

REAMENAGEMENT DES ROUTES 132 ET 197

ST-MAJORIQUE, VILLE DE GASPE

CANQ
TR
GE
200

472801

RAPPORT DE JUSTIFICATION

REAMENAGEMENT DES ROUTES 132 ET 197

ST-MAJORIQUE, VILLE DE GASPE

REGION 01, DISTRICT 02



Préparé par: Robert Sergerie, ing.

Ministère des Transports
Direction générale du génie
Division de la planification
du réseau routier

Québec, mai 1984

QMTRA
CANQ
TR
GE
200



TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
1. INTRODUCTION	1
2. PROBLEMATIQUE	2
2.1 Les origines du projet et les projets connexes	2
2.2 Localisation du projet	3
2.3 Le réseau routier régional	3
2.4 Les caractéristiques des routes 132 et 197	6
2.4.1 Les caractéristiques géométriques	6
2.4.2 Les caractéristiques structurales	9
2.5 Les caractéristiques de la circulation	9
2.5.1 Les débits de circulation	9
2.5.2 Les origines-destinations	13
2.5.3 Les accidents	13
2.5.4 La population et le milieu desservi	14
2.6 Les objectifs du projet à l'étude	15
3. RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTIONS	16
3.1 Recherche des solutions possibles	16
3.2 Analyse des solutions	16
3.2.1 Amélioration de la route existante	16
3.2.2 Nouveau tracé du côté des terres (tracé nord)	17
3.2.3 Nouveau tracé du côté du bassin du nord-ouest (tracé sud)	19
3.2.4 Le statu quo	20
3.2.5 La solution à privilégier	22
3.3 Description technique de la solution retenue	23

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de l'étude environnementale du projet de réaménagement des routes 132 et 197 dans le secteur de St-Majorique en Gaspésie, ce rapport fournit les principaux éléments techniques de justification pour permettre au Service de l'environnement du ministère des Transports de répondre aux exigences de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

2. PROBLEMATIQUE

2.1 Les origines du projet et les projets connexes

Le projet de reconstruction des routes 132 et 197 à St-Majorique s'inscrit dans un vaste plan d'ensemble visant l'amélioration de la voie de ceinture de la région Bas-St-Laurent / Gaspésie. Il s'agit d'un objectif régional pour le ministère des Transports afin de rendre ces routes plus praticables et plus sécuritaires compte tenu de leur vocation et de la circulation touristique importante dans ce secteur.

Ce projet s'insère dans le réaménagement de la route entre Rivière-au-Renard et Gaspé qui se subdivise en quatre (4) projets. Il vise plus particulièrement l'amélioration des caractéristiques géométriques et de la sécurité. En effet, en plus de retrouver des courbes sous-standards, la route offre peu de dégagement latéral et le terrain est en dénivellation de chaque côté de la route.

On retrouve trois projets connexes au projet à l'étude. Le premier, sur la route 197, s'étend du chemin du 4e rang à 600 mètres au nord de l'intersection des routes 132 et 197 sur 7,0 kilomètres. Ce projet est en cours de réalisation et devrait être terminé en 1984 au coût de 7,6 millions de dollars. Le deuxième prévoit le réaménagement de la route 132 entre le sud du pont de la rivière Darmouth et l'entrée nord de la ville de Gaspé, soit 7,2 kilomètres, évalué à environ 5 700 000 \$. Un troisième projet est également prévu sur la route 197 entre le chemin du 4e rang et la route 132 à Rivière-au-Renard. Le réaménagement de 9,1 kilomètres est évalué à 7 100 000 \$. Ces projets sont présentement prévus pour réalisation entre 1988 et 1990.

2.2 Localisation du projet

Le projet couvre une distance totale de 3,3 kilomètres dont les limites sont les suivantes:

- limite nord: point situé sur la route 197 à 600 mètres au nord de l'intersection des routes 132 et 197;
- limite sud : point situé à la limite nord du pont de la rivière Darmouth.

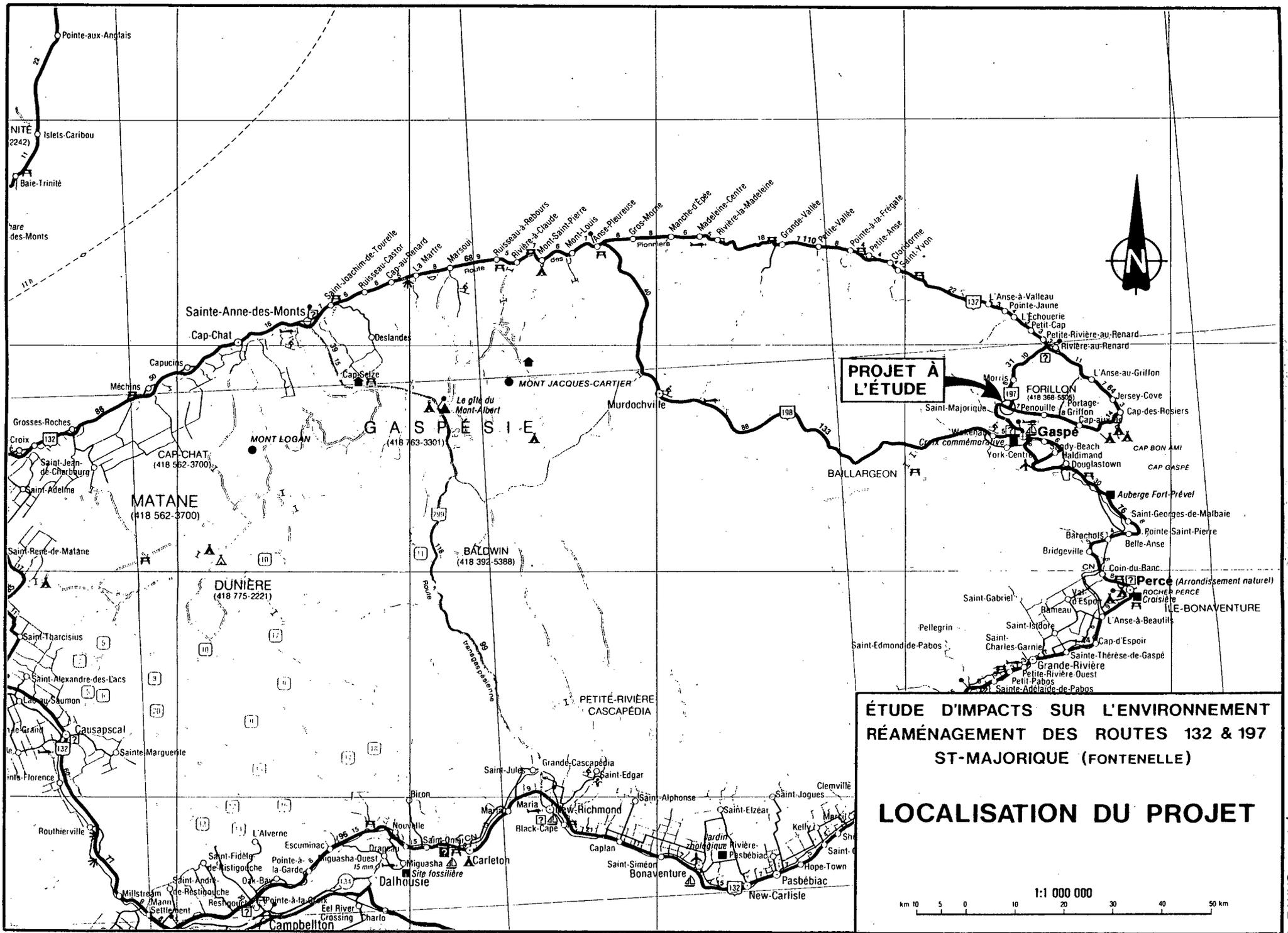
On le localise dans le district 02 de la région administrative 01 du ministère des Transports (voir le plan de localisation).

