

656332



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Réaménagement géométrique du passage à niveau au point milliaire 54,48 sur la route 132

Ville de Grande-Rivière

JUSTIFICATION ET ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

JANVIER 1994

CANQ
TR
GE
CA
564

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
12 SEP 2001

TRANSPORTS QUÉBEC

Division des études environnementales Est
200, Dorchester Sud, 7^e étage
Québec (Québec) G1K 5Z1

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

Téléphone : (418) 644-6871
Télécopieur : (418) 644-9862

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Division des études environnementales Est

Michel	Michaud	géographe et aménagiste du territoire, chargé de projet
Carolle	Bouchard	anthropologue
Bernard	Hébert	archéologue
Fabien	Lecours	architecte paysagiste
Gaétan	Roy	agronome
Pierre	Samson	biologiste

Soutien technique :

Carole	Dumont	technicienne en cartographie
Louise	Garneau	agente de secrétariat

Avec la collaboration de :

Christian	Bourget	ingénieur District 02 (Gaspé)
Jerzy	Dabrowski	ingénieur Division des plans et devis
Lucien	Godbout	évaluateur agréé Service des activités immobilières (Rimouski)
Roland	Roy	ingénieur Service des utilités publiques
Lam	Srun Horng	ingénieur Division de la circulation

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	i
TABLE DES MATIÈRES	ii
LISTE DES FIGURES	iv
LISTE DES TABLEAUX	iv
LISTE DES ANNEXES	iv
1.0 MISE EN CONTEXTE	1
1.1 INTRODUCTION	1
1.2 ORIGINE DU PROJET ET PROJETS CONNEXES	1
2.0 ÉLÉMENTS DE JUSTIFICATION	5
2.1 RÉAMÉNAGEMENT DU TRONÇON DE 4,4 KM DE LA ROUTE 132	5
2.2 JUSTIFICATION DE L'INTERVENTION AU CROISEMENT DE LA ROUTE 132 ET DE LA VOIE FERRÉE	6
3.0 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR	8
3.1 MILIEU NATUREL	8
3.2 MILIEU HUMAIN	10
4.0 COMPARAISON DES OPTIONS ÉTUDIÉES	14
5.0 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE L'OPTION RETENUE	20
5.1 DESCRIPTION DE L'OPTION RETENUE: LE MAINTIEN DU PASSAGE À NIVEAU	20

5.2	IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION	23
5.2.1	Milieu naturel	23
5.2.2	Milieu humain	24
6.0	CONCLUSION	30

LISTE DES FIGURES

- FIGURE 1 : Localisation du projet
FIGURE 2 : Montage photographique
FIGURE 3 : Montage photographique
FIGURE 4 : Montage photographique
FIGURE 5 : Comparaison des emprises et des expropriations
des deux options étudiées

LISTE DES TABLEAUX

- TABLEAU 1 : Comparaison des options étudiées

LISTE DES ANNEXES

- ANNEXE : Copie réduite du plan UT-89-17-1005
-

1.0 MISE EN CONTEXTE

1.1 INTRODUCTION

Le présent document constitue la justification et l'évaluation environnementale des travaux de réaménagement du passage à niveau situé au point milliaire 54,48. Il vise à fournir les renseignements pertinents relatifs à cette intervention afin d'appuyer la demande d'ordonnance auprès de l'Office national des transports du Canada.

L'intervention prévue au point milliaire 54,48 est réalisée dans le cadre du projet de réaménagement de la route 132 sur une distance de 4,4 km dans la ville de Grande-Rivière, plus précisément entre les rivières Grande-Rivière et Brèche-à-Manon (voir figure 1).

Ce document concerne spécifiquement le secteur immédiat du passage à niveau localisé au chaînage 32+466 du projet. Le secteur le plus susceptible d'être touché par l'intervention s'étend sur environ 300 m de part et d'autre du passage à niveau le long des tronçons de la route 132 qui lui sont adjacents, soit entre les chaînages 32+165 et 32+760.

Le document se structure en plusieurs parties pour les fins de l'analyse. Après une mise en contexte, nous abordons la justification du projet (point 2.0). Le point 3.0 présente la description du milieu récepteur, le point 4.0 décrit et compare les options étudiées, et le dernier point (5.0) constitue l'évaluation environnementale de l'option retenue.

1.2 ORIGINE DU PROJET ET PROJETS CONNEXES

Depuis les années soixante, plusieurs tronçons de route ont été refaits entre Gaspé et Matapédia, principalement le long de la baie des Chaleurs et de la rivière Ristigouche avec les objectifs principaux d'éliminer la majorité des passages à niveau de la voie ferrée du Canadien National et d'améliorer la géométrie de la route 132 pour rendre cette dernière plus confortable et plus sécuritaire pour les usagers.

FIGURE 1**Localisation du projet**

Cependant, des contraintes techno-économiques de même que d'autres considérations (contraintes administratives, légales et environnementales, selon le cas) ont fait reporter la réalisation de la plupart de ces projets. Certains ont entre-temps fait l'objet de modifications majeures, comme c'est le cas du projet de réaménagement de la route 132 dans la ville de Grande-Rivière.

Ce projet a été amorcé au début des années soixante-dix. À l'origine, le réaménagement de la route 132, dans cette municipalité, était compris dans un projet plus vaste qui s'étendait sur une dizaine de kilomètres à partir de la baie du Petit Pabos, jusqu'à la rivière de la Brèche-à-Manon.

