



POUR CONSULTATION SEULEMENT

RÉFECTION DE LA ROUTE 132
MUNICIPALITÉ DE SAINTE-MADELEINE-DE-LA-RIVIERE-MADELEINE

DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

CANQ
TR
GE
PR
225

555183



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

RÉFECTION DE LA ROUTE 132

MUNICIPALITÉ DE SAINTE-MADELEINE-DE-LA-RIVIERE-MADELEINE

DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION

DÉCEMBRE 1987

QTR

CANQ

TR

GE

PR

225

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

EQUIPE DE TRAVAIL

Robert Montplaisir
Traian Constantin

biologiste, chargé de projet
technicien de la faune, rédaction

Normand Faubert

biologiste

Sous la supervision de:
Claude Girard

économiste-urbaniste, Chef de la
Division du contrôle de la
pollution et recherche

TABLE DES MATIERES

EQUIPE DE TRAVAIL	i
<u>1 IDENTIFICATION DU REQUERANT</u>	<u>1</u>
<u>2 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET</u>	<u>1</u>
<u>3 IDENTIFICATION DU CHARGE DE PROJET</u>	<u>1</u>
<u>4 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET</u>	<u>1</u>
<u>5 OBJECTIFS DU PROJET</u>	<u>2</u>
<u>6 DESCRIPTION DU PROJET</u>	<u>2</u>
6.1 Nature du projet	2
6.2 Longueur du projet	2
6.3 Norme utilisée	2

6.4	Nombre de chaussées et de voies	3
6.5	Débit	3
6.6	Drainage	3
6.7	Aménagement paysager	3
<hr/>		
7	ECHEANCIER DU PROJET	3
<hr/>		
8	EXPROPRIATION	4
<hr/>		
8.1	Superficies expropriées	4
8.2	Nombre de bâtiments à exproprier	4
<hr/>		
9	MOTIF DE LA DEMANDE DE CERTIFICAT D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION	4
<hr/>		
10	PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET	4
<hr/>		
11	EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT	6
<hr/>		
11.1	Les impacts sur le milieu aquatique	6

11.2 Impacts sur le milieu humain	6
11.3 Impacts sur le climat local	7
11.4 Impacts sur la sécurité routière	7
12 MESURES DE MITIGATION POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	7
<hr/>	
13 CONCLUSION	9
<hr/>	

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : Plan de localisation du projet
 - Annexe 2 : Plan d'expropriation
 - Annexe 3 : Norme utilisée
 - Annexe 4 : Consultation du ministère du Loisir, de la Chasse
et de la Pêche
 - Annexe 5 : Résolution en Conseil de la municipalité de
Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine
-

1 IDENTIFICATION DU REQUERANT

MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC
700, boulevard St-Cyrille Est
Québec (Québec)
G1R 5H1

2 IDENTIFICATION DU RESPONSABLE DU PROJET

Monsieur Daniel Waltz, écologiste
Chef du Service de l'environnement
Ministère des Transports du Québec
255, Crémazie Est, 8e
Montréal (Québec)
H2M 1L5

3 IDENTIFICATION DU CHARGE DE PROJET

Monsieur Robert Montplaisir, biologiste
Division du contrôle de la pollution
et recherche
Service de l'environnement
255, Crémazie Est, 8e
Montréal (Québec)
H2M 1L5

4 IDENTIFICATION ET LOCALISATION DU PROJET

Route : 132
Région : 01
District : 03
Municipalité : Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine
M.R.C. : Denis Riverin
C.E.P. : Gaspé
Numéro de dossier: D.C.P.R. 0132--15-85.1
Plans numéro : CH 84-17-1006
TP-86-17-1002
PO-79-15235

5 OBJECTIFS DU PROJET

Une section d'environ 7 kilomètres de la route 132 entre Gros-Morne et Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine, en Gaspésie, a été reconstruite en presque totalité suite à des dégâts subies en décembre 1983. Cependant un segment de 590 mètres de longueur adjacent à la rive du golfe du Saint-Laurent, n'a pas été intégré aux travaux précités. Ainsi, il y a risque que des dommages du même ordre se produisent si on ne procède pas à la réfection du mur de soutènement.

6 DESCRIPTION DU PROJET

6.1 NATURE DU PROJET

Le projet consiste à relocaliser la chaussée de la route 132, à améliorer son profil et à corriger son alignement. De plus, un mur de soutènement de 285 mètres de longueur sera construit sur une portion de l'estran de même qu'un nouveau pont de 12,2 mètres d'ouverture libre au-dessus du ruisseau du Manche d'Epée. Une protection mécanique contre l'affouillement, en front du pont, d'une longueur de 90 mètres et composée d'un perré est prévue. Des blocs de 1,0 à 1,5 tonnes métriques reposeront sur un granulat protégeant une membrane en fibre synthétique dont le rôle sera d'éviter l'affouillement des structures.

6.2 LONGUEUR DU PROJET

Le projet a une longueur totale de 590 mètres, entre les chaînages 28+730 à 29+320, et se situe totalement à moins de 60 mètres, de la rive du golfe Saint-Laurent.

6.3 NORME UTILISEE

La reconstruction se fera selon la norme D-2302 qui correspond à une route numérotée en milieu rural dont l'emprise nominale est de 35 mètres (voir à l'annexe 3 le profil en travers de la norme et la section type transversale). Cette partie du projet a une longueur de 350 mètres soit du chaînage 28+730 à 29+080. L'ancien pavage de la route 132 sera enlevé, le sol ameubli et ensemencé lorsque la nouvelle route ne se juxtaposera pas à l'ancienne (voir à l'annexe 3 la section en travers type)

Une section urbaine sera construite avec un drainage fermé pour le restant du tracé soit à partir de la première maison à l'ouest du pont en se dirigeant vers le village (chaînage 29+080 à 29+270). La route à voies contiguës se conforme à la norme D-2309 (voir à l'annexe 3 la norme et la section type transversale) avec stationnements des deux côtés sauf qu'ils seront réduits à 2,5 mètres au lieu de 3 mètres de largeur à cause de la proximité des bâtiments

6.4 (NOMBRE DE) CHAUSSEE ET (NOMBRE DE) VOIES _____

Le nouveau tracé de la route comprendra une chaussée avec deux voies de roulement de 3,5 mètres de largeur et un accotement pavé de chaque côté de 2,5 mètres.

6.5 DEBIT _____

En 1982, le débit journalier moyen annuel (DJMA) atteignait 700 véhicules et le débit journalier moyen estival (DJME) s'élevait à 1200 véhicules.

