

Réponses aux questions et commentaires du MDDEP

Projet de réaménagement de la route 277
entre Saint-Henri et Saint-Anselme

Étude d'impact sur l'environnement

Déposées au

**Ministère du Développement durable, de
l'Environnement et des Parcs (MDDEP)**

Décembre 2010
Q103385

• Note au lecteur •

Les questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) soulevés dans ce document ont été reproduits intégralement, conformément à son document.

Référence à citer :

GENIVAR. 2010. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Projet de réaménagement de la route 277 entre Saint-Henri et Saint-Anselme par le ministère des Transports du Québec. Étude d'impact sur l'environnement.* Document de GENIVAR Société en commandite au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. 35 p. et annexe.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Table des matières	iii
Liste des cartes.....	v
Liste des annexes.....	v
1. RÉPONSES AUX COMMENTAIRES ET QUESTIONS	1
1.1 Justification du projet.....	1
1.1.1 Historique du projet de réaménagement (p. 5).....	1
1.1.2 Mise à jour de l'étude d'opportunité (p. 6)	1
1.1.3 Conditions de circulation actuelles (p. 16).....	1
1.1.4 Sections courantes (p. 21)	3
1.1.5 Type d'accident (p. 28).....	5
1.1.6 État de la surface (p. 34)	5
1.2 Analyse comparative des variantes.....	6
1.2.1 Concept retenu dans le secteur périurbain (p. 50)	6
1.2.2 Choix du concept préférable (p. 56).....	7
1.2.3 Aménagements routiers complémentaires (p. 57)	8
1.3 Bruit.....	9
1.3.1 Niveaux sonores avant les travaux (p. 96-97).....	9
1.3.2 Modification du niveau de bruit en période d'exploitation (p. 200 à 205)	9
1.3.3 Annexe 12 - Étude d'impact sonore	10
1.4 Consultation avec le milieu.....	11
1.5 Espèces menacées ou vulnérables.....	13
1.5.1 Espèces menacées ou vulnérables (p. 78)	13
1.5.2 Espèces menacées ou vulnérables (p. 79)	15
1.5.3 Espèces à statut particulier (p. 180).....	15
1.6 Faune et habitat	15
1.6.1 Faune aquatique (p. 170).....	15
1.6.2 Empiètement sur l'habitat de la faune aquatique (p. 170).....	16
1.6.3 Faune avienne (p. 177)	17

TABLE DES MATIÈRES (SUITE)

	Page
1.7 Mesures d'atténuation	17
1.7.1 Qualité de l'air (p. 155)	17
1.7.2 Sols (p. 158)	18
1.7.3 Risque de contamination durant les travaux (p. 161)	19
1.7.4 Augmentation des concentrations en chlorure (p. 165)	20
1.7.5 Qualité de l'eau et faune aquatique (p. 170)	21
1.8 Mesures d'atténuation	23
1.8.1 Portrait des activités commerciales (p. 93)	23
1.8.2 Observateurs (p. 106)	23
1.8.3 Résultats de l'enquête (p. 117)	23
1.8.4 Puits (p. 96)	24
1.8.5 Portrait des activités agricoles de la zone d'étude (p. 116)	25
1.8.6 Tronçon rural (p. 142)	25
1.8.7 Acquisition ou relocalisation de bâtiments compris dans la future emprise (p. 183)	26
1.8.8 Perte de superficies agricoles et effets sur l'exploitation (p. 191)	26
1.8.9 Réduction du potentiel de production acéricole (p. 194)	27
1.8.10 Sécurité et circulation routière (p. 205)	28
1.8.11 Construction (p. 215)	28
1.9 Milieux humides	30
1.9.1 Milieux humides (p. 70)	30
1.10 Milieu physique	31
1.10.1 Sols potentiellement contaminés (p. 68)	31
2. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	35

LISTE DES CARTES

	Page
Carte 1 Délimitation des milieux humides.	33

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 Distribution spatiale des accidents entre 2005 et 2009	
--	--

1. RÉPONSES AUX COMMENTAIRES ET QUESTIONS

1.1 Justification du projet

1.1.1 Historique du projet de réaménagement (p. 5)

QC-1 Veuillez fournir la référence complète du Plan d'action 2003-2008 du Plan de transport de la Chaudière-Appalaches.

Réponse :

Voici la référence demandée :

Ministère des Transports du Québec. 2002. *Plan d'action 2003-2008. Plan de transport de la Chaudière-Appalaches*. Direction de la Chaudière-Appalaches. 33 pages. En ligne : http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/regions/chaudiere/plan/plan_action.pdf

1.1.2 Mise à jour de l'étude d'opportunité (p. 6)

QC-2 Une importante partie des données présentées dans la section « justification du projet », qui démontrent la nécessité d'un élargissement de la route 277, portent sur les affirmations de l'étude de Dessau-Soprin en 2000. Veuillez fournir cette étude.

Réponse :

Un cédérom sera transmis au MDDEP, lequel contiendra les documents suivants :

DESSAU-SOPRIN. 2000. *Étude d'opportunité pour le réaménagement de la route 277 à Saint-Henri, Saint-Anselme et Sainte-Claire – Volume 1 : Rapport*. Rapport final de Dessau-Soprin présenté au ministère des Transports du Québec. 219 pages.

DESSAU-SOPRIN. 2000. *Étude d'opportunité pour le réaménagement de la route 277 à Saint-Henri, Saint-Anselme et Sainte-Claire – Volume 2 : Annexes*. Rapport final de Dessau-Soprin présenté au ministère des Transports du Québec.

1.1.3 Conditions de circulation actuelles (p. 16)

QC-3 La justification du projet de réaménagement de la route 277 est entre autres basée sur une augmentation de l'achalandage des trois tronçons de route entre la rue Albert-Deblois et le chemin Trait-Carré.

Selon la figure 2.3, l'évolution du débit journalier moyen annuel (DJMA) est relativement stable depuis quelques années. Afin d'avoir un meilleur éclairage sur les conditions de circulation actuelles des trois tronçons (entre 2005 et 2010) et de valider les hypothèses avancées par l'initiateur relativement aux conditions de circulation futures, l'initiateur peut-il fournir de nouvelles données des conditions de circulation (et celles qui en découlent)? Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi ces données ne peuvent pas être considérées.

Réponse :

Rappelons d'abord que l'évolution des débits de circulation est un des éléments considérés dans la justification du projet et que, dans le cas présent, il ne constitue pas le plus important. Les débits présentés dans l'étude d'impact proviennent d'une station de comptage du MTQ qui est située sur la route 277, entre l'intersection de la rue Taschereau et la route 218. Alors que le débit journalier moyen annuel était de 7 600 véhicules en 2005, une diminution du débit a été notée dans les années subséquentes. Le DJMA est demeuré relativement constant entre 2006 et 2009 avec en moyenne 7 100 véhicules. La mise en œuvre sur la route 277 de plusieurs chantiers de construction au cours des dernières années, notamment à Saint-Henri, explique certainement en partie ces résultats, car on sait que les usagers modifient leur parcours en fonction du temps requis pour atteindre leurs destinations.

Selon la première hypothèse émise dans l'étude d'impact, soit une croissance constante moyenne de 1,7 % par année, le débit avec l'hypothèse faible aurait été de 8 130 véhicules en 2009. Selon la seconde hypothèse, où le taux d'accroissement est de 2,5 % pour les 5 premières années, le débit en 2009 aurait été de 8 380 véhicules. Les deux hypothèses émises dans l'étude d'impact sont donc nettement au-dessus des débits observés en 2009 sur la route 277.

On trouve plusieurs entreprises manufacturières et un des plus gros employeurs de la région a connu des difficultés au cours des dernières années, ce qui a eu un impact direct sur le nombre d'emplois et donc sur la circulation de la route 277. La valeur du dollar canadien a aussi probablement eu un impact majeur sur la rentabilité d'autres entreprises manufacturières de la région, ce qui s'est répercuté sur le nombre d'emplois et donc sur le trafic.

Bref, comme il s'agit d'un site rural à proximité duquel on retrouve des entreprises qui dépendent en grande partie de l'économie américaine, l'évolution des débits de circulation au fil des années n'est pas aussi constante qu'elle peut l'être en milieu urbain. De plus, il ne faut pas perdre de vue que la route 277 fait partie du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur et au réseau stratégique de transport du Québec. L'amélioration de la sécurité sur cet axe aura un impact économique dans la région, ce qui créera plus de circulation sur la route 277.

Enfin, il y a lieu de redéfinir les débits pour l'horizon 2030 puisque les deux hypothèses émises dans l'étude d'impact sont nettement au-dessus des débits de 2009. Comme scénario de base, il y a lieu de reconsidérer la première hypothèse, mais en se basant sur le DJMA de 2009, ce qui donnerait un DJMA de 10 115 véhicules en 2030 (croissance de 1,7 % par année). Le scénario optimiste devrait demeurer celui présenté dans l'étude d'impact, soit un DJMA de 11 600 véhicules en 2030 qui avait été calculé selon la première hypothèse. Ce scénario tiendrait donc compte d'une importante reprise et d'un bon développement économique de la région, ce qui demeure dans les limites du probable.

1.1.4 Sections courantes (p. 21)

QC-4 À la figure 2.4, veuillez préciser la signification de la variable % CAM apparaissant dans les encadrés des niveaux de services des intersections.

Réponse :

La variable « % CAM » signifie la proportion de camions, exprimée en pourcentage, qui emprunte l'intersection étudiée selon leur provenance. Cette donnée est incluse dans le niveau de service global de l'intersection.

QC-5 La justification du projet est entre autres basée sur la sécurité routière des trois tronçons de route entre la rue Albert-Deblois et le chemin Trait-Carré.

Afin d'avoir un meilleur éclairage sur la sécurité routière des trois tronçons (en 2010), l'initiateur peut-il fournir de nouvelles données des accidents de circulation entre 2004 et 2010 (et les analyses qui en découlent)? Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi ces données ne peuvent pas être considérées.

Réponse :

D'emblée, il faut mentionner qu'aucune intervention majeure n'a eu lieu dans les trois tronçons depuis 2004. Ainsi, on peut s'attendre à ce que la distribution spatiale des accidents entre 2005 et 2009 soit similaire à celle de l'étude d'impact entre 2002 et 2004. En effet, en observant l'emplacement des accidents, on remarque que ceux-ci sont répartis un peu partout sur le tronçon et non concentrés à un endroit précis. De plus, on constate que la distribution montre plusieurs ressemblances avec celle de la période allant de 2002 à 2004.

Sur la période de 5 ans allant de 2005 à 2009, 159 accidents ont été répertoriés sur le tronçon étudié de la route 277, ce qui correspond en moyenne à 32 accidents par année (annexe 1). Dans la période allant de 2002 à 2004, il y a eu 68 accidents, ce qui représentait 23 accidents par année. On constate donc qu'il y a eu une hausse du nombre d'accidents au

cours des dernières années, malgré une diminution du DJMA. Ainsi, le taux d'accident pour la période de 2005 à 2009 a été de 1,86, alors qu'il était de 1,25 de 2002 à 2004. En termes de gravité d'accident, il y a eu beaucoup plus d'accidents avec dommages matériels dans la période allant de 2005 à 2009, de sorte que l'indice de gravité a diminué en passant de 2,29 à 1,97 malgré la hausse du nombre d'accidents.

Entre 2002 et 2004, 51 % des accidents impliquaient au moins deux véhicules, alors que dans la période de 5 ans la plus récente, 58 % des accidents impliquent plus d'un véhicule. Le nombre d'accidents aux intersections a été comparé entre les deux périodes. Bien que la période la plus récente ait une plus longue durée et qu'il s'y soit produit plus d'accidents, il y a eu moins d'accidents aux intersections lorsqu'on compare le nombre d'accidents sur une base annuelle. En effet, entre 2005 et 2009, il y a eu 36 accidents aux intersections (environ 7 par année), alors qu'entre 2002 et 2004, il y en a eu 28 (environ 9 par année).

Entre 2005 et 2009, il y a eu 62 accidents sur chaussées enneigées ou glacées sur le tronçon étudié de la route 277. De ces accidents, il n'y a pas eu de mort ou de blessés graves, mais 13 blessés légers. Parmi ces treize accidents avec blessés légers, sept ont été des collisions avec un autre véhicule, mais la majorité de ces accidents impliquaient un véhicule arrêté ou en décélération.

Lorsqu'on considère tous les accidents survenus sur des chaussées enneigées ou glacées, la plupart ont été des collisions arrière (18) ou des sorties de route à droite (20). On compte tout de même 7 collisions frontales et 8 sorties de route à gauche. Les sorties de route à gauche sont des accidents qui auraient pu avoir des conséquences plus fâcheuses si un autre véhicule était arrivé en sens inverse. La présence d'un terre-plein central aurait permis d'éviter ces deux types d'accident, qui constituent 24 % de tous ceux qui se sont produits sur des chaussées glacées ou enneigées. De tous les accidents survenus entre 2005 et 2009, 19 % auraient pu être évités avec un terre-plein central.

En résumé, l'analyse sommaire des accidents entre 2005 et 2009 laisse entrevoir certaines différences par rapport à celle de la période de 2002 à 2004. Cependant, ces différences sont minimes et ne remettent pas en cause les résultats de l'analyse de sécurité qui a été faite dans le cadre de l'étude d'impact. En effet, bien qu'il y ait eu plus d'accidents, il y a eu plus d'accidents avec dommages matériels seulement et moins d'accidents avec blessés ou décès. Par ailleurs, comme la distribution spatiale demeure comparable, cela signifie que les éléments qui ont été soulevés dans l'étude d'impact comme causes potentielles des accidents demeurent des sources de danger.

Enfin, bien qu'elle ne soit pas jugée pertinente, une analyse complète des accidents de la période de 2005 à 2009 pourrait être réalisée, mais les conclusions de celles-ci demeureront fort probablement très similaires à celles de l'étude d'impact pour la période allant de 2002 à 2004.

1.1.5 Type d'accident (p. 28)

QC-6 L'analyse des types d'accident en rapport à leur localisation est déficiente. Il semble que les accidents les plus mortels (frontaux) se produisent à des endroits où les intersections sont absentes. Il se pourrait fort bien que certains obstacles visuels ou encore la topographie locale ou routière contribuent à cet aspect. Veuillez fournir une analyse plus complète, corrélant l'endroit des accidents avec la topographie locale de l'endroit, incluant obstacles visuels, poudrerie, etc.

Réponse :

En observant la distribution spatiale des accidents sur la route 277, on constate que les accidents sont répartis sur toute la longueur du tronçon étudié. L'analyse du milieu de chaque accident nécessiterait un déplacement sur le site de chacun des accidents afin de valider si des éléments avaient pu être en cause. Cependant, lorsqu'il est question de poudrerie, on doit se référer au rapport de police sur les conditions routières le jour de l'accident puisqu'une seule visite d'un site ne peut pas garantir qu'il y a de la poudrerie à cet endroit.

Par ailleurs, il faut comprendre qu'à part aux intersections, la localisation des accidents est rarement précise puisque les rapports de police sont très souvent incomplets. Ainsi, la localisation exacte d'un accident entre deux carrefours est souvent estimée puisque le rapport de police ne permet pas de déterminer avec certitude l'emplacement. Les raisons de cette incertitude sont toutes liées au rapport de police : absence de coordonnées GPS, cases incomplètes sur le lieu et le chaînage, absence de croquis, mauvaises directions, etc.

En conclusion, une analyse corrélant chacun des accidents au milieu ne semble pas pertinente puisque la localisation des accidents n'est pas précise. Par ailleurs, cette analyse serait probablement plus pertinente si la majorité des accidents survenait au même endroit.

Enfin, il ne faut pas oublier que l'analyse est faite pour un tronçon de 6,5 kilomètres, de sorte que l'analyse de sécurité devrait être basée sur des analyses globales et non sur des analyses ponctuelles de chaque accident.

1.1.6 État de la surface (p. 34)

QC-7 L'initiateur mentionne que le tronçon à l'étude laisse entrevoir une problématique de sécurité routière en raison notamment de la proportion élevée d'accidents survenue sur surface sèche. Étant donné que la vitesse moyenne mesurée dans ce secteur est supérieure à la limite de vitesse affichée et à celle correspondant à la conception de la chaussée, est-ce que la vitesse des véhicules, en particulier dans la section comprise entre la rue Turgeon et le rang de la Montagne, ne serait pas également une problématique à considérer?

Réponse :

Il est évident que plus la vitesse pratiquée par les usagers est élevée, plus les risques de collisions augmentent puisque la marge de manœuvre des automobilistes est moins grande à haute vitesse qu'à basse vitesse. De plus, comme le tronçon de la route 277 est droit sur la majorité de sa longueur et que les usagers qui l'empruntent sont majoritairement des habitués qui l'utilisent pour le motif du travail, il faut s'attendre à observer des vitesses relativement plus élevées que sur une route touristique par exemple.

Les vitesses instantanées dont il est question dans l'étude d'impact ont été mesurées aux endroits où des comptages automatiques ont été effectués puisque les dispositifs de comptage permettent de mesurer la vitesse des véhicules. Afin de corrélérer la vitesse des véhicules aux sites des accidents, il faudrait faire des études de vitesse plus poussées en installant des compteurs à de nombreux endroits sur la route 277 de façon à obtenir un profil global de la vitesse des véhicules sur la route 277 entre Saint-Henri et Saint-Anselme. Cependant, la pertinence d'une telle étude peut être remise en question puisque le constat sera fort probablement que la vitesse est élevée sur la majorité du tronçon, ce qui peut affecter la sécurité des usagers.

