



Gouvernement du Québec  
Ministère des Transports

Service de l'Environnement

**Implantation de barrières automatiques  
et réaménagements géométriques**

**Traverses à niveau aux intersections  
des rues Roy et du Parc avec la route 132**

CANQ  
TR  
GE  
CA  
134

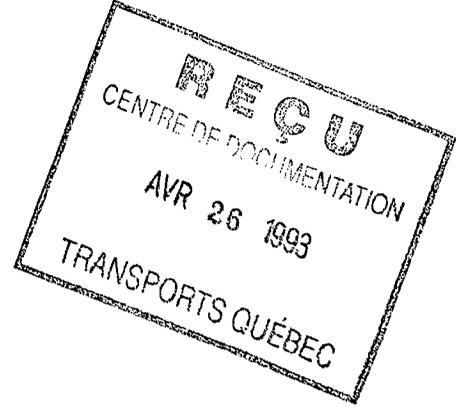
**Justification et  
Évaluation environnementale**

**Ville d'Amqui**  
Québec, mars 1993

288743

Gouvernement du Québec  
Ministère  
des Transports

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
200, RUE DORCHESTER SUD, 7e  
QUÉBEC, (QUÉBEC)  
G1K 5Z1



---

**Implantation de barrières automatiques  
et réaménagements géométriques**

**Traverses à niveau aux intersections  
des rues Roy et du Parc avec la route 132**

**Ville d'Amqui**

**VERSION FINALE**

**JUSTIFICATION  
ET  
ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

*Don - Man*

*CAWQ  
TR  
GE  
CA  
134*

Service de l'environnement  
200, Dorchester-sud  
Québec (Québec)  
G1K 5Z1

QUÉBEC, MARS 1993

Ce document a été préparé par le personnel du Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec, sous la responsabilité de monsieur Claude Girard, économiste-urbaniste, chef du Service de l'environnement.

### ÉQUIPE DE TRAVAIL

---

Fabien Lecours	architecte paysagiste, chargé de projet
Carolle Bouchard	anthropologue
Nadine Girard	biologiste
Esther Laforte	archéologue
Madeleine Lindsay	urbaniste

#### Sous la supervision de :

Daniel Hargreaves	urbaniste, chef de la Division des études environnementales - Est
-------------------	--

#### Soutien technique :

Carole Dumont	technicienne en cartographie
Louise Garneau	agente de secrétariat

#### Avec la collaboration de :

Yves Julien	ingénieur, Division des aménagements - Est
Pierre Robitaille	ingénieur, Division plans et devis - Est
Michel Vallée	ingénieur, Division de la circulation - Est

---

## **TABLE DES MATIÈRES**

---

ÉQUIPE DE TRAVAIL . . . . .	i
TABLE DES MATIÈRES . . . . .	ii
Liste des figures . . . . .	iv
<b>1.0 MISE EN CONTEXTE . . . . .</b>	<b>1</b>
<b>2.0 PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DE L'INTERVENTION . . .</b>	<b>3</b>
<b>3.0 DESCRIPTION DE L'OPTION RETENUE . . . . .</b>	<b>4</b>
3.1 PASSAGE À NIVEAU (RUE ROY) . . . . .	4
3.2 PASSAGE À NIVEAU - ROUTE 195 (RUE DU PARC) . . .	4
<b>4.0 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE . . . . .</b>	<b>8</b>
4.1 PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE . . . . .	8
4.1.1 Milieu naturel . . . . .	8
4.1.2 Milieu humain . . . . .	11
■ Aspect urbain . . . . .	11
■ Aspect patrimonial . . . . .	11
■ Aspect social . . . . .	11
■ Aspect agricole . . . . .	12
■ Aspect visuel . . . . .	12
■ Archéologie . . . . .	13

4.2	IMPACTS ET ATTÉNUATION . . . . .	13
4.2.1	Milieu naturel . . . . .	14
	■ Impacts appréhendés . . . . .	14
	■ Mesures d'atténuation . . . . .	14
4.2.2	Milieu humain . . . . .	14
	■ Aspect urbain . . . . .	14
	■ Aspect patrimonial . . . . .	17
	■ Aspect social . . . . .	18
	■ Aspect agricole . . . . .	19
	■ Aspect visuel . . . . .	19
	■ Archéologie . . . . .	20
	■ Disposition des rebuts d'asphalte . .	20
5.0	CONCLUSION . . . . .	21

---

**LISTE DES FIGURES**

---

FIGURE 1 : Localisations des interventions proposées . . . . .	2
FIGURE 2 : Réaménagements géométriques proposés . . . . .	5
FIGURE 3 : Type de barrière automatique proposé . . . . .	6
FIGURE 4 : Montage photographique des sites d'intervention . . .	9
FIGURE 5 : Synthèse de la problématique environnementale . . .	10
FIGURE 6 : Impacts et atténuation: intersection de la rue Roy . . . . .	15
FIGURE 7 : Impacts et atténuation: intersection de la rue du Parc . . . . .	16

---

## 1.0 MISE EN CONTEXTE

---

L'agglomération urbaine d'Amqui (figure 1), qui est concentrée autour de la jonction des routes 132 et 195, est particulièrement marquée par la voie ferrée qui traverse la portion ouest de celle-ci. Cette voie ferrée est localisée dans un secteur fortement urbanisé et croise une artère importante comme la route 195, donnant accès à un important noyau institutionnel et de services (bureaux municipaux, polyvalente, aréna, bibliothèque, bureau de poste, etc.). Cette situation amène un bon nombre de résidants à franchir régulièrement les passages à niveaux qui croisent la voie ferrée. L'absence de barrières automatiques, régissant le trafic routier lors du passage des convois ferroviaires aux passages à niveaux, dénote un risque d'accidents qui incite le Canadien National à intervenir pour corriger une telle lacune.