2.3 Le réseau routier régional

Dans le secteur de la péninsule gaspésienne, la route 132 constitue l'axe routier principal, étant la voie de ceinture de la Gaspésie et le seul lien continu des communautés riveraines. Elle cumule des fonctions locales et régionales.

Au nord de Gaspé, la route 197, qui relie Rivière-au-Renard à Gaspé (St-Majorique), sert de liaison directe pour les voyageurs qui ne veulent pas contourner la péninsule de Forillon par la route 132 qui augmente le temps de parcours.

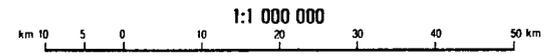
A l'entrée ouest de Gaspé, la route 198 traverse les hautes terres de la Gaspésie jusqu'à Murdochville pour ensuite longer le massif des Chic-Chocs avant de se raccorder à la route 132 à la hauteur de l'Anse-Pleureuse.

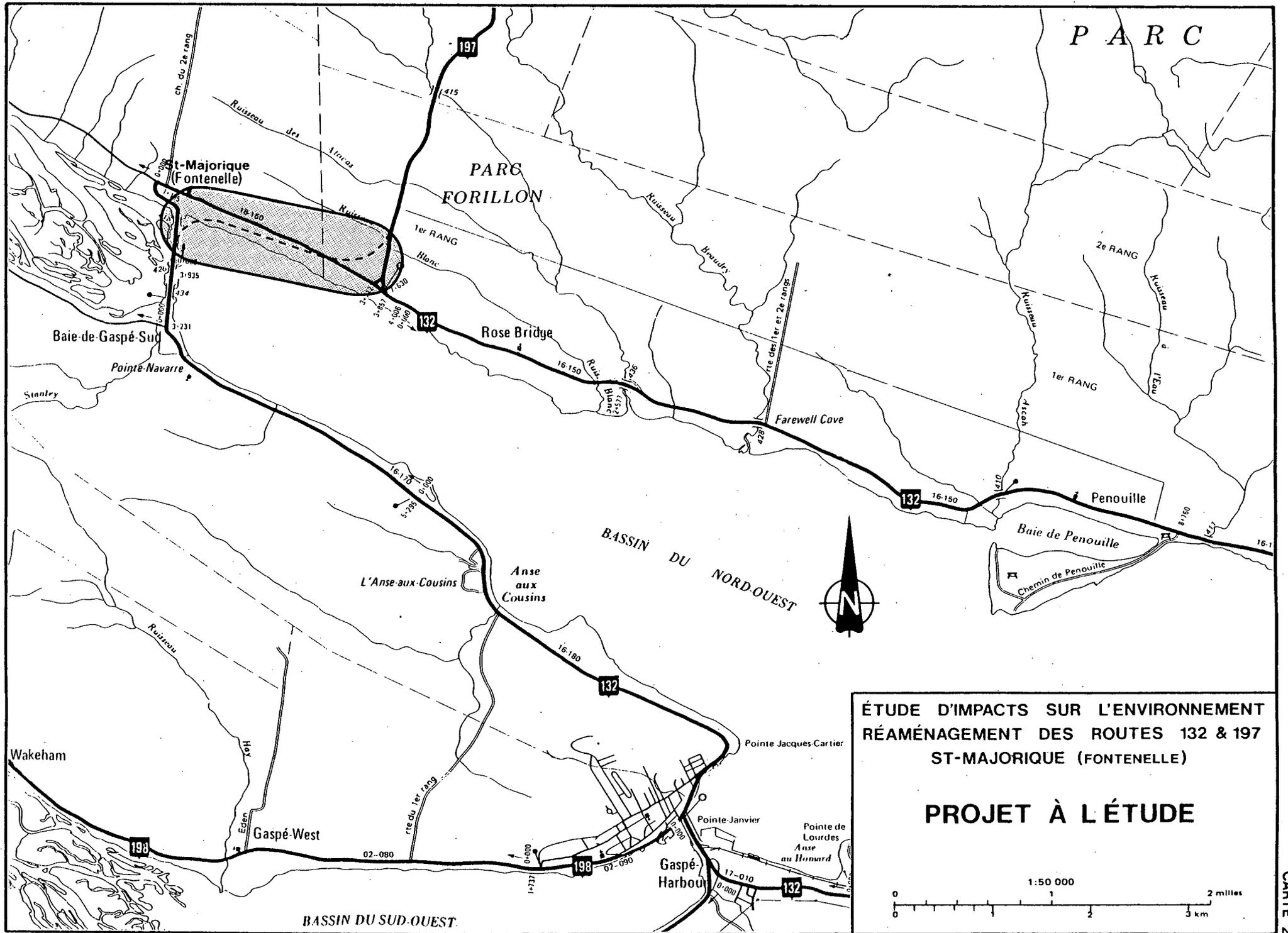


PROJET À L'ÉTUDE

**ÉTUDE D'IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT
RÉAMÉNAGEMENT DES ROUTES 132 & 197
ST-MAJORIQUE (FONTENELLE)**