1.2 Analyse comparative des variantes

1.2.1 Concept retenu dans le secteur périurbain (p. 50)

QC-8 Dans cette section, l'initiateur fait référence à un concept retenu (ce qui induit que d'autres concepts ont été étudiés). Or, à la lumière de l'information contenue dans l'étude d'impact, aucune autre option n'est détaillée relativement au réaménagement du secteur périurbain. Est-ce que d'autres solutions ont été examinées par l'initiateur? Le cas échéant, veuillez les exposer et fournir les détails s'y rattachant.

Réponse :

Une seconde variante a été examinée pour le tronçon périurbain. Il s'agit du concept à quatre voies séparées par un terre-plein central de type urbain (4,5 m de largeur). Cette variante qui avait été proposée en 2000 à l'étape de l'étude d'opportunité a été écartée, car elle aurait apporté une discontinuité dans le concept que le Ministère avait retenu par la suite pour les noyaux urbains de Sainte-Claire et de Saint-Anselme. En effet, à Saint-Anselme, le Ministère a opté pour le prolongement jusqu'au rang de la Montagne du concept de route à des deux voies de circulation avec voie de virage à gauche.

1.2.2 Choix du concept préférable (p. 56)

QC-9 Il manque de justifications pour le choix de chaussée retenu, c'est-à-dire une route de quatre voies avec un terre-plein de 15 m. Veuillez fournir une justification plus élaborée quant au choix de chaussée retenu.

Réponse :

En raison des conditions climatiques particulièrement difficiles en hiver entre Saint-Henri et Saint-Anselme (poudrerie, vents forts, accumulation de neige sur la chaussée), l'élargissement du terre-plein à 15 m assurera la fonctionnalité et la sécurité routière à long terme de la route. En effet, l'aménagement d'un terre-plein de 15 m préviendra l'installation de feux de circulation qui constituent un danger lors de poudrerie. Lorsque les conditions de visibilité sont difficiles, un véhicule arrêté à des feux n'est souvent aperçu qu'à la dernière seconde par les autres conducteurs qui le suivent, ce qui occasionne des collisions arrière. Au contraire, lorsque les conditions de visibilité sont bonnes, soit la majorité du temps, l'installation de feux réduirait la fonctionnalité de la route en ne permettant pas de maintenir une vitesse moyenne de déplacement de 90 km/h dans la section rurale.

De plus, l'installation d'une glissière de sécurité dans un terre-plein de 15 m pour prévenir qu'un véhicule en perte de contrôle se retrouve sur l'autre chaussée de la route est beaucoup moins probable que si le terre-plein n'avait que 4,5 m ou 7,5 m de largeur. Dans la situation actuelle, la présence d'une glissière médiane favoriserait l'accumulation de neige sur la chaussée lors de poudrerie et diminuerait les conditions de sécurité routière.

Le terre-plein de 15 m de largeur entre les chemins de la Petite-Grillade et de la Grande-Grillade favorisera des manœuvres de demi-tour et de virage à gauche sécuritaires à partir des chemins transversaux pour tous les véhicules dont la longueur est inférieure à 12 m (automobiles, camions de type cube, incluant les dix roues, autobus scolaires, etc.), car les usagers pourront gérer leur virage en deux temps, ce qui est beaucoup plus sécuritaire lorsque les conditions de visibilité sont réduites.

La perte additionnelle de terres en culture (0,026 km²) et d'érablières exploitées (0,014 km²) sur une longueur de 6 km de route constitue le principal inconvénient du concept retenu pour le secteur rural comparativement à celui d'un concept à quatre voies séparées par un terre-plein de seulement 7,5 m. Bien que cette perte soit significative pour les exploitants agricoles et acéricoles, le Ministère considère que le gain en sécurité routière et en fonctionnalité de la route 277 la justifie.

1.2.3 Aménagements routiers complémentaires (p. 57)

QC-10 Selon les justifications présentées, le principe des carrefours giratoires pourrait être appliqué à toutes les intersections, éliminant la nécessité d'avoir des boucles de virage en demi-tour en plus et répondant tout autant aux objectifs de l'initiateur, tout en diminuant l'impact sur l'environnement en terme d'empiètement en dehors de l'emprise de route actuelle.

Les intersections et les sections de virage en demi-tour proposées ne semblent pas adéquates. Veuillez déposer de plus amples justifications sur les conceptions de ces boucles et intersections.

Réponse :

Le Ministère a opté pour des carrefours giratoires afin de marquer la transition entre les milieux traversés, les zones de vitesse ou les changements dans le concept routier. Le carrefour giratoire proposé au rang de la Montagne marquera la transition entre le secteur rural et le secteur urbain. Les vitesses d'affichage sur la route seront différentes de part et d'autre, tout comme la géométrie qui passera de quatre voies de circulation dans la section rurale à deux voies, incluant une voie de virage à gauche dans la section périurbaine.

La décision d'installer des carrefours giratoires à Saint-Henri s'est appuyée sur les mêmes principes. En ce qui concerne les intersections des chemins de la Petite et de la Grande Grillade qui se trouvent en section rurale, la situation est différente. Le Ministère vise aussi un objectif de fonctionnalité pour la route 277, vu qu'il s'agit d'un axe stratégique pour le support aux activités commerciales régionales. L'implantation de carrefours giratoires à toutes les intersections aurait comme effet de ralentir le flux de circulation. Les usagers pourraient finir par éviter la route 277 au profit de rangs environnants qui permettraient des déplacements plus rapides.

Par ailleurs, pour envisager la mise en place d'un carrefour giratoire, il faut que les flux de circulation sur la voie principale (la route 277 dans ce cas-ci) et sur la voie secondaire (chemins de la Petite-Grillade et de la Grande-Grillade) soient dans un rapport d'au plus 4 pour 1, sinon, le carrefour giratoire ne correspondra pas à la logique de fluidité de la circulation sur l'axe principal. Dans un carrefour giratoire, tous les mouvements sont traités de la même façon : tous subissent un ralentissement. Pour cette raison, il est souhaitable de ne pas multiplier les giratoires sur un même axe pour ne pas imposer des pertes de priorité, de l'inconfort et des retards aux usagers en transit.

En ce qui concerne les empiètements sur les terres agricoles, nous souhaitons rappeler que la largeur du terre-plein a été établie de façon à maximiser la sécurité des déplacements lors d'événements de poudrerie et pour s'assurer qu'il n'y ait pas de requête pour l'installation de

feux de circulation ou de glissières de sécurité dans le futur. De plus, les boucles de virage ont été introduites dans le concept pour permettre aux véhicules lourds d'effectuer des demi-tours selon un espacement comparable à ce qui peut se faire entre Lévis et Saint-Henri. Les autres véhicules de plus petite taille (moins de 12 m de longueur) pourront faire des demi-tours sécuritaires aux intersections.

Enfin, nous souhaitons préciser que les boucles de virage et les intersections ont été conçues conformément aux normes édictées par le ministère des Transports du Québec pour ce type d'infrastructures.

1.3 Bruit

1.3.1 Niveaux sonores avant les travaux (p. 96-97)

QC-11 Rappelons que, en plus des critères de la Politique du bruit du MTQ, il existe les critères de bruit du MDDEP et de l'OMS lors de l'évaluation de la gêne causée par le bruit.

Réponse :

La Politique sur le bruit du Ministère des Transports a l'avantage de proposer une grille pour évaluer l'importance de l'impact du bruit généré spécifiquement par de la circulation routière. La grille d'évaluation tient compte notamment du bruit ambiant et a été développée pour être un outil pratique.

La note 98-01 du MDDEP fournit plutôt un critère de bruit à respecter sur les limites de propriétés résidentielles pour des sources fixes ce qui n'est pas le cas du bruit généré par la circulation routière. Les critères de l'OMS sont, en fait, des valeurs guides ou des lignes directrices qui devraient être considérées par les gouvernements comme des objectifs à atteindre à long terme et non comme des valeurs absolues à ne pas dépasser. À cet effet, des considérations de faisabilité technique, économique et d'acceptation sociale doivent être prises en compte lors de l'élaboration de mesures d'atténuation du bruit et de l'établissement de critères ou de normes concernant le bruit routier.

1.3.2 Modification du niveau de bruit en période d'exploitation (p. 200 à 205)

QC-12 L'initiateur ne fait état d'aucune mesure d'atténuation relative au bruit en phase d'exploitation, mais il fait mention que, lors du suivi environnemental, des mesures d'atténuation particulières pourraient être proposées. L'initiateur peut-il fournir des exemples des mesures d'atténuation qui seraient réalisables pour les résidents gênés par le bruit routier dans le secteur à l'étude?

Réponse :

Le Ministère a évalué un impact d'importance faible à la hauteur de quelques résidences établies aux environs de l'intersection de la route 277 avec le chemin de la Grande Grillade. Dans les circonstances, aucune mesure d'atténuation n'est envisagée.

Par contre, un programme de suivi permettra de valider l'évaluation actuelle et si l'impact devait être plus important qu'anticipé, des mesures comme la mise en place d'une butte ou d'un mur antibruit pourraient être envisagées si les résidants concernés se montraient intéressés à la mise en place d'une telle protection. Il faudra alors s'assurer que ce type d'intervention sera faisable et performant ce qui n'est pas toujours évident lorsqu'il faut maintenir les accès aux propriétés riveraines ou aux voies de circulation transversales.

Conformément à sa mission, le Ministère se préoccupe constamment d'améliorer la fonctionnalité et la sécurité routière de son réseau tout en minimisant les inconvénients sur l'environnement et la population riveraine.

1.3.3 Annexe 12 - Étude d'impact sonore

QC-13 Dans le cadre de la simulation et de la modélisation du climat sonore, l'initiateur a-t-il retenu l'hypothèse 2, présentée à la page 20 de l'étude d'impact, pour déterminer les DJMA et éventuellement des DJME?

Réponse :

Oui. Par prudence, le pire scénario a été retenu. Malgré cela, nos analyses nous indiquent que le bruit ne constitue pas un enjeu dans le contexte du projet actuel.

QC-14 L'initiateur possède-t-il de nouvelles données permettant de valider la valeur du DJME qu'il a retenue? Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi ces données ne peuvent pas être considérées comme une nouvelle tendance dans les hypothèses retenues.

Réponse :

Le débit journalier moyen en été ou DJME est toujours plus élevé que le DJMA. Il est calculé à partir du DJMA en fonction de cinq profils types de routes :

- *Urbain : 108,1 % du DJMA;*
- *Moyen : 119,8 % du DJMA;*
- *Récréatif : 128,2 % du DJMA;*
- *Récréotouristique : 136,9 % du DJMA;*
- *Touristique : 138,8 % du DJMA.*

Les nouvelles données de DJMA disponibles sont discutées à la question Qc-3. Elles confirment indirectement que le scénario retenu d'analyse des impacts sonores est pessimiste et que la réalité soit que les impacts seront moins importants que ceux anticipés, du moins jusqu'à ce que la région connaisse un développement économique plus significatif que celui connu au cours des dernières années. Vu la volonté du milieu, ce développement devrait finir par se concrétiser, mais on ne sait pas quand.

Voir aussi la réponse à Qc-15.

QC-15 Dans le cadre de la simulation, Soft dB a utilisé des valeurs de DJME supérieures aux valeurs des DJMA et aux données agrégées du MTQ (annexe 3).

- **Y a-t-il des mesures qui permettent de confirmer que le DJME est supérieur au DJMA dans ce secteur?**
- **Comment l'initiateur a-t-il obtenu ces valeurs?**
- **Comment l'initiateur a-t-il estimé l'écart entre le DJME et le DJMA?**
- **Quelles sont les hypothèses qu'il a retenues pour ce calcul?**

Réponse :

Le DJME est toujours supérieur au DJMA et dépend du type de routes (voir Qc-14). La circulation sur la route 277 entre Saint-Henri et Saint-Anselme a un profil de type urbain. C'est sur la base de nombreux calculs de débit en différentes périodes de l'année sur plusieurs années que le profil type de la route 277 a été établi, tout comme sur toutes les routes du Québec.

1.4 Consultation avec le milieu

QC-16 Pendant les démarches de consultation des élus, des citoyens et du milieu réalisée entre 2007 et juin 2009, est-ce que l'initiateur les a consultés uniquement sur le concept proposé et/ou sur les variantes? Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi.

Réponse :

Les différents concepts étudiés ainsi que l'option considérée préférable (option est) ont été présentés au Comité Action Sécurité le 20 novembre 2007, au conseil municipal de Saint-Anselme en décembre 2007 et à celui de Saint-Henri en janvier 2008. Lors de la séance d'information publique tenue en mars 2008, le Ministère a présenté et a justifié le concept de réaménagement préférable de la route 277 (option est), lequel a par la suite été optimisé à la suite des diverses rencontres individuelles et publiques réalisées entre mars 2008 et juin 2009.

QC-17 À la suite des différentes consultations publiques, l'initiateur a proposé, avec un nouveau type de boucle de virage, l'option centre-rurale qui satisfait le mieux au besoin de fonctionnalité, de sécurité routière et est la plus équitable pour la majorité des parties impliquées. Cependant, certaines incertitudes relativement à quelques propriétaires de terrains persistent :

- après réflexion, le propriétaire du terrain numéro 25 est plutôt en faveur du tracé « option est » que celle centre-rurale;
- l'option centre-rurale comporte toujours des nuisances associées à la circulation pour les résidents des propriétés n^{os} 14, 15, 16 et 26 comparativement à l'option centre-est;
- les propriétaires des terrains n^{os} 22 et 23 souhaiteraient avoir le tracé centré par rapport aux deux côtés de la route;
- les propriétaires des terrains n^{os} 12 et 13 ont été rencontrés, mais la section 5.10 ne spécifie pas si ceux-ci sont en accord ou non avec le tracé proposé.

Est-ce que l'initiateur a consulté les propriétaires mentionnés ci-dessus sur la proposition du projet retenu (centre-rurale avec modification des boucles de virage)? Le cas échéant, veuillez fournir les résultats de ces consultations.

Réponse :

Tous les propriétaires ont été consultés sur la proposition retenue et les résultats se trouvent au chapitre 5 de l'étude d'Impact.

L'option centre-rural et l'option est sont identiques dans le secteur périurbain, notamment à la hauteur de la propriété no 25. La préférence du propriétaire du terrain no 25 reflète le fait que l'option centre-rural est plus centrée sur la route actuelle, de sorte qu'en partageant l'impact également de part et d'autre de la route en section rurale, l'option paraît plus équitable pour tous les propriétaires riverains.

Quel que soit l'option, les inconvénients dus à la circulation seront amoindris pour les propriétaires des terrains n^{os} 14, 15, 16 et 26. Le déplacement de l'option est pour devenir l'option centre-rural s'est effectué dans la recherche d'un plus large consensus, alors que les propriétaires du côté est de la route (n^{os} 22 et 23) considéraient que l'impact du projet était beaucoup plus significatif sur eux que sur leur voisin d'en face.

Les propriétaires des terrains n^{os} 22 et 23 auraient préféré un tracé plus centré pour la raison évoquée précédemment. Toutefois, le Ministère a aussi considéré qu'une résidence habitée (propriétaire n^o 13) est établie du côté ouest de la route et qu'il n'aurait pas été équitable de ne considérer que la superficie du terrain touché de part et d'autre de la route.

Les propriétaires des terrains n^{os} 12 et 13 ont été consultés et ont admis que par souci d'équité pour leur voisin d'en face, le Ministère avait dû recentrer partiellement la route actuelle et préférer l'option centre-rural à l'option centre-est.

1.5 Espèces menacées ou vulnérables

1.5.1 Espèces menacées ou vulnérables (p. 78)

QC-18 Afin de mieux évaluer l'impact du projet sur les espèces floristiques visées, est-ce que l'initiateur peut produire une cartographie des habitats forestiers potentiels de plantes menacées ou vulnérables à l'aide du Guide¹ pour la zone d'étude locale?

Réponse :

Oui, mais la pertinence de cette activité sera évaluée sur la base de la mise à jour des données en cours.

Voir également la réponse à Qc-19.

QC-19 L'initiateur doit réaliser un complément d'inventaires exhaustifs visant toutes les EFMVS (donc pas uniquement la platanthère à grandes feuilles) et transmettre confidentiellement au MDDEP un rapport complet incluant, outre la localisation (notamment cartographique) des habitats et/ou populations d'espèces relevées, l'aire couverte, la méthodologie utilisée, les relevés de terrain, les dates précises et l'identification de la(ou des) personne(s) ayant réalisé l'(les) inventaire(s). Cet inventaire visera tous les sites des travaux sujets à empiètement et/ou déboisement en phase de construction et tous les milieux susceptibles d'être touchés, incluant les sites des aménagements connexes.

Réponse :

Un complément d'inventaires exhaustifs sera produit si de nouvelles mentions d'espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées sont rapportées par le CDPNQ lors de la mise à jour des données (voir question 22).

Par ailleurs, un inventaire visant spécifiquement l'ail des bois et la platanthère à grandes feuilles a été réalisé en 2006 pour valider la présence de ces espèces à statut particulier dans l'emprise du tronçon de la route 277 à réaménager entre Saint-Henri et Saint-Anselme.