Il a aussi été projeté, au cours de la décennie 1970-1980, de construire une nouvelle route parallèle à la route 132 actuelle et de construire des viaducs à proximité des passages à niveau existants. Ces projets furent abandonnés en 1979 en faveur d'un réaménagement de la route 132 dans son axe actuel à cause: de contraintes techno-économiques (coûts élevés et complexité des travaux), de problèmes administratifs (demandes municipales), ainsi que des considérations d'ordre environnemental, mais surtout dans le contexte des analyses visant l'abandon de la voie ferrée dans le secteur concerné.

L'évolution du trafic routier justifiait de moins en moins de telles interventions. Au début des années quatre-vingt, le projet routier comprenait néanmoins la construction d'un tunnel routier sous la voie ferrée au point milliaire 54,48. Ce n'est qu'il y a quelques années que la construction du tunnel a été abandonnée au profit d'une intervention mineure au passage à niveau.

Le vaste projet prévu initialement fut scindé en plusieurs projets.

Un tronçon de la route 132 a d'abord fait l'objet d'un réaménagement sur quelques kilomètres, il y a une dizaine d'années, à partir de la rivière de la Brèche-à-Manon en se dirigeant vers l'est. La section de la route 132, située entre la rivière Grande-Rivière et le ruisseau Castigan, a été réaménagée sur environ 4 km en 1991. Mais auparavant, suite à l'émission de l'ordonnance numéro R-19330 par la Commission canadienne des Transports le 30 septembre 1974, le détournement de la voie ferrée a été effectué entre le point milliaire 50,91 et le point milliaire 52,46 soit, dans un secteur du chemin de fer compris entre la rivière Grande-Rivière et le ruisseau Castigan.

Ce projet de déplacement de la voie ferrée du côté nord de la route 132 a permis de fermer deux passages à niveau sur la route 132 et d'éliminer le tronçon de la voie ferrée qui était en grande partie situé au sud de la route 132 entre les points milliaires 50,91 et 52,46. Un passage à niveau a été créé au croisement du chemin Petite-Rivière Ouest (maintenant devenu la rue des Pionniers).

Enfin, le tronçon de route situé entre les rivières Grande-Rivière et Brèche-à-Manon, d'une longueur de 4,4 km, sera réaménagé au cours des années 1993, 1994 et 1995. L'intervention prévue au passage à niveau est effectuée dans le cadre du réaménagement de ce tronçon de 4,4 km.

Soulignons aussi qu'un autre objectif du Ministère est de coordonner le projet routier avec la réalisation des travaux municipaux d'assainissement des eaux dans la ville de Grande-Rivière.

2.0 ÉLÉMENTS DE JUSTIFICATION

2.1 RÉAMÉNAGEMENT DU TRONÇON DE 4,4 KM DE LA ROUTE 132

En plus de sa vocation nationale, la route 132 à Grande-Rivière assume aussi un rôle de route collectrice urbaine.

Au plan de la circulation, la route 132 à Grande-Rivière est fortement caractérisée par un achalandage dans le secteur urbain, où le débit de circulation journalier moyen annuel (D.J.M.A.) varie de 7 000 à 9 000 véhicules par jour¹. En été, le débit de circulation est de 29 % plus élevé. Dans le secteur rural, entre le passage à niveau et la route Centrale, le D.J.M.A. est plus faible, variant de 3 646 à 4 466 véhicules par jour.

L'analyse de la projection du trafic démontre que le niveau de service de la route 132 aura atteint le niveau de congestion dans sept ans advenant une augmentation de trafic selon une hypothèse forte de 2,1 % et dans quinze ans advenant un accroissement de trafic suivant une hypothèse faible de 1,1 % qui tient compte des périodes de récession.

Le relevé d'accidents survenus sur ce tronçon au cours des trois dernières années démontre qu'il y a un nombre élevé d'accidents, le nombre moyen annuel d'accidents atteint 70, ce qui représente 16 accidents par kilomètre. L'analyse révèle que ce taux d'accidents est fortement élevé et qu'il dépasse le seuil admissible. Deux courbes très prononcées sont sous-standards par rapport aux normes du M.T.Q., la vitesse sécuritaire y étant inférieure à la vitesse affichée.

Aussi, le revêtement et la structure de la chaussée étaient en très mauvais état jusqu'à récemment, un rapiéçage mécanisé ayant été effectué au cours de l'été 1993 sur ce tronçon de route.

Compte tenu des problèmes observés, le réaménagement de la route 132 à Grande-Rivière est justifié à court terme.

¹ D'après les comptages effectués en 1993.

2.2 JUSTIFICATION DE L'INTERVENTION AU CROISEMENT DE LA ROUTE 132 ET DE LA VOIE FERRÉE

Aux approches du passage à niveau existant, le tracé de la route est légèrement sinueux et le profil se caractérise par des pentes assez faibles (voir montages photographiques). L'approche ouest présente une courbe horizontale et un profil plus accentué que l'approche est.

La décision de réaménager la route 132 dans son axe actuel n'entraîne qu'une intervention mineure à l'emplacement du passage à niveau. Par la correction du tracé et du profil de la route, l'intervention projetée permet d'améliorer la géométrie et la visibilité aux approches.

Aussi, la réalisation du projet d'assainissement des eaux de la municipalité rend nécessaire certains travaux aux approches du passage à niveau.

En conséquence, il apparaît justifié pour le Ministère, d'intervenir pour concilier les différents travaux, en vérifier la conformité avec le projet routier, et assurer une géométrie plus fonctionnelle et une meilleure visibilité aux approches du passage à niveau.