LOCALISATION DU PROJET





2.4 Les caractéristiques des routes 132 et 197

2.4.1 Les caractéristiques géométriques

Dans les limites du projet, la route 132 présente une plateforme de roulement composée d'une surface pavé de 6,08 mètres (20 pieds) avec des accotements de 1,5 mètres chacun, sauf pour une courte section où leur largeur diminue à 0,9 mètre chacun.

Sur la route 197, seulement 600 mètres sont touchés à partir de l'intersection 132-197. On y retrouve une surface pavé de 6,70 mètres (22 pieds) et des accotements de 0,9 mètres chacun. Plus au nord, des travaux de réaménagement sont en cours et les caractéristiques géométriques correspondent à la norme 2.3.3 D-1 avec mesures impériales: surface pavé de 24 pieds (7,3 m), accotements (2) de 10 pieds (3,0 m) et emprise de 120 pieds (36,6 m). La norme équivalente dans le système métrique est la section-type D-2301 (voir la figure 1).

Les principales caractéristiques géométriques sont regroupées au tableau 1.

Dans les limites du projet, on retrouve trois (3) courbes sous-standards et une pente critique. Dans une première courbe située à l'intersection des routes 132 et 197, la vitesse affichée sur la section est de 90 km/h alors que la vitesse sécuritaire dans la courbe est évaluée à 37 km/h, soit une différence de 53 km/h. Pour les deux autres courbes, entre la route menant à Cortéreal et le pont de la rivière Darmouth (section en pente), cette différence est de 27 et 32 km/h. La pente critique se situe entre ces deux (2) courbes. La longueur totale de la pente est de 590 mètres et l'inclinaison maximale est de 8%. La capacité de la pente au niveau de service D est présentement dépassée.

FIGURE 1



NORMES

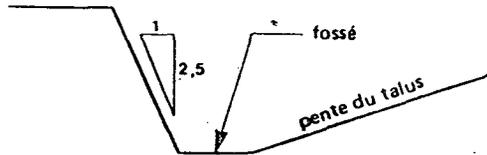
PROFIL EN TRAVERS
ROUTES NUMÉROTÉES
EN MILIEU RURAL (TYPE B)

D-2301

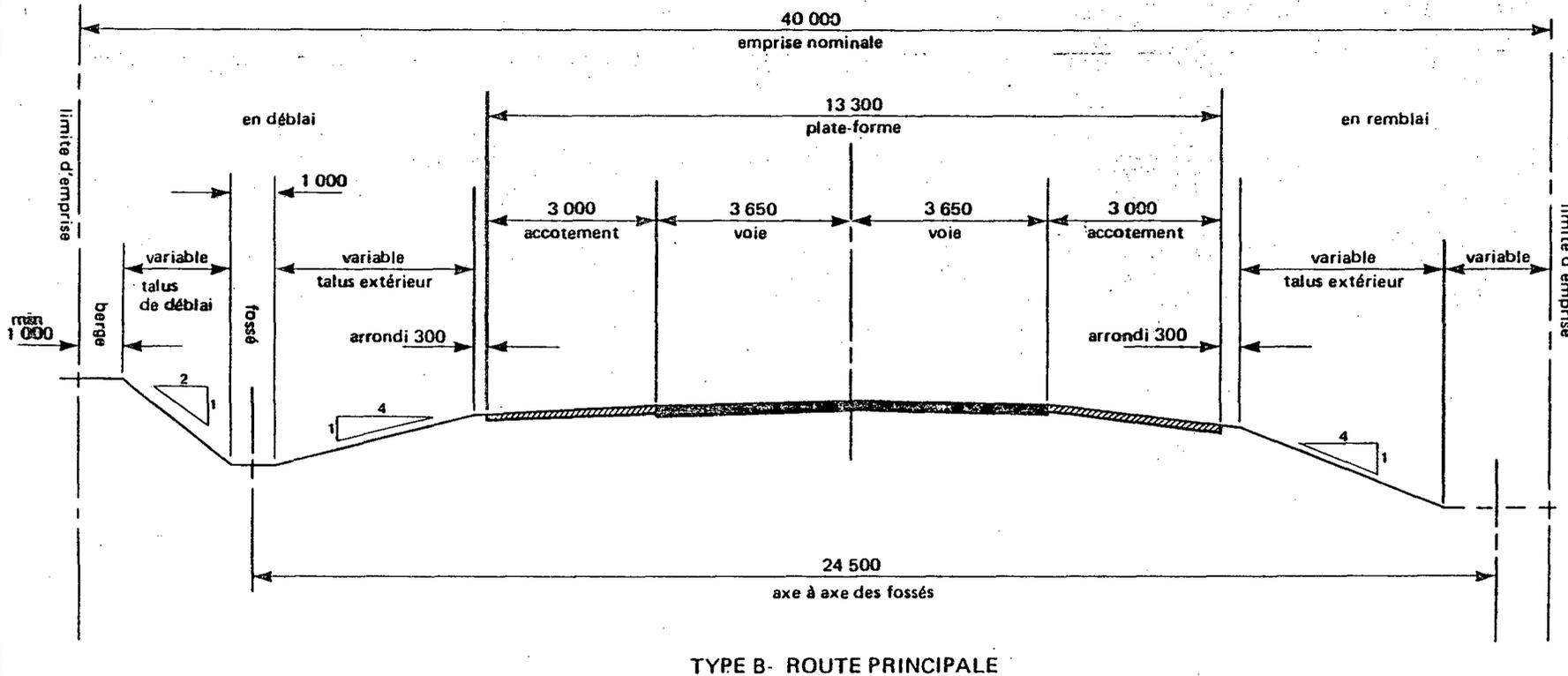
2.3.2

80-06-01

VITESSE DE BASE: 100 km/h
DÉBIT JMA > 2 000



EN DÉBLAI DE 1^{re} CLASSE



TYPE B- ROUTE PRINCIPALE

NOTES: -Lorsqu'on prévoit une glissière de sécurité, une berme de 1 m est requise en sur largeur 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'exécède pas 1V:2H et l'emprise est élargie au besoin.