¹ DIGNARD, N. et al, 2008. *Guide de reconnaissance des habitats forestiers des plantes menacées ou vulnérables – Capitale-Nationale, Centre-du-Québec, Chaudière-Appalaches et Mauricie*, ministère des Ressources naturelles et de la Faune et ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 234 pages

Au cours de cet inventaire, aucun spécimen d'ail des bois n'a été répertorié dans les érablières susceptibles d'abriter cette espèce. La présence ou l'absence de platanthère à grandes feuilles n'a toutefois pas pu être confirmée lors de cet inventaire. Un inventaire spécifique sera réalisé en 2011 pour cette espèce, préalablement au début des travaux de construction afin de vérifier sa présence dans les limites de l'emprise. Cet inventaire complémentaire couvrira les nouvelles espèces répertoriées, le cas échéant.

QC-20 Dans la mesure du possible, les EFMVS doivent être évitées (par exemple, par la pose de clôtures de protection permettant d'éliminer tout risque d'impact sur les espèces ou leurs habitats).

Réponse :

Il est à noter qu'aucune espèce floristique à statut particulier n'a été répertoriée dans les limites de l'emprise du tracé retenu pour le tronçon de la route 277 à réaménager lors de l'inventaire réalisé en 2006.

Par ailleurs, comme le projet consiste à élargir une route existante de quelques dizaines de mètres, il sera possible de déplacer de nouvelles EFMVS qui pourraient être découvertes lors d'inventaires complémentaires dans un habitat comparable, en bordure de la route et avant la construction. Le déplacement d'EFMVS dans des habitats de caractéristiques similaires est une mesure d'atténuation qui a déjà été appliquée par le Ministère dans le contexte de certains de ses projets au Québec.

QC-21 Advenant qu'il soit impossible d'éviter les EFMVS et que des espèces et/ou habitats soient perturbés ou détruits pendant les travaux, l'initiateur devra préconiser un programme de conservation et de suivi environnemental, incluant des mesures d'atténuation particulières ou de compensation conformes au Guide² recommandé.

Réponse :

Aucune espèce floristique à statut particulier n'a été répertoriée dans les limites de l'emprise du tracé retenu pour le tronçon de la route 277 à réaménager lors de l'inventaire réalisé en 2006.

Advenant que la situation soit différente après avoir réalisé l'inventaire prévu en juillet 2011 pour vérifier la présence de la platanthère à grandes feuilles, le Ministère envisagera de la déplacer. Cette activité, qui serait supervisée par un botaniste expérimenté, est facilement réalisable dans la mesure où la technique de transplantation est appropriée.

² COUILLARD, Line, 2007. *Les espèces floristiques menacées ou vulnérables : guide pour l'analyse et l'autorisation de projets en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement*, Québec, gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, version préliminaire, 26 pages.

1.5.2 Espèces menacées ou vulnérables (p. 79)

QC-22 Veuillez actualiser en date de l'année 2010 les données provenant du MRNF, de la CDPNQ et de l'étude de populations d'oiseaux du Québec (ÉPOQ).

Réponse :

Des demandes visant à actualiser les données relatives aux espèces à statut particulier et aux espèces d'oiseaux susceptibles de fréquenter la zone d'étude locale ont respectivement été transmises au CDPNQ, dont les représentants appartiennent au MRNF (faune) et au MDDEP (flore), ainsi qu'à l'ÉPOQ le 23 novembre 2010.

Selon le CDPNQ, aucune mention d'espèce faunique n'a été répertoriée dans la zone d'étude (CDPNQ, 2010). Une attention particulière sera néanmoins portée lors de la réalisation des travaux de construction.

Les résultats des autres demandes seront transférés au MDDEP dès que reçus.

1.5.3 Espèces à statut particulier (p. 180)

QC-23 Veuillez actualiser en date de l'année 2010 les données provenant de la banque sur les oiseaux en péril du Québec (SOS-POP).

Réponse :

Une demande visant à actualiser les données relatives aux espèces d'oiseaux à statut particulier a été transmise à SOS-POP le 23 novembre 2010. Les résultats de cette demande seront transférés au MDDEP dès que reçus.

1.6 Faune et habitat

1.6.1 Faune aquatique (p. 170)

QC-24 La canalisation d'un cours d'eau entraîne des pertes d'habitats du poisson par empiétement puisqu'elle engendre généralement une restriction du lit du cours d'eau :

- préciser la longueur de chacune des canalisations et les superficies qui seront perdues par la mise en place des différents ponceaux;
- préciser la période et la durée des travaux

Réponse :

L'élargissement de la route se traduira par la perte d'environ 50 m de cours d'eau pour chacune des quatre traversées de cours d'eau. La construction de 6 km de routes devrait se faire normalement sur une période de 2 ans. Plus spécifiquement, les traversées de cours d'eau pourront s'effectuer au cours de la même année. Comme la largeur des cours d'eau varie de seulement 0,15 à 1,5 m, l'entrepreneur devrait normalement procéder par dérivation temporaire du cours d'eau, le temps que les ponceaux sous remblai soient installés. Ces travaux se font généralement en période de faible hydraulicité.

La méthode de pose de ce type de ponceaux est montrée sur les dessins normalisés qu'on trouve dans le devis type « Protection de l'environnement » du Ministère qu'on peut trouver sur son site internet. Il s'agit d'une technique courante de construction des ponceaux qui permet le maintien des conditions de déplacement de la faune aquatique durant les travaux.

1.6.2 Empiètement sur l'habitat de la faune aquatique (p. 170)

QC-25 Selon les principes du MRNF et du MDDEP, s'il y a perte d'habitats du poisson ou de milieux humides, des compensations écologiquement équivalentes doivent être présentées et réalisées précédant l'émission d'un certificat d'autorisation pour la totalité du projet.

Aucune compensation n'a été offerte pour la perte des habitats du poisson et potentiellement la perte des milieux humides dans la zone d'étude. Veuillez fournir les propositions de compensation.

Réponse :

Toutes les traversées de cours d'eau ont fait l'objet d'une caractérisation détaillée de l'habitat et de pêches expérimentales pour déterminer leur usage par le poisson. La végétation riveraine, le faciès d'écoulement, le substrat et la profondeur sur une distance de 30 m en amont et de 30 m en aval de la route 277 ont été caractérisés. De plus, des pêches au troubleau ont permis d'échantillonner les espèces de poissons présentes, soit des épinoches, du mulot à cornes du naseux noir et du ventre-pourri.

Les cours d'eau traversés n'ont pas d'encadrements forestiers, car ils sont dans des champs agricoles (voir les photos des cours d'eau dans l'étude d'impact). Les espèces en présence sont communes et l'habitat est de faible qualité. On n'y reconnaît pas un intérêt écologique particulier. Dans les circonstances, le Ministère ne propose pas de compensations pour la perte de ces habitats.

Par contre, la conception des ponceaux sera effectuée de manière à assurer la libre circulation du poisson. C'est ce que le Ministère des Pêches et des Océans a demandé après examen du projet et de ses impacts sur l'habitat du poisson.

1.6.3 Faune avienne (p. 177)

QC-26 La construction de routes implique des impacts permanents sur l'habitat des oiseaux qui ne peuvent être évités comme le déboisement de l'emprise. Cependant, la gestion de l'activité de déboisement peut éviter des impacts temporaires, notamment la perturbation de la période de nidification. Pour ce faire, il est préférable de réaliser cette activité en période automnale ou hivernale. À quelle période l'initiateur pense-t-il effectuer le déboisement?

Réponse :

Il est actuellement un peu tôt pour déterminer le calendrier de déboisement associé au réaménagement de la route 277 en raison des délais successifs des étapes à venir, telles que les autorisations gouvernementales, la préparation des plans et devis et les délais légaux pour l'acquisition des terrains.

Dans le cadre de projets de plus grande ampleur, le ministère des Transports du Québec s'efforce cependant de réaliser les travaux de déboisement à l'automne ou à l'hiver pour réduire au minimum les impacts sur la faune avienne.

1.7 Mesures d'atténuation

1.7.1 Qualité de l'air (p. 155)

QC-27 Dans l'objectif de réduire les impacts du projet sur la qualité de l'air, est-ce que l'initiateur a considéré les mesures d'atténuation suivantes :

- **s'assurer le plus souvent possible que les opérations d'excavation et de remplissage de matériaux coïncident en une seule opération afin de minimiser la quantité de matériaux entreposés et manipulés par la machinerie lourde;**
- **couvrir les chargements/déchargements et les chargements de camions-bennes lorsque ceux-ci transportent des matériaux de faible granulométrie et sur de grandes distances.**

Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi ces mesures ne peuvent pas être considérées.

Réponse :

Ces mesures d'atténuation constituent des mesures d'atténuation courantes prévues au Cahier des charges et devis généraux (CCDG) – Infrastructures routières, construction et réparation du Ministère ainsi qu'au Devis spécial n° 103 (Protection de l'environnement). Ces mesures sont prises en compte à l'étape des plans et devis et tout entrepreneur réalisant des travaux pour le compte du Ministère doit s'y conformer.

1.7.2 Sols (p. 158)

QC-28 Dans l'objectif de réduire les impacts du projet sur les sols, est-ce que l'initiateur a considéré les mesures d'atténuation suivantes :

- acheminer les huiles usées découlant de l'utilisation de la machinerie et les déchets en dehors de la zone des travaux, dans des sites prévus à cette fin;
- prévoir sur place des récipients étanches bien identifiés, destinés à recevoir les produits pétroliers et les déchets;
- placer les récipients contenant les hydrocarbures et autres produits dangereux dans un bac ou sur une toile épaisse de taille suffisante pour recueillir toute fuite;
- prendre les mesures nécessaires afin de limiter les problèmes d'érosion lors de la fermeture temporaire des chantiers;
- ne réaliser aucun travail de terrassement ou d'excavation près des cours d'eau lors des périodes de crue ou lors de forte pluie;
- les secteurs mis à nu pour une longue période et susceptibles d'être érodés devront faire l'objet de mesures de stabilisation temporaire avant la fin des travaux;
- limiter la circulation de la machinerie dans la bande riveraine de 20 m à partir de la LNHE, à l'emprise de la route et aux endroits autorisés où des travaux sont requis.

Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi ces mesures ne peuvent pas être considérées.

Réponse :

Ces mesures d'atténuation constituent des mesures d'atténuation courantes prévues au Cahier des charges et devis généraux (CCDG) – Infrastructures routières, construction et réparation du Ministère ainsi qu'au Devis spécial n° 103 (Protection de l'environnement). Ces mesures sont prises en compte à l'étape des plans et devis et tout entrepreneur réalisant des travaux pour le compte du Ministère doit s'y conformer.

1.7.3 Risque de contamination durant les travaux (p. 161)

QC-29 Parmi les mesures d'atténuation proposées, l'initiateur mentionne qu'un plan d'urgence sera instauré et appliqué sur le chantier. L'initiateur peut-il fournir une version préliminaire de son plan d'urgence?

Réponse :

Voici une version préliminaire du plan d'urgence du Ministère.

Le plan d'intervention en cas d'urgence environnementale décrit les principales actions envisagées pour faire face à des situations d'urgence lors des travaux de construction de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Des défaillances ou des événements non planifiés peuvent également survenir. Il est relativement difficile de prédire la nature et la sévérité de tels événements. Par contre, la probabilité que des accidents majeurs ou que des événements fortuits causent des effets sévères sur l'environnement peut être diminuée, particulièrement lorsque les procédures de construction et d'exploitation prévoient un plan de mesures d'urgence.

Sont intégrés dans la planification de la sécurité civile, les zones et les éléments sensibles du milieu pouvant être touchés lors d'un accident ainsi que les événements climatiques extrêmes (pluie diluvienne, incendie de forêt, tornade, verglas, tremblement de terre, etc.).

Les éléments liés au projet ou se trouvant à proximité sont les suivants :

- *les lignes de transport d'énergie électrique longeant la zone des travaux;*
- *les travaux de déboisement;*
- *les déversements accidentels d'hydrocarbures.*

Ces éléments ainsi que les événements climatiques exceptionnels sont intégrés dans le plan général des mesures d'urgence du ministère des Transports du Québec (MTQ). Il est à noter qu'en cas de catastrophe, l'organisation régionale de la sécurité civile sera également mobilisée.

Le transport de matières dangereuses sera réalisé conformément aux dispositions du Règlement sur le transport des matières dangereuses (L.R.Q., c. C-24.2, r.4.2.1) du Code de la sécurité routière et du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (DORS/81-951).

L'entrepreneur responsable de chacun des chantiers a l'obligation de soumettre au MTQ un programme de prévention d'accidents lié aux activités de chantier. De plus, les articles 6.10, 7.4 et 10.4.2 du CCDG du MTQ prévoient des obligations et des mesures pertinentes en ce qui a trait à la prévention des accidents sur le chantier.

L'entrepreneur doit informer Urgence Environnement de tout accident pouvant perturber l'environnement. Le numéro de téléphone suivant doit être affiché dans le bureau de chantier : **URGENCE ENVIRONNEMENT** - Téléphone : 1-866-694-5454 (24 heures sur 24).

En tant que représentant du MTQ, le surveillant de chantier est responsable de la surveillance des travaux de chantier et de la gestion des activités qui y sont liées. À cet égard, il doit élaborer un schéma de communications entre les intervenants internes du MTQ et les intervenants externes (services publics, municipalités, police, public, autres organismes).

Le MTQ a son propre plan des mesures d'urgence qui se présente comme suit :

- la nomination d'un répondant régional en sécurité civile;
- la tenue à jour d'un répertoire téléphonique d'urgence;
- la définition du rôle des intervenants;
- la définition des règles générales des fermetures des routes;
- la définition des niveaux d'alerte;
- le programme de formation;
- la signature d'ententes régionales avec le ministère de la Sécurité publique;
- la stratégie de communication en situation d'urgence;
- l'harmonisation avec les plans d'urgence municipaux;
- l'élaboration d'une liste des équipements disponibles;
- la cartographie.

Avant le début des travaux, le Ministère déterminera un trajet routier à privilégier en cas d'urgence. Ce trajet permettra de contourner le tronçon problématique de la route 277, s'il y a lieu, entre Saint-Henri et Saint-Anselme. Vu la présence de quatre rangs perpendiculaires à la route 277 entre ces deux municipalités, plusieurs options de contournement peuvent être rapidement définies.

1.7.4 Augmentation des concentrations en chlorure (p. 165)

QC-30 Selon le MSSS, l'initiateur ne présente aucune mesure d'atténuation pour diminuer les concentrations en chlorures dans les eaux de surface et, éventuellement, dans les eaux souterraines. Veuillez présenter des méthodes d'atténuation de cet impact et justifier l'absence de ces méthodes dans le projet. Tout impact doit être observé et atténué afin de limiter les dégradations environnementales. Si de telles mesures rendent irréalisable le projet, cette justification doit être clairement démontrée.

Réponse :

Le ministère des Transports du Québec prévoit faire la gestion environnementale des sels de voirie en tenant compte du « Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie » publiée par Environnement Canada.

D'autres méthodes alternatives d'entretien de la chaussée en hiver sont aussi présentées à la Qc-31.

QC-31 L'initiateur a-t-il évalué des méthodes alternatives d'entretien de la chaussée en hiver qui pourraient contribuer à réduire les apports en chlorure dans le milieu récepteur?

Réponse :

Depuis plusieurs années, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a élaboré des méthodes alternatives d'entretien de la chaussée en hiver qui contribuent à réduire les apports en chlorure dans le milieu récepteur. À titre d'exemple, citons :

- l'utilisation d'un régulateur d'épandage qui permet de contrôler la quantité de sel utilisée;*
- l'utilisation de chasse-neige incluant les ailes de côtés lors du déneigement pour enlever le surplus de neige avant de déposer le sel;*
- le suivi de l'évolution des conditions météo;*
- l'utilisation d'abrasif et non de sels lors des froids extrêmes.*

Par ailleurs, le MTQ poursuit la recherche de méthodes alternatives d'entretien hivernal dans le but de réduire davantage les quantités de sels de déglacage utilisées. Il a d'ailleurs mis sur pied deux projets qu'il teste actuellement, à savoir :

- le projet pilote dans la Chaudière-Appalaches de préhumidification du sel pour améliorer son adhérence à la chaussée;*
- le projet d'utilisation de chlorure de magnésium en début et en fin de saison pour prévenir la formation de glace noire.*

1.7.5 Qualité de l'eau et faune aquatique (p. 170)

QC-32 Dans l'objectif de réduire les impacts du projet sur la faune aquatique, est-ce que l'initiateur a considéré les mesures d'atténuation suivantes :

- planifier l'échéancier des travaux afin de ne pas laisser les berges à nu en période de crues ou utiliser des moyens temporaires de stabilisation des berges;**

- ne pas placer les matériaux à entreposer, le matériel, les sites de chantier, les aires d'ébranchage, de tronçonnage et d'empilement, les aires de rebut, les voies de contournement à moins de 10 m de la lisière boisée de 20 m à conserver en bordure des cours d'eau ou à moins de 30 m d'un cours d'eau intermittent;
- ne pas procéder au nettoyage d'équipement dans les cours d'eau;
- éloigner la machinerie du cours d'eau dès qu'elle n'est plus utilisée;
- dévier les fossés de drainage vers des secteurs stables végétés, situé à plus de 20 m de la LNHE. Dans l'impossibilité de dévier le fossé, créer une fosse de captation et stabiliser par empierrement les fossés de drainage aux approches de la structure;
- réaliser les travaux de manière à respecter le profil de la berge et à éviter son érosion;
- réaménager les cours d'eau déviés ou redressés en reproduisant leurs caractéristiques actuelles (berges naturelles avec espèces indigènes, substrat, largeur identique, etc.);
- restaurer à l'état d'origine les rives, la granulométrie et le profil du lit du cours d'eau à la suite de l'aménagement ou démantèlement des ouvrages temporaires;
- réaliser, dans la mesure du possible, les interventions en eau en dehors des périodes sensibles pour les espèces ichthyennes présentes dans les cours d'eau (période sensible générale : 1^{er} avril au 15 septembre).

Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi ces mesures ne peuvent pas être considérées et proposer des mesures alternatives, le cas échéant

Réponse :

Ces mesures d'atténuation constituent des mesures d'atténuation courantes prévues au Cahier des charges et devis généraux (CCDG) – Infrastructures routières, construction et réparation du Ministère ainsi qu'au Devis spécial n° 103 (Protection de l'environnement). Ces mesures sont prises en compte à l'étape des plans et devis et tout entrepreneur réalisant des travaux pour le compte du Ministère doit s'y conformer.

De plus, vu les espèces en présence et la valeur relativement faible des habitats aquatiques, le Ministère n'entrevoit pas à cette étape-ci l'imposition à l'entrepreneur de restrictions supplémentaires, dont l'interdiction des travaux pour la période du 1er avril au 15 septembre.

1.8 Mesures d'atténuation

1.8.1 Portrait des activités commerciales (p. 93)

QC-33 Quels sont les impacts potentiels sur les infrastructures touristiques que sont les deux entreprises du secteur de la restauration et de l'hébergement?

Réponse :

Les infrastructures touristiques concernées par le projet sont les érablières Domaine Franco et Bruneau. Le réaménagement de la route 277 aura comme principal effet de rendre plus sécuritaires les mouvements d'entrée et de sortie de leur clientèle. Une route plus sécuritaire et plus fonctionnelle a généralement un effet positif sur le commerce.

Par contre, l'élargissement nécessaire de la route entraînera les impacts suivants qui sont documentés dans l'étude d'impact :

- *déboisement des érablières en bordure de la route;*
- *relocalisation du kiosque saisonnier de vente de produits agricoles (Érablière Bruneau);*
- *détours pour la clientèle en raison de la présence du terre-plein (Érablière Bruneau).*

1.8.2 Observateurs (p. 106)

QC-34 Quels sont les impacts potentiels sur l'infrastructure touristique qu'est la cycloroute de Bellechasse?

Réponse :

Aucun impact potentiel n'est anticipé sur la cycloroute de Bellechasse (observateurs) ni pour ses usagers. Cette infrastructure se situe à environ 500 m à l'est de l'actuelle route 277 et, à cette distance, la route est très peu visible comme en témoigne la photo V1 à la figure 4.7 de l'étude d'impact (cette photographie a été prise à partir du chemin de la Grande-Grillade à moins de 200 m de l'actuelle route 277). Par conséquent, le réaménagement de la route 277 ne modifiera pas la cycloroute de Bellechasse, ni les points de vue des utilisateurs sur le paysage environnant.

1.8.3 Résultats de l'enquête (p. 117)

QC-35 Quels sont les impacts potentiels sur les infrastructures touristiques que sont les cinq entreprises acéricoles?

Réponse :

Les infrastructures touristiques ne sont pas touchées par le projet, à l'exception d'un kiosque pour la vente des produits agricoles qui sera relocalisé à la limite de la nouvelle emprise de la route ou à tout autre endroit que le propriétaire déterminera (érablière Réal Bruneau). L'élargissement de la route occasionnera aussi du déboisement d'érablières évaluées au total à une superficie de 3,4 ha.

La réalisation du projet nécessitera également le réaménagement de tous les accès et parfois du stationnement. Par exemple pour l'érablière Domaine Franco, le Ministère souhaiterait que le stationnement soit concentré à l'ouest de la route pour accroître la sécurité des déplacements en auto ou à pied. Ce scénario sera discuté avec le propriétaire concerné à l'étape des acquisitions.

QC-36 Des données régionales indiquent la présence de trois autres infrastructures localisées le long du secteur concerné, soit le gîte touristique Douces Évasions, l'érablière Réal Bruneau et le parc des Chutes-Rouillard. Est-ce que ces infrastructures seront touchées par le projet de réaménagement de la route? Le cas échéant, quels seraient les impacts?

Réponse :

Le gîte touristique Douces Évasions et le parc des Chutes-Rouillard sont à l'extérieur de la zone d'influence du projet. Au plan socioéconomique, on pourrait quand même mentionner que l'amélioration de la fonctionnalité et des conditions de sécurité routière d'une route, quelle que soit la région concernée, se traduit généralement par un effet positif sur les activités commerciales, culturelles et récréotouristiques.

Pour l'impact sur l'érablière Réal Bruneau, voir la réponse aux questions QC-33 et Qc-35.

1.8.4 Puits (p. 96)

QC-37 L'étude des puits relative au projet de réaménagement de la route 277 a été réalisée en 2005. En particulier, le tracé de la route n'était pas définitif à cette époque. Veuillez actualiser les points suivants :

- **les fiches de puits doivent être mises à jour, en particulier en ce qui concerne la nature de l'impact du projet sur chaque puits et la distance du puits par rapport au fossé projeté;**
- **si d'autres puits ont été relevés aux abords du tronçon à l'étude, veuillez en faire mention et fournir l'information détaillée relative à chaque puits;**

- l'eau de tous les puits à risques doit faire l'objet d'une analyse. Il faut considérer d'ajouter à la liste actuelle d'échantillonnage les puits n^{os} 6, 13 et 14 qui étaient définis comme « à risques » selon le tracé considéré. L'eau du puits de surface numéro 24 doit idéalement faire partie de la campagne d'échantillonnage, l'initiateur doit donc essayer d'y accéder à nouveau;
- vérifier la distance du puits de l'aqueduc privé à l'emprise de la route. Le MDDEP suggère de déplacer le puits si cette distance est inférieure à 30 m.

Réponse :

Le Ministère réalisera une mise à jour de l'étude de puits et un nouvel échantillonnage des puits à risque jusqu'à deux ans avant le début des travaux, en conformité avec son programme régulier de suivi. Les commentaires précédents du MDDEP seront considérés dans cette mise à jour de l'étude.

1.8.5 Portrait des activités agricoles de la zone d'étude (p. 116)

QC-38 Deux exploitants acéricoles (numéros d'entreprise 6 et 7) possèdent des infrastructures de transport d'eau d'érable, aérienne et souterraine, traversant la route 277. Qu'advient-il des infrastructures de transport de l'eau d'érable au cours des travaux et une fois les travaux complétés?

Réponse :

Ces infrastructures seront maintenues pendant et après les travaux. Les mesures qui seront prises pour les protéger et assurer leur utilisation sont édictées dans le Cahier des charges et devis généraux (CCDG) – Infrastructures routières, construction et réparation. Elles seront également précisées dans le Devis spécial n^o 103 pour la protection de l'environnement.

1.8.6 Tronçon rural (p. 142)

QC-39 Veuillez détailler les caractéristiques suivantes du projet retenu :

- les aménagements et infrastructures temporaires connus (chemin d'accès, dépôt de matériaux secs, aires d'entreposage temporaires, etc.);
- les déblais et remblais (volumes, provenance, transport, entreposage, réutilisation et élimination);
- la gestion des eaux de ruissellement et des eaux de drainage (collecte, contrôle, dérivation et confinement).

Réponse :

Comme il s'agit d'une route existante qu'on veut élargir, l'aménagement de chemins d'accès est peu probable. Les matériaux excédentaires seront déposés dans des sites de matériaux secs autorisés (mesure courante du CCDG). Les aires d'entreposage temporaires seront, dans la mesure du possible, localisées à l'intérieur de l'emprise de la route.

Les volumes de remblais et déblais seront définis à l'étape des plans et devis définitifs. Toutefois, comme le projet se situe sur des terrains relativement plats, les volumes de déblais et remblais devraient être limités. La provenance des matériaux incombe à l'entrepreneur qui sera choisi pour faire les travaux. Conformément au CCDG, il devra s'approvisionner à partir de carrières et sablières dont les opérations ont été autorisées par le MDDEP.

Enfin, les plans et devis baliseront le choix des méthodes de travail par l'entrepreneur. À titre d'exemple, le plan d'ensemble pour le contrôle du transport sédimentaire sera fourni à l'étape des plans et devis spécifiques au projet et devra être conforme aux exigences du devis Protection de l'environnement. À priori, il convient de dire que les techniques courantes de contrôle utilisées se concentreront en bordure des petits ruisseaux qui traversent la route.

1.8.7 Acquisition ou relocalisation de bâtiments compris dans la future emprise (p. 183)

QC-40 L'annexe 14 présente le détail de la procédure d'acquisitions d'immeubles à des fins gouvernementales. En cas d'expropriation, l'initiateur a-t-il prévu des mesures d'accompagnement des propriétaires expropriés (ex. soutien psychologique) afin d'aider à réduire les tensions qui pourraient surgir dans ce contexte?

Réponse :

Le Ministère n'a prévu aucune autre mesure d'accompagnement des propriétaires expropriés que celle prévue à sa Procédure d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales. Rappelons que des rencontres individuelles sont prévues avec chacun des propriétaires touchés et que des mesures sont prises pour les accommoder raisonnablement. De façon générale, les dossiers d'acquisition du Ministère se règlent de gré à gré dans une proportion de plus de 98 %.

1.8.8 Perte de superficies agricoles et effets sur l'exploitation (p. 191)

QC-41 Les deux municipalités visées par le projet sont incluses à l'annexe II du Règlement sur les exploitations agricoles (REA). La perte de superficies cultivées pourrait faire en sorte que certains producteurs ne puissent plus respecter des articles de ce règlement, notamment, la capacité de gérer l'épandage de matières fertilisantes. Ces exploitants ont-ils été identifiés?

Veillez préciser les mesures qui seront prises pour aider les exploitants agricoles qui ne pourront plus respecter le REA à la suite de l'expropriation d'une partie de leurs terres cultivées.

Réponse :

Tous les exploitants agricoles ont été identifiés et rencontrés pour mieux connaître leurs exploitations et pour évaluer les impacts du projet. D'autres rencontres se tiendront après que le projet aura été autorisé par le MDDEP et la CPTAQ, le cas échéant.

La Procédure d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales prévoit des ententes de gré à gré et la visite d'un agronome spécialisé pour identifier, entre autres, les exploitants agricoles qui ne pourront plus respecter le Règlement sur les exploitations agricoles (REA) à la suite de l'expropriation d'une partie de leurs terres cultivées. Si tel est le cas, des compensations seront proposées et négociées de gré à gré entre les propriétaires touchés et le Ministère.

1.8.9 Réduction du potentiel de production acéricole (p. 194)

QC-42 Les mesures de compensation manquent d'élaboration afin de pouvoir juger de leur valeur et de leurs impacts sur le projet. Veillez préciser les mesures de compensation envisagées (sections 7.5.4.1 et 7.5.4.2) pour les secteurs agricole et acéricole lors de l'évaluation de l'intensité de l'impact des travaux.

Réponse :

La Procédure d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales prévoit des ententes de gré à gré et la visite d'un agronome ou d'un ingénieur forestier spécialisé pour identifier, entre autres, les mesures d'atténuation qui seront appliquées pour compenser et pour aider les propriétaires de terres agricoles ou acéricoles qui seront touchés par le réaménagement de la route 277.

Ces ententes sont spécifiques à chaque propriétaire et sont par conséquent difficiles à préciser à cette étape-ci du projet. Il peut s'agir d'un règlement strictement financier, mais également des engagements à effectuer des travaux comme le réaménagement d'accès pour faciliter les déplacements liés aux opérations agricoles ou commerciales, dans la mesure où la fonctionnalité et la sécurité routière ne sont pas compromises.

QC-43 Dans cette section, la perte de superficies a été estimée à 3,4 ha. Veillez préciser la perte de production occasionnée par cette diminution de la superficie des exploitations.

Réponse :

Selon le MAPAQ, le nombre d'entailles par hectare est estimé à 250 et le rendement évalué à environ 2,5 livres de sirop d'érable par entaille (MAPAQ, 2003; 2002). En considérant une perte de superficie de 3,4 ha, soit approximativement 850 entailles, la perte de production entraînée par le réaménagement de la route 277 entre Saint-Henri et Saint-Anselme est estimée à 2 125 livres de sirop d'érable. Comparativement à la production régionale annuelle et à celle de la MRC, soit respectivement 30,6 et 3,2 millions de livres de sirop d'érable, cette perte de production est négligeable.

1.8.10 Sécurité et circulation routière (p. 205)

QC-44 L'étude d'impact présentée ne comporte aucune section qui traite du plan de mesures d'urgence (sauf la section 7.5.8 qui aborde sommairement les impacts sur la sécurité et la circulation routière). Est-ce que l'initiateur peut déposer un plan de mesures d'urgence préliminaire au projet à l'étude? Ledit plan devrait être établi en conformité avec les exigences de la directive qui sont énoncées à la section 5 de cette dernière.

Réponse :

Une version préliminaire du plan d'urgence pour le projet à l'étude est présentée à la question Qc-29 du présent document.

QC-45 Quels sont les effets du réaménagement de la route 277 relativement à la sécurité des piétons et des cyclistes?

Réponse :

L'aménagement d'accotement de 3 m de largeur en bordure des chaussées et dont 2,5 m seront pavés contribuera à améliorer la sécurité des déplacements en vélo ou à pied. De plus, la présence d'un terre-plein permettra aux utilisateurs à pied ou à vélo de gérer leurs traversées en deux temps, en se préoccupant de la circulation dans une seule direction à la fois. Les traversées de la route devraient se concentrer aux intersections. Il est toutefois à noter que la majorité des cyclistes en transit emprunteront la piste cyclable.

1.8.11 Construction (p. 215)

QC-46 L'initiateur mentionne qu'un programme de gestion du bruit devra être élaboré pour s'assurer notamment du respect des limites fixées. L'initiateur peut-il indiquer quelles seront les limites de bruit qui seront respectées aux abords du chantier?

Réponse :

Les niveaux sonores tolérables durant la période des travaux seront les suivants :

Période	Niveau sonore L_{10} en dBA
7 h à 19 h	75dB(A) ou bruit ambiant sans travaux + 5 dBA (le plus élevé des deux niveaux devient le maximum à ne pas dépasser)
19 h à 23 h (soir)	Niveau de bruit ambiant sans travaux + 5 dBA (si le bruit ambiant est inférieur à 70 dB(A))
23 h à 7 h (nuit)	Niveau de bruit ambiant sans travaux + 3 dBA (si le bruit ambiant est égal ou supérieur à 70 dB(A))

Définitions :

L_{10} : indicateur qui signifie que pendant 10% du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Le temps d'échantillonnage sera d'un minimum de 30 minutes.

Bruit ambiant sans travaux : représenté par un L_{eq} (niveau équivalent) mesuré sur une période minimale de 24 h à au moins deux reprises (2 jours non consécutifs) avant le début des travaux. Le bruit ambiant sera ensuite déterminé pour les périodes de jour (de 7 h à 19 h), de soir (de 19 h à 23 h) et de nuit (de 23 h à 7 h).

L'appareil de mesure utilisé devra être un sonomètre intégrateur classe 1, conforme à la norme ANSI 5.1.4 – 1983 (R 1990) « Specification for sound level meters ». Les méthodes et conditions de mesure devront être conformes à celles spécifiées au document « Measurement of Highway-Related Noise », mai 1996, du FHWA (FHWA-PD-96-046).

Les niveaux sonores tolérables représentent les limites à ne pas dépasser. Ils seront mesurés à cinq mètres (5 m) des bâtiments sensibles ou à la limite de propriété, si le bâtiment habité est situé à moins de cinq mètres (5 m) de la route 277. La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne sera acceptée sauf en cas d'absolue nécessité. Le soir toutefois, si la situation le justifiait, le niveau sonore moyen ($L_{Aeq, 3h}$) pourrait dépasser le seuil indiqué, à la condition d'être justifié. La justification s'appuiera sur les éléments suivants :

- une circonscription dans le temps et l'espace de l'impact anticipé sur le climat sonore;
- une estimation du dépassement du bruit anticipé;
- une identification des travaux et des sources de bruit responsables des dépassements anticipés;

- *une description des méthodes de construction retenues en les comparant à d'autres méthodes envisageables;*
- *une démonstration que toutes les mesures raisonnables et faisables seront prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements.*

Aussi, l'entrepreneur devra mettre en œuvre un programme de suivi du climat sonore pendant cette période de soir. À la demande du surveillant, il pourra être tenu d'informer les résidents situés dans la zone d'influence sonore de ces travaux.

1.9 Milieux humides

1.9.1 Milieux humides (p. 70)

QC-47 Le projet d'élargissement de la route 277 proposé traverse un complexe constitué d'une tourbière boisée et de marécages de l'ordre de 86 ha. Veuillez présenter la délimitation précise des types de milieux humides et une étude de caractérisation de la végétation des milieux humides qui seront impactés sur une bande de 100 m de part et d'autre de l'emprise du projet.