Le présent document livre l'ensemble des informations pertinentes concernant la mise en place de barrières automatiques, aux intersections des rues Roy et du Parc avec la route 132, en vue d'appuyer une demande acheminée à l'Office national des transports du Canada.

L'intervention proposée précède le réaménagement de l'ensemble des tronçons de la route 132, inclus à l'intérieur de la ville d'Amqui, que le Ministère projette de réaliser. Ainsi, les modifications géométriques apportées aux intersections des rues Roy et du Parc avec la route 132 seront réalisées en accord avec les orientations du réaménagement de la route 132, présentement à l'étude.

Le texte qui suit, présente les réponses aux questions formulées par l'Office national des transports du Canada, en ce qui a trait à la justification, la description et l'évaluation environnementale du projet proposé.

---



## 2.0 PROBLÉMATIQUE ET JUSTIFICATION DE L'INTERVENTION

---

*Questions 1 et 7 : Quelle est la justification du projet et est-ce que d'autres options rencontrant les besoins furent envisagées?*

Compte tenu des débits relevés, les niveaux de service de la route 132, de son intersection avec la route 195 / du Parc et celle avec la rue Roy sont considérés comme moyens. En effet, on recense actuellement près de 16 000 véh./jour dans le carrefour 132 / 195 - du Parc et 10 000 véh./jour dans celui 132 / rue Roy. L'atteinte du niveau de service indésirable devrait être réalisée d'ici 10 ans pour les mouvements critiques de ces carrefours. La sécurité d'utilisation apparaît légèrement problématique à la lumière des accidents recensés et des conditions de circulation, en particulier l'attente des approches sud sur une voie ferrée en service et la canalisation déficiente des véhicules aux approches. La présence accrue de véhicules lourds requiert une géométrie plus fonctionnelle au plan de la visibilité à l'approche et des gabarits de braquage requis.

En conséquence, il apparaît justifié pour le Ministère d'intervenir à ces deux carrefours de façon à assurer la sécurité des usagers et de continuer à offrir des conditions de circulation acceptables lors des périodes de fortes demandes en transport. L'addition de barrières automatiques est considérée à ces deux (2) croisements routiers avec la voie ferrée suite à une demande de la part de Transports Canada. Pour bien protéger tous les mouvements de circulation, il devient nécessaire de construire des îlots, à l'intérieur desquels seront localisés certaines unités des systèmes de protection.

Une seule option a été considérée afin de résoudre la problématique des passages à niveau aux intersections des rues Roy et du Parc avec la route 132.

---

### 3.0 DESCRIPTION DE L'OPTION RETENUE (figures 2 et 3)

*Question 2 : Veuillez décrire le projet ainsi que ses principaux points saillants (tel que défrichage, déblai-remblai, changement de drainage, forage, excavation, bétonnage, pavage, terrassement)?*

#### 3.1 PASSAGE À NIVEAU (RUE ROY)

Le passage actuel d'une largeur de 11 mètres sera presque doublé en superficie. En effet, deux (2) voies à double sens de 9 mètres chacune seront séparées par un îlot de 2 mètres.

Nul besoin de déboisement ou de coupage à ras terre pour la réfection du passage. Les terrassements seront minimisés à la sur largeur seulement sur une profondeur d'environ 1 mètre pour les fondations.

Le drainage quant à lui sera modifié de façon à canaliser les eaux de ruissellement de chaque côté du passage, dans une conduite fermée existante.

Afin de bien délimiter le passage, des bordures sont prévues de chaque côté de la voie ferrée.

Des excavations seront nécessaires afin de réaliser les bases en béton des barrières automatiques.

#### 3.2 PASSAGE À NIVEAU - ROUTE 195 (RUE DU PARC)

La réfection de ce passage à niveau nécessite la construction d'un îlot de chaque côté de la voie ferrée afin de permettre l'installation de barrières.

Aucun déboisement, ni de coupage à ras terre ne sont nécessaires.