MONTAGE PHOTOGRAPHIQUE

FIGURE 2: État actuel du passage à niveau et emplacement des signaux lumineux.
Vue en direction sud-est.

3.0 DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

Cette section concerne plus particulièrement le secteur situé entre les chaînages 32+165 et 32+760.

Soulignons que le passage à niveau marque une transition entre le milieu plus urbain à l'ouest et un milieu qui prend un caractère rural à l'est. La vitesse affichée passe d'ailleurs de 90 km/h à 50 km/h à l'approche est du passage à niveau en se dirigeant de l'est vers l'ouest.

À partir du croisement de la route et du chemin de fer, en se dirigeant vers l'est, ce dernier devient un obstacle à l'étalement urbain du côté de la mer. Il y a aussi moins d'espace disponible entre la route 132 et la voie ferrée.

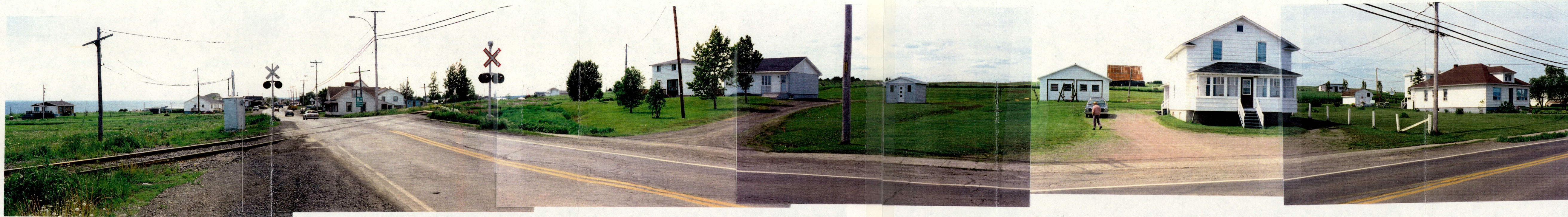
3.1 MILIEU NATUREL

Le milieu naturel du secteur, dans lequel s'inscrit le réaménagement du passage à niveau, a subi les effets de l'urbanisation et a été modifié par les activités humaines.

Des friches à couvert végétal herbacé occupent la plus grande partie des superficies de terrain au sud de la route 132 et de part et d'autre de la voie ferrée (voir montages photographiques). Certains de ces terrains, actuellement en friche, étaient occupés par des résidences, il y a quelques années (voir section 4.0).

On ne retrouve aucun boisé dans le secteur et les cours d'eau d'intérêt (rivières Grande-Rivière et Brèche-à-Manon) sont localisés aux extrémités du projet routier.

Le seul élément naturel à souligner est la présence de la mer (baie des Chaleurs) à plus de 150 m au sud de la route 132. Le milieu marin constitue un milieu sensible et de grand intérêt, tant au niveau des ressources fauniques qu'il recèle, qu'au niveau récréo-touristique.



MONTAGE PHOTOGRAPHIQUE

FIGURE 3: Vue du passage à niveau vers l'ouest. A remarquer la courbe et le profil de l'approche ouest. L'axe central de la route est déplacé de 4,5 m vers la gauche (sud-est) au passage à niveau, ce qui avantagera les bâtiments situés à l'intérieur (partie concave) de la courbe de même qu'à l'avant plan, par un éloignement par rapport à la chaussée projetée.



MONTAGE PHOTOGRAPHIQUE

FIGURE 4: Vue en direction sud et est, à partir du chaînage 32+480 droit. Courbe et profil moins prononcés à l'approche est. Les terrains immobilisés par l'emprise sont en majeure partie en friche. La servitude à construire se localise en bordure droite de la terre en culture.

Ce milieu naturel est sensible aux interventions, notamment en regard du déversement de contaminants (huile, essence, etc.), de rebuts et de la mise en suspension de matières fines pouvant découler d'activités de chantier.

Enfin, soulignons le relief plat et régulier des terrains aux abords de la route, et l'écoulement naturel des eaux vers la mer.

3.2 MILIEU HUMAIN

▫ Milieu bâti

Tel que souligné précédemment, le passage à niveau marque la transition entre un milieu urbain et un milieu rural. À partir du passage à niveau du C.N., le tissu urbain s'atténue en se dirigeant vers l'est: le milieu bâti est moins dense, moins près de la route, et il est discontinu, alternant avec des terrains vacants et des friches agricoles. Le milieu devient typiquement à caractère rural.

La trame urbaine a été considérablement modifiée du côté sud du passage à niveau du C.N., alors que des expropriations ont eu lieu en 1985 et 1986 (voir sections 4.0 et 5.2.2).

Le développement urbain est de type linéaire le long de la route 132. La fonction résidentielle domine nettement aux approches du passage à niveau: on retrouve plus d'une vingtaine de résidences (et leurs dépendances), alors qu'il y a seulement quatre commerces.

Les bâtiments sont pour la plupart situés assez loin de la route actuelle et de la limite d'emprise: seulement quatre d'entre eux sont localisés à moins de 7 m de l'emprise de la route. Il y a donc plusieurs entrées privées aux abords de la route 132, la majorité de celles-ci se retrouvent du côté sud de la route où se concentrent les bâtiments à l'approche ouest, alors que la situation est inverse à l'approche est, où les bâtiments sont plus nombreux du côté nord. Les entrées et stationnements privés sont généralement sur les marges latérales des bâtiments et en pente faible ou nulle, le milieu bâti étant situé à peu près au même niveau que la route.