Vitesse de référence: 100 km/heure - section rurale

Vitesse affichée: 80, 70, 60 ou 50 km/heure - section urbaine

6.6 DRAINAGE _____

A l'est du pont, en direction du village, le drainage sera de type fermé sur une distance de 170 mètres et ouvert avec fossé pour le reste du tracé dans la direction opposée.

6.7 AMENAGEMENT PAYSAGER _____

Un aménagement paysager sera réalisé dans l'emprise de la route situé au chaînage 28+800 à 29+200. On procédera à un ensemencement pour stabiliser le sol ainsi qu'à la plantation d'arbres et d'arbustes pour une mise en valeur de l'emprise (plan TD-86-17-1002).

7 ECHEANCIER DU PROJET _____

Plan de construction: 1984 (CH-84-17-1006)
Plan d'expropriation: 1984 (622-80-05-066)
Construction: été 1988-1989

8 EXPROPRIATION

Les terrains seront acquis par le ministère des Transports du Québec.

8.1 SUPERFICIES EXPROPRIÉES

Les superficies expropriées totalisent 7 293 mètres carrés réparties comme suit: un lot de grève appartenant au ministère de l'Environnement du Québec pour 5 014 mètres carrés et des lots résidentiels (en tout ou en partie) pour 2 279 mètres carrés (annexe 2).

8.2 (NOMBRE DE) BATIMENTS A EXPROPRIER

Une remise et trois résidences dont deux sont permanentes et une est saisonnière.

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

L'ensemble du projet fait l'objet de la présente demande puisque sur toute sa longueur (590 mètres) le nouveau tracé longera le golfe du Saint-Laurent à moins de 60 mètres de distance.

10 PRESENTATION DU CADRE ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

La route 132 s'inscrit dans un milieu à vocation touristique reconnue et assure sa desserte par le "circuit de la Gaspésie". Le panorama entre les municipalités de Gros-Morne et de Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine présente un intérêt exceptionnel par la localisation de la route dite des "quais", coïncée entre la falaise des monts Chic-Chocs et

le golfe. La falaise, formée d'un conglomérat de calcaire et de schiste, expose de très vieilles stratifications plissées par les mouvements géologiques. La rive se situe dans la partie la plus septentrionale de la péninsule gaspésienne où le versant nord des Chic-Chocs plonge directement dans les eaux du golfe à partir d'un plateau d'environ 200 mètres.

Au niveau agricole, l'ensemble du territoire dans lequel s'inscrit le tronçon à l'étude n'est pas assujéti à la Loi sur la protection du territoire agricole. Notons que selon la carte de possibilité agricole des sols (A.R.D.A.), ce secteur est occupé par une majorité de sol inutilisable pour la culture ou pour les plantes fouragères vivaces (classe 7). Pour sa part, la vallée au fond de laquelle coule le ruisseau du Manche d'Epée et le plateau attenant à l'est, renferment des sols (classe 5 à 3) présentant des limitations variant de modérées à graves pour l'agriculture. Finalement, les possibilités agricoles sont limitées par les facteurs suivants: la profondeur des sols, leur structure, le drainage et la fertilité.

La possibilité des terres pour la propagation de la faune sauvagine (A.R.D.A.) présente des limitations assez graves, en raison de la topographie des lieux. La plupart des terres humides et des vallées (Manche d'Epée) de la région sont défavorables à la nidification de la sauvagine, en raison de la rapidité du courant et alors que dans la baie les vagues comportent des limitations assez graves pour rendre la production de sauvagine à peu près impossible. De plus, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (M.L.C.P.) fait état de l'absence de colonie de guillemots noirs sur cette partie de la côte (annexe 4).

Au niveau de la faune piscicole, le M.L.C.P. signale d'une part la présence de l'omble de fontaine dans le ruisseau du Manche d'Epée et d'autre part, l'absence du saumon atlantique. Selon la même source (monsieur Alain Desrosiers, comm. pers.), on peut s'attendre à trouver une population résiduelle d'omble de fontaine anadrome en raison de la sortie du ruisseau dans la baie du Manche d'Epée. Le littoral, constitué de matériaux fins, présente un site potentiel pour la fraie du capelan qui a lieu vers le mois de mai, tel que mentionné par le ministère des Pêches et Océans (M. Richard Nadeau, comm. pers.). La même source précise que la baie du

Manche d'Epée renferme des bancs de moules bleues (bivalves) et de littorines (gastéropodes) exploitables commercialement. Actuellement, cette ressource est récoltée à un niveau artisanal.

Le secteur terrestre comporte des limitations modérément graves pour la forêt commerciale (A.R.D.A.), dû à la présence de roc faisant obstacle à l'enracinement des végétaux. L'essence dominante est représentée par le sapin baumier.

11 EVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

11.1 LES IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE

Le remblai prévu (mur de soutènement) sur le littoral de la baie du Manche d'Epée occasionnera un rehaussement du sol variant de 3 à 6 mètres de hauteur. L'impact de la perte d'aire d'alimentation pour l'omble de fontaine de forme anadrome est qualifiée de faible. Toutefois, l'impact est fort concernant la perte d'un site de fraie du capelan qui se produit sur la portion supérieure de l'estran où le substrat est constitué de sable grossier et de gravier. On considère également la destruction d'un banc de moules bleues et de littorines comme un impact fort, vu leur potentiel commercial.

11.2 IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

La modification de l'alignement de la route 132, à l'entrée de Manche-d'Epée, nécessite l'expropriation de trois résidences et d'une remise. Parmi ces résidences deux ont un caractère permanent tandis que l'autre est considérée comme résidence d'été. L'élargissement de l'emprise de la route 132 du côté nord aura donc un impact fort sur le milieu bâti dû à la présence de ces résidences.

La construction d'un mur de soutènement vertical d'une hauteur d'environ 3 mètres constituera un obstacle infranchissable tant pour la descente que pour la remontée du littoral. Cette situation créera un non-accès à la baie du Manche d'Epée, entravant ainsi les activités récréatives telles que

la cueillette de fruits de mer, la récolte du capelan en fraie et même la promenade sur la grève. La chute accidentelle d'une personne sur le littoral, vu la dénivellation présente, rendra la remontée laborieuse et pourra même présenter un certain danger durant les hautes marées, sans l'application des mesures de mitigation adéquates. La présence du mur de soutènement causera donc une entrave au déploiement des activités récréatives; l'impact est jugé très fort.