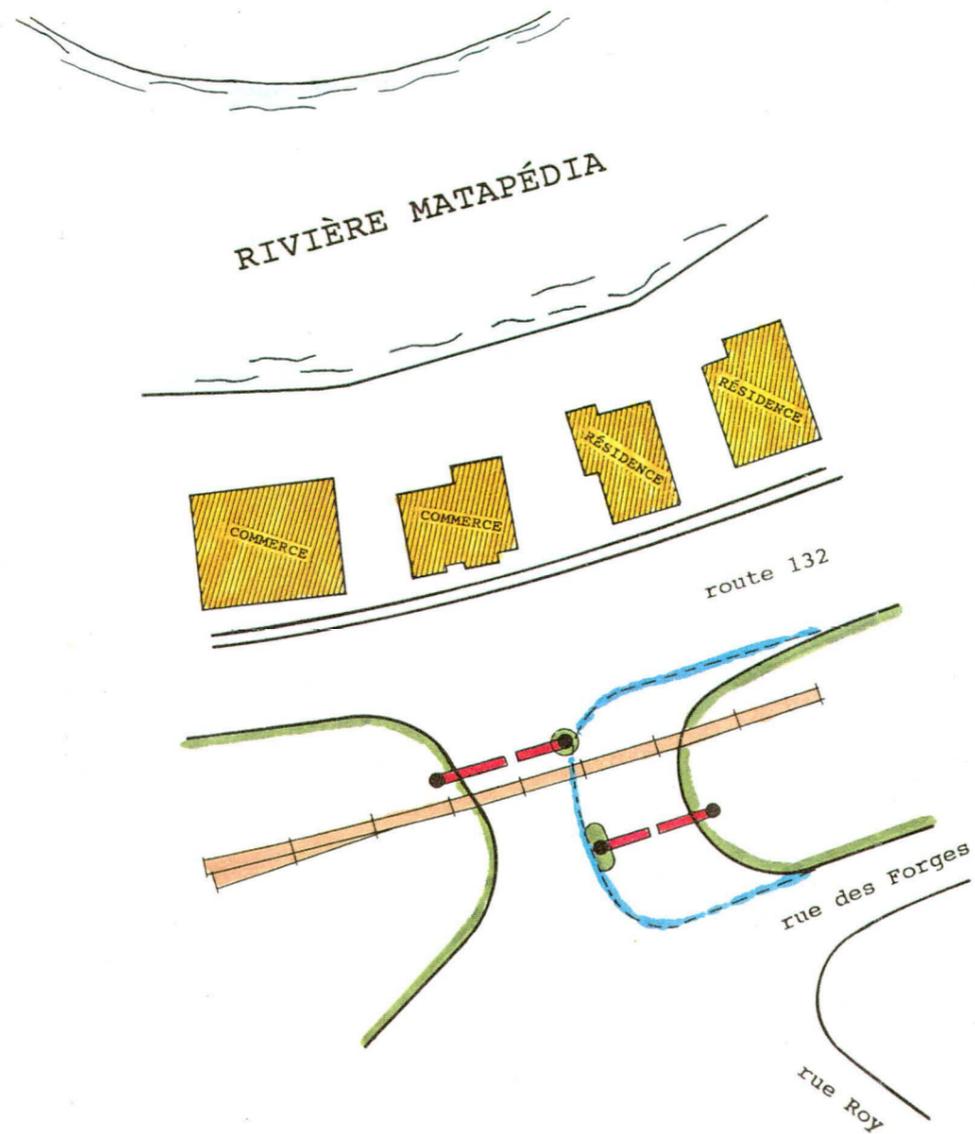


Figure 2:  
RÉAMÉNAGEMENTS GÉOMÉTRIQUES PROPOSÉS.

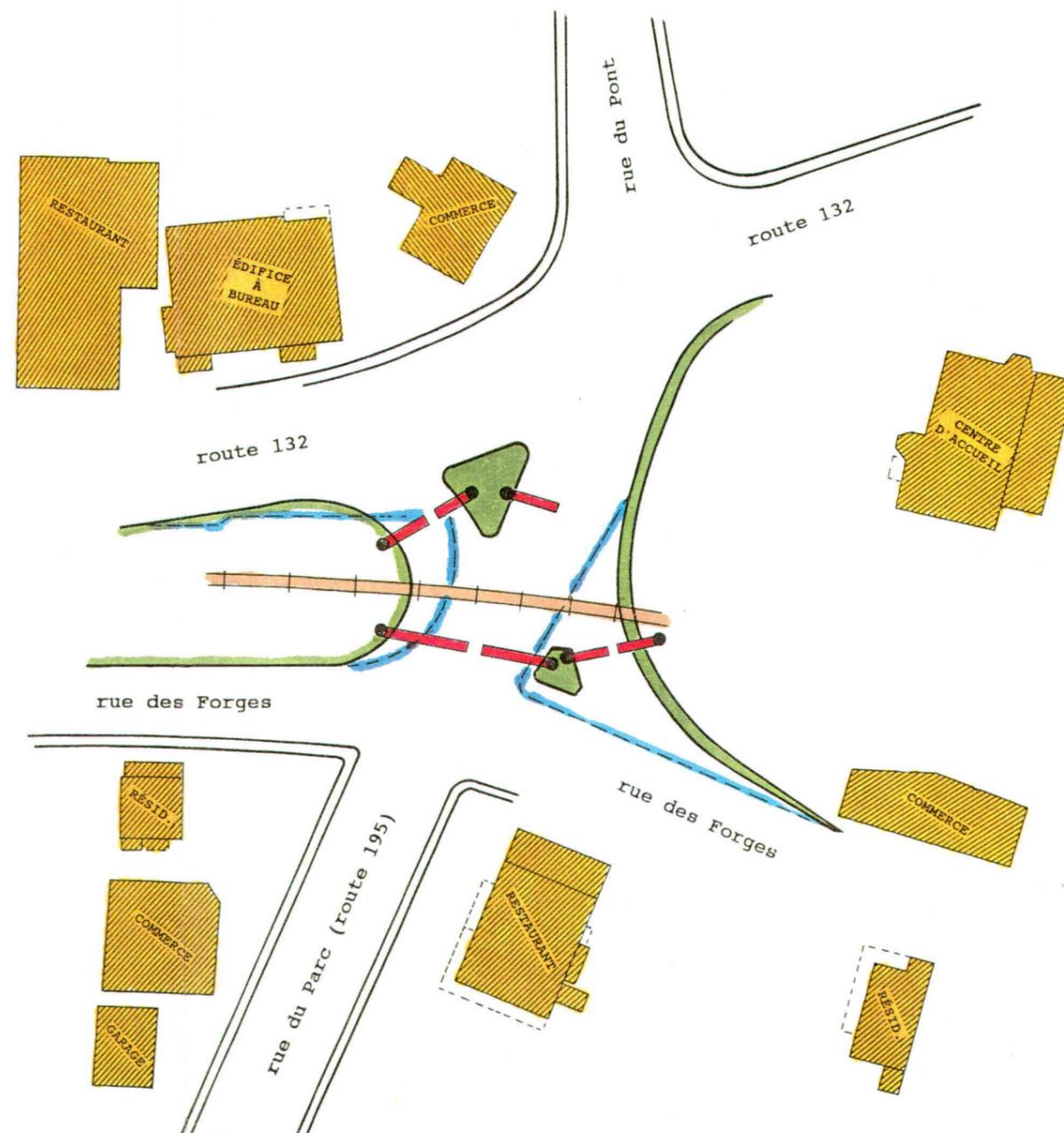
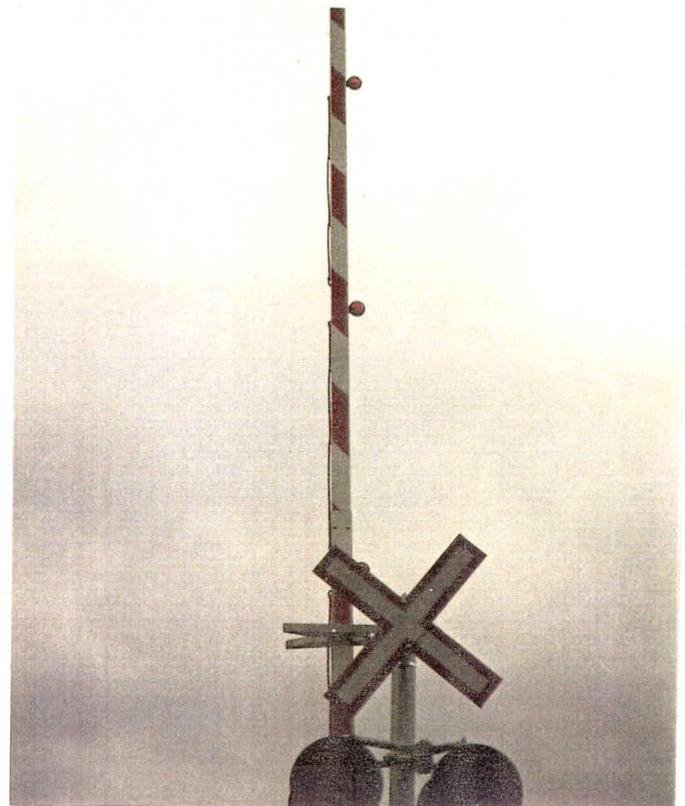


