

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

RAPPORT D'ÉTUDE

OPPORTUNITÉ DE MAINTENIR LE PONT
RELIANT LES ROUTES 132 ET DU BANC,
À RIVIERE-AU-RENARD - VILLE DE GASPÉ

TQ
G-CA
P
101



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

469490

~~MINISTÈRE DES TRANSPORTS~~
~~CENTRE DE DOCUMENTATION~~
~~200, RUE D'ARCHESTER 300, 70~~
~~QUÉBEC, (QUÉBEC)~~
~~G1W 5Z1~~

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

OPPORTUNITÉ DE MAINTENIR LE PONT
RELIANT LES ROUTES 132 ET DU BANC,
À RIVIERE-AU-RENARD - VILLE DE GASPÉ

Ministère des Transports
Service des projets (Québec)
Division de l'évaluation des projets

Québec, avril 1988

CANQ
TR
GE
CA
386

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Coordination et rédaction:

Gilbert Saint-Laurent, Ph.D., géogr.

Collaboration:

Lam Srun Horng, ing.
Damien Mottard, t.g.c.
Jean Allard, t.g.c.

Service des relevés techniques (Division de la cartographie)

Secrétariat:

Diane Grondin

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
Liste des figures.....	ii
1. Introduction.....	1
1.1 Le mandat et les objectifs.....	1
2. Localisation de la localité et du pont concernés.....	3
3. Caractéristiques du pont.....	4
4. Rôle du pont dans le pattern d'utilisation du sol et des échanges.....	6
4.1 Les activités commerciales et industrielles.....	6
4.2 Les services publics et institutionnels.....	9
4.3 Les carrières de sable.....	11
4.4 Les zones résidentielles.....	11
5. Caractéristiques de la circulation.....	12
6. Conclusion et recommandations.....	16
ANNEXE A.....	18

LISTE DES FIGURES

	PAGE
Figure 1: Localisation du projet.....	2
Figure 2: Utilisation du sol.....	7
Figure 3: Projets de développement résidentiel.....	13
Figure 4: Débits de circulation.....	14

1. INTRODUCTION

En 1985, le ministère des Transports présentait à la ville de Gaspé un projet préliminaire pour la réfection de la route 197 et d'une partie de la route 132 à Rivière-au-Renard. Le projet comportait aussi une proposition de convertir le pont reliant la route 132 à la route du Banc, en passerelle pour piétons.

En mars 1986, la ville de Gaspé, dans une lettre adressée au Ministère rejetait la proposition à l'effet de transformer le pont de la route du Banc en passerelle pour piétons. Elle refusait également l'option du Ministère de ne pas reconstruire le pont pour la desserte automobile. Les autorités municipales demandèrent plutôt que le pont soit reconstruit pour la circulation automobile, conformément à la résolution no 109-86 du conseil municipal.

Pour donner suite aux attentes de la ville de Gaspé, le Ministre des Transports s'engageait, dès le mois d'avril 1986, à évaluer tous les aspects du litige concernant ce pont, afin d'éclairer sa décision.