Précisons que deux chemins d'accès franchissent la voie ferrée à proximité de la zone des travaux. L'un d'eux, situé au chaînage approximatif 32+425, donne accès à une résidence localisée au nord du chemin de fer. L'autre chemin, vis-à-vis le chaînage 32+500, permet d'accéder aux propriétés privées enclavées entre la voie ferrée et la mer.

Les marges de recul avant des résidences situées du côté nord de la route (à l'exception du cas de la résidence au chaînage 32+420 gauche, située à moins de 2 m de l'emprise actuelle) sont donc appréciables, surtout à l'approche est du passage à niveau du C.N. À cette approche, les terrains résidentiels sont aménagés en façade et le trottoir est situé à 1 ou 2 m en retrait par rapport à la chaussée.

Enfin, les utilités publiques aériennes sont concentrées en bordure nord de la route 132.

Mentionnons aussi qu'aucun bâtiment identifié comme étant d'intérêt patrimonial ne se retrouve dans le secteur du passage à niveau. Les bâtiments à caractère patrimonial se localisent dans l'ancien noyau de l'agglomération urbaine plus à l'ouest.

▫ Milieu social

Nous n'avons pas de connaissance sur la population riveraine dans le secteur immédiat du passage à niveau.

▫ Milieu agricole

Les terrains adjacents à la route 132 dans les limites du secteur d'intervention ne sont pas inclus dans une zone agricole protégée. Aussi, les terres cultivées se retrouvent plutôt au nord de la route 132 à l'arrière de la rangée de bâtiments en bordure de la route.

La seule terre actuellement en culture concerne une petite parcelle d'un lot situé au sud de la voie ferrée vis-à-vis le chaînage 32+500.

▫ **Caractéristiques visuelles du paysage**

Le long de la route 132, le secteur du passage à niveau signale la transition visuelle entre le paysage bâti du noyau de l'agglomération de Grande-Rivière et le paysage bâti rural, qui longe la bordure côtière de la baie des Chaleurs. Ainsi, pour les usagers de la route 132, le secteur du passage à niveau constitue la porte d'entrée à l'agglomération de Grande-Rivière.

La bordure côtière de la baie des Chaleurs et l'importante étendue d'eau du golfe Saint-Laurent demeurent les attraits visuels majeurs de l'aire d'étude. Ces attraits offrent de vastes dégagements panoramiques dans le champ visuel des observateurs. L'observation des attraits de l'aire d'étude est nettement favorisée, autant pour les résidants que les automobilistes, à cause du relief plat et de l'absence de couvert forestier qui caractérisent les paysages agricoles bordant la route 132. Toutefois, notons que l'observation de la bordure côtière et du golfe Saint-Laurent reste plus difficile à l'ouest du passage à niveau: à cet endroit, la densité de la trame bâtie de l'agglomération de Grande-Rivière obstrue souvent le champ visuel des observateurs.

Les quelques arbres matures, inclus dans les aménagements paysagers des résidences de l'aire d'étude, demeurent aussi des attraits visuels importants. Ceux-ci, en plus de leur vocation esthétique, contribuent à apporter un dynamisme et une diversité au champ visuel des observateurs et aux paysages agricoles dominant l'aire d'étude. Plusieurs arbres matures sont localisés à proximité de la route 132 de part et d'autre du passage à niveau.

▫ **Patrimoine archéologique**

Aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur des limites du projet de réaménagement de la route 132 à Grande-Rivière, ni à proximité du secteur du passage à niveau.

L'emprise du projet a fait l'objet d'une évaluation archéologique au début de l'été 1993 et aucun sondage n'a été requis afin de vérifier la présence ou l'absence de vestiges d'occupations humaines anciennes.

Compte tenu de la nature des interventions prévues au passage à niveau et des perturbations des terrains dans l'emprise et en autant que les limites d'emprise seront respectées lors des travaux, ceux-ci ne devraient pas menacer les biens archéologiques.

Cependant, nonobstant l'évaluation archéologique qui a été effectuée, il subsiste toujours une possibilité que des vestiges d'occupations humaines anciennes soient mis au jour de manière fortuite lors des travaux d'excavation.

Des mesures pour la protection du patrimoine archéologique sont donc prévues à la section 5.0.

4.0 COMPARAISON DES OPTIONS ÉTUDIÉES

Deux options ont été étudiées et comparées dans le cadre de cette analyse. Il s'agit, d'une part, de la construction d'un tunnel routier sous la voie ferrée et, d'autre part, du maintien du passage à niveau actuel.

Ces options ont été comparées au niveau des aspects techniques, des impacts environnementaux et des coûts (voir tableau 1). Il faut cependant préciser, pour une lecture adéquate du tableau 1, que la plupart des terrains et des bâtiments situés au sud de la route actuelle ont été expropriés en 1985 et 1986 en prévision de la construction d'un tunnel routier.

▫ Aspects techniques

Lorsque le ministère des transports du Québec abandonna le projet de contournement routier de l'agglomération de Grande-Rivière pour privilégier le réaménagement de la route 132 dans son axe actuel, la construction d'un tunnel routier et ses approches d'une longueur totale de 500 m (entre les chainages 32+260 à 32+760) était prévue au point milliaire 54,52 pour éliminer le passage à niveau actuel du C.N. au point milliaire 54,48.