Cette caractérisation détaillée de la végétation doit permettre de distinguer les assemblages de végétation et qualifier le drainage de chaque unité cartographique. Pour ce faire, le rapport devrait notamment :

- **cartographier par photo-interprétation les unités de végétation qui se distinguent par leur dominance du couvert végétal, leur assemblage particulier de strates et par leurs conditions de dépôt/drainage;**
- **identifier sur le terrain, par strates (herbacées et mousses, arbustive et arborescente), les espèces floristiques qui composent chaque unité de végétation;**
- **préciser le pourcentage de recouvrement pour chacune des espèces, ou les espèces dominantes et codominantes de chaque unité;**
- **documenter un minimum de deux points de validation par unité de végétation afin de relever les observations sur la végétation, le type de dépôt de surface et les conditions de drainage (ex. : profondeur des mouchetures, de l'horizon gleyifié, l'épaisseur de la matière organique);**
- **présenter une photographie représentative du contexte territorial pour chaque point de validation ainsi que l'orientation de cette dernière;**
- **identifier et localiser de manière précise toutes les espèces floristiques menacées ou vulnérables.**

Réponse :

Le contour d'une tourbière d'une dimension approximative de 100 ha a été délimité à partir d'une photointerprétation de photographies aériennes datant de 1964 (carte 1). Le contour d'une tourbière d'une dimension approximative de 100 ha a été déterminé. Celle-ci a été initialement traversée par la route 277 lors de sa construction dans les années 1800 pour relier les deux agglomérations de Saint-Anselme et de Saint-Henri. On remarquera que les courbes en S dans la route à la hauteur de cette tourbière ont peut-être été intégrées au concept initial pour éviter de construire l'infrastructure dans un secteur où le dépôt organique de sols était épais et contraignant pour l'implantation de la route. On remarquera aussi sur cette photo, lorsqu'on la compare avec l'orthophoto qu'on trouve sur les figures de l'étude d'impact, l'effet du drainage de la tourbière après une période de 40 ans. On voit que la partie de la tourbière qui se trouve au sud des fossés de drainage s'est transformée en forêt marécageuse, comparativement à la partie nord qui n'a pas évolué vers un stade forestier.

Sur la carte 1, on remarque qu'une superficie d'environ 1,3 ha, ou 1% de la superficie de la tourbière, se trouve dans les limites de la future emprise de la route 277. Une portion de ce 1,3 ha sera certainement remblayée pour permettre la mise en place de la seconde chaussée à l'est de la première. Toutefois, l'intégrité de ce grand milieu humide sera conservée sans difficulté. Malgré le développement agricole intense qui s'est produit dans le secteur depuis plus d'un siècle, on remarque que le mauvais drainage, caractéristique de ce type de milieu, aura contribué à sa sauvegarde.

Si une caractérisation complémentaire de la partie touchée de cette tourbière est jugée appropriée, elle pourrait être effectuée au printemps ou à l'été 2011. Un rapport d'inventaire ferait alors l'objet d'un envoi séparé au MDDEP.

1.10 Milieu physique

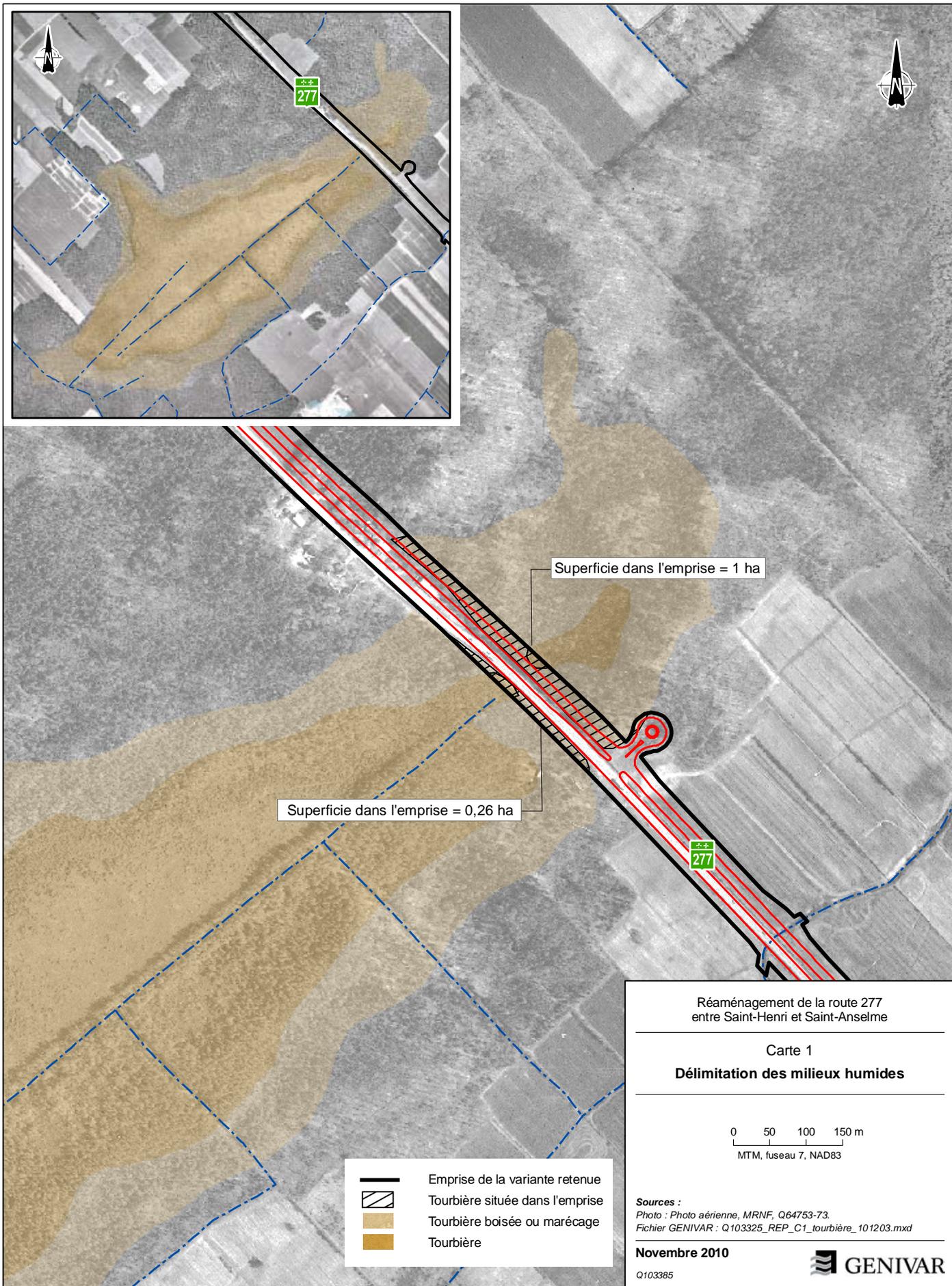
1.10.1 Sols potentiellement contaminés (p. 68)

QC-48 L'étude de caractérisation Phase I de l'annexe 6 intitulée « Étude, Phase 1, sur les sols potentiellement contaminés dans les limites du tronçon à réaménager » est insuffisante et incomplète. Veuillez identifier les terrains limitrophes sur lesquels des activités mentionnées à l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT) sont en cours ou ont déjà eu lieu. Cette identification est importante dans le contexte d'application de la LQE. Pour ces cas précis, et avant le changement d'usage de la portion du terrain requise pour l'emprise routière, une étude de caractérisation attestée par un expert au sens de l'article 31,65 de la LQE doit être transmise au MDDEP, conformément aux dispositions de l'article 31,53 de cette même loi. Si cette étude révèle la présence de contamination au-delà des critères de l'annexe II du RPRT, alors les autres dispositions de la section IV.2.1 de la LQE s'appliquent, à savoir :

- **résumé attesté de l'étude de caractérisation;**
- **inscription d'un avis de contamination au registre foncier;**
- **approbation par le MDDEP d'un plan de réhabilitation;**
- **rapport de travaux de réhabilitation attesté.**

Réponse :

L'emprise de la route 277 n'empiétera pas sur des terrains dont les activités sont mentionnées à l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT) du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Ainsi, le site à l'étude n'est pas soumis aux dispositions de la section IV.2.1 de la LQE et il n'est pas requis de réaliser une évaluation environnementale phase I et une caractérisation environnementale phase II contenant l'ensemble des éléments présentés dans les grilles d'attestation destinées aux experts.



Note : Délimitation des milieux humides réalisée par photointerprétation à partir de photos aériennes de 1964.

2. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION (MAPAQ). 2003. *À quel prix doit-on louer une érablière?* Agdex 318/821. 9 pages.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION (MAPAQ). 2002. *Trousse d'information et de démarrage en production acéricole*. En ligne : <http://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollection/Documents/Temporaire/troussedemarrageacericulture.pdf>

ANNEXE 1

Distribution spatiale des accidents entre 2005 et 2009

N°	Événement	Rte	Tr	Section	Sous-rte	CH	Long (deg)	Lat (deg)	Dat loc	Aut resp	Carr MTQ (O/N)	Précision	Source	Nom munic	Code munic	CRPQ	Rte (Ra)	# civ	Adresse	Intersection
1	4,02721E+14	277	1	150	000C	674	-70,985230	46,637892	100113	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272			route Bégin	rue Turgeon
2	4,02721E+14	277	1	150	000C	674	-70,985228	46,637890	100611	Pri	N	Auto imputée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272			route Bégin	rue Turgeon
3	4,02721E+14	277	1	150	000C	674	-70,985228	46,637890	100611	MTQ	N	Auto imputée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rue Turgeon
4	4,02721E+14	277	1	150	000C	718	-70,985465	46,638060	70803	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route 277	rue Turgeon
5	4,02721E+14	277	1	150	000C	819	-70,986370	46,638708	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	530	route Bégin	rue Turgeon
6	4,02721E+14	277	1	150	000C	819	-70,986370	46,638708	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	530	route Bégin	rue Turgeon
7	4,02721E+14	277	1	150	000C	819	-70,986542	46,638832	100112	MTQ	N	Manuelle estimée	RTSs-Ch	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	530	route Bégin	
8	4,02721E+14	277	1	150	000C	862	-70,986931	46,639110	100505	MTQ	N	Auto imputée	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	500	route Bégin	
9	4,02721E+14	277	1	150	000C	881	-70,986931	46,639110	90810	MTQ	N	Auto imputée	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	272	500	route Bégin	
10	4,02721E+14	277	1	150	000C	905	-70,987320	46,639389	100505	MTQ	N	Auto imputée	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	494	route Bégin	
11	4,02721E+14	277	1	150	000C	905	-70,987320	46,639389	100505	MTQ	N	Auto certaine	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	494	route Bégin	rue Albert-DeBlois
12	4,02721E+14	277	1	150	000C	931	-70,988780	46,638750	100927	Mun	O	Auto estimée	Tranche adr (AdrQc)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272		50	rue Albert-DeBlois	
13	4,02721E+14	277	1	150	000C	971	-70,987918	46,639817	100927	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang Montagne
14	4,02721E+14	277	1	150	000C	1085	-70,988945	46,640558	100611	MTQ	N	Auto estimée	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	450	route Bégin	
15	4,02721E+14	277	1	150	000C	1107	-70,988964	46,640571	70917	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277			rue Albert-DeBlois
16	4,02721E+14	277	1	150	000C	1185	-70,989846	46,641209	100505	MTQ	N	Auto imputée	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	450	route Bégin	
17	4,02721E+14	277	1	150	000C	1185	-70,989846	46,641209	100505	MTQ	N	Auto certaine	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	450	route Bégin	rue Albert-DeBlois
18	4,02721E+14	277	1	150	000C	1185	-70,989846	46,641209	100505	MTQ	N	Auto certaine	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	450	route Bégin	rue Albert-DeBlois
19	4,02721E+14	277	1	150	000C	1185	-70,989846	46,641209	100505	MTQ	N	Auto certaine	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	450	route Bégin	rue Albert-DeBlois
20	4,02721E+14	277	1	150	000C	1205	-70,989846	46,641209	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
21	4,02721E+14	277	1	150	000C	1205	-70,989846	46,641209	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang 1
22	4,02721E+14	277	1	150	000C	1227	-70,990221	46,641480	100113	MTQ	N	Auto estimée	Tranche adr (AdrQc)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	418	route Bégin	
23	4,02721E+14	277	1	150	000C	1326	-70,990927	46,641991	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	Turgeon
24	4,02721E+14	277	1	150	000C	1365	-70,991467	46,642381	100505	MTQ	N	Auto imputée	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	420	route Bégin	
25	4,02721E+14	277	1	150	000C	1386	-70,991467	46,642381	70803	MTQ	N	Manuelle certain	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		face au 420	
26	4,02721E+14	277	1	150	000C	1489	-70,992395	46,643052	80212	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
27	4,02721E+14	277	1	150	000C	1571	-70,993323	46,643722	100927	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
28	4,02721E+14	277	1	150	000C	1674	-70,994250	46,644393	91030	MTQ	N	Auto certaine	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	360	route Bégin	rang de la Montagne
29	4,02721E+14	277	1	150	000C	1762	-70,995044	46,644966	100611	MTQ	N	Auto estimée	Tranche adr (AdrQc)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272		323	rang de la Montagne	
30	4,02721E+14	277	1	150	000C	1770	-70,995115	46,645018	100113	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272			route Bégin	rang de la Montagne
31	4,02721E+14	277	1	150	000C	1771	-70,995124	46,645024	90810	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
32	4,02721E+14	277	1	150	000C	1771	-70,995124	46,645024	100112	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	272		route Bégin	rang de la Montagne
33	4,02721E+14	277	1	150	000C	1771	-70,995124	46,645024	100113	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
34	4,02721E+14	277	1	150	000C	1771	-70,995120	46,645021	100113	MTQ	N	Auto imputée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
35	4,02721E+14	277	1	150	000C	1790	-70,995097	46,645005	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
36	4,02721E+14	277	1	150	000C	1790	-70,995097	46,645005	70917	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
37	4,02721E+14	277	1	150	000C	1790	-70,995097	46,645005	70803	MTQ	N	Manuelle imputée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272			route 277	
38	4,02721E+14	277	1	150	000C	1790	-70,995097	46,645005	70803	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route 277	rang 1
39	4,02721E+14	277	1	150	000C	1790	-70,995097	46,645005	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route 277	rang de la Montagne
40	4,02721E+14	277	1	150	000C	1790	-70,995097	46,645005	80212	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
41	4,02721E+14	277	1	150	000C	1790	-70,995097	46,645005	80212	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
42	4,02721E+14	277	1	150	000C	1793	-70,995124	46,645024	81024	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
43	4,02721E+14	277	1	150	000C	1793	-70,995124	46,645024	90406	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
44	4,02721E+14	277	1	150	000C	1891	-70,996012	46,645646	70917	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
45	4,02721E+14	277	1	150	000C	2192	-70,998728	46,647590	70803	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
46	4,02721E+14	277	1	150	000C	2192	-70,998728	46,647590	70803	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
47	4,02721E+14	277	1	150	000C	2271	-70,999665	46,648255	90810	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
48	4,02721E+14	277	1	150	000C	2271	-70,999665	46,648255	91109	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
49	4,02721E+14	277	1	150	000C	2271	-70,999665	46,648255	91109	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
50	4,02721E+14	277	1	150	000C	2292	-70,999637	46,648235	70803	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang 1
51	4,02721E+14	277	1	150	000C	2295	-70,999665	46,648255	80606	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
52	4,02721E+14	277	1	150	000C	2392	-71,000550	46,648879	80212	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
53	4,02721E+14	277	1	150	000C	2496	-71,001493	46,649538	81024	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
54	4,02721E+14	277	1	150	000C	2671	-71,003303	46,650835	100409	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
55	4,02721E+14	277	1	150	000C	2771	-71,004212	46,651481	90810	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
56	4,02721E+14	277	1	150	000C	2771	-71,004212	46,651481	100113	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
57	4,02721E+14	277	1	150	000C	2793	-71,004176	46,651455	70803	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne
58	4,02721E+14	277	1	150	000C	2994	-71,006004	46,652752	80212	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne 12 KM
59	4,02721E+14	277	1	150	000C	3295	-71,008725	46,654692	70803	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne 15 KM
60	4,02721E+14	277	1	150	000C	3300	-71,009018	46,654898	100505	MTQ	N	Auto certaine	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	2			