11.3 IMPACTS SUR LE CLIMAT LOCAL _____

Le rapprochement de la route vers le golfe peut faire augmenter l'intensité du vent au niveau de la chaussée. Le risque d'embruns et de verglas peut être également accentué puisque la route empiète sur le littoral. Cette situation se produit particulièrement durant les mois de novembre et de décembre lorsque le pied de glace est inexistant. Dans l'ensemble, c'est un impact jugé faible compte tenu des modifications infimes causées sur les éléments du climat local.

11.4 IMPACTS SUR LA SECURITE ROUTIERE _____

La réduction du degré de courbure de la route par le nouveau tracé emprunté du chaînage 28+730 à 29+320 du plan CH-84-17-1006 améliorera la visibilité des usagers. Pour sa part, la correction du profil par un rehaussement du niveau du centre ligne de près de trois mètres à certains endroits (29+080) ainsi que la présence du dévers de la chaussée permet d'augmenter le degré de sécurité. Enfin l'implantation d'un accotement de chaque côté de la chaussée facilitera les arrêts en cas d'urgence. Le niveau de sécurité global et le confort des usagers seront donc améliorés et par conséquent l'impact est positif.

12 MESURES DE MITIGATION POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT _____

- Une échelle devra être intégrée à la structure du quai à l'ouest du pont afin de permettre une remontée, en toute

sécurité, à partir du littoral à la route. Cette échelle devra se trouver au point le plus élevé du littoral pour en avoir accès lors de la marée montante.

- . Le plein et la vérification mécanique de la machinerie s'effectueront à une distance d'au moins 15 mètres du ruisseau du Manche d'Epée et du golfe du Saint-Laurent de façon à éviter toute contamination du milieu aquatique.
- . La chute de rebuts de démolition et de construction est interdite dans le ruisseau du Manche d'Epée et sur le golfe du Saint-Laurent. En ce sens, l'entrepreneur devra prendre des moyens préventifs pour s'assurer le respect de cette exigence.
- . Durant les travaux, à tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion, le sol doit être stabilisé. Si le chantier est fermé durant l'hiver, ce travail de stabilisation préventive doit être fait au moment de la fermeture temporaire du chantier dans le but de parer aux érosions massives du printemps. Immédiatement après les travaux, tous les endroits remaniés devront être stabilisés de façon permanente par un ensemencement.
- . Tous les travaux devant s'effectuer dans l'eau sont interdits durant la période comprise entre le 15 mai et le 15 juin. Cette période de restriction protégera la reproduction du capelan.
- . Les digues, batardeaux et chemins d'accès devront être suffisamment stables pour résister aux agents érosifs que sont la marée et le courant sans recourir à des travaux d'entretien tels l'enlèvement ou l'ajout de matériel durant la période de restriction des travaux dans l'eau (15 mai au 15 juin). En ce sens, les matières fines devront être confinées à l'intérieur de l'ouvrage temporaire par l'un ou l'autre des moyens suivants: filtre naturel granulaire, sacs de sable, sacs de sable et ciment, toile filtrante, toile imperméable.

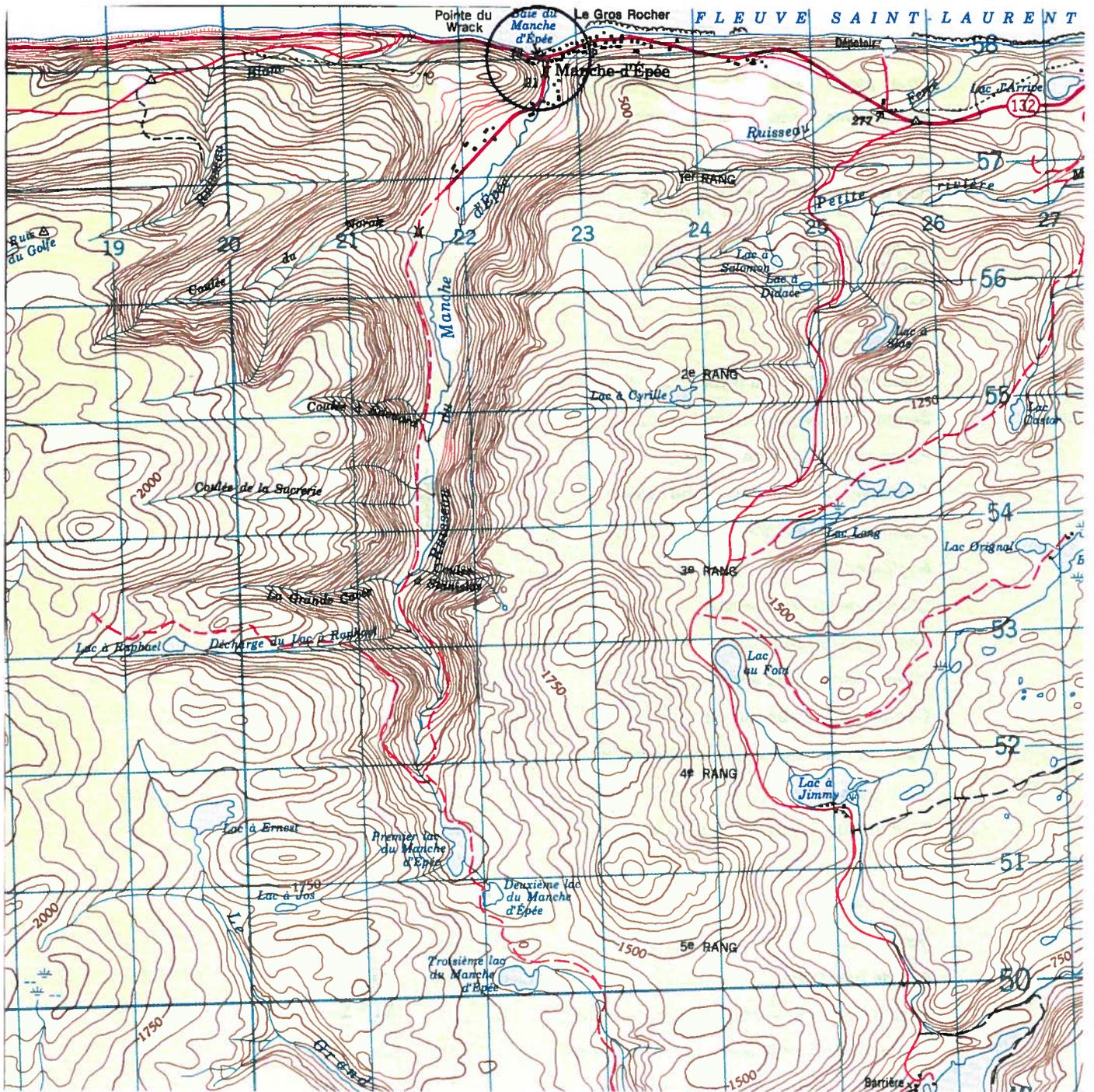
- . Le prélèvement de matériel granulaire du lit et des berges du ruisseau du Manche d'Epée est interdit.
- . Si un passage à gué est nécessaire, on doit l'effectuer sur une base en enrochement pour que la circulation des engins de chantier trouble l'eau le moins possible.