Du point de vue technique, le choix de cette option nécessiterait d'importants travaux (voir tableau 1). Elle impliquerait des déblais de 45 000 m³ pour assurer le dégagement vertical requis. Mentionnons aussi les difficultés de drainage du tunnel et la nécessité de construire deux chemins de desserte pour les résidents: un du côté nord sur une longueur de 404 m, et un du côté sud sur 205 m.

En plus de la complexité des travaux de construction projetés et des coûts élevés qui y sont associés, la présence du tunnel entraînerait des problèmes d'entretien notamment au niveau du drainage. Il y aurait aussi une plus grande distance de route à entretenir et à desservir (par les services publics).

▫ Aspects environnementaux

La construction d'un tunnel impliquerait des impacts majeurs dans le milieu traversé (voir tableau 1 et figure 5).

TABEAU 1 : COMPARAISON DES OPTIONS ÉTUDIÉES

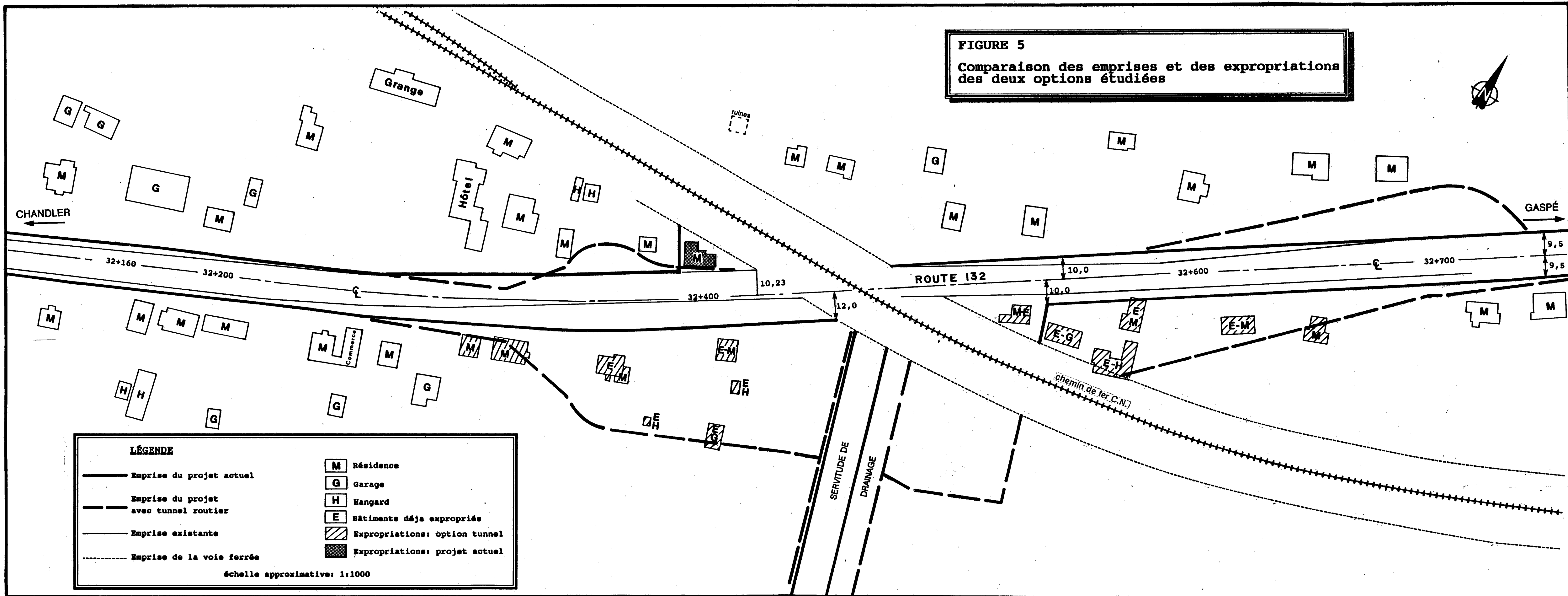
TUNNEL ROUTIER	MAINTIEN DU PASSAGE À NIVEAU
ASPECTS TECHNIQUES	
Intervention majeure sur 500 m de longueur et aspects techniques complexes	Intervention mineure, ponctuelle et peu complexe
Largeur d'emprise entre 18,5 et 65,0 m	Largeur d'emprise entre 20 et 22,3 m
Déblais de 45 000 m ³ dont 7 500 m ³ dans le roc	Terrassement limité au minimum, très faible correction de profil (voir détails au devis)
Route 132 en pente aux approches	Installation de conduites pluviales, construction d'une servitude plus étroite et moins profonde
Drainage complexe (système de pompage, conduites, etc.), servitude plus importante (voir figure 5)	Aucun chemin de desserte requis
Nécessité de construire 2 chemins de desserte sécuritaires	Géométrie et visibilité améliorées par rapport à la situation actuelle
Route 132 en pente aux approches limitant la visibilité et nuisant à la sécurité aux intersections avec les chemins de desserte des résidences	Intervention limitée au déplacement d'utilités publiques
Réaménagement majeur: prolongement des utilités publiques et système d'éclairage plus complexe (tunnel)	Circulation routière et ferroviaire peut être maintenue pour l'intervention au passage à niveau
En période de construction, déviation temporaire de la circulation routière nécessaire, et celle de la voie ferrée probablement	Entretien facile
Entretien difficile du tunnel dû aux pentes de la route 132, au drainage, à l'éclairage, etc.	Changement négligeable par rapport à la situation actuelle
Plus grande distance de route à entretenir les chemins de desserte	