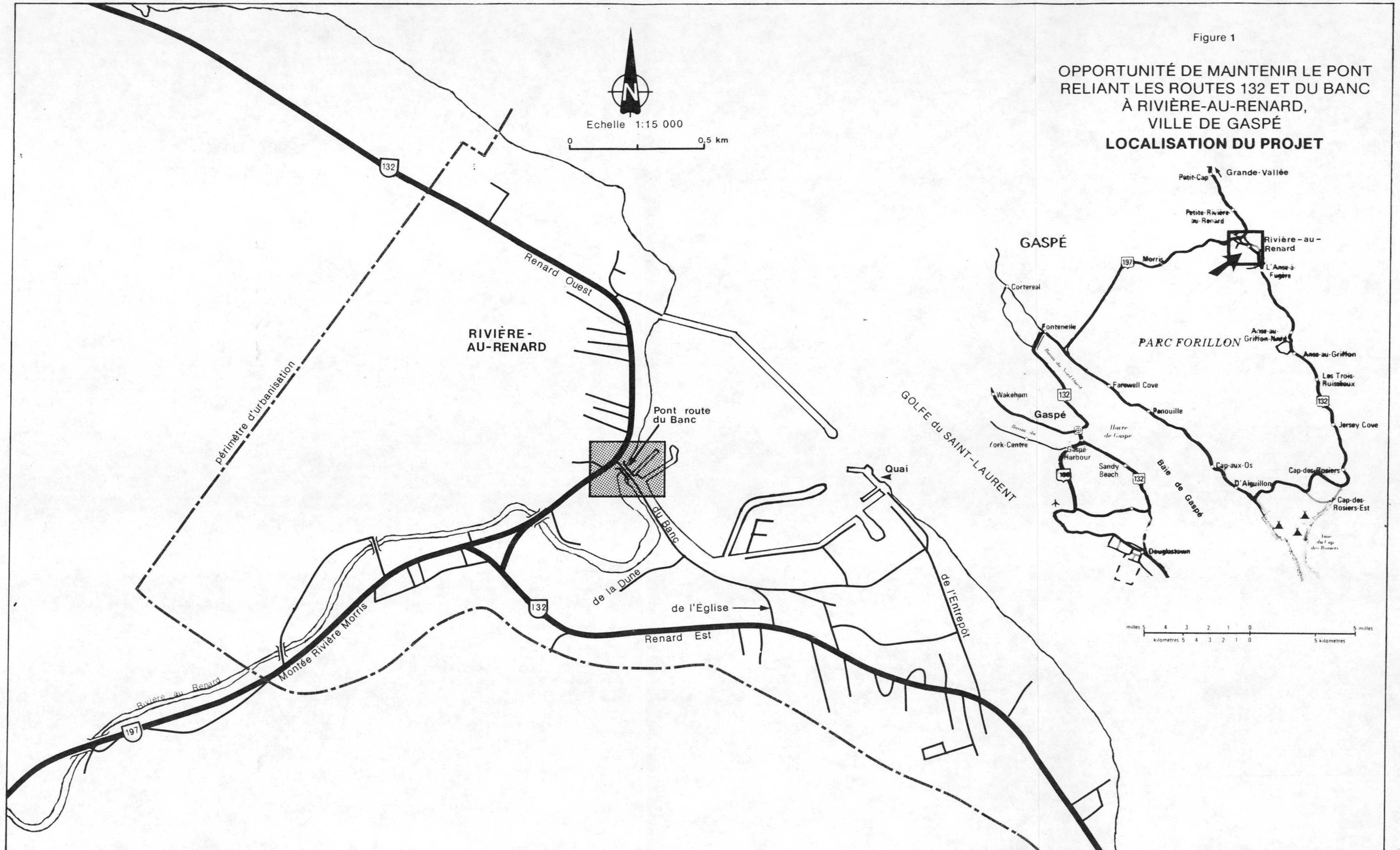
1.1 Le mandat

Compte tenu de la demande formulée par la ville de Gaspé et de l'engagement ministériel de reconsidérer la vocation du pont de la route du Banc, le présent mandat portera sur l'opportunité de reconstruire le pont de la route du Banc et de le raccorder au nouveau tracé de la route 132, dans le secteur Rivière-au-Renard, dans la ville de Gaspé. (figure 1)

Figure 1

OPPORTUNITÉ DE MAINTENIR LE PONT
RELIANT LES ROUTES 132 ET DU BANC
À RIVIÈRE-AU-RENARD,
VILLE DE GASPÉ

LOCALISATION DU PROJET



Les objectifs de la municipalité, en demandant la reconstruction du pont, étaient de:

- maintenir un lien structurant entre la zone urbaine qui est en développement à l'ouest de la rivière au Renard et le coeur de la localité située à l'est de la rivière.
- favoriser les déplacements entre les deux zones urbanisées.
- Faciliter les relations entre les différentes zones de la ville d'une part et d'autre part, entre la ville et la région desservie.

Par ses interventions sur le réseau routier, le ministère des Transports veut faciliter les échanges de biens et de services ainsi que les déplacements des personnes en toute sécurité, dans des conditions optimales de circulation. Dès lors, le Ministère évaluera le rôle du pont dans le pattern des échanges locaux et régionaux, s'il constitue bien un lien majeur entre les centres d'activités industrielles, commerciales et sociales et les populations concernées.

S'il y a lieu d'intervenir, le Ministère agira en respectant ses contraintes budgétaires, dans le choix des options d'investissement susceptibles de générer le plus de bénéfices à la collectivité. De plus, l'intervention sera en conformité avec les orientations et projets inscrits au Schéma d'aménagement de la M.R.C. de la Côte-de-Gaspé.

2. LOCALISATION DE LA LOCALITÉ ET DU PONT CONCERNÉS

Rivière-au-Renard est une localité d'environ 4 500 habitants, située au carrefour des routes 132 et 197, en bordure du golfe

Saint-Laurent. La route 132 relie la localité au parc Forillon peu peuplé à l'est et à Grande-Vallée, Sainte-Anne-des-Monts, beaucoup plus peuplées, à l'ouest. Vers le sud, Rivière-au-Renard est rattachée à Gaspé par les routes 197 et 132, soit une distance d'environ 31 km. (figure 1)

Au plan maritime, la localité est desservie par un quai en eau peu profonde, accessible aux petits bateaux de pêche. Le principal quai en eau profonde est localisé à Sandy-Beach, sur la baie de Gaspé. Il dessert Rivière-au-Renard, selon ses besoins, via les routes 132 et 197.

Rivière-au-Renard est aussi considérée, par la municipalité régionale de comté (M.R.C.) de la Côte-de-Gaspé, comme un sous-pôle régional, compte tenu des activités et services offerts aux autres localités qui y sont localisées.

Somme toute, la position géographique, les activités et les services socio-économiques de Rivière-au-Renard tracent les couloirs routiers par où s'effectuent les échanges entre les diverses localités.

Le pont faisant l'objet du litige enjambe la rivière au Renard à la hauteur de son embouchure avec la mer. Il relie le secteur ouest de la localité, développé en bordure de la rue Renard-Ouest, au secteur est aménagé au voisinage de la route du Banc et au nord de la rue Renard-Est. (figure 1) Ces deux parties de la localité sont également rattachées par la route 132 (rues Renard-Est et Ouest). Le trajet est cependant plus long d'environ 2 km.

3. CARACTÉRISTIQUES DU PONT

Le pont de la route du Banc a environ 49 m de long. La voie carrossable recouverte de béton bitumineux a une largeur de 7,065 m.

Elle est de plus bordée d'un trottoir de 0,915 m situé du côté aval de la rivière.

Ce pont est formé de trois travées d'environ 13 m de longueur chacune. Son tablier est constitué par des solives et un plancher en bois refaits à neuf en 1986, reposant sur quatre poutres d'acier. Les unités de fondation sont en bois.

Deux conduites d'eau passant au travers des quatre unités de fondation sont suspendues au tablier.

L'état actuel du pont a été évalué par le Ministère en mai 1987. L'inspection de la structure a permis de constater que le bois des cages constituant les deux piliers et celui des deux culées est endommagé par la pourriture. La détérioration est telle qu'elle pourrait nécessiter des travaux de consolidation dans peu de temps, et leur remplacement dans quatre ou cinq ans.

Ces carences structurales occasionnent une diminution de la capacité portante du pont. Même si la capacité théorique maximale du tablier de cette structure est estimée à 20 tonnes, en réalité elle est actuellement limitée à 10 tonnes à cause de la détérioration du bois.

Outre ces carences structurales, le pont présente encore un problème de raccordement en "T" avec la route 132. Perpendiculaire à celle-ci, cette jonction est localisée au bas d'une pente inclinée vers le nord, dans l'axe de la route 197-132. Cette dernière inclinaison est estimée à 2,5° (4,4%) sur une distance de 137 m.