N°	Événement	Rte	Tr	Section	Sous-rte	CH	Long (deg)	Lat (deg)	Dat loc	Aut resp	Carr MTQ (O/N)	Précision	Source	Nom munic	Code munic	CRPQ	Rte (Ra)	# civ	Adresse	Intersection	
62	4,02721E+14	277	1	150	000C	3328	-71,009293	46,655062	91109	MTQ	N	Manuelle estimée	RTSs-Ch	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	100	route Bégin		
63	4,02721E+14	277	1	150	000C	3678	-71,012479	46,656927	70917	MTQ	N	Manuelle certain	DSR-5086	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277	33	route 277		
64	4,02721E+14	277	1	150	000C	3771	-71,013660	46,657660	100113	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		route Bégin	rang Montagne	
65	3,06061E+14	277	1	150	000C	3845	-71,014320	46,658147	100505	MTQ	N	Auto imputée	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	25213	30606		5	route Bégin		
66	4,02721E+14	277	1	150	000C	3845	-71,014320	46,658147	100505	MTQ	N	Auto imputée	Repère (point)	Saint-Anselme (19062), M	19062	40272	277		5	route Bégin	
67	4,02721E+14	277	1	160	000C	3121	-71,042169	46,679224	80801	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	272		route Campagna	chemin du Trait-Carré	
68	4,02721E+14	277	1	160	000C	3121	-71,042169	46,679224	71105	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Trait-Carré	
69	4,02721E+14	277	1	160	000C	3153	-71,042391	46,679468	70917	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route 218		
70	4,02721E+14	277	1	160	000C	3184	-71,042622	46,679697	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	499	route Campagna	chemin Trait-Carré	
71	4,02721E+14	277	1	160	000C	3184	-71,042622	46,679697	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	550	route Campagna	route 218	
72	4,02721E+14	277	1	160	000C	3266	-71,043330	46,680249	70917	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	487	route 277	route 218	
73	4,02721E+14	277	1	160	000C	3266	-71,043330	46,680249	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	487	route Campagna	chemin Trait-Carré	
74	4,02721E+14	277	1	160	000C	3301	-71,043676	46,680454	81120	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Trait-Carré	
75	4,02721E+14	277	1	160	000C	3316	-71,043831	46,680537	70803	MTQ	N	Auto imputée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route 218		
76	4,02721E+14	277	1	160	000C	3316	-71,043831	46,680537	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route 277	route 218	
77	4,02721E+14	277	1	160	000C	3316	-71,043831	46,680537	70917	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route 277	route 218	
78	4,02721E+14	277	1	161	000C	17	-71,014927	46,658592	70917	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route 277	rang Petite-Grillade	
79	4,02721E+14	277	1	161	000C	75	-71,015451	46,658970	90406	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19062	40272	277		route Bégin	rang de la Montagne	
80	4,02721E+14	277	1	161	000C	108	-71,015748	46,659184	70803	MTQ	N	Auto imputée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277				
81	4,02721E+14	277	1	161	000C	108	-71,015748	46,659184	70803	MTQ	N	Auto imputée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	830	route 277		
82	4,02721E+14	277	1	161	000C	108	-71,015748	46,659184	70803	MTQ	N	Manuelle certain	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277				
83	3,06061E+14	277	1	161	000C	110	-71,015767	46,659199	90924	Pri	N	Auto imputée	Repère (point)	Saint-Henri (19068), M	19068	30606	277	830	route Campagna		
84	4,02721E+14	277	1	161	000C	110	-71,015767	46,659199	100112	MTQ	N	Auto imputée	Repère (point)	Saint-Henri (19068), M	19062	40272	277	830	route Campagna		
85	4,02721E+14	277	1	161	000C	258	-71,0171	46,660161	80212	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Petite-Grillade	
86	4,02721E+14	277	1	161	000C	258	-71,017103	46,660163	90411	MTQ	N	Auto certaine	Repère (point)	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	822	route Campagna	chemin Grande-Grillade	
87	4,02721E+14	277	1	161	000C	416	-71,018556	46,661177	80212	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Petite-Grillade	
88	4,02721E+14	277	1	161	000C	457	-71,018919	46,661448	70803	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	822	route 277		
89	4,02721E+14	277	1	161	000C	499	-71,019291	46,661725	70803	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19062	40272	277		route Bégin	limite Saint-Henri	
90	4,02721E+14	277	1	161	000C	616	-71,020327	46,662499	70917	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Petite-Grillade	
91	4,02721E+14	277	1	161	000C	670	-71,020806	46,662855	101013	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Petite-Grillade	
92	4,02721E+14	277	1	161	000C	770	-71,021707	46,663508	100419	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Petite-Grillade	
93	4,02721E+14	277	1	161	000C	820	-71,022156	46,663833	80801	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin de la Petite-Grillade	
94	4,02721E+14	277	1	161	000C	820	-71,022156	46,663833	80801	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin de la Petite-Grillade	
95	4,02721E+14	277	1	161	000C	820	-71,022156	46,663833	80801	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin de la Petite-Grillade	
96	4,02721E+14	277	1	161	000C	920	-71,023059	46,664486	90924	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Petite-Grillade	
97	4,02721E+14	277	1	161	000C	1065	-71,024366	46,665433	90924	MTQ	N	Manuelle estimée	RTSs-Ch	Saint-Henri (19068), M	19062	40272	277		route Campagna	chemin Grande-Grillade	
98	4,02721E+14	277	1	161	000C	1262	-71,026144	46,666719	80212	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		chemin Grande-Grillade		
99	4,02721E+14	277	1	161	000C	1265	-71,026170	46,666737	100419	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272			route Campagna	chemin Grande-Grillade	
100	4,02721E+14	277	1	161	000C	1362	-71,027048	46,667368	70803	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		chemin Grande-Grillade		
101	4,02721E+14	277	1	161	000C	1412	-71,027497	46,667695	70803	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		chemin Grande-Grillade		
102	4,02721E+14	277	1	161	000C	1412	-71,027497	46,667695	70803	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		chemin Grande-Grillade		
103	4,02721E+14	277	1	161	000C	1462	-71,027937	46,668027	70917	MTQ	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		chemin Grande-Grillade		
104	4,02721E+14	277	1	161	000C	1465	-71,027964	46,668048	90422	MTQ	N	Manuelle estimée	RTSs-Ch	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna		
105	4,02721E+14	277	1	161	000C	1541	-71,028588	46,668578	80801	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	route Campagna	
106	4,02721E+14	277	1	161	000C	1562	-71,028749	46,668730	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route 277	chemin Grande-Grillade	
107	4,02721E+14	277	1	161	000C	1562	-71,028749	46,668730	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272			route Campagna	chemin Grande-Grillade	
108	4,02721E+14	277	1	161	000C	1565	-71,028774	46,668754	91130	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Grande-Grillade	
109	4,02721E+14	277	1	161	000C	1565	-71,028774	46,668754	100129	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Grande-Grillade	
110	4,02721E+14	277	1	161	000C	1565	-71,028777	46,668757	100706	MTQ	N	Auto imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Grande-Grillade	
111	4,02721E+14	277	1	161	000C	1565	-71,028777	46,668757	101013	MTQ	N	Auto imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Grande-Grillade	
112	4,02721E+14	277	1	161	000C	1565	-71,028774	46,668754	100129	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Grande-Grillade	
113	4,02721E+14	277	1	161	000C	1566	-71,028780	46,668759	80801	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Grande-Grillade	
114	4,02721E+14	277	1	161	000C	1566	-71,028780	46,668759	80801	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin de la Grande-Grillade	
115	4,02721E+14	277	1	161	000C	1684	-71,029682	46,669624	90411	MTQ	N	Auto certaine	Repère (point)	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	650	route Campagna	chemin Grande-Grillade	
116	4,02721E+14	277	1	161	000C	1808	-71,030736	46,670473	100419	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Trait-Carré	
117	4,02721E+14	277	1	161	000C	2065	-71,033021	46,672170	90924	MTQ	N	Manuelle estimée	RTSs-Ch	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Grande-Grillade	
118	4,02721E+14	277	1	161	000C	2087	-71,033214	46,672317	70803	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	555	route Campagna	commerciale	
119	4,02721E+14	277	1	161	000C	2087	-71,033214	46,672317	70917	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	555	route Campagna	chemin Grande-Grillade	
120	4,02721E+14	277	1	161	000C	2808	-71,039652	46,677063	100419	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin Trait-Carré	
121	4,02721E+14	277	1	161	000C	2808	-71,039652	46,677063	10041												

N°	Événement	Rte	Tr	Section	Sous-rte	CH	Long (deg)	Lat (deg)	Dat loc	Aut resp	Carr MTQ (O/N)	Précision	Source	Nom munic	Code munic	CRPQ	Rte (Ra)	# civ	Adresse	Intersection
123	4,02721E+14	277	1	161	000C	3008	-71,041442	46,678376	90924	MTQ	N	Manuelle estimée	RTSs-Ch	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	route Campagna
124	4,02721E+14	277	1	161	000C	3011	-71,041408	46,678439	70803	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route 277	route 218
125	4,02721E+14	277	1	161	000C	3108	-71,042350	46,679025	100419	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin du Trait-Carré
126	4,02721E+14	277	1	171	000C	0	-71,043883	46,680565	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277			chemin du Trait-Carré
127	4,02721E+14	277	1	171	000C	0	-71,043883	46,680565	80214	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277			route 218
128	4,02721E+14	277	1	171	000C	0	-71,043883	46,680565	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277			chemin Trait-Carré
129	4,02721E+14	277	1	171	000C	0	-71,043883	46,680565	80214	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		coin 277	coin 218
130	4,02721E+14	277	1	171	000C	0	-71,043883	46,680565	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin du Trait-Carré
131	4,02721E+14	277	1	171	000C	0	-71,043883	46,680565	80801	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin du Trait-Carré
132	4,02721E+14	277	1	171	000C	0	-71,043883	46,680565	80801	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin du Trait-Carré
133	4,02721E+14	277	1	171	000C	0	-71,043883	46,680565	80801	MTQ	N	Manuelle imputée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemin du Trait-Carré
134	4,02721E+14	277	1	171	000C	36	-71,044273	46,680745	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	500	route Campagna	chemin du Trait-Carré
135	4,02721E+14	277	1	171	000C	291	-71,047059	46,682005	80214	MTQ	N	Auto imputée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	281	441	route Campagna	
136	4,02721E+14	277	1	171	000C	494	-71,049258	46,683027	80214	MTQ	N	Manuelle certain	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	411	route Campagna	
137	4,02721E+14	277	1	171	000C	496	-71,049280	46,683037	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	412	route Campagna	route 218
138	4,02721E+14	277	1	171	000C	621	-71,050625	46,683675	80214	MTQ	N	Auto imputée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	389	route Campagna	
139	4,02721E+14	277	1	171	000C	694	-71,051414	46,684044	80214	MTQ	N	Auto imputée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	383	route Campagna	
140	4,02721E+14	277	1	171	000C	1081	-71,055546	46,686052	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277			rue Jolin
141	4,02721E+14	277	1	171	000C	1081	-71,055565	46,686035	71105	Pri	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		2 rue Jolin	route Campagna
142	4,02721E+14	277	1	173	000C	310	-71,065451	46,695637	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277			route de la Gare
143	4,02721E+14	277	1	173	000C	590	-71,068037	46,697421	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277			route de Gaule
144	4,02721E+14	277	1	173	000C	603	-71,068157	46,697504	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	77	route 277	route de Gaule
145	4,02721E+14	277	1	173	000C	624	-71,068351	46,697638	80214	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	350	route Campagna	route Picard
146	4,02721E+14	277	1	173	000C	724	-71,069275	46,698275	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	19	route Picard	
147	4,02721E+14	277	1	173	000C	902	-71,070898	46,699423	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	59	route Campagna	route Campagna
148	4,02721E+14	277	1	173	000C	902	-71,070898	46,699423	80214	MTQ	N	Auto imputée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	59	route Campagna	
149	4,02721E+14	277	1	173	000C	910	-71,071007	46,699454	71105	Pri	N	Auto estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	59	route Campagna	IGA
150	4,02721E+14	277	1	173	000C	958	-71,071404	46,699787	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	66	route Campagna	commerciale
151	4,02721E+14	277	1	173	000C	985	-71,071654	46,699959	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	55	route Campagna	route 277
152	4,02721E+14	277	1	173	000C	985	-71,071654	46,699959	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	55	route Campagna	commerciale
153	4,02721E+14	277	1	173	000C	985	-71,071654	46,699959	80214	MTQ	N	Auto certaine	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277	55	route 277	commerciale
154	4,02721E+14	277	1	173	000C	1011	-71,071895	46,700124	80214	MTQ	N	Manuelle estimée	DSR-5086	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	173	60	route 73	commerciale
155	4,02721E+14	277	1	175	000D	99	-71,043161	46,679725	100129	MTQ	N	Auto estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemindu Trait-Carré
156	4,02721E+14	277	1	175	000G	198	-71,044184	46,680292	91201	MTQ	N	Manuelle estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemindu Trait-Carré
157	4,02721E+14	277	1	175	000D	199	-71,044068	46,680373	90923	MTQ	N	Manuelle estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemindu Trait-Carré
158	4,02721E+14	277	1	175	000D	199	-71,044068	46,680373	90923	MTQ	N	Manuelle estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemindu Trait-Carré
159	4,02721E+14	277	1	175	000D	199	-71,044068	46,680373	90923	MTQ	N	Manuelle estimée	Carrefour BGR	Saint-Henri (19068), M	19068	40272	277		route Campagna	chemindu Trait-Carré

N°	Entite unique	Dist	NSEO	Vitesse autorisé	# microfilm	RA utilisé O/N)	Date accident	Nbr véh	Code éclairement	GR	Heure accident	Type véh 1	Type véh 2	Genre accident	État surface	Temps	Code impact	Sens véh 1	Sens véh 2	Mouvement véh 1	Mouvement véh 2	Environnement	Catégorie rte	Localisation	État chaussée
1		----	X	X	082880501	O	2008-10-09	2	1	4	1355	41	41	11	1	2	12	8	3	13	16	X	X	X	X
2		----	X	X	091540634	O	2009-05-29	2	1	4	1550	41	41	11	2	2	99	1	3	21	18	X	X	X	X
3		----	X	X	091840720	N	2009-06-28	1	4	4	2255	41	--	64	2	3	88	7		11		X	X	X	X
4		25	N	70	052570162	N	2005-09-11	1	1	3	1752	42	--	17	1	1	88	5		11		4	1	29	1
5		20	N	X	053130818	N	2005-11-05	2	2	4	1609	41	41	11	1	2	3	5	5	15	11	X	X	X	X
6		5	N	50	050240004	N	2005-01-20	3	1	4	1240	41	41	11	2	1	10	1	5	11	11	3	1	~	1
7		----	X	50	082750103	O	2008-09-27	1	X	3	0330	XX	--	XX	X	X	88	X		X		X	X	X	X
8		----	X	70	073020183	N	2007-10-23	2	1	3	1535	41	XX	11	2	3	3	1	1	16	16	3	1	22	1
9		----	X	70	080741166	O	2008-03-09	2	1	5	1200	41	47	11	3	8	9	1	3	11	~	4	1	X	X
10		----	X	X	091771064	N	2009-06-20	2	1	4	1735	41	41	11	1	1	4	5	1	11	11	X	X	X	X
11		5	S	X	080300566	N	2008-01-24	2	1	4	1530	42	42	11	4	1	9	5	7	25	13	X	X	X	X
12			X	X	093140798	N	2009-11-05	2	1	5	0915	42	42	11	1	1	99	5	1	21	18	X	X	X	X
13		800	S	X	092720472	N	2009-09-19	1	2	4	0156	41	--	16	1	1	88	1		11		X	X	X	X
14		100	S	X	092360669	O	2009-08-19	2	1	4	0720	41	41	11	1	1	3	1	1	15	16	X	X	X	X
15		150	N	70	060300124	N	2006-01-26	2	1	4	0830	41	41	11	4	1	10	5	1	11	11	4	1	22	1
16		----	X	X	092920571	N	2009-10-14	2	1	4	0730	41	41	11	2	1	3	5	5	11	15	X	X	X	X
17		100	N	X	092250384	N	2009-08-07	2	1	4	1025	41	42	11	2	3	3	5	5	11	15	X	X	X	X
18		200	N	X	092670585	N	2009-09-21	2	1	5	1310	41	41	11	1	1	3	1	1	11	16	X	X	X	X
19		75	N	70	093070124	N	2009-10-27	2	4	3	0625	41	43	11	2	2	3	5	5	11	14	4	1	22	3
20		500	S	70	053200228	N	2005-11-11	2	1	4	0800	41	42	11	1	1	3	1	1	11	11	3	1	22	1
21		600	S	70	052140027	N	2005-07-30	1	1	5	1335	41	--	64	1	1	15	5		11		X	X	X	X
22		----	X	70	083020132	N	2008-10-22	1	3	3	0245	41	--	19	3	8	16	5		11		3	1	22	1
23		250	N	X	050960306	N	2005-04-02	3	1	4	1330	41	41	11	2	3	3	1	1	11	11	X	X	X	X
24		----	X	70	091470474	N	2009-05-23	1	3	4	0021	43	--	64	1	1	16	5		11		3	1	X	X
25		----	X	X	051890700	N	2005-07-06	2	1	4	1620	41	44	11	1	1	3	1	1	16	11	X	X	X	X
26		300	S	X	070020440	N	2006-12-30	1	4	4	1720	42	--	61	4	1	16	5		11		X	X	X	X
27		200	S	X	093360413	N	2009-11-29	1	3	4	1745	41	--	15	1	1	88	5		11		X	X	X	X
28		15	S	X	080600268	O	2008-02-27	2	1	4	0740	41	41	11	3	2	3	1	1	11	16	X	X	X	X
29		----	X	X	091851436	N	2009-06-25	2	1	4	0930	41	41	11	1	1	1	7	5	16	13	X	X	X	X
30		1	S	90	082900090	O	2008-10-11	1	1	3	1310	41	--	64	1	1	88	5		11		5	1	29	1
31		----	X	X	080650510	O	2008-03-01	2	1	4	1505	41	41	11	3	4	9	7	1	13	11	X	X	X	X
32		----	X	90	082800283	O	2008-10-01	2	1	4	1701	41	41	11	2	3	9	7	1	13	11	X	X	21	1
33		----	X	X	083080374	O	2008-10-29	1	3	4	2045	41	--	16	2	2	16	1		11		X	X	X	X
34		111	X	90	083110121	O	2008-11-03	1	1	3	1250	41	--	64	1	1	16	5		24		5	1	22	1
35		----	X	X	053630925	N	2005-12-27	2	3	4	1745	41	41	11	3	1	3	1	1	11	11	X	X	X	X
36		----	X	90	060340097	N	2006-01-30	1	1	3	1410	41	--	99	3	8	15	1		28		5	1	21	1
37		50	E	80	051170112	O	2005-04-24	1	4	3	2200	41	--	20	2	5	15	6		11		5	3	22	1
38		----	X	X	052711020	N	2005-09-22	2	1	4	1610	41	41	11	2	3	3	5	5	11	16	X	X	X	X
39		----	X	X	053540483	N	2005-12-13	2	1	4	1440	42	41	11	1	1	3	1	1	12	12	X	X	X	X
40		----	X	90	063250337	N	2006-11-15	2	2	4	1524	41	41	11	2	3	3	5	5	11	16	X	X	X	X
41		----	X	90	062850186	N	2006-10-04	3	1	4	1155	41	41	11	1	2	3	5	5	15	11	5	1	X	X
42		----	X	90	072000293	O	2007-07-16	2	1	3	0800	43	41	19	1	1	X	7	1	13	11	5	1	21	1
43		----	X	X	072630453	N	2007-09-17	2	1	4	1715	41	41	11	1	1	9	1	7	11	13	X	X	X	X
44		100	N	X	060550943	N	2006-02-20	2	1	4	0745	41	41	11	4	1	10	5	1	11	11	X	X	X	X
45		400	N	X	053401564	N	2005-11-30	1	1	4	1015	41	--	64	1	3	16	1		11		X	X	X	X
46		400	N	X	050700674	N	2005-03-06	1	1	5	0920	41	--	11	3	4	16	1		11		X	X	X	X
47		500	N	X	080880878	O	2008-03-23	2	1	4	1500	41	41	11	3	1	10	5	1	11	11	X	X	X	X
48		500	N	X	082100689	O	2008-07-22	1	3	4	0150	41	--	15	1	2	88	1		11		X	X	X	X
49		500	N	70	082340117	O	2008-08-19	1	3	3	0030	41	--	61	2	2	16	1		11		X	X	22	3
50		500	N	90	053130164	O	2005-11-04	1	3	3	1820	41	--	61	4	4	15	1		11		5	1	22	1
51		500	N	90	071130140	N	2007-04-16	1	1	3	1440	41	--	XX	3	1	16	5		11		5	1	22	1
52		600	N	X	070010842	N	2006-12-23	1	3	4	1800	41	--	64	4	3	16	1		11		X	X	X	X
53		700	N	X	071691546	N	2007-06-14	1	2	4	2050	41	--	15	1	1	88	5		11		X	X	X	X
54		900	N	X	091240511	O	2009-04-24	2	1	4	1245	41	41	11	1	1	99	5	1	X	X	X	X	X	X
55		1000	N	X	080880833	O	2008-03-22	1	1	5	0825	41	--	64	3	1	16	1		24		X	X	X	X
56		1000	N	90	083020131	O	2008-10-22	1	1	3	0645	41	--	61	3	8	16	5		11		5	1	22	1
57		999	N	X	060101167	N	2005-12-30	1	1	5	1120	41	--	64	4	1	15	1		11		X	X	X	X
58		----	X	90	063100085	O	2006-10-27	1	1	4	0832	41	--	64	1	2	15	5		24		5	1	22	1
59		----	X	X	050741125	O	2005-03-09	2	1	4	1045	46	42	11	3	4	3	1	1	11	13	X	X	X	X
60		1500	N	X	071971658	O	2007-07-10	1	1	4	1500	44	--	64	1	1	16	5		11		X	X	X	X
61		600	N	X	051040462	N	2005-03-26	1	3	4	0145	41	--	61	1	1	16	5		11		X	X	X	X