13 CONCLUSION

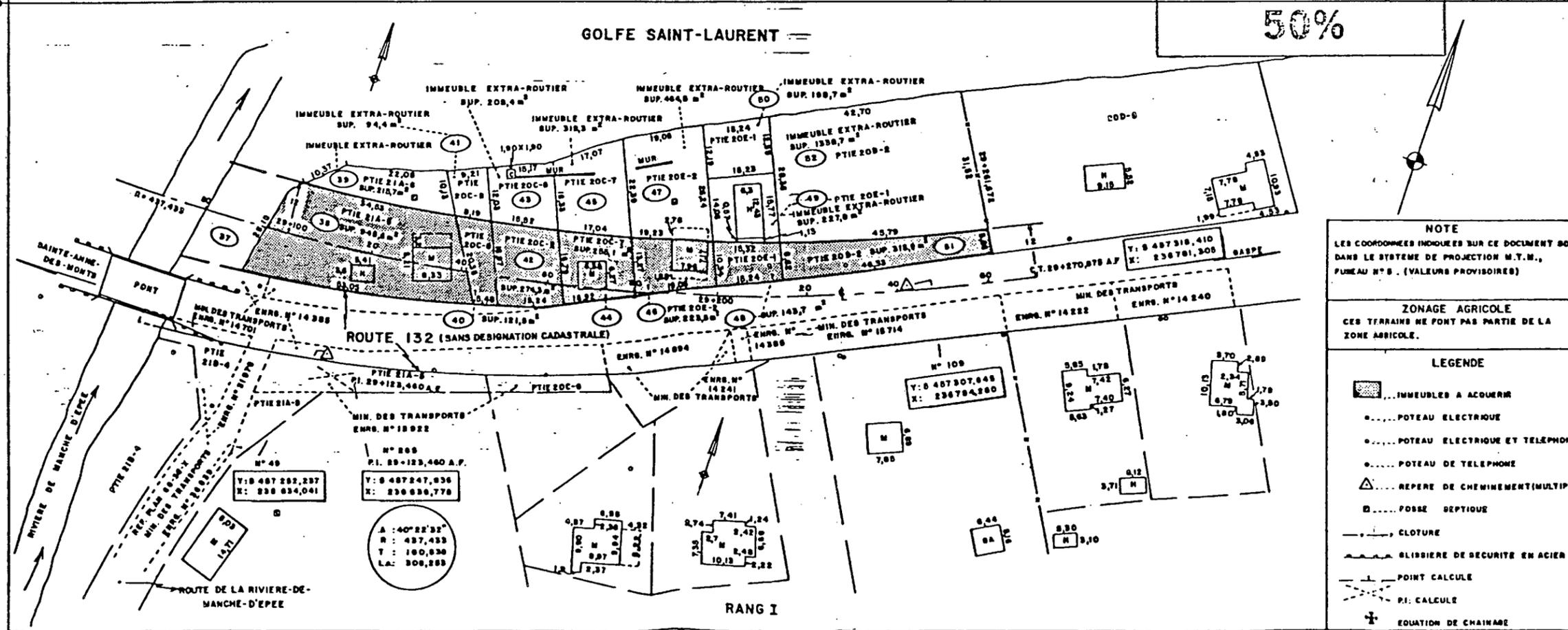
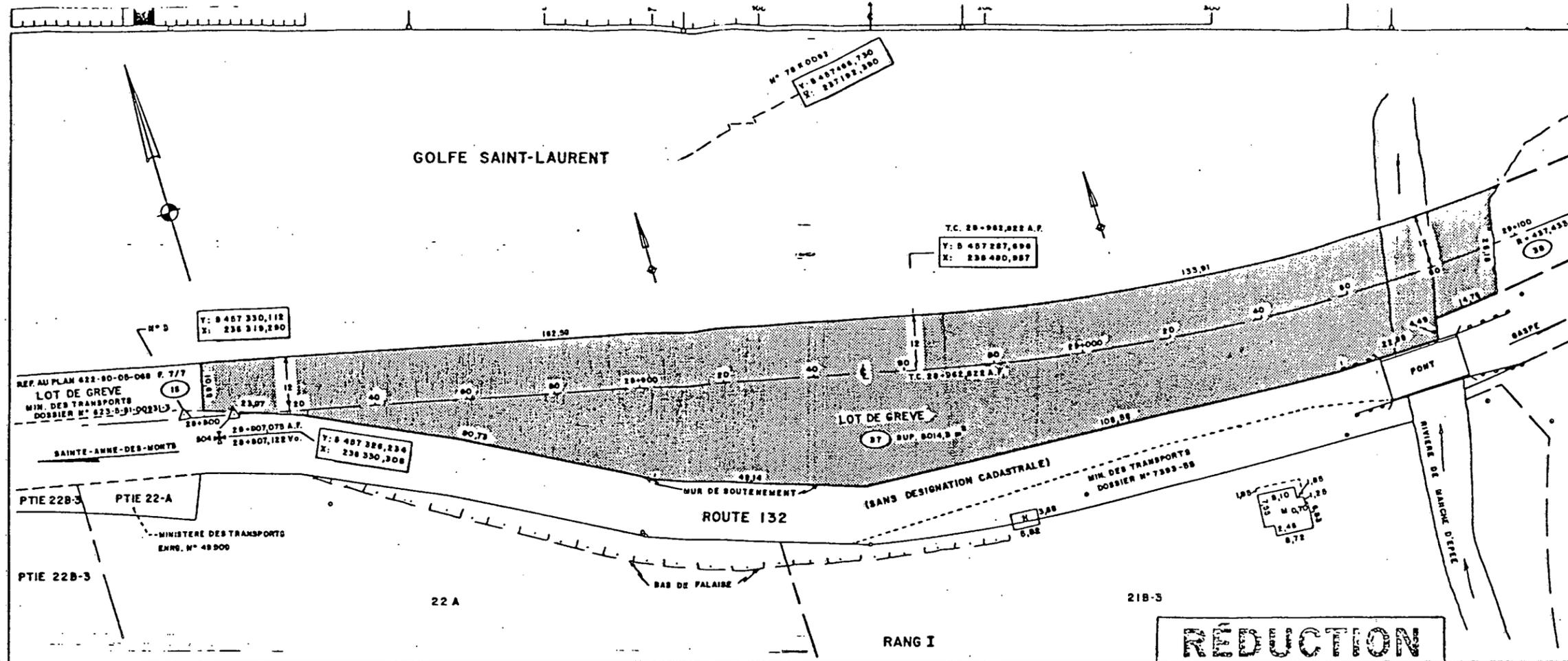
La reconstruction de cette section de la route 132 améliorera la sécurité et facilitera la circulation en tout temps de l'année. Nous croyons que compte tenu des contraintes techniques du projet, toutes les mesures possibles ont été prises pour réduire l'impact du projet et nous demandons au ministère de l'Environnement du Québec d'émettre le certificat d'autorisation de construction (C.A.C.) requis pour la réalisation de ces travaux.