Figure 3:

TYPE DE BARRIÈRE  
AUTOMATIQUE PROPOSÉE



Les terrassements seront limités aux surlargeurs de pavage et aux raccords sur la chaussée existante.

La pose de bordures ne nécessitera pas de drainage additionnel.

Un trottoir sera érigé du côté "est" du passage.

Des excavations seront nécessaires afin de réaliser les bases en béton des barrières automatiques.

---

## 4.0 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

---

### 4.1 PROBLÉMATIQUE ENVIRONNEMENTALE (figures 4 et 5)

*Question 3 : Veuillez décrire les composantes physiques, biologiques et humaines de l'environnement actuel (des photographies montrant les lieux qui peuvent soutenir la description)?*

#### 4.1.1 Milieu naturel

Le milieu naturel du secteur, où sont localisées les deux interventions proposées, a été passablement modifié par l'urbanisation. Toutefois, deux éléments d'intérêt du milieu naturel demeurent sensibles.

Le premier élément naturel est constitué par le couvert végétal de l'aménagement qui entoure la maison d'accueil pour personnes âgées (au sud-est de l'intersection du Parc / route 132). Bien que de faible superficie, ce petit espace boisé représente un intérêt pour la faune, intérêt d'autant plus important, à cause de sa rareté dans l'espace urbanisé de l'agglomération d'Amqui. La proximité de la route 132 de l'aménagement végétal, qui entoure la maison d'accueil pour personnes âgées, rend celui-ci très sensible à toute intervention sur la route 132 et son intersection avec la rue du Parc.

L'autre élément naturel du secteur à l'étude demeure le grand intérêt que représente les rivières Humqui et Matapédia. Les deux cours d'eau constituent la ressource faunique régionale et locale, la plus importante sur le plan environnemental et récréo-touristique pour le saumon Atlantique. Celles-ci possèdent le statut de réserve faunique. Ces milieux naturels demeurent sensibles, notamment en ce qui a trait aux contaminants pouvant être déversés par le réseau d'égout pluvial de la route 132.



*Intersection de la rue du Parc.  
Vue vers le centre d'accueil pour personnes âgées.*

**Figure 4:**  
**MONTAGE PHOTOGRAPHIQUE**  
**DES SITES D'INTERVENTION**



*Intersection de la rue Roy.  
Vue vers la gare de la voie ferrée.*



#### 4.1.2 Milieu humain

##### ■ Aspect urbain

Le secteur à l'étude, en bordure de la route 132, est caractérisé par une utilisation mixte, commerciale et résidentielle. La présence d'une structure d'hébergement et de nombreux commerces de restauration, qui dominent la vocation commerciale du secteur, démontre bien que la route 132 demeure un circuit touristique provincial majeur.