TABLEAU 1

CARACTERISTIQUES GEOMETRIQUES

CHAINAGE DE A	LONG. (m)	LARGEUR (m)		T.	VBM km/h	VIT. AFF.	% VIS. A 450 M.	LARGEUR EMPRISE (m)
		PAV.	2 ACC.					
<u>ROUTE 132, TRONCON 16, SECTION 160</u>								
0 1495	1495	6,08	3,0	0	90	90	79	20,1
1495 2338	843	6,08	3,0	0	90	50	72	20,1
2338 2397	59	6,08	1,8	0	90	50	11	13,7
2397 2622	225	6,08	3,0	0	67	50	0	13,7 et 20,1
2622 3738	1116	6,08	3,0	0	80	90	32	20,1
<u>ROUTE 197, TRONCON 01, SECTION 010</u>								
0 600	600	6,70	1,8	0	90	90	0	20,1
*600 7453	6853	7,30	6,0	0	100	90	N.D.	36,6

*Section de route en reconstruction

SOURCE: Ministère des Transports
 Direction régionale du génie
 Service des relevés techniques

ABREVIATIONS UTILISEES

LONG. :	longueur	0 :	ondulé
(m) :	mètres	VBM :	vitesse de base moyenne
PAV. :	pavage	VIT. AFF.:	vitesse affichée
ACC. :	accotement	% VIS. :	pourcentage de visibilité
T. :	terrain	N.D. :	non disponible

L'emprise de la route 132 est de 20 mètres (80 pieds). De plus, sur une courte section de 400 mètres entre le chemin de Cortéreal et l'église de St-Majorique, l'emprise passe à 13,7 mètres (45 pieds). Le dégagement latéral est faible en raison de l'inclinaison du terrain, des accotements étroits et de la proximité de certaines maisons. La dénivellation, opposée de chaque côté de la route, rend l'accès aux propriétés difficile dans plusieurs cas. Ainsi, il est fréquent de voir des entrées privées sur le côté sud presque parallèle avec la route.

2.4.2 Les caractéristiques structurales

Dans l'ensemble, la qualité de la surface de roulement est moyenne sur la route 132 et passable sur la route 197. Les fondations de la route 132 semble offrir un support adéquat compte tenu des débits de circulation. Pour la route 197, les fondations sont plus faibles. Le drainage est insuffisant en plusieurs endroits, surtout du côté nord où la pente du terrain naturel amène les eaux de ruissellement vers le fossé de la route.

Sur le plan structural, les routes présentent un niveau de détérioration moyen.

2.5 Les caractéristiques de la circulation

2.5.1 Les débits de circulation

La circulation entre les localités de Rivière-au-Renard et Gaspé est composée de deux types de circulation dont la proportion varie d'un lieu à un autre. Sur la route 197, elle est surtout composée d'échanges entre ces deux centres alors que sur la route 132 reliant la route 197 à Gaspé vient s'ajouter un trafic touristique important.

Les débits de circulation dans le secteur nord de Gaspé ont été à la hausse entre 1972 et 1979. Mais avec le contexte économique difficile de 1981-1982, les débits ont diminué considérablement. A la fin de 1982, ils ne dépassaient pas les 3 000 véhicules/jour. Le tableau 2 donne l'évolution des débits de circulation depuis 1972 pour trois (3) postes de comptage.

Un inventaire technique du tronçon Rivière-au-Renard / Gaspé a été complété en 1979 par le service des relevés techniques du ministère des Transports. Les débits de circulation provenaient de relevés effectués à l'aide de compteurs installés durant la saison estivale dont la durée variait de 4 à 122 jours. L'analyse des résultats des comptages (1978) indiquent la répartition suivante.

Sur toute la longueur de la route 197, la circulation est assez uniforme avec un débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.) de 1 840 véhicules/jour et un débit journalier moyen estival (D.J.M.E.) 26% plus élevé.

La route 132 à l'est de la route 197 (vers Penouille et Cap-des-Rosiers) porte une circulation moyenne de 1 200 véhicules/jour (D.J.M.A.) avec une pointe estivale atteignant 45% en plus. Entre la route 197 et le sud du pont de la rivière Darmouth, la circulation passe de 2 860 à 3 260 véhicules/jour. De l'intersection de la route Navarre à la limite nord de la ville de Gaspé, la circulation augmente progressivement, passant d'un D.J.M.A. de 3 435 véhicules/jour près de la route Navarre à un D.J.M.A. de 4 864 véhicules/jour à l'entrée nord de Gaspé.

En 1982, nous retrouvons la même répartition de la circulation mais les débits ont diminué de plus de 12% entre 1979 et 1983. Il est à noter que la circulation estivale a toutefois augmenté.