Parce que la jonction des routes est au bas d'une pente, la convergence du trafic venant de la route du Banc vers le flux de la route 132 est difficile. Le conducteur d'un véhicule ne perçoit qu'au dernier moment la circulation venant du sud par la route 197-132. Quant

au trafic venant du nord-ouest par la route 132, il est perçu difficilement de la route du Banc car une maison réduit le champ de vision du conducteur.

4. RÔLE DU PONT DANS LE PATTERN D'UTILISATION DU SOL ET DES ÉCHANGES

Rivière-au-Renard s'est développée au bord de l'anse formée à l'embouchure de la rivière au Renard, à proximité des ressources maritimes et forestières. Ces facteurs ont contribué à la localisation et au développement des activités dans cette localité. Ce sont: les activités commerciales et industrielles, les services publics et institutionnels, les carrières de sable et les zones résidentielles.

4.1 Les activités commerciales et industrielles

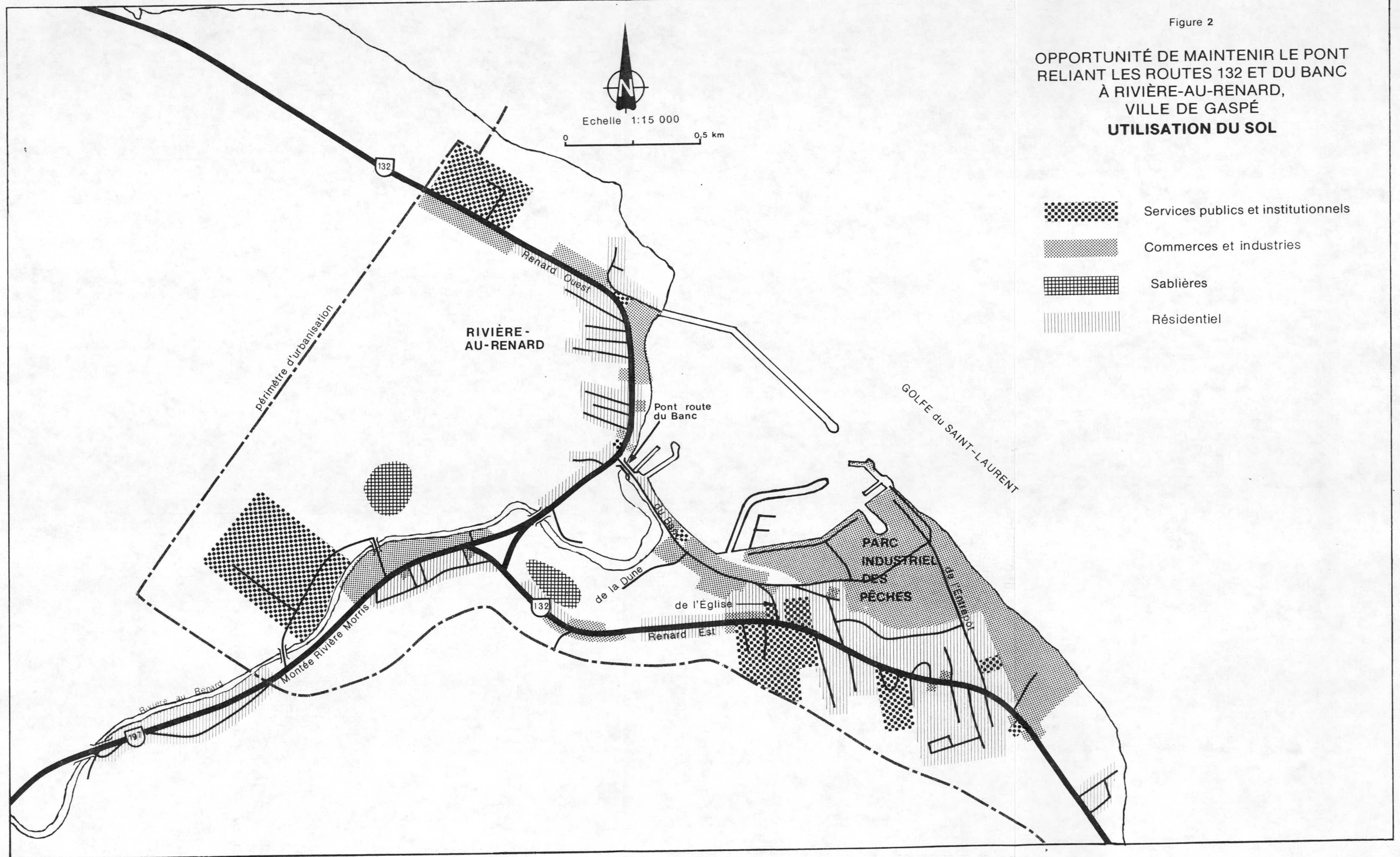
Les activités commerciales et industrielles dominent sur le pourtour de l'anse de la Rivière-au-Renard. On y trouve à l'est, le parc industriel des pêches d'une superficie de 32 hectares; des commerces en bordure de la route du Banc au sud de l'anse; des commerces et des habitations en bordure de la route 132, à l'ouest de l'anse. (figure 2)

Trois industries de transformation du poisson logent dans ce parc industriel. Celles-ci sont approvisionnées directement par les bateaux de pêche qui se présentent au quai ou par de petites entreprises de pêche localisées en amont de Rivière-au-Renard. Dans ce dernier cas, les pêcheurs amènent leur poisson à l'usine par camionnette et circulent via la route 132 ouest, le pont et la route du Banc. Lorsque la transformation du poisson est complétée, l'expédition du poisson congelé ou de la farine s'effectue par la rue de l'Entrepôt et la route 132 en direction de Québec et Montréal.