annexe 1

carte topographique



1:50 000



DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE		
DIRECTION DES ACQUISITIONS		
SERVICE DE L'ARPENTAGE FONCIER RIMOUSKI		
LOCALISATION DU PROJET	TRONÇON	SECTION
ROUTE	0132015130	
ROUTE	TRONÇON	SECTION
	0132015140	
MUNICIPALITÉ SAINTE-MADELEINE-DE-LA-RIVIERE-MADELEINE		
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE DE DENIS-RIVERMIN		
CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE GASPE		
RÉGION	DISTRICT	CODE GÉOGRAPHIQUE
01	03	03330-00
CADASTRE REVISE D'UNE PARTIE DU CANTON DE TASCHEREAU		
DIVISION D'ENREGISTREMENT SAINTE-ANNE-DES-MONTS		
DESCRIPTION		
TERRAINS REQUIS POUR LE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 132		
CHAINAGE : 28+800,000 0 29+261,672		
COPIE : 132-15-06 c		
PAGE : 1-27 c		
DATE : 84-06-21		

MINUTE NO	DATE
697	84-08-31
PRÉPARÉ PAR :	<i>[Signature]</i>
SCAUC	

NOTE
LES COORDONNÉES INDICÉES SUR CE DOCUMENT SONT DANS LE SYSTÈME DE PROJECTION M.T.M., FUSEAU N° 8. (VALEURS PROVISOIRES)
ZONAGE AGRICOLE
CES TERRAINS NE FONT PAS PARTIE DE LA ZONE AGRICOLE.
VÉRIFIÉ PAR : <i>[Signature]</i>
APPROUVÉ PAR : <i>[Signature]</i>

LEGENDE
■ IMMEUBLES À ACQUÉRIR
○ POTEAU ÉLECTRIQUE
○ POTEAU ÉLECTRIQUE ET TÉLÉPHONE
○ POTEAU DE TÉLÉPHONE
△ REPERE DE CHEMINEMENT (MULTIPLE)
□ POSE DÉPOTIQUE
— CLOTURE
— GLISSIÈRE DE SÉCURITÉ EN ACIER
• POINT CALCULE
• PI. CALCULE
⊕ ÉQUATION DE CHAINAGE
Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
LES MESURES INDICÉES SUR CE DOCUMENT SONT EN MÈTRES, ON DOIT UTILISER L'ÉQUivalence (1 m = 3,281 PIEDS) POUR CONVERTIR AU SYSTÈME ANGLAIS.
ÉCHELLE 0 5 10 15 20 25 1:800
PLAN DE CONSTRUCTION
C.H. - 8,4 - 1,7 - 1,0, 0,6
DOSSIER GÉNÉRAL
N° DU CLIENT : 10
6,2,3-0-8,0-0,0 3,0,3
SUJET ANNÉE SÉQUENTIEL
7A
6,2,2 8,0 0,5 0,6 6
7