TABLEAU 2
EVOLUTION DE LA CIRCULATION

	1972	1974	1976	1979	1982	1983
POSTE 1						
D.J.M.A.	906	1005	1125	1260	960	--
D.J.M.E.	1414	1570	1825	1830	1365	--
POSTE 2						
D.J.M.A.	1140	1265	1238	1930	1430	--
D.J.M.E.	1780	1975	2073	2435	1920	--
POSTE 3						
D.J.M.A.	2429	2500	2800	3430	--	2800
D.J.M.E.	3230	3750	4300	4300	--	3750

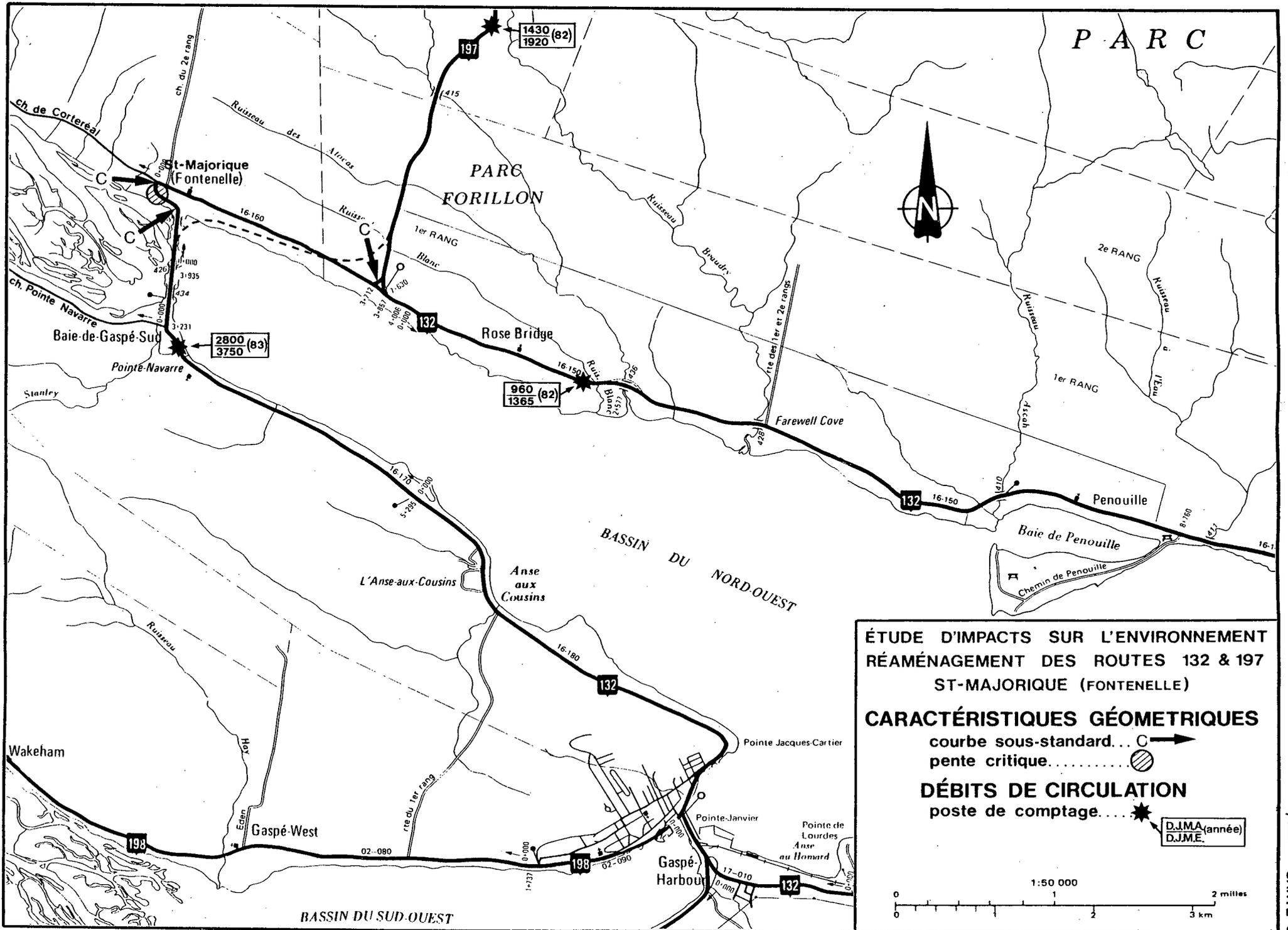
SOURCE: Ministère des Transports
 Direction générale du génie
 Service des relevés techniques

Localisation des points de comptages (voir carte 3.)

POSTE 1: sur la route 132 à Rose Bridge, 2,4 kilomètres à l'est de la route 197.

POSTE 2: sur la route 197 à 3,2 kilomètres au nord de la route 132.

POSTE 3: sur la route 132 au sud du pont de la rivière Darmouth (Pointe-Navarre).



ÉTUDE D'IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT
RÉAMÉNAGEMENT DES ROUTES 132 & 197
ST-MAJORIQUE (FONTENELLE)

CARACTÉRISTIQUES GÉOMETRIQUES
 courbe sous-standard... C →
 pente critique..... (hatched circle)

DÉBITS DE CIRCULATION
 poste de comptage... ★

D.J.M.A. (année)
 D.J.M.E.

1:50 000
 0 1 2 3 km
 0 1 2 3 miles

2.5.2 Les origines-destinations

La seule enquête origine-destination (O-D) dont nous disposons remonte à l'été 1978. Le poste d'enquête se situait près du pont de la rivière Darmouth (bassin du nord-ouest) et les automobilistes se dirigeant vers le sud furent interviewés. Il fut relevé que 25% du trafic venait des environs de Rivière-au-Renard et 25% de toutes les régions à l'ouest de Ste-Anne-des-Monts. Le reste de la circulation était alimenté par les touristes ayant visité le Parc Forillon et les municipalités de Fontenelle, Cap-aux-Os, Cap-des-Rosiers et autres.

La destination des véhicules était l'agglomération de Gaspé à 84% et la région de Percé à 10%. Le reste du trafic, soit près de 6%, se dirigeait ailleurs au Québec et vers les provinces maritimes.

2.5.3 Les accidents

Une analyse sommaire des accidents dans les limites du projet révèle les points suivants:

sur la route 132

Pour les années 1981 à 1983, soit trois (3) ans, il s'est produit 30 accidents, soit une moyenne de 10 accidents par an. De ce nombre, 20 accidents se retrouvent entre le pont de la rivière Darmouth et l'intersection du chemin de Cortéreal.

Dans l'ensemble, la gravité des accidents n'est pas un point litigieux car il n'y a eu aucun accident mortel durant la période analysée. L'évolution du nombre des accidents est sensiblement la même que pour l'ensemble des routes provinciales du Québec.