N°	Entite unique	Dist	NSEO	Vitesse autorisé	# microfilm	RA utilisé O/N)	Date accident	Nbr véh	Code éclairement	GR	Heure accident	Type véh 1	Type véh 2	Genre accident	État surface	Temps	Code impact	Sens véh 1	Sens véh 2	Mouvement véh 1	Mouvement véh 2	Environnement	Catégorie re	Localisation	État chaussée	
62		----	X	X	081630236	N	2008-06-04	1	1	4	1705	42	--	15	1	1	88	5		11		X	X	X	X	
63		----	X	90	062580311	N	2006-09-11	1	1	1	1510	44	--	64	1	1	15	1		11		2	1	29	1	
64		2000	N	X	083470726	O	2008-12-06	1	1	4	1145	41	--	15	1	1	88	1		11		X	X	X	X	
65		----	X	X	072390507	O	2007-07-13	2	1	4		99	42	11	X	1	99	X	X	~	18		X	X	X	X
66		----	X	X	073521084	N	2007-12-13	2	4	4	2150	41	41	11	1	2	11		4	8	11	11	X	X	X	X
67		200	S	X	071090567	N	2007-04-16	2	1	5	1515	44	41	11	2	7	10	1	5	11	11	X	X	X	X	
68		200	S	X	063280711	X	2006-11-20	1	3	4	0255	41	--	64	3	4	16	5		11		X	X	X	X	
69		200	S	X	060181322	N	2006-01-15	1	2	4	1555	41	--	61	3	1	16	1		11		X	X	X	X	
70		100	S	X	052450363	N	2005-08-28	2	1	4	1015	41	41	11	1	2	3	5	5	11	16	X	X	X	X	
71		20	S	X	052430823	N	2005-08-25	1	3	4	0400	41	--	18	1	1	15	5		11		X	X	X	X	
72		----	X	90	060090139	N	2006-01-02	2	1	3	1450	42	41	11	2	1	9	5	1	13	11	5	1	21	1	
73		25	S	X	052030307	N	2005-07-19	1	1	5	1030	41	--	64	1	3	15	1		28		X	X	X	X	
74		20	S	X	071621167	N	2007-06-07	1	1	4	1900	53	--	99	1	1	99	1		11		5	1	X	X	X
75		----	X	X	050200826	N	2005-01-17	2	1	4	1615	41	41	11	4	2	9	5	6	25	12	X	X	X	X	
76		----	X	80	051790041	N	2005-06-26	2	1	3	1920	41	41	11	1	1	4	5	1	13	11	5	1	21	1	
77		----	X	X	061160132	O	2006-04-21	1	1	4	0750	41	--	41	1	1	88	5		11		X	X	X	X	
78		900	S	X	063460968	N	2006-12-06	1	3	4	1130	41	--	42	2	2	99	1		11		X	X	X	X	
79		2200	N	X	073590759	O	2007-12-19	2	4	4	1654	41	41	11	1	1	99	1	5	11	11	X	X	X	X	
80		----	X	X	053010704	N	2005-10-25	1	4	4	2335	41	--	61	3	4	16	5		11		X	X	X	X	
81		----	X	X	053041042	N	2005-10-25	1	4	4	2205	41	--	61	3	4	16	5		11		X	X	X	X	
82		500	N	X	051300369	N	2005-05-07	1	4	4	2043	41	--	42	1	1	88	1		11		X	X	X	X	
83		----	X	X	081550629	N	2008-03-15	2	1	5		XX	41	11	X	X	99	X	X	X	18	X	X	X	X	X
84		----	X	X	083020659	O	2008-10-22	1	4	4	0305	41	--	64	3	4	16	5		11		X	X	X	X	X
85		500	S	90	062270104	N	2006-08-10	1	1	3	0750	41	--	64	2	3	16	5		11		5	1	22	1	
86		500	S	X	071090566	N	2007-04-16	1	1	5	0730	41	--	64	3	4	16	1		11		X	X	X	X	X
87		500	S	X	063130420	N	2006-11-06	1	3	4	0130	41	--	64	3	4	16	5		11		X	X	X	X	X
88		200	N	X	051650478	N	2005-06-12	1	1	4	1735	41	--	42	2	3	88	1		11		X	X	X	X	X
89		500	N	X	050590841	N	2005-02-22	1	1	4	0730	41	--	64	3	4	16	1		11		X	X	X	X	X
90		300	S	X	062610600	N	2006-09-14	1	4	4	2015	41	--	41	1	2	88	1		11		X	X	X	X	X
91		250	S	90	092650123	O	2009-09-16	1	1	4	1820	41	--	64	1	1	16	1		24		5	1	22	1	
92		150	S	X	090970292	N	2009-03-31	1	3	4	0045	41	--	61	4	2	15	1		11		X	X	X	X	X
93		100	S	X	071090569	N	2007-04-16	1	1	5	0920	41	--	11	3	4	15	5		11		X	X	X	X	X
94		100	S	X	071131259	N	2007-04-17	1	X	4	0230	XX	--	64	X	X	15	5		11		X	X	X	X	X
95		100	S	X	071131258	N	2007-04-17	1	1	4	1820	42	--	64	1	7	15	1		11		X	X	X	X	X
96		----	X	90	080740129	N	2008-03-08	2	1	3	1850	41	41	11	3	8	3	8	7	11	16	5	1	21	1	
97		500	S	X	080720207	O	2008-03-08	2	2	4	1648	41	41	11	4	8	3	1	1	15	11	X	X	X	X	X
98		300	S	90	063410091	N	2006-12-04	2	1	2	1350	41	44	11	1	1	10	1	5	11	11	5	1	22	1	
99		300	S	90	090330171	O	2009-01-29	1	2	5	1630	41	--	19	2	1	16	1		11		5	1	22	1	
100		200	S	X	050130549	N	2005-01-10	1	1	4	1550	41	--	64	3	4	16	1		11		X	X	X	X	X
101		150	S	X	060160664	N	2005-12-29	1	1	5	1545	52	--	19	4	0	15	1		28		X	X	X	X	X
102		150	S	90	051650002	N	2005-06-05	6	1	2	1535	41	41	11	1	1	99	5	1	11	11	5	1	22	1	
103		100	S	X	060550172	N	2006-02-17	4	1	3	1400	41	41	11	3	8	3	1	1	16	16	5	X	22	1	
104		----	X	90	073480048	O	2007-12-07	2	4	3	1809	41	41	11	3	4	10	5	1	11	11	5	1	22	1	
105		25	S	90	070240092	N	2007-01-18	1	3	4	2325	41	--	19	1	2	16	5		11		5	1	22	1	
106		----	X	X	051870594	N	2005-06-30	2	1	4	1810	41	41	11	1	1	3	5	5	24	24	X	X	X	X	X
107		----	X	90	051460019	N	2005-05-21	3	1	3	0703	41	41	11	2	3	9	7	1	12	11	5	2	21	1	
108		----	X	X	081930218	O	2008-07-09	2	3	4	0100	41	41	11	1	1	3	5	5	11	13	X	X	X	X	X
109		----	X	90	083570172	O	2008-12-18	2	1	4	0710	41	41	11	2	1	9	3	1	13	11	2	1	21	1	
110		----	X	90	091620110	N	2009-06-08	2	1	3	1412	53	41	11	1	1	3	5	5	11	13	5	1	21	1	
111		----	X	X	093360416	N	2009-11-28	2	2	4	1630	41	41	11	1	2	4	5	7	13	15	X	X	X	X	X
112		1	S	X	090050911	N	2008-12-23	1	4	5	1700	41	--	64	4	2	15	5		24		X	X	X	X	X
113		----	X	X	071131261	N	2007-04-17	2	1	4	0815	42	41	11	3	4	3	1	1	11	11	X	X	X	X	X
114		----	X	X	071131260	N	2007-04-17	2	1	4	0800	42	41	11	3	4	3	1	1	11	11	X	X	X	X	X
115		100	N	90	071030124	N	2007-04-05	2	1	3	1619	41	41	11	2	2	3	5	5	11	16	5	1	22	1	
116		1500	S	X	090131524	O	2009-01-07	1	1	4	1520	41	--	64	3	8	15	1		11		X	X	X	X	X
117		500	N	90	080770063	N	2008-03-08	10	2	3	1650	41	52	11	4	8	3	1	1	11	16	5	1	22	1	
118		150	N	90	053480010	N	2005-12-10	4	3	3	2300	42	41	11	3	4	3	1	1	15	11	5	1	22	1	
119		500	S	X	060180299	N	2006-01-13	3	1	4	1200	41	41	11	2	1	3	1	1	11	11	X	X	X	X	X
120		500	S	X	090220715	O	2009-01-17	1	3	4	0333	41	--	17	1	1	15	1		11		X	X	X	X	X
121		500	S	X	090220716	N	2009-01-17	1	3	4	0335	41	--	16	1	1	88	5		28		X	X	X	X	X
122		500	S	X	071310490	O	2007-05-08	2	1	4	0945	41	41	11	1	1	99	1	5	11	11	X	X	X	X	X

N°	Entite unique	Dist	NSEO	Vitesse autorisé	# microfilm	RA utilisé O/N)	Date accident	Nbr véh	Code éclairement	GR	Heure accident	Type véh 1	Type véh 2	Genre accident	État surface	Temps	Code impact	Sens véh 1	Sens véh 2	Mouvement véh 1	Mouvement véh 2	Environnement	Catégorie rte	Localisation	État chaussée
123		300	S	90	080600008	O	2008-02-27	6	1	3	0645	41	41	11	3	8	3	8	8	11	15	5	1	22	1
124		300	S	X	053220621	N	2005-11-15	1	3	4	1750	42	--	11	3	4	16	X		11		X	X	X	X
125		200	S	X	090651012	N	2009-03-03	1	1	5	1355	42	--	64	3	1	16	1		11		X	X	X	X
126		----	X	80	060670024	N	2006-02-17	4	1	3	1430	41	41	11	3	8	3	5	5	11	11	5	1	22	1
127		----	X	X	053340513	N	2005-11-25	2	1	4	0720	42	41	11	4	1	3	5	5	16	11	X	X	X	X
128		----	X	X	062080695	N	2006-07-21	2	1	4	1330	41	41	11	1	1	6	7	1	12	11	X	X	X	X
129		----	X	X	070010812	O	2006-12-20	1	3	4	2100	41	--	41	1	1	88	5		11		X	X	X	X
130		----	X	90	060250512	N	2006-01-21	2	3	4	1625	41	42	11	3	4	10	1	5	11	28	5	1	X	X
131		----	X	X	070500820	N	2007-02-14	2	1	4	1055	41	42	11	3	4	14	3	3	12	12	X	X	X	X
132		----	X	X	070780723	N	2007-03-14	2	1	5	0850	41	41	11	2	2	12	7	4	11	13	X	X	X	X
133		----	X	80	070920055	N	2007-03-27	2	1	4	0730	41	41	11	2	5	5	1	3	11	13	3	1	21	1
134		----	X	X	051460300	N	2005-05-13	2	1	4	1700	44	41	11	2	2	99	7 X		12	X	X	X	X	X
135		----	X	X	060190404	N	2006-01-12	2	1	4	0715	44	42	11	4	1	2	1	1	11	~	X	X	X	X
136		----	X	X	063120792	N	2006-11-05	1	4	5	0045	41	--	41	1	1	88	5		11		X	X	X	X
137		400	N	X	053550594	N	2005-12-17	2	1	4	1240	41	41	11	3	2	3	1	1	28	11	X	X	X	X
138		----	X	X	053400956	N	2005-12-03	2	1	5	1500	42	42	11	3	4	3	4	4	11	12	X	X	X	X
139		----	X	90	053400958	N	2005-12-03	1	1	4	1449	41	--	64	3	4	16	1		11		X	X	X	X
140		----	X	80	050680188	N	2005-03-04	1	1	3	1444	41	--	64	3	7	16	5		11		5	1	21	1
141		50	E	50	063460970	X	2006-12-10	2	4	5	1630	42	41	XX	3	2	99	1	7	21	18	X	X	X	X
142		----	X	50	052200166	N	2005-08-03	2	1	4	1257	41	41	11	1	1	3	5	5	11	16	5	1	21	1
143		----	X	X	060181319	N	2006-01-13	2	3	4	1820	41	42	11	2	1	99	1	1	27	11	X	X	X	X
144		7	S	X	060101667	N	2005-12-29	2	3	4	1620	XX	41	11	2	1	9	1	5	12	11	X	X	X	X
145		100	S	X	060530220	N	2006-02-17	2	1	4	1430	41	42	11	3	8	10	1	5	11	11	X	X	X	X
146		----	X	X	053631302	N	2005-12-27	2	1	4	1130	41	46	11	3	1	99	5	3	18	11	X	X	X	X
147		----	X	X	053401628	N	2005-12-01	2	1	4	1145	41	41	11	1	1	99	1	1	21	18	X	X	X	X
148		----	X	X	053550593	N	2005-12-17	2	1	4	0920	41	41	11	3	2	1	3	3	17	11	X	X	X	X
149	Stationnement	----	X	X	050890953	N	2005-03-27	2	1	5	1100	41	XX	11	1	1	99	7 X		18	X	3	1	X	X
150		200	S	X	060880105	N	2006-03-24	2	3	4	2330	41	41	11	1	1	9	5	3	11	22	X	X	X	X
151		----	X	X	063000417	N	2006-10-24	2	1	4	0700	41	41	11	2	3	3	5	5	11	11	X	X	X	X
152		----	X	80	061140172	N	2006-04-20	2	1	2	0750	41	53	11	1	1	3	1	1	11	14	3	1	21	1
153		----	X	X	060460498	N	2006-02-13	2	1	4	1550	42	41	11	3	1	3	5	5	11	11	X	X	X	X
154		10	N	X	051260984	O	2005-04-29	2	1	4	1655	41	41	11	1	1	3	1	1	11	11	X	X	X	X
155		100	S	70	083520079	O	2008-12-14	1	3	4	0310	41	--	29	1	1	88	1		11		5	1	23	1
156		----	X	X	081850108	O	2008-06-27	3	1	4	1440	41	41	11	1	1	3	5	5	16	16	X	X	X	X
157		----	X	X	080741168	O	2008-03-08	2	3	4	2330	41	46	11	3	8	10	1	5	29	11	X	X	X	X
158		----	X	X	080741167	N	2008-03-08	2	3	4	2300	41	46	11	3	8	3	1	1	29	11	X	X	X	X
159		----	X	X	080741169	N	2008-03-08	2	3	4	1900	41	46	11	3	8	3	1	1	29	11	X	X	X	X