TABEAU 1 : COMPARAISON DES OPTIONS ÉTUDIÉES

TUNNEL ROUTIER	MAINTIEN DU PASSAGE À NIVEAU
ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX	
Expropriation de 8 résidences et leurs dépendances Rapprochement de 10 résidences (par rapport à l'emprise et à la chaussée) Immobilisation permanente de 21 091,45 m² de terrain, et perte de sol arable cultivable Déstructuration de l'espace bâti Enclavement et difficulté d'accès des propriétés privées de part et d'autre du tunnel, réaménagement majeur de certaines entrées privées Tunnel: barrière physique pour les piétons et l'accès à la mer Inconvénients temporaires importants pendant les travaux de chantier (circulation de camions, bruit, poussières, vibrations, etc.) Impacts visuels importants: artificialisation du milieu, perte d'aménagements paysagers résidentiels, visibilité et champ visuel rétrécis pour l'usager de la route Servitude plus importante (20 m de largeur) Lieu pour disposer d'un important volume de matériaux de déblai	Une seule résidence à exproprier (ch. 32+420 g) Éloignement de plusieurs résidences (12) par rapport à la chaussée Minimise l'immobilisation de terrain: immobilisation permanente d'une superficie de 2 640,55 m² et possibilité de réutilisation des terrains excédentaires expropriés en 1985-1986 Peu de changement Pas de changement (accès riverains maintenus, etc.) Pas de changement Faibles inconvénients dus aux travaux Meilleure lisibilité et visibilité aux approches du passage, et faible impact visuel de l'intervention Servitude moins importante (10 m X 155 m) Terrassement et nivellement minimum
C O O T S	
Évalués à 970 000 \$ (1985) pour la construction	Coûts réduits au strict minimum
S Y N T H È S E E T C O N C L U S I O N	
Option fort coûteuse à cause de l'envergure, de la complexité des travaux et des nombreuses expropriations. Intervention entraînant de nombreux impacts forts sur le milieu humain	Option peu coûteuse minimisant les travaux requis Meilleure intégration environnementale de l'intervention

FIGURE 5

Comparaison des emprises et des expropriations
des deux options étudiées



L'espace nécessité par le tunnel et les raccordements avec les chemins de service entraîneraient des impacts forts et permanents sur le milieu humain, surtout à cause des nombreuses expropriations, plus précisément, l'expropriation de huit résidences et leurs dépendances (garages, hangars), en plus de l'expropriation de superficies importantes de terrain totalisant 21 091,45 m². Plusieurs bâtiments ont été expropriés en 1985 et 1986 (certaines maisons ont été déménagées) en vue de réaliser ce projet de tunnel et ces bâtiments sont identifiés à la figure 5.

Le choix de cette option occasionnerait aussi un rapprochement significatif par l'emprise et par la chaussée pour une dizaine de résidences. Pour la plupart de ces résidences (7), la marge de recul avant passerait à moins de 7 m par rapport à l'emprise projetée.

Le rapprochement dû à la construction du chemin de desserte nord s'accompagnerait d'autres impacts importants pour les résidents concernés, situés entre les chaînages 32+500 et 32+740. Mentionnons principalement, la perte d'aménagements paysagers, alors qu'ils sont déjà rares dans ce secteur, et aussi, le réaménagement des entrées privées.

Cette option entraîne une déstructuration du milieu bâti et une réorganisation de l'espace. La libération de l'emprise pour la construction du tunnel a été amorcée au début des années quatre-vingt, de telle sorte que la majeure partie des parcelles de terrain requises du côté sud de la voie ferrée ont été expropriées, de même que les bâtiments qui s'y trouvaient (voir figure 5).

Même si le territoire du secteur ne fait pas partie de la zone agricole protégée, l'obstacle physique créé par la présence d'un tunnel et de deux chemins de desserte entraînerait l'enclavement et une difficulté d'accès aux propriétés en friches situées du côté de la mer, compromettant ainsi leur possibilité d'utilisation à des fins agricoles ou autres. De plus, l'immobilisation permanente de superficie de sol arable cultivable, reliée à l'option-tunnel, est beaucoup plus importante dans le cas de cette option et la servitude de drainage à construire empiéterait sur la seule parcelle, actuellement cultivée dans les limites du secteur d'intervention (voir figures 4 et 5).

Pour ce qui est des aspects visuels, mentionnons l'artificialisation du milieu et la perte d'aménagements paysagers résidentiels comme impacts visuels dans le cas de l'option tunnel.

D'autre part, le maintien du passage à niveau entraîne peu de changements par rapport à la situation actuelle. Aussi, les inconvénients temporaires en période de chantier sont réduits au minimum, l'intervention étant mineure.

L'option consistant à maintenir le passage à niveau actuel a été retenue par le M.T.Q., considérant que cette intervention est peu coûteuse, qu'elle minimise les travaux requis et qu'elle permet une meilleure intégration environnementale du projet.

5.0 ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE L'OPTION RETENUE

5.1 DESCRIPTION DE L'OPTION RETENUE: LE MAINTIEN DU PASSAGE À NIVEAU

Suite à l'étude comparative des options effectuée à la section précédente, le maintien du passage à niveau existant est l'alternative qui a été retenue par le M.T.Q. dans le cadre du projet routier.

Il s'agit principalement de déplacer l'axe central de la route 132 de 4,5 m vers le sud au croisement de celle-ci avec la voie ferrée au chainage 32+466 et de modifier la géométrie de l'infrastructure routière entre les chainages 32+165 et 32+760, le tout selon le profil en travers illustré au feuillet 2 du plan UT-89-17-1005.