A l'intersection des routes 132 et 197

Le relevé des accidents ne s'est pas limité seulement au point d'intersection mais sur environ 1 kilomètre sur chacun des trois (3) embranchements constituant l'intersection. Pour la même période d'analyse sur trois (3) ans, 28 accidents ont été dénombrés pour une moyenne de 9,3 accidents par an. De ce nombre, on retrouve 13 accidents sur la route 197 Nord, 13 accidents sur la route 132 Ouest et seulement 2 accidents sur la route 132 Est.

Pour l'intersection, la gravité des accidents n'est pas un point litigieux. On ne déplore aucun accident mortel. Toutefois, on retrouve deux accidents avec blessés graves. Le nombre d'accidents tend à diminuer depuis 1981 mais la gravité des accidents demeure stable.

2.5.4 La population et le milieu desservi

Les routes 132 et 197 se situent dans la municipalité de Gaspé. En plus du noyau principal près du havre de Gaspé, cette municipalité regroupe plusieurs localités dont Rivière-au-Renard, St-Majorique, Morris, Rose-Bridge, Penouille, Cap-aux-Os, Cap-des-Rosiers, pour n'en nommer que quelques-unes. Pour l'ensemble, la population a augmenté de 2,5% entre 1976 et 1981 selon les données de recensement du gouvernement fédéral, soit de 16 842 à 17 261. Toutefois, on n'enregistre pas d'augmentation notable de population dans la région de la Gaspésie.

L'économie de cette région repose principalement sur la pêche et le tourisme. L'activité touristique influence particulièrement les débits de circulation durant la période estivale avec une pointe maximale en juillet. La municipalité de Gaspé constitue un pôle de service pour les localités environnantes. Elle regroupe notamment un CEGEP, un centre hospitalier, quelques grands magasins,

des restaurants, des établissements hôteliers et plusieurs bureaux gouvernementaux.

2.6 Les objectifs du projet

La mise en place d'une infrastructure routière des plus adéquate et très sécuritaire constitue un objectif régional pour le ministère des Transports. Dans le secteur nord de Gaspé, les routes 132 et 197 répondent à des fonctions locales et régionales. De plus, l'activité reliée au tourisme est importante dans ce secteur et elle entraîne une circulation additionnelle durant l'été.

Pour le présent projet, comme pour l'ensemble du tronçon Rivière-au-Renard / Gaspé, les objectifs principaux consistent à améliorer les caractéristiques géométriques et la sécurité des automobilistes. De plus, l'amélioration de l'écoulement du trafic dans St-Majorique constitue une autre préoccupation.

3. RECHERCHE ET ANALYSE DE SOLUTIONS

3.1 Recherche des solutions possibles

Face aux objectifs visés et compte tenu des déficiences identifiées, les solutions suivantes peuvent être envisagées:

- . l'amélioration de la route en utilisant l'emprise actuelle le plus possible;
- . un tracé qui passerait derrière les habitations du côté des terres;
- . un tracé qui passerait au sud de la route 132 du côté de la Baie du nord-ouest;
- . le statu quo.

L'analyse de ces solutions permettra de dégager celle qui atteindra le mieux les objectifs (voir la carte 4).

3.2 Analyse des solutions

3.2.1 Amélioration de la route existante

Une première solution consiste à améliorer la route actuelle à l'intérieur de l'emprise existante si possible. Présentement, la route traverse une zone rurale avec une petite section semi-rurale dans le coeur du village de St-Majorique.

Pour les routes 132 et 197, c'est la section-type D-2301 (route principale en milieu rural) qui s'applique (voir la figure 1). Ce profil en travers prévoit une surface pavée de 7,3 mètres, des accotements de 3,0 mètres chacun, le tout dans une emprise nominale de 40 mètres. L'emprise disponible est de 20 mètres et 13,7 mètres dans le centre du village.

La dénivellation opposée du terrain de chaque côté de la route et la proximité de certaines maisons rendent l'utilisation d'une section-type rurale difficile. Celle-ci exigerait l'acquisition de trop de terrain, touchant de ce fait plusieurs résidences et rendant les accès aux propriétés (entrées privées) problématiques.

Dans ces conditions, une section transversale en drainage fermé serait nécessaire. La section-type D-2309 B pourrait être utilisée avec certaines modifications (voir la figure 2). Pour éviter l'empiètement des accotements sur les terrains privés et sur les accès, il faudrait réduire la largeur des accotements à 2,5 mètres au lieu de 3,0 mètres. La pente du terrain du côté nord oblige la mise en place d'un fossé de surface pour éviter que les eaux de ruissellement n'arrivent directement sur la chaussée. L'emprise nécessaire serait de 15 mètres au minimum.

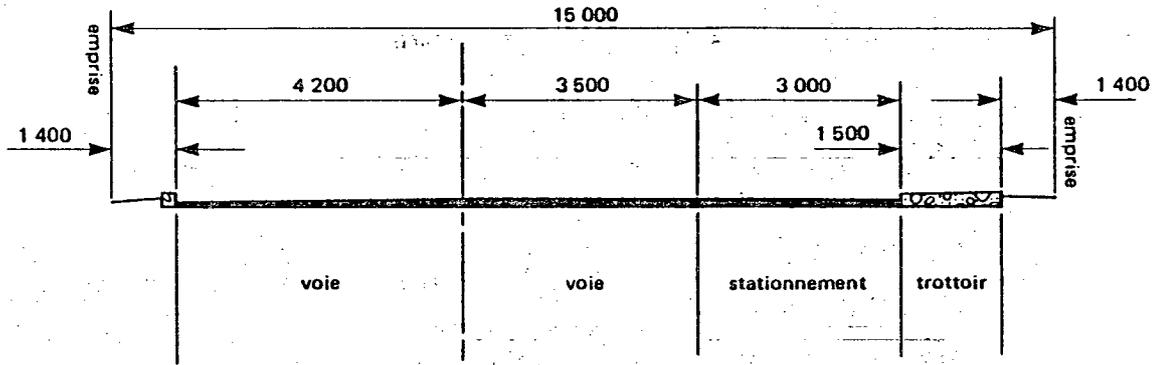
Cette solution comporte certains désavantages. D'abord, l'utilisation de la section-type urbaine se fait généralement pour une vitesse de référence d'au plus 80 km/h. Pour une route principale, cette vitesse de référence (ou vitesse de base) est de 110 km/h. Donc, pour maintenir un niveau de sécurité acceptable, il faudrait réduire la vitesse affichée sur tout le projet. De plus, les courbes sous-standards ne peuvent être redressées sans l'acquisition de terrain. Pour les deux (2) courbes au nord du pont, le profil du terrain et la pente existante impliquent de gros travaux de redressement. Encore là, la vitesse affichée devrait être réduite considérablement. Au niveau du drainage, l'installation d'un égoût pluvial entraîne des coûts supplémentaires par rapport à des fossés.