Environ 550 personnes travaillent dans ces industries de mai à novembre inclusivement. Pendant la période hivernale, la main-d'oeuvre

Figure 2

OPPORTUNITÉ DE MAINTENIR LE PONT
RELIANT LES ROUTES 132 ET DU BANC
À RIVIÈRE-AU-RENARD,
VILLE DE GASPÉ
UTILISATION DU SOL



peut diminuer selon les besoins des industries. Ces gens habitent pour 25% à Rivière-au-Renard; 60% résident dans les localités côtières en amont de Rivière-au-Renard. Ceux-ci empruntent la route 132 et la route du Banc pour se rendre à leur travail. Le dernier 15% vient du sud via la route 197. Ils se dirigent aussi au parc industriel par la route du Banc. Dès lors, pour tous ces travailleurs, la route du Banc est l'artère principale de la localité.

Deux autres industries relativement importantes sont localisées en bordure sud de la route du Banc. L'une d'elles est la compagnie de transport Mouska dont les camions sillonnent les routes de la région. L'autre est la scierie Dumaresq qui s'approvisionne en billots et écoule son bois de sciage en région. Le trafic lourd lié aux activités de ces deux entreprises serait desservi au mieux par la route du Banc et son pont. Cependant, la capacité portante du pont oblige ces entreprises à diriger leurs camions sur les rues Renard-Est et de l'Église avant d'atteindre la route du Banc.

Les points d'activités commerciales les plus anciens sont implantés en bordure de la route du Banc. Plus récemment, ils se sont développés à l'entrée ouest de la localité, en bordure de la rue Renard-Ouest, et à l'entrée sud du village, en bordure de la route 197, soit la Montée-Rivière-Morris. Les relations que la population entretient avec ces lieux d'activités commerciales les amènent à se déplacer à la fois sur la route du Banc et sur l'axe 132-197.

Outre la clientèle locale s'ajoute celle provenant des localités sises surtout à l'ouest de Rivière-au-Renard et, dans une moindre mesure, les villages moins peuplés qui jalonnent la route 132 Est. De plus, il n'est pas rare que des résidents de Rivière-au-Renard aillent magasiner à Gaspé et, inversement, que des gens de Gaspé se rendent à

Rivière-au-Renard pour effectuer des emplettes. Compte tenu de la configuration du réseau routier et de la localisation des commerces de détail, la plupart de ces déplacements transitent par les routes 132-197 et du Banc.

4.2 Les services publics et institutionnels

Il existe un autre petit foyer d'activités commerciales. Localisé au carrefour des rues de l'Église et Renard-Ouest, il est caractérisé surtout par des services publics et institutionnels. Parmi les sites où de tels services sont offerts, celui-ci est le plus développé. (figure 2) On y trouve trois écoles primaires, une école polyvalente pour l'enseignement secondaire, une succursale bancaire, un bureau de poste, une église, un bureau de Pêche et Océan Canada.

Ces services sont autant de points de convergence des déplacements locaux et régionaux. La circulation sur la rue Renard-Est est rendue difficile par la présence du stationnement latéral de chaque côté de la rue et par le trafic piétonnier à certaines heures de la journée.

En effet, les débarcadères du transport scolaire sont localisés à l'intersection des rues de l'Église et Renard-Est ainsi que dans le stationnement de l'église. Celui-ci occasionne 552 des 611 traversées de la rue Renard-Est, surtout par des écoliers du niveau primaire, lors des jours d'école. On retrouve une plus forte concentration de ces déplacements le matin entre 8:00 et 9:00 heures: 114 déplacements; le midi entre 11:00 et 13:00 heures soit 283 déplacements; l'après-midi entre 14:00 et 16:00 heures avec 155 déplacements.

Heureusement on ne signale aucun accident entre ce trafic de piétons et celui des véhicules. Cependant, selon la Sûreté du Québec, les segments de rues où on enregistre le plus d'accidents d'automobile dans la localité débouchent sur cette intersection. La topographie

accidentée de la rue de l'Église, l'état glacé de la chaussée en hiver et le stationnement latéral sur la rue Renard-Est seraient les principaux motifs d'accrochage entre les véhicules.

Il faut encore souligner qu'une éventuelle fermeture du pont du Banc à la circulation automobile, ajouterait près de 3 000 véhicules quotidiennement sur la rue Renard-Est qui doublerait ainsi son D.J.M.A. comme nous le verrons ultérieurement. Les rues Renard-Est et de l'Église offriraient le seul accès aux commerces de la route du Banc et aux industries du parc industriel pour les populations importantes localisées au sud et à l'ouest de la localité. De plus, tous les autobus scolaires qui transitent quotidiennement par la route du Banc pour se rendre au carrefour des rues Renard-Est et de l'Église, devraient se rabattre sur la route 132 déjà achalandée par le transit et le trafic local.

La fréquentation des autres services publics et institutionnels de la localité, à cause de leur localisation, a moins d'incidences sur l'achalandage du pont et de la route du Banc. L'un de ces services, localisé à l'entrée ouest de la localité, est une station de radio maritime qui focalise peu de déplacements. Le second est le centre des loisirs situé à proximité de l'entrée sud de la localité. Considérant la localisation des bassins de population, il est accessible surtout par les rues Renard-Est et Ouest et par la Montée Rivière Morris.

Deux autres services publics sont localisés à l'entrée est de la localité. Ce sont le garage municipal sur la rue de l'Entrepôt et le Centre local de services communautaires (C.L.S.C.) en bordure de la rue Renard-Est.

Parce qu'il dessert la localité et la région, ce C.L.S.C. reçoit quotidiennement une centaine de visiteurs entre 8:00 et 19:00 heures. Chacun des trois accès à Rivière-au-Renard voit passer le tiers de la

clientèle du C.L.S.C. Ainsi, une trentaine d'entre eux, venant de l'ouest transitent par la route du Banc pour atteindre le C.L.S.C.