À l'exception de la maison d'accueil pour personnes âgées, qui possède une marge de recul avant de plus de 50 mètres au coin des rues du Parc et des Forges, la majorité des autres bâtiments du secteur à l'étude sont localisés à 5 mètres et moins de la chaussée de la route 132 actuelle.

La faible marge de recul des bâtiments, localisés en bordure de la route 132, ainsi que la vocation touristique de cet axe routier et des commerces du secteur à l'étude demeurent des éléments de l'aspect urbain de l'agglomération d'Amqui, particulièrement sensibles à une intervention.

##### ■ Aspect patrimonial

Le secteur à l'étude constitue le vieux noyau commercial de l'agglomération d'Amqui. Il constitue la plus importante concentration d'architecture ancienne présente en bordure de la route 132. À l'intérieur de cette concentration, la gare du chemin de fer et la maison pour personnes âgées constituent des éléments possédant une valeur patrimoniale exceptionnelle. Ces deux bâtiments ainsi que l'aménagement paysager qui les entourent, demeurent des éléments patrimoniaux très sensibles.

##### ■ Aspect social

Le secteur à l'étude, qui est localisé à l'entrée ouest de l'agglomération d'Amqui, est caractérisé par une cohésion sociale, liée à la présence de commerces et leur fréquentation par les résidents de la Municipalité. La route 132, qui longe la voie ferrée, crée un effet barrière nuisant à la dynamique socio-communautaire du secteur.

À partir de l'intersection de la rue du Parc avec la route 132, en direction de la rivière Matapédia, le milieu demeure très homogène et hypersensible à toute détérioration du mince espace tampon entre la route et les bâtiments.

Cette sensibilité de l'aspect social comprend la présence d'une maison pour personnes âgées et les difficultés à traverser la route 132, notamment pour les personnes âgées et les étudiants du primaire. Aux deux intersections des rues Roy et du Parc, on note qu'aux heures de pointe une centaine de piétons traversent la route 132<sup>1</sup>. Dans le secteur à l'étude, entre les deux intersections, on note aussi la présence d'une vingtaine de cyclistes à l'heure fortement sensible à la circulation de la route 132, où le camionnage est présent (672 véhicules par jour sur la route 132).

- **Aspect agricole**

Aucun élément agricole n'est présent dans le secteur à l'étude.

- **Aspect visuel**

Le secteur à l'étude constitue la porte d'entrée ouest de l'agglomération urbaine d'Amqui. Ce secteur, ainsi que la portion de la route 132 allant jusqu'au pont qui traverse la rivière Matapédia, est marqué par la présence de nombreux arbres matures, localisés en bordure de l'axe routier. Ces arbres matures en isolé ou en alignement, demeurent des éléments d'attraits importants qui contribuent à rehausser la qualité visuelle du corridor panoramique de la route 132. Les arbres matures constituent aussi des éléments qui soutiennent la valeur intrinsèque patrimoniale des bâtiments d'architecture ancienne comme la gare et le centre d'accueil pour personnes âgées.

---

1 Données recueillies à l'été 1992, par le groupe de travail du réaménagement de la route 132 dans les limites de la ville d'Amqui.

A l'intérieur du secteur à l'étude, en plus des arbres matures, on observe la présence de plusieurs îlots floraux et arbustifs à chaque intersection qui contribuent à signaler celle-ci et à améliorer la qualité visuelle du corridor panoramique de la route 132.

La faible marge de recul entre la chaussée et les arbres matures, ainsi que les aménagements floraux et arbustifs expliquent la forte sensibilité de ces éléments visuels face à une intervention.

#### ■ Archéologie

Aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur des limites des interventions proposées. Compte tenu de la nature du projet et de l'ampleur générale des perturbations existantes (présence de voies ferrées en remblai et intersections déjà aménagées) et, en autant que les limites d'emprise seront respectées lors des travaux de construction, ceux-ci ne devraient pas menacer des biens archéologiques.

#### 4.2 IMPACTS ET ATTÉNUATION (figures 6 et 7)

##### Questions 4, 5 et 8 : Impacts appréhendés

*Question 4 : Est-ce que la construction de ce projet modifiera l'environnement actuel? Si oui, veuillez décrire ces modifications (la description devrait souligner les effets sur le sol, l'eau, l'air, les animaux / oiseaux / poissons et sur les gens incluant aussi les aspects du bruit et visuel)?*

*Question 5 : Est-ce que l'exploitation du projet changera l'environnement actuel?*

*Question 8 : Est-ce qu'il y aurait d'autres facteurs reliés à ce projet qui pourraient avoir des effets néfastes sur l'environnement?*

**Question 6 : Mesures d'atténuation proposées**

*Question 6 : Si des effets néfastes possibles sur l'environnement furent identifiés aux questions 4 et 5, veuillez décrire quels moyens seront pris pour éliminer ou atténuer chacun de ces effets néfastes?*

**4.2.1 Milieu naturel**

■ **Impacts appréhendés**

Les interventions proposées n'auront aucun impact additionnel, par rapport à la situation actuelle, en ce qui a trait aux contaminants déversés par les égouts pluviaux de la route dans les rivières Matapédia et Humqui. Comme il a été mentionné précédemment, aucun changement ne sera apporté quant à l'égout pluvial existant et sensiblement les mêmes quantités de ruissellement seront captés par celui-ci.

Par contre, en ce qui concerne les végétaux localisés autour du centre d'accueil pour personnes âgées, la proximité des travaux risque de créer des dommages lors d'opération de creusement et lors du déplacement de la machinerie.