NORMES

ROUTE PRINCIPALE OU RÉGIONALE À VOIES CONTIGUES EN MILIEU URBAIN

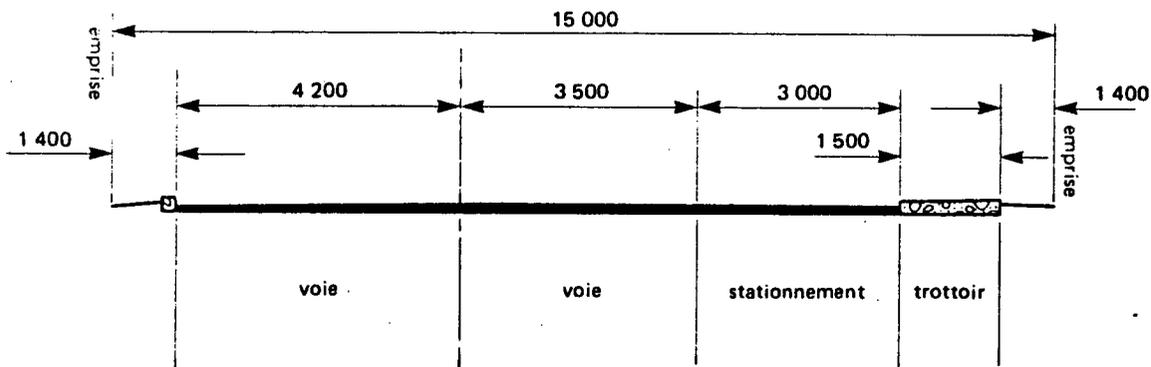
ANNEXE 3

D-2309

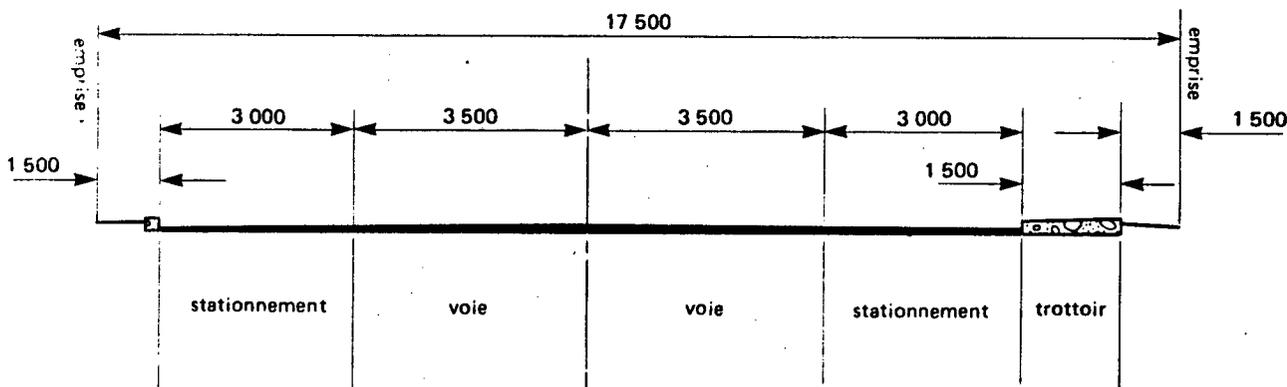
2.3.6

80-06-01

VITESSE DE RÉFÉRENCE: 80, 70, 60 ou 50 km/h

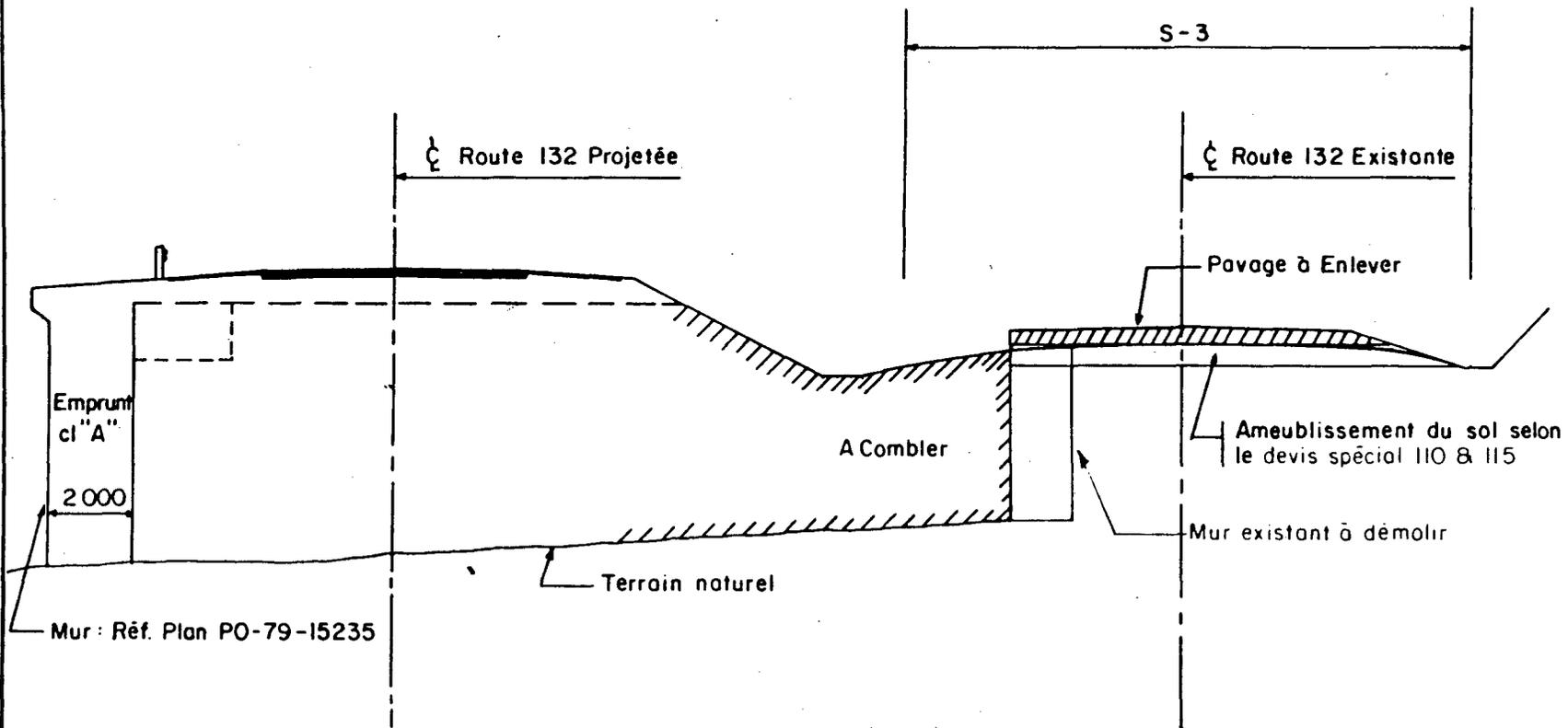


A- DEUX VOIES AVEC STATIONNEMENT D'UN CÔTÉ



B- DEUX VOIES AVEC STATIONNEMENT DES DEUX CÔTÉS

SECTION EN TRAVERS TYPE



SIGNATURES

DATE

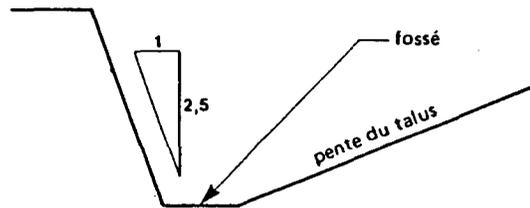