N°	Visibilité 1	Visibilité 2	Délit fuite	Abrév prov 1	Abrév prov 2	Code postal 1	Code postal 2	Age conducteur 1	Age conducteur 2	Facteur accident 1	Facteur accident 2	Signalisation 1	Signalisation 2	Nbr blessés graves	Nbr blessés légers	Nbr mort	Aspect chaussée	Nature chaussée	Nbr ans expérience conducteur 1	Nbr ans expérience conducteur 2
1	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G6C	49	41	30	15	X	X	0	0	0	X	X	12	12
2	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G6Z	75	57	15	34	X	X	0	0	0	X	X	12	12
3	X		N	QUE		G0R		20		23	15	X		0	0	0	X	X	4	
4	11		N	QUE		G0R		30		14	~	11		0	1	0	1	1	12	
5	X	X	N	QUE	QUE	G6V	G0R	64	26	29	15	X	X	0	0	0	X	X	12	11
6	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0S	49	20	23	72	11	11	0	0	0	1	1	12	4
7	X		N	QUE		G0R		20		15	71	X		0	1	0	X	X	4	
8	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0R	18	32	23	15	X	X	0	2	0	3	1	2	12
9	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	21	35	~	23	X	X	0	0	0	X	X	5	12
10	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	18	21	23	15	X	X	0	0	0	X	X	3	6
11	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G6E	74	69	36	71	X	X	0	0	0	X	X	12	12
12	X	X	N	QUE	QUE	G0R		50		22	15	X	X				X	X	12	X
13	X		N	QUE		G6V		53		12	74	X		0	0	0	X	X	12	
14	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	19	43	29	23	X	X	0	0	0	X	X	3	12
15	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0R	47	56	23	~	11	11	0	0	0	1	1	12	12
16	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	51	23	29	15	X	X	0	0	0	X	X	12	7
17	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	16	43	29	15	X	X	0	0	0	X	X	X	12
18	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	35	83	23	15	X	X	0	0	0	X	X	12	12
19	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0R	30	50	23	15	11	11	0	1	0	3	1	12	12
20	11	11	N	QUE	QUE	G0S	G0R	20	51	29	15	11	11	0	0	0	1	1	4	12
21	X		N	QUE		G0R		19		14	23	X		0	0	0	X	X	2	
22	11		N	QUE		G0S		30		23	72	11		0	1	0	3	1	12	
23	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	22	51	29	23	X	X	0	0	0	X	X	7	12
24	X		O	QUE		G6C		27		~	15	X		0	0	0	X	X	4	
25	X	X	N	QUE	QUE	G0S	G0S	50	25	29	15	X	X	0	0	0	X	X	12	10
26	X		N	QUE		G5V		17		23	15	X		0	0	0	X	X	1	
27	X		N	QUE		G0R		19		73	11	X		0	0	0	X	X	4	
28	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	18	46	23	72	X	X				X	X	3	12
29	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	75	41			X	X	0	0	0	X	X	12	12
30	11		N	QUE		G0R		43				11		0	1	0	1	1	12	
31	X	X	N	QUE	QUE	G0M	G1C	21	47	33	72	X	X	0	0	0	X	X	5	12
32	15	15	N	QUE	QUE	G0R	G6C	18	48	22	15	18	11	0	0	0	1	1	2	12
33	X		N	QUE		G0R		49		23	22	X		0	0	0	X	X	12	
34	11		N	QUE		G0R		27		37	15	11		0	1	0	1	1	6	
35	X	X	N	QUE	QUE	G1E	G6C	20	32	15	23	X	X	0	0	0	X	X	4	12
36	11		N	QUE		G0R		56		23	72	11		0	1	0	1	1	12	
37	11		N	QUE		G6C		54		23	15	11		0	1	0	1	1	12	
38	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	60	33	15	23	X	X	0	0	0	X	X	12	12
39	X	X	N	QUE	QUE	G6V	G0R	31	18	15	29	X	X	0	0	0	X	X	12	2
40	X	X	N	QUE	QUE	G0S	G6C	35	33	29	15	X	X	0	0	0	X	X	12	5
41	X	X	O	QUE	QUE	G0R	G0R	48	19	25	23	X	X	0	0	0	X	X	11	3
42	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G6V	82	19	33	16	18	11	0	1	0	1	1	12	1
43	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G5V	46	31	12	33	X	X	0	0	0	X	X	12	12
44	X	X	N	QUE	QUE	G6V	G0R	45	26	23	~	X	X	0	0	0	X	X	5	10
45	X		N	QUE		G0R		70		23	15	X		0	0	0	X	X	12	
46	X		N	QUE		G6C		20		23	15	X		0	0	0	X	X	5	
47	X	X	N	QUE	QUE	G6C	G0R	24	44	23	72	X	X	0	0	0	X	X	6	12
48	X		N	QUE		G0R		17		73	15	X		0	0	0	X	X	2	
49	11		N	QUE		G0R		23		64	62	22		0	1	0	1	4	6	
50	11		N	QUE		JOC		43		23	72	11		0	1	0	1	1	12	
51	20		N	QUE		G1Y		55		23	72	11		0	1	0	1	1	12	
52	X		N	QUE		G6C		56		23	~	X		0	0	0	X	X	12	
53	X		N	QUE		G0R		21		73	61	X		0	0	0	X	X	5	
54	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G3E	34	26	58	11	X	X	0	0	0	X	X	12	10
55	X		N	QUE		G0R		17		23	15	X		0	0	0	X	X	1	
56	11		N	QUE		G6V		38		23	72	11		0	1	0	1	1	12	
57	X		N	QUE		G0R		59		23	72	X		0	0	0	X	X	12	
58	11		N	QUE		G0R		20		23	27	11		0	0	0	1	1	4	
59	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G2E	43	29	37	72	X	X	0	0	0	X	X	12	12
60	X		N	QUE		G0R		42		58	14	X		0	0	0	X	X	12	
61	X		N	QUE		G0R		26		12	71	X		0	0	0	X	X	10	

N°	Visibilité 1	Visibilité 2	Délit fuite	Abrév prov 1	Abrév prov 2	Code postal 1	Code postal 2	Age conducteur 1	Age conducteur 2	Facteur accident 1	Facteur accident 2	Signalisation 1	Signalisation 2	Nbr blessés graves	Nbr blessés légers	Nbr mort	Aspect chaussée	Nature chaussée	Nbr ans expérience conducteur 1	Nbr ans expérience conducteur 2
62	X		N	QUE		G0R		45		73	61	X		0	0	0	X	X	12	
63	11		N	QUE		J3X		60		14	71	11		0	0	1	2	1	12	
64	X		N	QUE		G0R		46		73	61	X		0	0	0	X	X	12	
65	X	X	O	QUE	QUE	---	G0R		64			X	X	0	0	0	X	X	X	12
66	X	X	N	QUE	QUE	G1Y	G1P	37	40	15	30	X	X	0	0	0	X	X	12	11
67	X	X	N	IN	QUE	---	G0R		71	72	61	X	X	0	0	0	X	X	14	12
68	X		N	QUE		G0R		29		12	22	X		0	0	0	X	X	12	
69	X		N	QUE		G2A		21		23	15	X		0	0	0	X	X	4	
70	X	X	N	QUE	QUE	G1S	G0R	84	43	23	15	X	X	0	0	0	X	X	12	12
71	X		N	QUE		G0R		29		14	23	X		0	0	0	X	X	11	
72	11	11	N	QUE	QUE	G4X	G0R	63	21	33	15	18	11	0	1	0	2	1	12	5
73	X		N	QUE		G0R		20		23	33	X		0	0	0	X	X	4	
74	X		N	QUE		G6E		46		74	61	X		0	0	0	X	X	12	
75	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G1P	23	48	27	37	X	X	0	0	0	X	X	6	12
76	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0R	29	58	27	17	11	11	0	4	0	2	1	9	12
77	X		N	QUE		G0R		24		15	73	X		0	0	0	X	X	7	
78	X		N	QUE		G0R		21		73	15	X		0	0	0	X	X	5	
79	X	X	O	QUE	QUE	---	G0R		51	30	23	X	X	0	0	0	X	X	X	12
80	X		N	QUE		G7A		34		23	72	X		0	0	0	X	X	12	
81	X		N	QUE		G0R		20		23	72	X		0	0	0	X	X	4	
82	X		N	QUE		G1G		53		73	61	X		0	0	0	X	X	12	
83	X	X	O	QUE	QUE	---	---		43			X	X	0	0	0	X	X	X	X
84	X		N	QUE		G9A		21		23	72	X		0	0	0	X	X	4	
85	11		N	QUE		G0R		43		14	23	11		0	1	0	1	1	12	
86	X		N	QUE		G0R		20		23	15	X		0	0	0	X	X	4	
87	X		N	QUE		G0R		33		23	72	X		0	0	0	X	X	12	
88	X		N	QUE		G0R		44		73	23	X		0	0	0	X	X	12	
89	X		N	QUE		G0R		34		23	72	X		0	0	0	X	X	12	
90	X		N	QUE		G0R		40		73	21	X		0	0	0	X	X	12	
91	11		N	QUE		G0R		32		12	36	11		0	0	0	1	1	11	
92	X		N	QUE		G6C		39		23	72	X		0	0	0	X	X	12	
93	X		N	QUE		G1V		27		23	72	X		0	0	0	X	X	8	
94	X		N	QUE		G1G		39		72	23	X		0	0	0	X	X	12	
95	X		N	QUE		G0S		47		72	61	X		0	0	0	X	X	12	
96	20	20	N	QUE	QUE	G0S	---	22		23	72	11	11	0	1	0	1	1	4	X
97	X	X	N	QUE	QUE	G6Z	---	19		23	72	X	X	0	0	0	X	X	3	X
98	11	X	N	QUE	QUE	G6C	G0R	57	36	23	15	11	11	1	0	0	1	1	12	2
99	11		N	QUE		G6C		19		23	15	11		0	0	0	1	1	3	
100	X		N	QUE		G1R		26		23	72	X		0	0	0	X	X	7	
101	X		N	QUE		G0A		22		74	72	X		0	0	0	X	X	6	
102	11	11	O	QUE	QUE	G6E	G0R	19	46	37	22	11	11	3	1	0	1	1	1	12
103	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G1P	37	35	17	72	X	X	0	1	0	1	1	12	12
104	20	20	N	QUE	QUE	G0R	G6V	34	35	15	62	11	11	0	1	0	1	1	4	12
105	11		N	QUE		G0S		25		14	23	11		0	0	0	2	1	10	
106	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G6V	34	71	29	37	X	X	0	0	0	X	X	12	12
107	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0R	17	19	22	33	18	11	0	3	0	1	1	1	3
108	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	18	18	29	15	X	X	0	0	0	X	X	2	1
109	11	11	N	QUE	QUE	G6V	G0R	31	24	33	17	11	11	0	0	0	1	1	12	8
110	11	11	N	QUE	QUE	G6Z	G0R	60	61	23	15	11	11	0	1	0	1	1	12	12
111	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	50	19	30	15	X	X	0	0	0	X	X	12	6
112	X		N	QUE		G0R		30		23	22	X		0	0	0	X	X	12	
113	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	28	44	72	61	X	X	0	0	0	X	X	12	12
114	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	55	73	72	61	X	X	0	0	0	X	X	12	12
115	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0R	27	43	23	15	11	11	0	1	0	1	1	11	12
116	X		N	QUE		G0R		18		23	15	X		0	0	0	X	X	3	
117	20	11	N	QUE	QUE	G0R	---	50		23	72	11	11	0	2	0	1	1	12	X
118	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0S	25	24	29	23	11	11	0	2	0	1	1	8	7
119	X	X	N	QUE	QUE	G6V	G3H	24	32	15	29	X	X	0	0	0	X	X	9	12
120	X		N	QUE		J1X		48		53	23	X		0	0	0	X	X	2	
121	X		N	QUE		G6C		17		74	15	X		0	0	0	X	X	2	
122	X	X	N	QUE	QUE	---	G0R		64	56	15	X	X	0	0	0	X	X	X	12

N°	Visibilité 1	Visibilité 2	Délit fuite	Abrév prov 1	Abrév prov 2	Code postal 1	Code postal 2	Age conducteur 1	Age conducteur 2	Facteur accident 1	Facteur accident 2	Signalisation 1	Signalisation 2	Nbr blessés graves	Nbr blessés légers	Nbr mort	Aspect chaussée	Nature chaussée	Nbr ans expérience conducteur 1	Nbr ans expérience conducteur 2
123	20	20	N	QUE	QUE	G6V	G0R	56	28	23	72	11	11	0	1	0	1	1	12	8
124	X		N	QUE		G0R		44		23	72	X		0	0	0	X	X	12	
125	X		N	QUE		G3A		25		23	72	X		0	0	0	X	X	9	
126	20	20	N	QUE	QUE	G0R	G0R	24	46	72	23	14	14	0	1	0	1	1	9	12
127	X	X	N	QUE	QUE	G1E	G6Z	57	32	23	72	X	X	0	0	0	X	X	12	11
128	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	65	53	33	15	X	X	0	0	0	X	X	12	12
129	X		N	QUE		G0R		26		73	61	X		0	0	0	X	X	10	
130	X	X	O	QUE	QUE	G0S	---	47		23	74	X	X	0	0	0	X	X	12	X
131	X	X	N	QUE	QUE	G1X	G0J	45	57	55	15	X	X	0	0	0	X	X	12	12
132	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	47	28	15	33	X	X	0	0	0	X	X	12	7
133	11	11	N	QUE	QUE	G6Z	G0S	37	17	33	23	X	X	0	0	0	1	1	12	1
134	X	X	O	QUE	QUE	---	---			23	71	X	X	0	0	0	X	X	X	X
135	X	X	O	QUE	QUE	---	G6V		60	34	~	X	X	0	0	0	X	X	X	12
136	X		N	QUE		G0R		49		73	15	X		0	0	0	X	X	12	
137	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	21	31	73	15	X	X	0	0	0	X	X	3	12
138	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	24	29	23	15	X	X	0	0	0	X	X	8	12
139	X		N	QUE		G0S		40		23	72	X		0	0	0	X	X	12	
140	11		N	QUE		G0R		18		23	72	11		0	1	0	2	1	2	
141	X	X	N	QUE	QUE	G6K	---	39		32	15	X	X	0	0	0	X	X	12	X
142	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0R	43	41	29	11	11	11	0	0	0	1	1	12	12
143	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	29	18	28	71	X	X	0	0	0	X	X	12	2
144	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G1W	56	21	33	15	X	X	0	0	0	X	X	12	5
145	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	53	60	30	72	X	X	0	0	0	X	X	12	12
146	X	X	N	QUE	QUE	---	G0R		23	15	17	X	X	0	0	0	X	X	X	5
147	X	X	N	QUE	QUE	G0S	G0R	30	52	23	15	X	X	0	0	0	X	X	12	12
148	X	X	N	FL	QUE	G0R	G6C	39	32	23	11	X	X	0	0	0	X	X	12	12
149	X	X	X	QUE	QUE	G0R	---	35		15	71	X	X	0	0	0	X	X	12	X
150	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	38	31	33	15	X	X	0	0	0	X	X	12	12
151	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G6V	28	46	15	29	X	X	0	0	0	X	X	12	12
152	11	11	N	QUE	QUE	G0R	G0R	27	56	15	21	12	12	1	0	0	1	1	12	12
153	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	19	60	26	15	X	X	0	0	0	X	X	2	12
154	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G0R	57	46	15	21	X	X	0	0	0	X	X	12	12
155	11		N	QUE		G0R		44		15	14	~		0	0	0	1	1	12	
156	X	X	N	QUE	QUE	G0R	G6V	18	44	29	15	X	X	0	0	0	X	X	2	12
157	X	X	O	QUE	QUE	G0R	---	28		72	74	X	X	0	0	0	X	X	12	X
158	X	X	O	QUE	QUE	G0R	---	28		72	74	X	X	0	0	0	X	X	12	X
159	X	X	O	QUE	QUE	G0R	---	28		72	74	X	X	0	0	0	X	X	12	X