■ **Mesures d'atténuation**

La mise en place de moyens de protections, telle une clôture temporaire à la limite de l'emprise, permettra d'éviter les dommages causés aux végétaux de l'aménagement qui entoure le centre d'accueil pour personnes âgées.

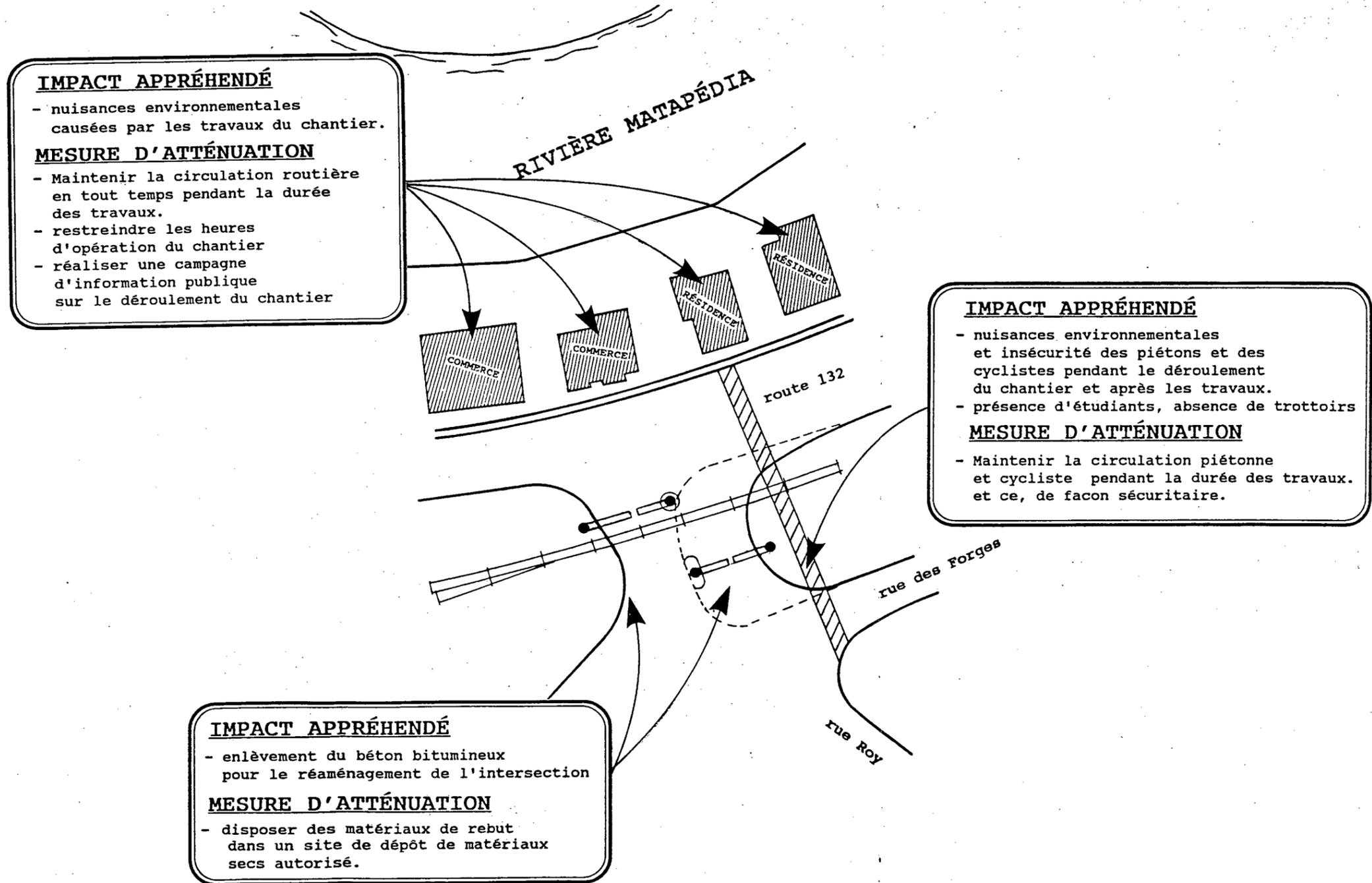
**4.2.2 Milieu humain**

■ **Aspect urbain**

□ **Impacts appréhendés**

Le réaménagement des intersections actuelles, nécessaire à l'implantation de barrières automatiques, nécessitera des élargissements.

**Figure 6:**  
**IMPACTS ET ATTÉNUATION:**  
**INTERSECTION DE LA RUE ROY**



**Figure 7:**  
**IMPACTS ET ATTÉNUATION:**  
**INTERSECTION DE LA RUE DU PARC**

**IMPACT APPRÉHENDÉ**

- nuisances environnementales et insécurité des piétons et des cyclistes pendant le déroulement du chantier et après les travaux.
- présence d'étudiants, absence de trottoirs
- présence de personnes âgées

**MESURE D'ATTÉNUATION**

- Maintenir la circulation piétonne et cycliste pendant la durée des travaux. et ce, de façon sécuritaire.

**IMPACT APPRÉHENDÉ**

- nuisances environnementales causées par les travaux du chantier.
- présence de personnes âgées

**MESURE D'ATTÉNUATION**

- Maintenir la circulation routière en tout temps pendant la durée des travaux.
- restreindre les heures d'opération du chantier
- réaliser une campagne d'information publique sur le déroulement du chantier

**IMPACT APPRÉHENDÉ**

- disparition d'un flot floral et arbustif pouvant difficilement être déplacé.