C.H. -
PLAN NO



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service des Projets

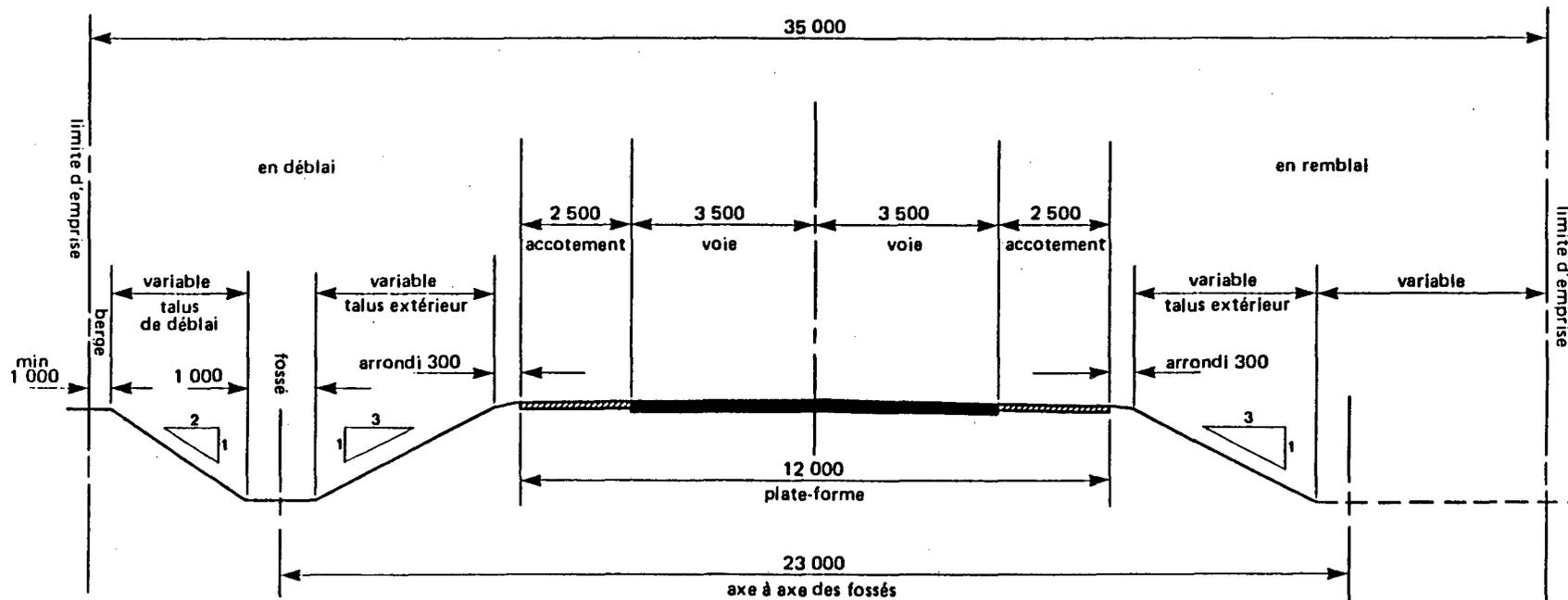
PLAN SPÉCIFIQUE

ANNEXE 3



EN DÉBLAI DE 1^{re} CLASSE

VITESSE DE BASE: 100 km/h
 DÉBIT JMA: 750 - 2 000 (ROUTE PRINCIPALE)
 DÉBIT JMA > 2 000 (ROUTE RÉGIONALE)



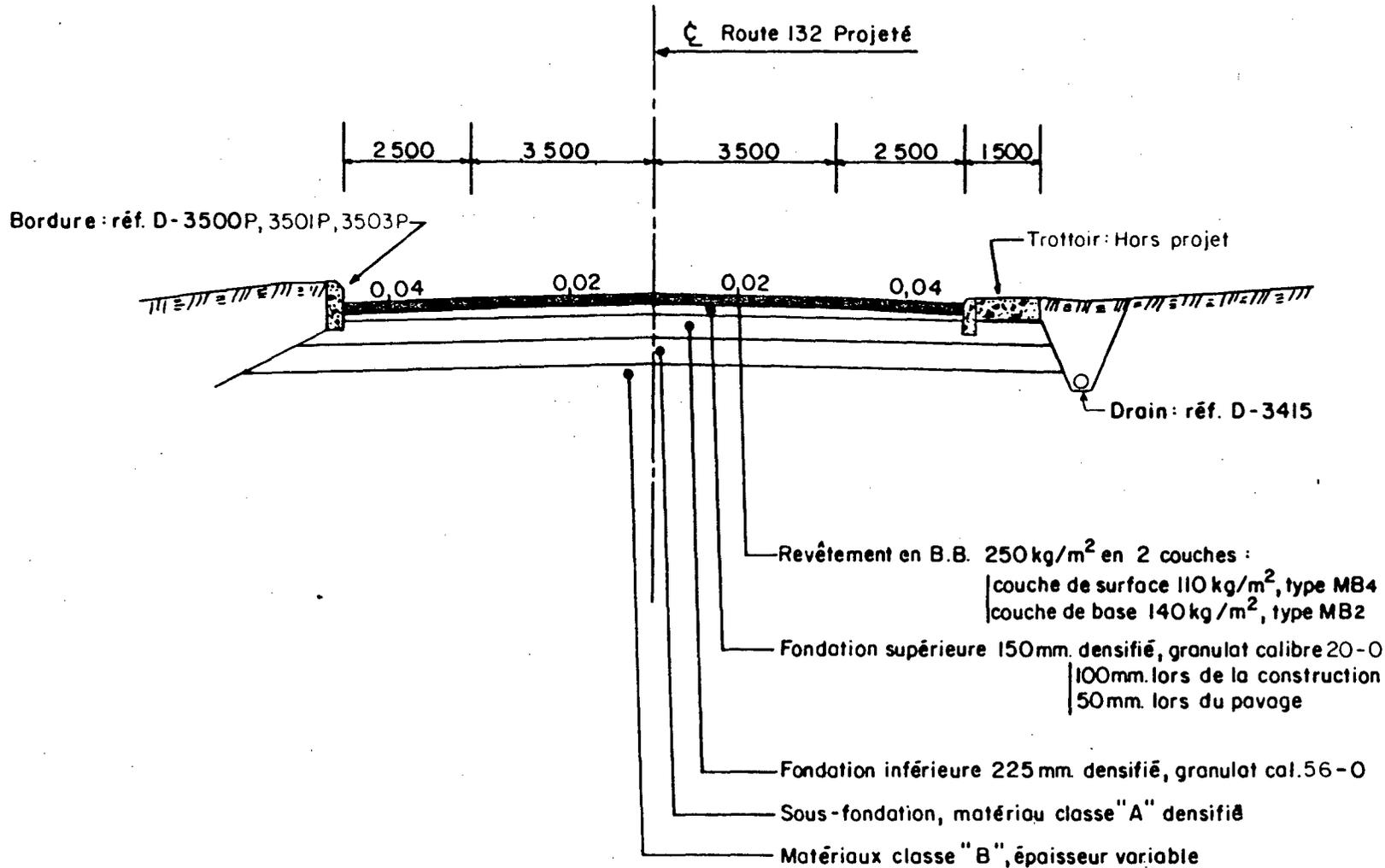
TYPE C - ROUTE PRINCIPALE OU RÉGIONALE

NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en surlargeur à l'accotement.