4.3 Les carrières de sable

Deux carrières de sable marquent le paysage de Rivière-au-Renard. (figure 2) L'une est localisée au nord du centre des loisirs municipaux. Elle est encore exploitée et est accessible par la route 197-132. L'autre, au nord-est du carrefour des routes 197 et 132 Est semble abandonnée. Si ces deux carrières créent de profondes cicatrices dans le paysage urbain, leur exploitation n'a cependant rien en commun avec le trafic de la route du Banc.

4.4 Les zones résidentielles

Les activités résidentielles et commerciales sont fortement imbriquées. (figure 2) En bordure des principales rues: Renard-Est et Ouest et du Banc, on trouve fréquemment des habitations qui logent l'activité commerciale au rez-de-chaussée et l'activité résidentielle, derrière le commerce ou au 2e étage.

On retrouve cependant trois concentrations d'habitations résidentielles dans la localité. La plus importante et la plus ancienne est localisée au sud du parc industriel, dans la partie est de la localité. C'est la plus peuplée et celle qui bénéficie de l'accès le plus direct aux activités et services localisés en bordure de la route du Banc.

La seconde zone d'habitations, par ordre d'importance, est localisée à l'entrée ouest de la localité. Ce sont ces gens qui utilisent le plus fréquemment la route du Banc: transport d'écoliers, magasinage et travail.

Une troisième zone d'habitations a été développée sur la route 197 à l'entrée sud de la localité. Cette zone, bien que n'ayant pas tous les services d'aqueduc et d'égoût municipaux est recherchée par les professionnels pour son micro-climat. Cette vallée abrite mieux les résidents des vents froids qui caractérisent l'habitat côtier. Pour cette population, les routes 197-132 et du Banc sont couramment utilisées pour leurs déplacements de travail et de magasinage.

Le plan d'aménagement de la ville de Gaspé prévoit que la construction domiciliaire va s'accroître dans le couloir de la route 132-197. (figure 3) Des zones ont été prévues à cet effet pour les projets à court terme: 1 an et à moyen terme 5 ans. Si les habitudes actuelles de déplacement de la population sont maintenues par ces nouveaux résidents, ceux-ci vont contribuer à densifier les échanges entre les différents points d'activités et de services locaux. Ils vont aussi contribuer à accroître le trafic sur le pont et la route du Banc.

5. CARACTÉRISTIQUES DE LA CIRCULATION

Les déplacements reliés aux activités et services offerts à Rivière-au-Renard se reflètent dans les flux de circulation locaux.

Les comptages routiers effectués à l'été 1987 permettent de constater que deux axes se partagent la faveur populaire lors des déplacements. Ce sont ceux de la route 132 et de la route du Banc qui constituent les principales voies de circulation dans la localité. (figure 4)

D'ouest en est, sur la route du Banc le débit journalier moyen annuel (D.J.M.A.) varie de 3 208 véhicules au pont et baisse à 1 513 véhicules à l'entrée du parc industriel. Sur la route 132, au nord de l'intersection avec la route du Banc, le D.J.M.A. est de 4 760 véhicules.

Figure 3

OPPORTUNITÉ DE MAINTENIR LE PONT
RELIANT LES ROUTES 132 ET DU BANC
À RIVIÈRE-AU-RENARD,
VILLE DE GASPÉ
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