**MESURE D'ATTÉNUATION**

- aucune mesure de prévue. Aménagement inclus dans une emprise appartenant au MTQ et au CN.

**IMPACT APPRÉHENDÉ**

- nuisances environnementales causées par les travaux du chantier.

**MESURE D'ATTÉNUATION**

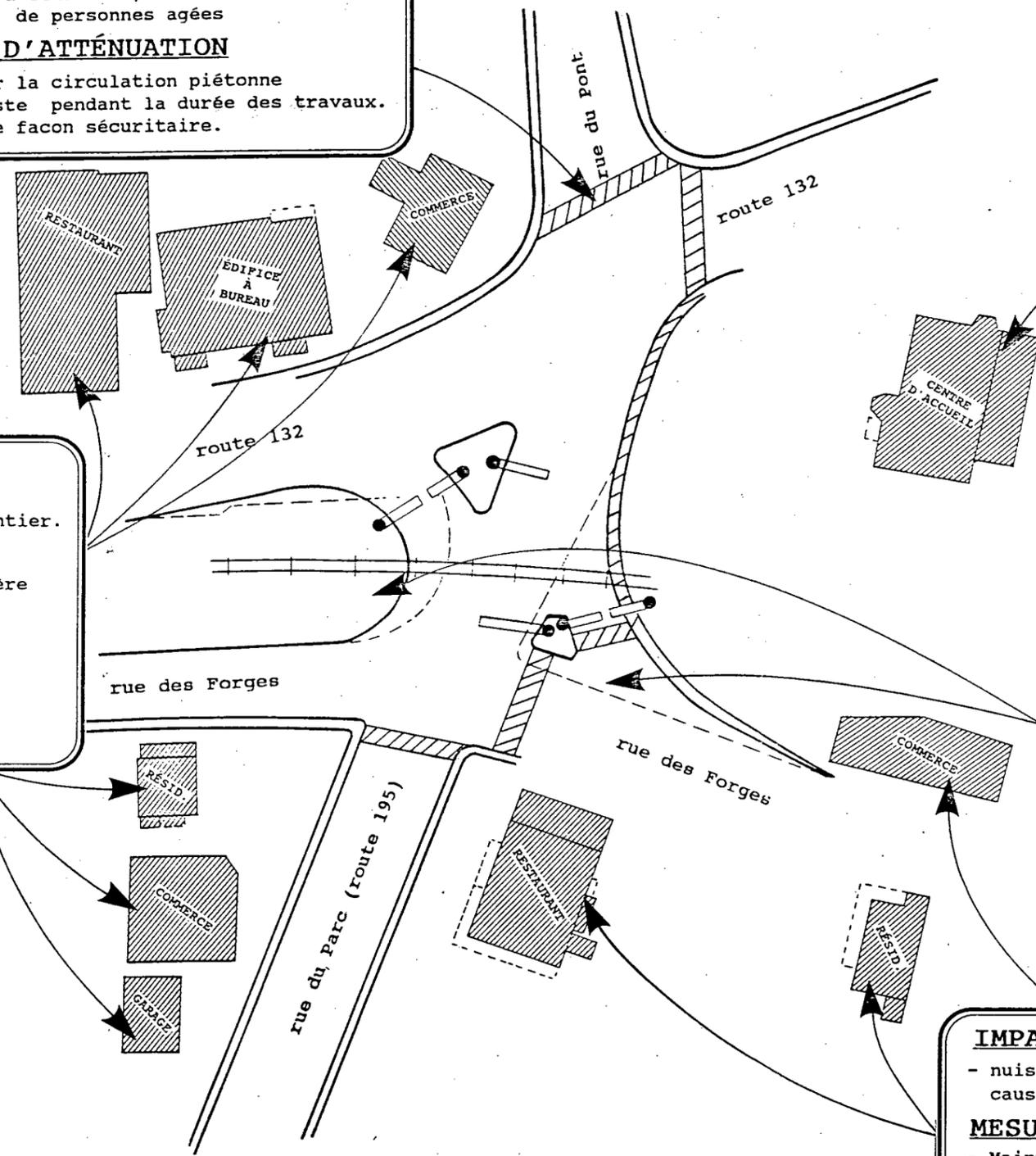
- Maintenir la circulation routière en tout temps pendant la durée des travaux.
- restreindre les heures d'opération du chantier
- réaliser une campagne d'information publique sur le déroulement du chantier

**IMPACT APPRÉHENDÉ**

- nuisances environnementales causées par les travaux du chantier.

**MESURE D'ATTÉNUATION**

- Maintenir la circulation routière en tout temps pendant la durée des travaux.
- restreindre les heures d'opération du chantier
- réaliser une campagne d'information publique sur le déroulement du chantier



Dans le cas de l'élargissement de la rue Roy, l'empiétement sera exclusivement réalisé sur l'îlot gazonné de la voie ferrée actuelle, aucun bâtiment ne sera affecté par cette intervention.

Dans le cas de l'élargissement de la rue du Parc, l'empiétement aura pour conséquence de diminuer la marge de recul latéral du centre d'accueil pour personnes âgées de 15 mètres sur le coin sud-est de l'intersection. Une partie minime du lot d'un commerce, localisé sur la rue des Forges sera inclus dans la voie de virage du nouvel aménagement de l'intersection.

Vu l'éloignement actuel assez important du centre d'accueil pour personnes âgées et le faible empiétement sur le lot du commerce de la rue des Forges, l'impact appréhendé sur l'aspect urbain demeure peu significatif.

