ouverture minimale retenue est de 7,5 m pour la nouvelle structure. Cette ouverture provoque une certaine surélévation des niveaux d'eau amont créée par la contraction de la veine d'eau. Ces nouvelles élévations figurent au tableau #3 suivant:

Récurrance	E.H.2.33 ans	E.H.25 ans	E.H.50 ans
Elévation	2,68	3,27	3,43

Tableau #3

Le dégagement vertical exigé de 1,0 m au-dessus des E.H.50 est amplement assuré:

$$\text{EL. } 3,43 + 1,0 = 4,43 \text{ Niveau du soffite.}$$

$$\text{EL. } 5,40 - 4,43 = 0,97 \text{ m *.}$$

*épaisseur maximale du tablier du nouveau pont.

3.4 Plans et devis

Le Service des ouvrages d'art peut sur demande, préparer les plans et devis de cette nouvelle structure.

3.5 Protection contre l'affouillement

Aucune protection dans le lit n'est nécessaire vu que le roc est présumé près de la surface.

Une protection contre l'érosion des remblais qui sont sujets à l'action des débits et des marées devra être conforme à la norme 4,9,3,2 suivant le plan type D-4900 de notre Ministère.

3.6 Contrainte faunique

Aucune objection à la réalisation de ces travaux n'est émise par le Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune (copie annexée).

3.7 Navigabilité et propriété du lit

Le Service du domaine hydrique considère la rivière Germain Roy au site étudié comme étant non navigable et que son lit fait partie du domaine privé, propriété des riverains (copie annexée).

4.0 CONCLUSION

La route 132 sera réaménagée dans la municipalité de Ste-Anne-de-la-Pointe-au-Père. Ce réaménagement affecte la structure érigée au-dessus de la rivière Germain Roy (ch. 1+274).

La nouvelle structure recommandée est un petit pont d'une ouverture minimale de 7,5 m. L'élévation des eaux hautes de conception (50 ans) est de 3,43 mètres. L'élévation minimale du soffite à envisager est de 4,43 mètres, soit 1,0 m au-dessus des eaux de conception.

Le Service des ouvrages d'art de notre Direction peut, sur demande, préparer les plans et devis pour cette reconstruction.

ANNEXE 3

Consultation faunique auprès du M.L.C.P. 1993



Gouvernement du Québec
Ministère du Loisir,
de la Chasse et de la Pêche
**Région du Bas-Saint-Laurent —
Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine**

Pointe-au-Père, le 20 juillet 1993

Monsieur Michel Michaud
Division des études environnementales Est
Ministère des Transports
200, Dorchester Sud, 7^e étage
Québec (Québec)
G1K 5Z1

Objet : Réaménagement de la route 132
Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père
Présence de l'éperlan et période de
restriction pour les travaux

Monsieur,

Pour faire suite à votre demande relativement au projet cité en rubrique, nous avons vérifié si les cours d'eau mentionnés étaient utilisés pour la fraie de l'éperlan arc-en-ciel.

La rivière Germain-Roy, la rivière Sainte-Anne et le ruisseau Élizabeth Saint-Laurent offrent peu de potentiel pour la fraie de cette espèce. Par conséquent, nous n'avons donc pas de restrictions pour l'exécution de ces travaux.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez accepter nos salutations les meilleures.



Charles Banville, biologiste
Le Service de l'aménagement et
de l'exploitation de la faune,

Charles Banville, biologiste

CB/mc

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 095 104