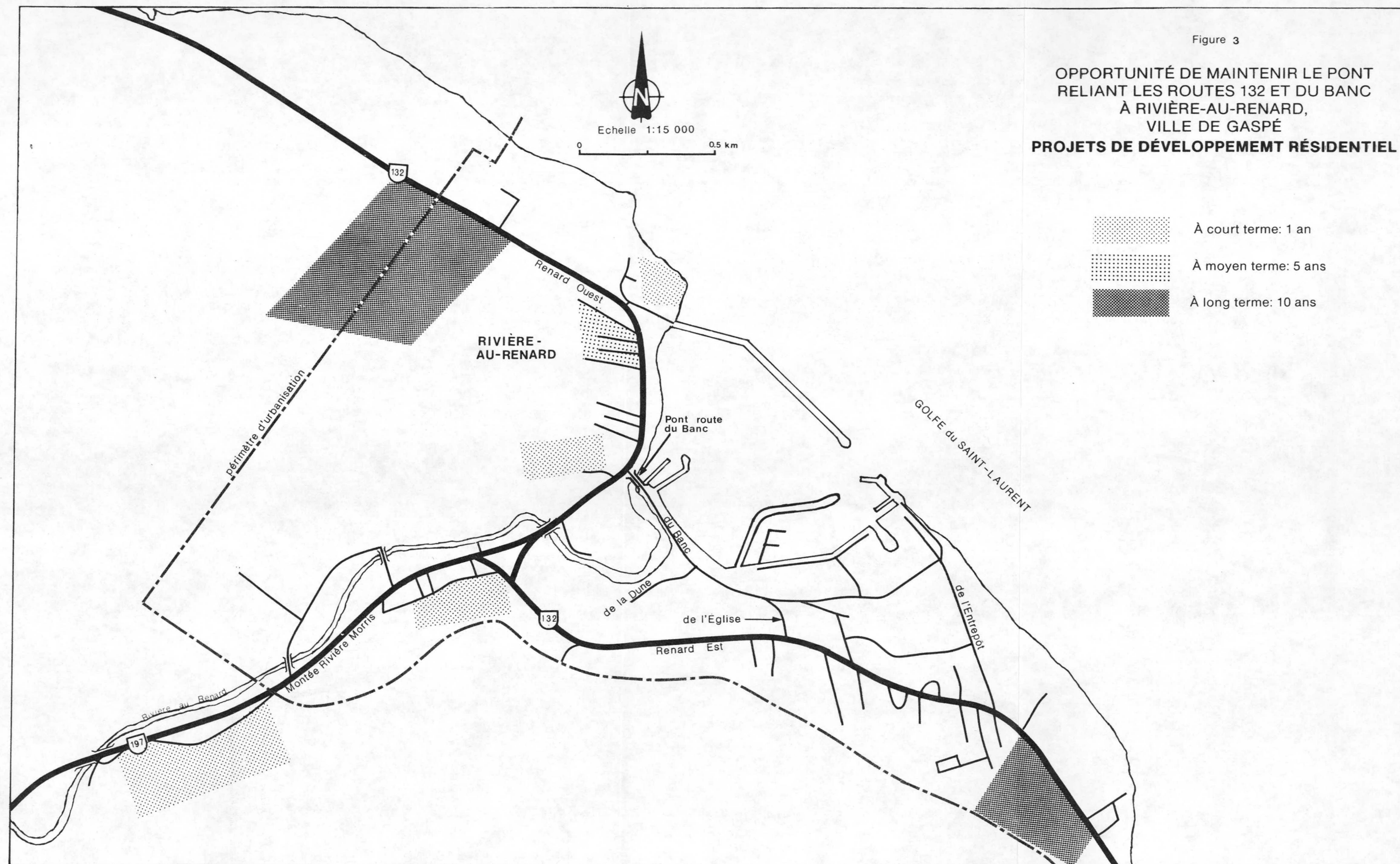
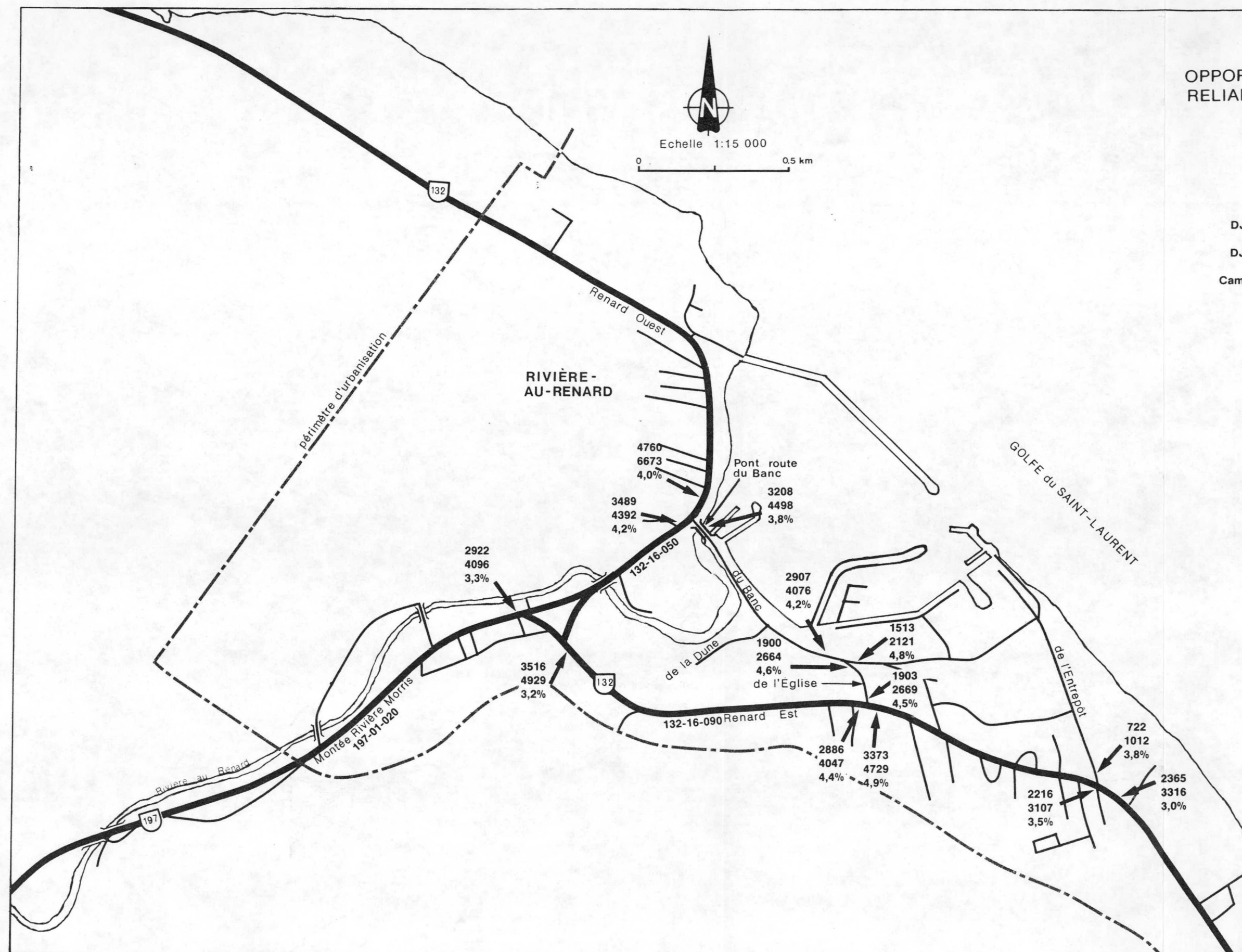


Figure 4

OPPORTUNITÉ DE MAINTENIR LE PONT RELIANT LES ROUTES 132 ET DU BANC À RIVIÈRE-AU-RENARD, VILLE DE GASPÉ

DÉBITS DE CIRCULATION

DJMA	Débit journalier moyen annuel	3208
DJME	Débit journalier moyen estival	4498
Camions	Pourcentage de camions (%)	3,8%



Ces écarts montrent bien la contribution des populations localisées en amont de Rivière-au-Renard au trafic enregistré dans la localité.

L'achalandage de ces rues s'explique par la dynamique des déplacements entre, d'une part les commerces de détail, les services publics et institutionnels et, d'autre part, les bassins de population locaux et régionaux dont les besoins façonnent les échanges et la circulation. Nous avons décrit à grand trait cette dynamique, lors de l'analyse de l'utilisation du sol au point précédent. Regardons plus en détail quelques aspects de la circulation.