▫ **Mesures d'atténuation**

Aucune mesure particulière d'atténuation n'est nécessaire en ce qui a trait à l'aspect urbain sauf le dédommagement monétaire, si tel est le cas, rattaché aux acquisitions des superficies de lot nécessaires à la réalisation des interventions proposées.

■ **Aspect patrimonial**

▫ **Impacts appréhendés**

À l'intérieur du secteur à l'étude, le centre d'accueil pour personnes âgées demeure le seul élément patrimonial pouvant être affecté par les interventions proposées. La proximité des travaux des aménagements paysagers qui entoure ce bâtiment, pourrait endommager cet aménagement et, porter atteinte à la valeur patrimoniale intrinsèque de l'ensemble du site.

▫ **Mesures d'atténuation**

Voir mesures du milieu naturel pour la protection des aménagements paysagers.

- Aspect social

- Impacts appréhendés

L'aspect social du secteur à l'étude demeure celui qui subira le plus fort impact.

Les activités du chantier (travaux de construction, transport des matériaux) apporteront des nuisances environnementales aux citoyens d'Amqui (bruit, poussières, etc.). Ces nuisances seront particulièrement fortes à l'intersection de la rue du Parc, à cause de la proximité d'un centre d'accueil pour personnes âgées.

Le second impact sera causé par une augmentation de la longueur et de la complexité de la traverse piétonne à l'intersection de la rue du Parc, notamment la traverse de la rue des Forges. La traverse piétonne plus difficile amplifiera l'effet barrière de la route 132 et de la voie ferrée qui nuit à la dynamique socio-communautaire de part et d'autre des axes de transport.

À l'intersection de la rue du Roy, c'est le fort élargissement de celle-ci, qui rendra la traverse piétonne inconfortable à cause du déséquilibre entre la place des véhicules routiers et la part des piétons et des cyclistes à cet endroit. Il s'en suivra un sentiment d'insécurité soutenant une fois de plus, l'effet barrière de la route 132 et de la voie ferrée.

En ce qui a trait aux traverses piétonnes et cyclistes, ce sont les personnes âgées et les étudiants du primaire qui sont le plus affectés par les impacts causés par les réaménagements proposés.

- Mesures d'atténuation

En ce qui a trait aux impacts sociaux appréhendés à la qualité de vie des résidants, le Ministère s'engage à:

- maintenir en tout temps, la circulation routière, piétonne et cycliste pendant toute la durée des travaux et ce, d'une façon sécuritaire;

- réaliser les travaux entre 7h00 et 19h00 les jours de semaine, entre 8h00 et 17h00 le samedi et éviter la mise en marche du chantier le dimanche et les jours fériés;
- prévoir une campagne d'information à la population sur le début et la fin du chantier et le déroulement de son échéancier;
- prévoir un marquage au sol pour les traverses piétonnes et cyclistes aux deux intersections.

- **Aspect agricole**

- **Impacts appréhendés**

Aucun impact agricole n'est appréhendé pendant et suite à la réalisation des interventions proposées.

- **Aspect visuel**

- **Impacts appréhendés**

Outre la proximité des travaux de construction qui pourraient endommager les aménagements paysagers du centre d'accueil pour personnes âgées, le plus fort impact visuel sera la disparition des îlots floraux et arbustifs localisés à l'intersection de la rue du Parc. Le déplacement de ces îlots demeure difficile.

- **Mesures d'atténuation**

Aucun dédommagement n'est prévu puisque les aménagements floraux et arbustifs, réalisés par la ville, sont localisés dans l'emprise du CN et du Ministère et que ceux-ci peuvent en disposer selon leur besoin. Il y aurait lieu de prévoir une rencontre avec les élus municipaux et d'inclure des aménagements paysagers aux interventions proposées.

- **Archéologie**

Nonobstant l'évaluation archéologique, incluse dans la problématique environnementale de la présente section, le personnel responsable du chantier de construction devra être informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations humaines préhistoriques et historiques enfouis qui pourraient être mis au jour lors des travaux d'excavation. Toute identification de telles traces (fondations de pierre, fragments de poterie ou de vaisselle, métal, objets façonnés en pierre ou autres matériaux, etc.) devra être communiquée au Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec et les travaux à l'endroit de la découverte devront être immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci (C.C.D.G., 1986: section 7, paragraphe 7.07).

- **Disposition des rebuts d'asphalte**

Suite à la démolition du pavage et des trottoirs, nécessaire aux réaménagements des intersections, le Ministère s'assurera que les déchets soient disposés dans un site de matériaux secs conformément aux lois et règlements en vigueur dans ce domaine.

---

## 5.0 CONCLUSION

---

Compte tenu des débits relevés, les niveaux de service de la route 132, de son intersection avec la route 195 / du Parc et celle avec la rue Roy sont considérés comme moyens. La sécurité d'utilisation apparaît aussi légèrement problématique, en particulier l'attente des approches sud sur une voie ferrée en service.

En conséquence, il apparaît justifié pour le Ministère d'intervenir aux deux carrefours de la route 132 avec les rues du Parc et Roy.

Ces interventions proposées auront toutefois des incidences sur l'aspect urbain, social, patrimonial et visuel du secteur des carrefours réaménagés.

Un certain nombre de mesures d'atténuation seront mises en application pour mieux intégrer les interventions dans l'environnement: protection des aménagements paysagers, restriction sur les heures de fonctionnement du chantier, maintien des cheminements piétonniers et cyclistes pendant la durée des travaux, etc.

---

---

Bibliothèque du Ministère des Transports



QTR A 029 867