Il est difficile à l'heure actuelle de préciser la date du début et la durée des travaux spécifiques au secteur du passage à niveau, car il faut concilier différents travaux (reliés au projet routier et au projet d'assainissement des eaux de la Municipalité) qui devraient s'étendre sur plusieurs mois en 1993, 1994 et 1995. Cependant, les travaux ont débuté le 18 octobre 1993 à l'entrée ouest de l'agglomération.

▣ Géométrie - Emprise de la route 132

La route au passage à niveau et ses approches sera plus large qu'actuellement. Sa géométrie sera améliorée, favorisant un confort accru pour les usagers ainsi qu'une meilleure définition de la route et de ses abords.

Les deux voies pavées atteindront 6 m chacune et seront aménagées entre bordures. Le trottoir existant du côté nord sera reconstruit. Les accès privés seront mieux contrôlés, ils seront aménagés selon les normes du M.T.Q. et délimités par des bordures. Leur profil sera harmonisé avec celui de la route 132.

Rappelons qu'actuellement, la largeur de la chaussée est de 7,6 m, les accotements sont étroits et en gravier, alors que les bordures sont absentes.

L'emprise requise pour le réaménagement géométrique est d'environ 22 m à l'approche ouest (jusqu'au chaînage 32+400) et elle ne dépasse pas 20 m à l'approche est (jusqu'au chaînage 32+540). Il faut souligner que ce n'est pas toute l'emprise indiquée aux plans qui est nécessaire pour la réalisation du projet actuel, les terrains ayant été expropriés aux fins du projet de tunnel sont maintenant excédentaires.

▫ Nivellement, terrassement et excavation

L'amélioration du tracé actuel, de même que les faibles corrections du profil n'exigeront que des terrassements mineurs pour la reconstruction des fondations et de la plate-forme routière. Cette dernière sera presque entièrement récupérée.

Règle générale, entre les chaînages 32+165 et 32+760, de l'espace sera dégagé du côté nord de la route projetée, ce qui entraînera de légers déblais de ce côté. L'élargissement de la route 132 s'effectuera du côté sud, ce qui nécessitera un remblai de quelques dizaines de centimètres seulement de ce côté par rapport au terrain naturel.

Les corrections du profil entre ces chaînages sont mineures, la topographie dans ce secteur étant très peu accidentée. Par conséquent, les déblais et remblais sont peu importants. Ainsi, entre les chaînages 32+466 et 32+760, le profil sera régularisé de façon à améliorer la visibilité, ce qui implique peu de changements par rapport à la situation actuelle.

A l'approche ouest du passage à niveau, entre les chaînages 32+340 et 32+465, la correction de profil est plus appréciable, quoique mineure. Le profil est haussé jusqu'à 40 cm par rapport au terrain naturel.

Des pentes latérales (2H : 1V) seront aménagées jusqu'aux limites de l'emprise du projet. Les surfaces des talus (y compris celles du fossé de décharge) feront l'objet d'ensemencements hydrauliques conformément au C.C.D.G.

Des excavations seront réalisées principalement sous la plate-forme de la route à construire, pour l'installation de puisards, de regards, de conduites de drainage pluvial (tuyaux de béton armé de divers diamètres), de drains perforés, pour le déplacement de la conduite d'aqueduc de la Ville, pour la reconstruction du trottoir et aussi, pour la mise en place de câbles avec gaines protectrices pour l'alimentation électrique des signaux lumineux.

Enfin, la mise en place de bases de béton pour les signaux lumineux et les lampadaires ainsi que la pose des bordures exigeront peu d'excavation.

▫ **Modification du drainage**

Pour pallier aux lacunes actuelles au niveau du drainage, un égout pluvial sera construit de façon à canaliser les eaux de ruissellement dans une conduite fermée.

Deux conduites pluviales (T.B.A. de 450 mm et de 900 mm) seront aussi enfouies à proximité du passage à niveau pour diriger le drainage de la route et celui de la voie ferrée dans une servitude de drainage prévue à cette fin au sud de la route projetée, au chaînage 32+480. Un revêtement de protection en pierre avec membrane géotextile sera mis en place dans ce fossé de décharge.

▫ **Déplacement des utilités publiques et des services municipaux**

Le projet comprend le déplacement de la ligne de distribution électrique, du câble téléphonique, ainsi que la déviation de la conduite d'aqueduc.

Des lampadaires seront installés par le Ministère sur toute la longueur du projet routier, ce qui améliorera l'éclairage le long de la route 132 et au passage à niveau.

▫ **Aménagements spécifiques au passage à niveau**

Au passage à niveau, il faut déplacer les deux signaux lumineux du C.N. afin d'installer les conduites d'égout pluvial et de réaliser le réaménagement géométrique de la route. La boîte d'alimentation électrique des signaux sera déplacée du côté nord de la route. Les câbles d'alimentation électrique des signaux seront enfouis sous la chaussée et sous la voie ferrée et protégés à l'aide de gaines.

De plus, l'installation d'une dalle en caoutchouc de type Hi-Rail est prévue au croisement de la voie ferrée.

▫ Déviation de la circulation

La circulation ferroviaire ne sera pas interrompue pendant la durée des travaux. Par contre, un chemin de détour pour dévier la circulation routière est requis pour faciliter l'exécution simultanée des travaux routiers et ceux reliés au projet d'assainissement des eaux de la ville de Grande-Rivière dans un secteur de la route 132 (entre les chaînages 32+100 et 33+000) qui comprend le passage à niveau.