3.2.2 Un nouveau tracé du côté des terres (tracé nord)

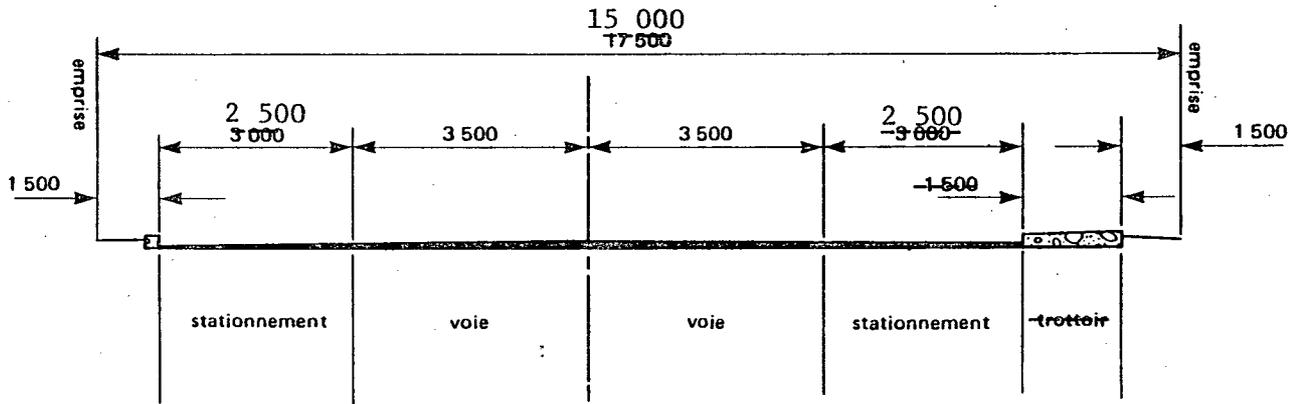
Une deuxième solution consiste à modifier le tracé de la route pour passer derrière les habitations du côté nord de la route 132 (voir la carte 4). La section-type D-2301 pourrait être utilisée.

FIGURE 2

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
accotements

NORMES



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

ROUTE PRINCIPALE OU RÉGIONALE
À VOIES CONTIGUËS
EN MILIEU URBAIN

D-2309

2.3.6

80-06-01

Cette solution n'a pas été élaborée en détails à cause de la jonction difficile du nouveau tracé avec la route actuelle à l'approche du pont de la rivière Darmouth. Si le tracé se raccorderait en ligne droite avec l'approche du pont (option 1), son croisement avec la route 132 se ferait dans le coeur du village près de l'église. Comme la dénivellation de terrain entre ces deux points atteint environ 34 mètres (110 pieds), le nouveau tracé devrait passer sous la route 132 afin de maintenir une pente acceptable. Un tel aménagement impliquerait une structure d'étagement, des voies lentes sur la nouvelle route et des raccordements compliqués entre les deux routes. Il faut prévoir de nombreuses expropriations.

Une autre option serait de faire passer le nouveau tracé à l'intersection du chemin de Cortéreal (option 2). Le problème de dénivellation serait le même et il faudrait prévoir les accès aux routes actuelles plus au nord. Les courbes sous-standards devraient être redressées.

3.2.3 Un nouveau tracé du côté du bassin du nord-ouest (tracé sud)

Cette troisième solution consiste à relocaliser la route actuelle en utilisant un tracé qui passerait au sud de la route 132 actuelle (voir la carte 4). Le tracé débiterait sur la route 197 à 600 mètres au nord de la route 132. Le croisement avec la route 132 se ferait à l'ouest de l'intersection des routes 132 et 197. De ce point, le tracé reviendrait en parallèle avec la route 132 et son profil diminuerait graduellement pour maintenir une pente inférieure à 5%. Finalement, une courbe relierait le nouveau tracé à l'approche nord du pont en pénétrant quelque peu dans la berge nord du bassin, nécessitant toutefois un remblai important.