-Pour des remblais jusqu'à 2 m de hauteur, on conserve la même emprise et la même distance des fossés en faisant varier la pente du talus extérieur; pour des hauteurs supérieures à 2 m, la distance des fossés varie de manière que la pente du talus extérieur n'excède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

PROFIL EN TRAVERS
 ROUTES NUMÉROTEES
 EN MILIEU RURAL (TYPE C)

SECTION TYPE TRANSVERSALE



SIGNATURES

DATE

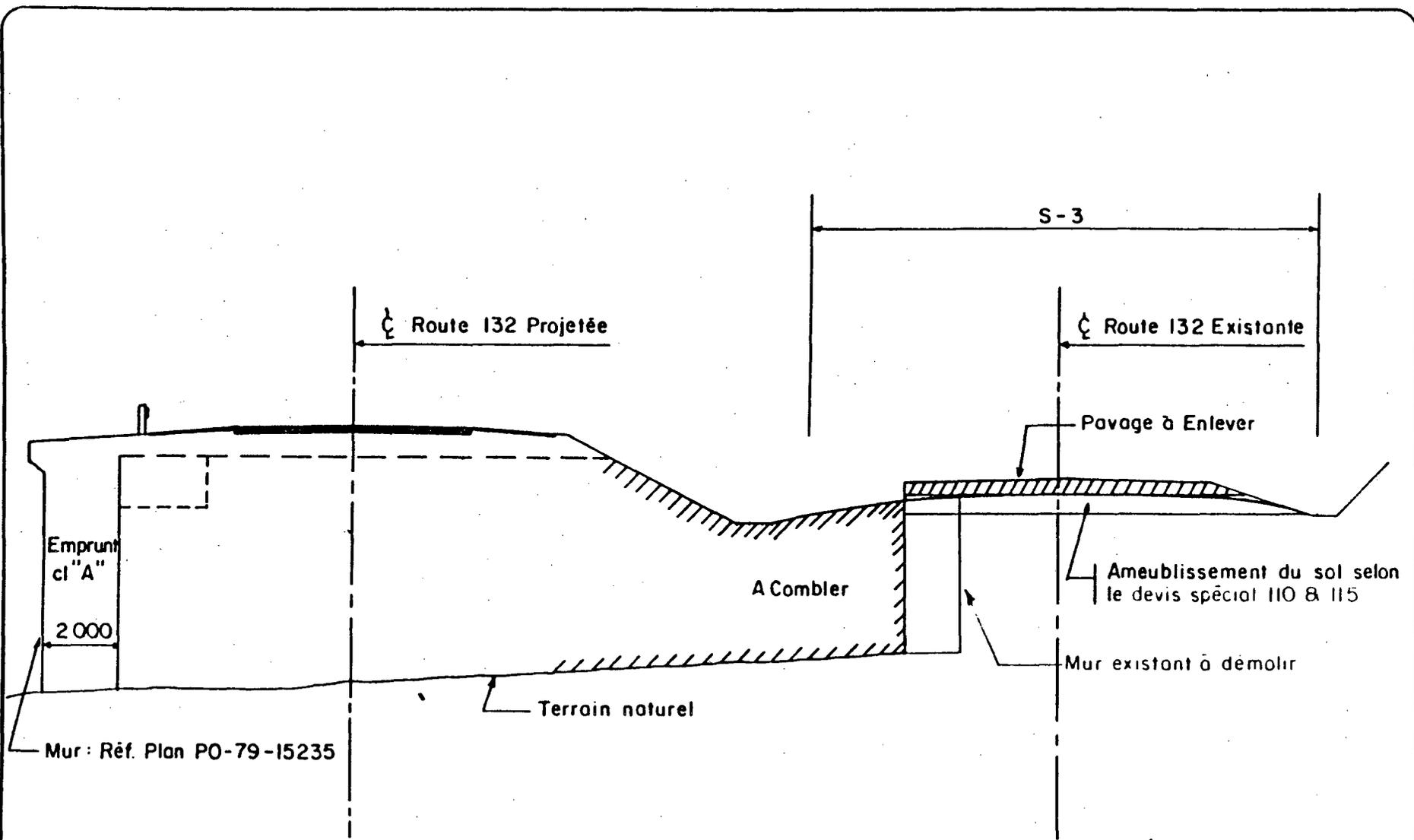
C.H. - PLAN NO.



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service des Projets

PLAN SPÉCIFIQUE

ANNEXE 3



SECTION EN TRAVERS



Sainte-Anne-des-Monts,
le 12 novembre 1985

Monsieur Robert Montplaisir, Biologiste
Chargé de projet
Division du contrôle de la
Pollution et Recherche
Service de l'environnement
255, boul. Crémazie est
9e étage
Montréal (Québec)
H2M 1L5

Monsieur,

J'ai reçu votre demande concernant des travaux à l'em-
bouchure du ruisseau Manche d'Epée. Nous n'avons pas en dos-
sier, de données se rapportant à ce ruisseau ce qui signi-
fie qu'il est d'importance secondaire et ne contient pas
de population saumon.

A mon avis, selon la nature des travaux projetés, ceux-
ci ne devraient avoir qu'un impact mineur sur la population
d'Omble de Fontaine habitant ce ruisseau. Les colonies de
Guillemot à miroir ne sont pas présentes à cet endroit le
long de la côte.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, je vous
prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Le Service de l'aménagement
et de l'exploitation de la
faune.

Alain Desrosiers, technicien

AD/rr

C.P. 550
10, boul. Ste-Anne
Ste-Anne-des-Monts, QC
GOE 2G0
(418) 763-3301

R E Ç U

1985 NOV 15

SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT
MINISTÈRE DES TRANSPORTS



Province de Québec
District de
Gaspé

Extrait du Procès-Verbal
ou
Copie de Résolution
Corporation Municipale

du 7 décembre 19 87

ANNEXE 5

Ste Madeleine de la Rivière Madeleine

A la session régulière du Conseil de la

Corporation Municipale Ste Madeleine de la Rivière Madeleine

tenue le 7 décembre 19 87 et à laquelle étaient présents son honneur

le maire M. Jean-Marc Gaumont

et les conseillers suivants: MM. Donald Côté, Léonard Boucher, Robert Boucher,
Hervé Gaumont, James Patterson et Pierre Langlois.

Proposé par M. Donald Côté
conseiller

Appuyé par M. Robert Boucher
conseiller

et résolu unanimement:

Que: La Corporation Municipale de Ste Madeleine de la Rivière Madeleine approuve le projet CH-84-17-1006 du ministère des Transports concernant la reconstruction de la route 132 à l'entrée Ouest de Manche d'Epée.

Donné à Madeleine Centre ce 10 décembre 1987

Martin Bouchard, Sec. Trés.

P/CORPORATION MUNICIPALE STE MADELEINE DE LA RIVIERE MADELEINE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 132 225