Les heures de pointe du matin, du midi et du soir ne présentent pas de problème de circulation. On note bien la formation d'une courte file d'attente au peloton, environ 10 véhicules, sur la route du Banc à l'intersection de la rue Renard-Ouest (route 132). Mais cette situation dure à peine cinq à huit minutes. Elle apparaît surtout à l'heure du dîner ou à la sortie des travailleurs en fin d'après-midi.

Compte tenu de l'importance du parc industriel dans l'activité économique de la localité, le pourcentage de camions dans la circulation reste peu élevé. (figure 4) Il oscille entre 3,0% et 4,9% selon différents points du réseau routier. Il s'agit surtout de petits camions de deux essieux et, dans une moindre mesure, de camions plus gros pour le transport du bois et des tracteurs avec remorque.

L'évaluation de la capacité et du niveau de service du réseau routier de Rivière-au-Renard montre que celui-ci présente une situation optimale. La route du Banc et la route 132 offrent une capacité de réserve respective de plusieurs centaines de véhicules qui ne saurait être comblée avant de nombreuses années.

Le seul autre problème perçu dans le réseau routier et la circulation, outre celui du pont du Banc, a trait au carrefour de la route du Banc et de la route 132 (rue Renard-Ouest). La convergence et les échanges de trafic dans ce carrefour en "T" y sont difficiles à cause de la topographie et de l'habitation. Ces deux facteurs gênent la visibilité des véhicules circulant sur la route du Banc, désireux de s'engager sur la route 132. Pour corriger ces carences, le Ministère propose de modifier le tracé de la rue Renard-Ouest et celui du pont du Banc afin de créer un carrefour où la géométrie facilitera une visibilité optimale pour tous les véhicules. La faisabilité de ce réaménagement apparaît à l'annexe A.

6. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Il ressort de cette brève analyse que le pont et la route du Banc sont un élément majeur de l'infrastructure routière de la localité et de l'économie locale et régionale comme l'a montré l'analyse des échanges.

Le seul foyer de problèmes liés à l'axe du Banc est localisé à son intersection avec la route 132. On y note en effet des problèmes de géométrie, de visibilité et une capacité portante du pont réduite à 10 tonnes, à cause de la détérioration des fondations.

Enfin, il est certain que la fermeture du pont du Banc à la circulation des véhicules motorisés: tracteurs avec remorque, camions, automobiles et autobus, aura des incidences négatives sur le carrefour Renard-Est et de l'Église, notamment à cause de la présence d'écoles et d'écoliers piétons et du stationnement latéral sur la rue Renard-Est qui réduit la fluidité de la circulation sur la route 132. Les 3 000 véhicules circulant quotidiennement sur le pont du Banc risquent de s'ajouter au 3 000 autres que connaît déjà le carrefour Renard-Est et de l'Église et de diminuer ainsi la capacité de réserve à cet endroit.

Compte tenu de ces conclusions, il apparaît évidemment souhaitable de reconstruire le pont du Banc et de lui attribuer une capacité portante telle qu'il puisse supporter le trafic lourd qu'il devrait normalement enregistrer. De plus, il serait souhaitable d'attribuer à l'intersection du nouveau tracé de la route 132 avec celle du Banc les caractéristiques géométriques qui facilitent les échanges de trafic entre ces deux voies de circulation.

ANNEXE A



Québec, le 3 novembre 1986

A : Monsieur Guy Charbonneau, ing.
Chef du Service des projets (Québec)

DE LA : DIVISION DES AMÉNAGEMENTS

OBJET : Pont de la route du Banc
Municipalité: Gaspé (secteur Rivière-au-Renard)
C.O.P.I. : 0197-01-01A
N/Référence : 6.2.1-0197 GASPÉ-EST

Suite aux résolutions municipales du 3 septembre 1985 et du 3 mars 1986, demandant la reconstruction du pont ci-haut mentionné, la Division des aménagements a procédé à des études de faisabilité en vue de connaître les possibilités de reconstruction de ladite structure au voisinage du pont existant.

Comme plus de la moitié des débits de circulation de l'ordre de 2 000 véhicules J.M.A. se dirigent ou viennent du Nord, nous n'avons pas cru bon de rechercher un autre site, ceci afin de minimiser les impacts environnementaux qui auraient pu être créés par ce nouveau lien.

Vous trouverez, sur le plan ci-joint N° TL-80-12-0023 révisé le 31 octobre 1986, les caractéristiques géométriques ainsi que l'aménagement préconisé pour ce secteur.

La largeur du pont devra être de 11 mètres entre trottoirs de 1,5 mètre de chaque côté avec des rayons de virage de 14 mètres à l'intersection des routes 132 et 197. Le profil longitudinal des routes 132 et 197 devra être abaissé afin de permettre un raccordement sécuritaire. L'ancienne route 132 devra être raccordée légèrement plus au Nord que dans le projet initial. Il sera également nécessaire de prévoir l'acquisition de 2 nouvelles maisons.

Tel que convenu le 11 mars 1985, un mur de soutènement de 90 mètres de longueur le long de la nouvelle route 132 sera érigé afin de réduire l'empiétement dans la rivière au Renard.

Quant à la route du Banc, il sera nécessaire de prévoir un mur de soutènement à l'extrémité Sud-Est du pont en plus d'un léger remblayage dans la rivière. Suivant les discussions que nous avons eues avec les Services de l'hydraulique et des ouvrages d'art, l'écoulement de l'eau de la rivière devrait être favorisé puisque les caissons existants seront éliminés et que le nouveau pont n'aura vraisemblablement qu'une seule portée.

Advenant que ce projet soit justifié, les coûts supplémentaires de réalisation pourraient être établis comme suit:

<u>Éléments</u>	<u>Montants</u>
Pont	315 000 \$
Mur "Est"	60 000 \$
Expropriation	100 000 \$
Travaux divers	125 000 \$
TOTAL	600 000 \$

Comme la Division des plans et devis est à préparer le plan définitif, nous ne prévoyons pas de retard pour la réalisation du projet si une décision rapide est prise dans ce dossier.

