

RAPPORT D'ÉTUDE

Route : 132

Municipalités: Oak Bay et Nouvelle-Ouest

M.R.C. : Avignon

CANQ
TR
GE
PR
248



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

660972

TRANSPORTS QUÉBEC
DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE
DIRECTION DE LA PLANIFICATION ROUTIÈRE
SERVICE DES PROJETS (Québec)

Route : 132
Municipalités: Oak Bay et Nouvelle-Ouest
M.R.C. : Avignon

Préparé par:

Fernand Bédard, a.g.
Chef de la Section localisation

DIVISION DES AMÉNAGEMENTS

Mai 1987

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
03 OCT 2001
TRANSPORTS QUÉBEC

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21e étage
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA
G1R 5H1

CANQ
TR
GE
PR
248
Dépôt

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
1 - Secteur Oak Bay: (traverse N° 12)	4
2 - Secteur Pointe-à-la-Garde: (traverse N°14)	5
3 - Secteur Escuminac-Ouest: (traverses N° 15 et N° 16)	6
4 - Secteur Escuminac-Centre:	7
5 - Secteur Escuminac-Est: (traverses N° 18 et N° 19)	8
6 - Secteur Nouvelle-Ouest: (traverse N° 20)	9

La route 132 dans Bonaventure a fait l'objet d'une attention particulière de la part du ministère des Transports au cours des dernières années. A cause des coûts importants résultant de la réfection de la route dans son ensemble et tenant compte des problèmes particuliers rencontrés aux divers croisements de la voie ferrée, il avait été convenu de s'en tenir le plus possible à l'élimination de ces traverses à niveau ainsi qu'à l'amélioration de la route 132 aux approches immédiates de ces dernières.

Cependant, suite aux discussions et aux diverses rencontres qui ont eu lieu récemment sur le sujet, nous aimerions vous faire part d'une nouvelle proposition de tronçonnement des projets qui permettrait d'accélérer la réalisation des travaux sur l'ensemble de la route tout en satisfaisant davantage aux désirs de la population.

Nous avons donc procédé à une réévaluation de l'ensemble de la route entre Oak Bay et Nouvelle-Ouest d'après les divisions suivantes.

1 - Secteur Oak Bay: (traverse N° 12)

De 1,2 km à l'ouest de la traverse N° 12 à Oak Bay jusqu'à 350 mètres à l'ouest de la route Green.

La proposition du Ministère pour l'élimination de la traverse à niveau dans ce secteur a déjà été présentée à la municipalité concernée à la fin de 1984 et a été entérinée par cette dernière par voie de résolution appuyant la variante 1, c'est-à-dire celle qui se situe approximativement dans l'axe de la route actuelle.

Cette variante pourrait être prolongée d'environ 1 600 mètres vers l'est afin de raccorder un secteur de 2,2 km qui a déjà été amélioré vers 1965.

Un certificat d'autorisation de réalisation serait normalement nécessaire dans ce cas-ci. La longueur de ce projet est d'environ 4,8 km et son coût est évalué en 1987 à 4 200 000 \$.

L'ajout de 1,6 km de route au projet initial majore le prix d'environ 1 100 000 \$.

L'échéancier de ce tronçon de route ne devrait souffrir d'aucun retard, puisque sa réalisation n'est prévue qu'après 1991.

2 - Secteur Pointe-à-la-Garde: (traverse N°14)

De 300 mètres à l'ouest du ruisseau Harrison jusqu'à la traverse N° 15.

Ce tronçon emprunte le tracé prévu au plan touristique préparé par la firme Gaston St-Pierre et, par rapport au projet initial, pourrait être prolongé de 800 mètres dans sa partie "ouest" et de 2 km dans sa partie "est".

Seul un certificat d'autorisation de construction pourrait s'avérer nécessaire dans le cas présent, étant donné que la largeur de l'emprise moyenne se situe en-dessous des 35 mètres réglementaires. La longueur de ce projet est d'environ 5 km et le coût de réalisation est évalué approximativement à 6 000 000 \$.

L'échéancier ne devrait normalement pas connaître de retard appréciable: ce qui signifie que les travaux de construction pourraient en principe débiter vers la fin de 1989.

Les ajouts au projet initial suivant l'axe de la firme St-Pierre comporteraient des coûts de l'ordre de 2 000 000 \$.

3 - Secteur Escuminac-Ouest: (traverses N° 15 et N° 16)

Nord de la voie ferrée.

Ce tronçon fera prochainement l'objet d'un dépôt au ministère de l'Environnement en vue de l'obtention d'un certificat d'autorisation de réalisation.

La longueur de ce projet est d'environ 2,6 km et son coût est présentement évalué à 1 900 000 \$.

4 - Secteur Escuminac-Centre:

Depuis la traverse N° 16 jusqu'à la traverse N° 18.

Ce tronçon d'une longueur de plus de 5,0 km ne devrait être réalisé qu'à une date plus lointaine: un certificat d'autorisation de réalisation devrait alors être nécessaire à cause de la longueur du projet et de la largeur d'emprise requise.

5 - Secteur Escuminac-Est: (traverses N° 18 et N° 19)

Sud de la voie ferrée.

Ce tronçon fera prochainement l'objet d'un dépôt au ministère de l'Environnement pour l'obtention d'un certificat d'autorisation de réalisation.

La longueur de ce projet est d'environ 2,9 km et son coût actuel est évalué à 1 700 000 \$.

6 - Secteur Nouvelle-Ouest: (traverse N° 20)

Depuis la traverse N° 19 jusqu'à la rivière Nouvelle.

Ce tracé a été présenté à la municipalité de Nouvelle en 1985 sous forme de deux variantes différentes; la variante 1, localisée généralement dans l'axe de la route actuelle, fut alors acceptée par résolution municipale.

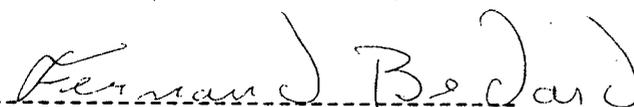
La réalisation de cette variante était initialement prévue en deux étapes, dont la première ne couvrait que 1,9 km. La longueur totale de cette variante était alors de 2,8 km. En ajoutant, dans la nouvelle version, environ 1 km à l'ouest du projet, on relierait la traverse N° 19 à la partie améliorée de la route 132 à l'est de la rivière Nouvelle.

Le coût du réaménagement total de la route, dans ce secteur, y compris l'étagement de la voie ferrée, représente en 1987 des déboursés de 4 700 000 \$ pour une longueur d'environ 3,8 km.

Ce projet ne nécessitera pas normalement de certificat d'autorisation de la part du ministère de l'Environnement.

Voilà donc, en résumé, la situation telle qu'elle se présente actuellement dans ce coin de la Gaspésie.

Préparé par :



Fernand Bédard, a.g.
Chef de la Section localisation

Approuvé par :



Paul-Henri Durand, ing.
Chef de la Division des aménagements

Québec, le 27 mai 1987

PHD/FB/d1

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 179 356