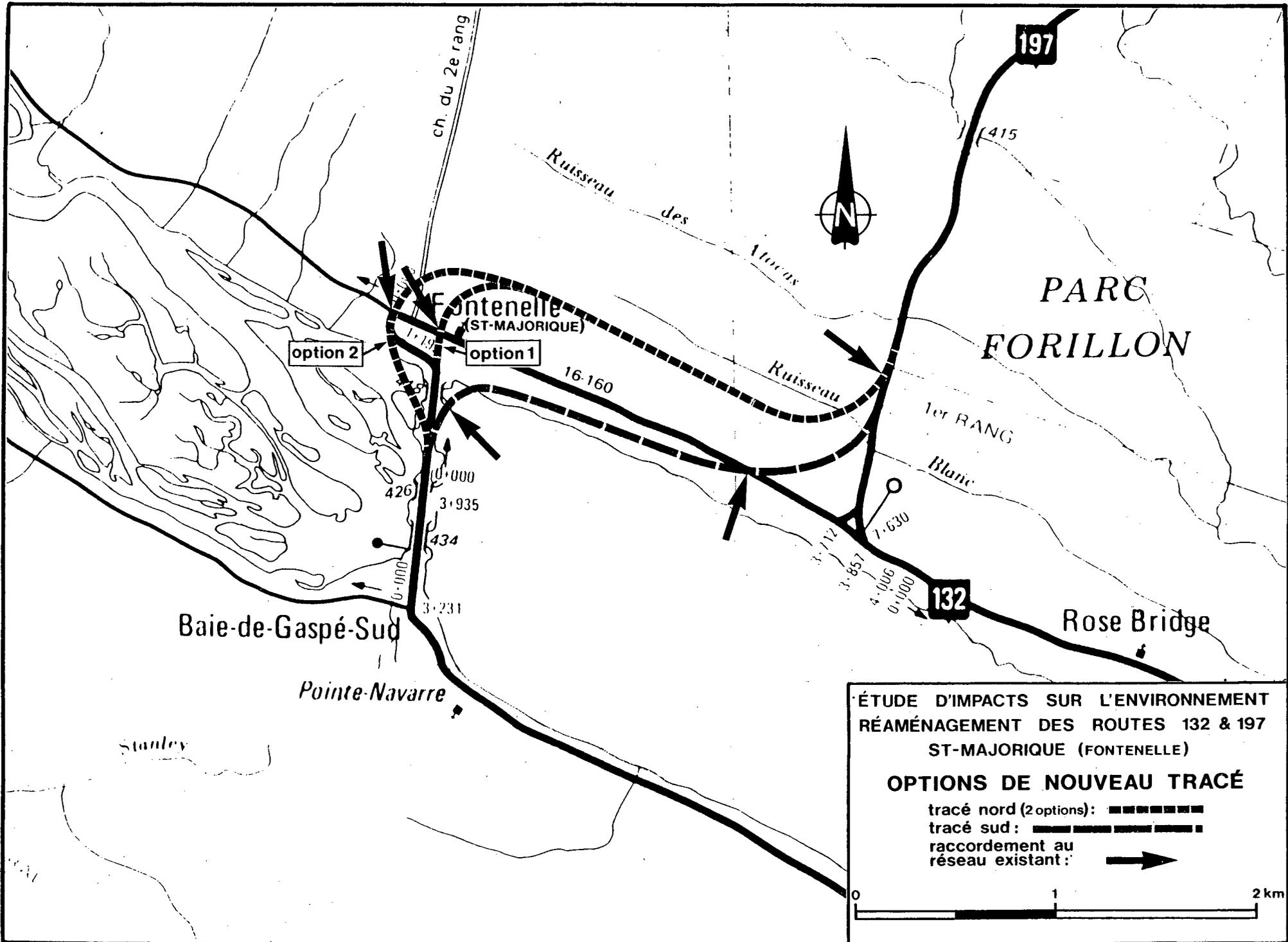
Les raccordements au réseau existant comprennent une intersection avec la route 132 à l'est de St-Majorique pour desservir le village et le Parc Forillon, et une intersection au nord du pont de la rivière Darmouth pour donner accès à l'entrée ouest de St-Majorique et au chemin de Cortéreal. Des voies d'évitement sont prévues sur la route 132. Bien que le pourcentage d'inclinaison de la pente soit faible, sa longueur nécessite l'addition d'une voie lente sur la presque totalité du tracé.

Avec ce tracé, les véhicules se dirigeant vers Gaspé n'auraient plus à traverser le village de St-Majorique et la vitesse permise serait de 90 km/h sur l'ensemble de la route. L'accès à ce village serait toujours possible par les deux extrémités.

3.2.4 Le statu quo

Une quatrième solution, ou plutôt une alternative, serait de maintenir les routes 132 et 197 dans leur état actuel. C'est en fait ce qui se passe présentement car le projet de réaménager la route entre Rivière-au-Renard et Gaspé remonte à plusieurs années. Le projet n'a pas encore été réalisé car il ne s'agit pas d'un problème majeur et les disponibilités budgétaires à la baisse ont contribué à son report.

Toutefois, les caractéristiques géométriques devront être améliorées afin d'éliminer les courbes sous-standards et d'obtenir une continuité dans les caractéristiques techniques de ces routes pour faire suite au contrat en cours sur la route 197.



3.2.5 La solution à privilégier

Les solutions précédemment énumérées atteignent les objectifs visés à différents degrés. En plus des éléments déjà décrits, d'autres facteurs doivent être mentionnés afin de mieux peser le pour et le contre de ces solutions.

La réalisation de travaux de construction routière s'échelonne du mois de mai au mois d'octobre. La période estivale demeure la période la plus favorable, surtout dans cette région. Il va sans dire que l'amélioration de la route actuelle perturberait non seulement la circulation sur ces routes mais également l'accès aux propriétés. Par contre, un nouveau tracé aurait un impact moins grand à ce niveau. On retrouverait néanmoins des déplacements de camions pour le transport des matériaux.

La mise en place d'un nouveau tracé prévoit le maintien des accès au Parc de Forillon, à St-Majorique et à Cortéréal, ce qui est très important compte tenu de la vocation touristique du secteur. La circulation de transit n'aurait plus besoin de franchir le village et pourrait maintenir une vitesse de croisière uniforme. A ce chapitre, les nouveaux tracés offrent cette possibilité. Cependant, les raccordements sont plus simples à réaliser avec le tracé sud car le niveau de croisement des routes seraient sensiblement le même.

L'expropriation constitue un autre élément important. L'amélioration de la route actuelle, même avec une section-type urbaine, nécessiterait l'acquisition de terrain en certains endroits (correction des courbes, élargissement dans le coeur du village). Avec un nouveau tracé, un point important est à souligner. Comme le projet de réaménagement des routes 132 et 197 remonte à plusieurs années, la solution de départ qui avait

été retenue correspond au tracé sud. Les procédures de cheminement des projets du moment ont suivi leur cours de sorte que l'emprise nécessaire au tracé sud est présentement libérée à 100%. Les 27 bâtisses qui étaient touchées ont été déplacées, relocalisées ou démolies selon le cas en fonction de ce tracé.

3.3 Description technique de la solution retenue

La solution retenue consiste donc à réaménager la route suivant le tracé sud le long de la Baie du Nord-Ouest. Les principales caractéristiques sont les suivantes:

- section-type : D-2301 (voir la figure 1)
- nombre de voies : 2
- voie auxiliaire : sur le côté ascendant (sud)
- emprise nominale : 40 mètres
- modalité d'accès : .servitude de non-accès le long de
l'emprise
.accès aux intersections
- vitesse de base : 100 km/h
- longueur du projet : 3,3 kilomètres

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 106 299