Le chef de la Division,

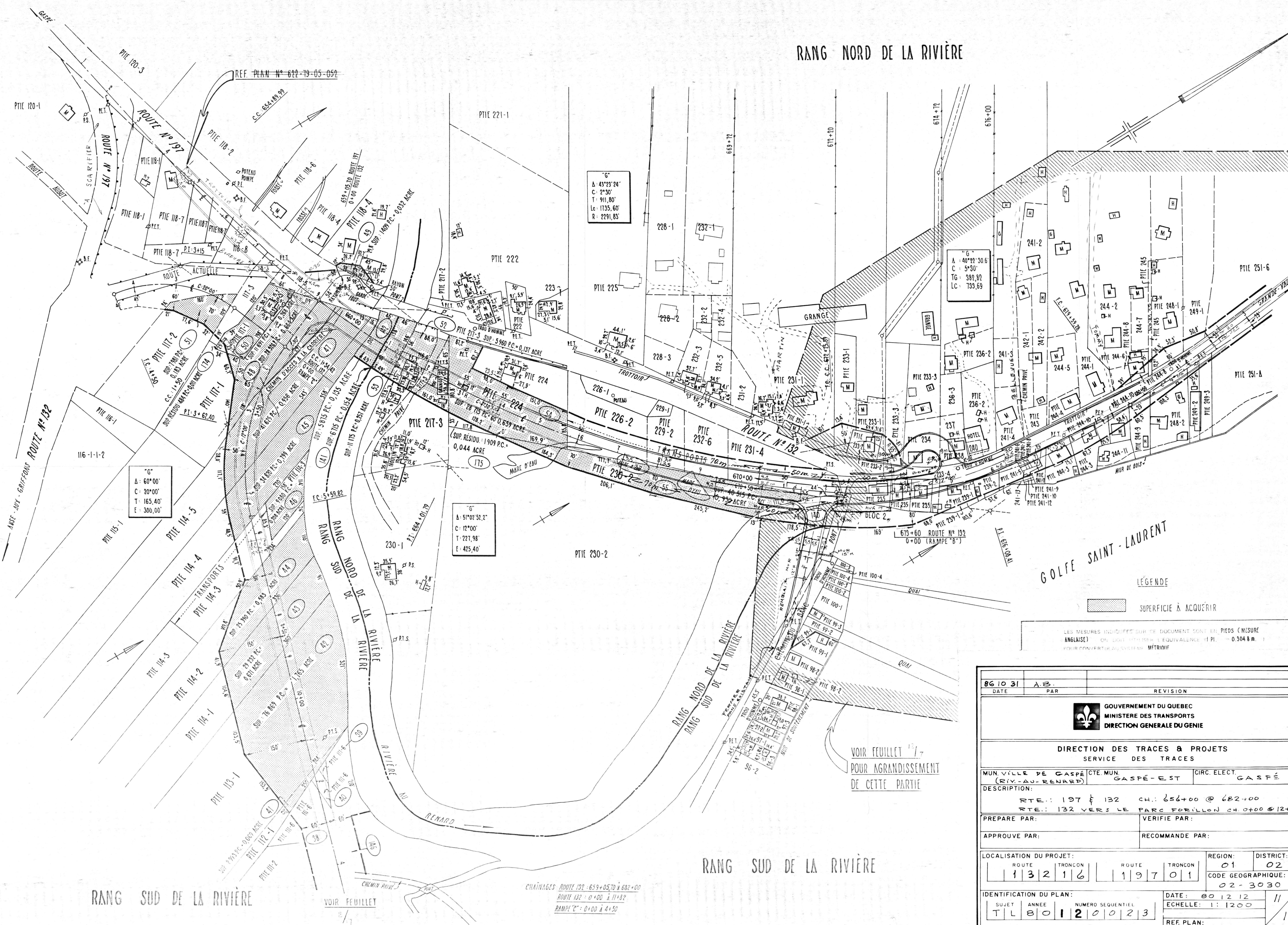


Paul-Henri Durand, ing.

PHD/d1

p.j.

RANG NORD DE LA RIVIERE



GOLFE SAINT-LAURENT

LEGENDE



SUPERFICIE A ACQUERIR

LES MESURES INDIQUEES SUR CE DOCUMENT SONT EN PIEDS (MESURE ANGLAISE) ON DOIT UTILISER L'EQUIVALENCE (1 PI. = 0.304 8 m.) POUR CONVERTIR AU SYSTEME METRIQUE

86 10 31		A.B.		REVISION	
DATE		PAR			
 GOUVERNEMENT DU QUEBEC MINISTRE DES TRANSPORTS DIRECTION GENERALE DU GENIE					
DIRECTION DES TRACES & PROJETS SERVICE DES TRACES					
MUN. VILLE DE GASPE (RIV.-AU-RENAUD)		CTE. MUN. GASPE-EST		CIRC. ELECT. GASPE	
DESCRIPTION: RTE.: 197 & 132 CH.: 656+00 @ 682+00 RTE.: 132 VERS LE PARC FORILLON CH. 0+00 @ 12+00					
PREPARE PAR:		VERIFIE PAR:			
APPROUVE PAR:		RECOMMANDE PAR:			
LOCALISATION DU PROJET: ROUTE 132 TRONCON 16 ROUTE 197 TRONCON 01				REGION: 01 DISTRICT: 02 CODE GEOGRAPHIQUE: 02-3030	
IDENTIFICATION DU PLAN: Sujet T L 80120023 ANNEE 2002 NUMERO SEQUENTIEL 23				DATE: 80 12 12 ECHELLE: 1:1200 REF. PLAN: 11	

RANG SUD DE LA RIVIERE

RANG SUD DE LA RIVIERE

CHAÎNAGES: ROUTE 132: 659+05.70 à 682+00
ROUTE 132: 0+00 à 11+82
RAMPES "C": 0+00 à 4+50

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 076