La circulation routière sera détournée sur les rues existantes soit, le chemin des Bois (chaînage 33+000), le rang Saint-Hilaire, la rue de la Paix et la rue de Normandie (chaînage 32+100).

5.2 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

5.2.1 Milieu naturel

La réalisation du projet s'accompagnera d'impacts temporaires sur le milieu naturel, tous jugés d'importance faible ou négligeable. Néanmoins, des mesures d'atténuation sont appliquées et énumérées ci-après. La plupart sont, soit inscrites aux plans et devis ou sont prévues au Cahier des charges et devis généraux (C.C.D.G.) du ministère des Transports du Québec.

Précisons d'abord qu'il n'y a aucun déboisement et qu'aucun cours d'eau ou plan d'eau ne sera directement touché par le projet, car il n'y aura pas de travaux en milieu aquatique dans le secteur du passage à niveau. Les impacts sur le milieu marin (baie des Chaleurs) qui pourraient découler du transport de sédiments, occasionné par les différents travaux seront négligeables et temporaires avec l'application de mesures d'atténuation appropriées. Le projet n'implique pas d'empiétement sur la rive de la baie des Chaleurs.

Il est prévu, autant que possible, de travailler et de finaliser les différents travaux par secteur de longueur limitée à la fois sur la route 132, afin de minimiser les risques d'érosion de même que les inconvénients dus aux travaux.

L'aménagement de la servitude de drainage aura un impact non significatif. Le fond de cette servitude et son exutoire seront protégés par un empierrement de calibre approprié. Les sorties des conduites de drainage pluvial seront stabilisées pour éviter l'érosion et le transport de sédiments. Dans tous les cas, on évitera la création de seuils aux sorties des conduites.

Les pentes des talus seront stabilisées par ensemencement hydraulique après avoir étendu, au préalable, une couche de terre végétale. On procédera à la remise en état de toutes les surfaces perturbées par les travaux de chantier. La terre végétale sera d'ailleurs récupérée pour servir aux aménagements finaux: végétalisation des talus et des surfaces perturbées par les travaux.

Les aires d'entreposage et d'entretien de la machinerie seront situées à au moins 60 m de tout plan d'eau pour minimiser les risques de contamination.

Les rebuts de démolition résultant des travaux seront disposés dans un site de matériaux secs autorisé, conformément au Règlement sur les déchets solides et matériaux secs.

5.2.2 Milieu humain

La réalisation du réaménagement géométrique dans le secteur du passage à niveau s'adapte bien aux contraintes actuelles du milieu bâti.

▫ Structure urbaine et milieu bâti

• Expropriations

Les impacts forts et permanents sur le milieu humain ont déjà eu lieu en 1985 et 1986 à cause de l'expropriation de plusieurs bâtiments et l'acquisition de terrains pour la construction d'un tunnel routier (voir figure 5). L'expropriation de plusieurs résidences (certaines maisons ayant été déménagées et reconstruites sur des nouveaux solages) a entraîné une modification majeure de la structure urbaine et du caractère du paysage dans le secteur du passage à niveau.

Présentement, le maintien du passage à niveau ne requiert plus l'utilisation d'importantes superficies de terrain expropriées.

Comme mesure d'atténuation, le Ministère prévoit vendre les superficies de terrain expropriées dans l'emprise résiduelle une fois les travaux complétés, après avoir imposé une servitude de nonaccès de chaque côté du passage à niveau. Cette mesure favorisera le remembrement de parcelles de lots et la réutilisation de terrains expropriés. La trame urbaine pourrait être reconstituée en partie, par l'implantation de nouveaux bâtiments en respect des règlements municipaux en matière d'urbanisme.

Une seule expropriation supplémentaire a été effectuée (à la demande du C.N.) dans le cadre du projet actuel. Ainsi, la résidence située au chaînage 32+420 G est incluse dans l'emprise projetée et sera expropriée dans le but d'améliorer la visibilité à proximité du passage à niveau.

- **Rapprochement - Éloignement**

Règle générale, les bâtiments situés du côté nord à l'approche ouest du passage à niveau verront leur situation pratiquement inchangée par rapport à l'emprise. Plusieurs bâtiments se verront avantagés par un éloignement par rapport à la nouvelle chaussée.

Du côté sud de cette même approche, les bâtiments (4) situés entre les chaînages 32+250 et 32+325 seront plus significativement rapprochés par l'emprise et la chaussée projetée.

À l'approche est, il y a un faible rapprochement des résidences par l'emprise du projet, alors que la situation par rapport à la chaussée sera, soit inchangée ou soit améliorée selon le cas. Les bâtiments conservent des marges de recul importantes.

La construction d'une section urbaine réduit au minimum requis l'espace nécessaire au réaménagement de la route. Par conséquent, l'immobilisation de terrain de part et d'autre de la route 132 est minimisée. L'immobilisation de terrain dans le cadre du projet actuel, est effectuée en plus grande partie du côté où il y a des terrains vacants.

- **Entrées privées**

Le profil des entrées privées sera harmonisé avec celui de la route, ce qui nécessite des terrassements qui débordent les limites d'emprise dans certains cas. Ces accès seront mieux définis et mieux contrôlés suite au projet, parce qu'ils seront standardisés et aménagés entre bordures.

Les entrées privées qui franchissent la voie ferrée pour donner accès à des propriétés enclavées seront maintenues. Il faut souligner que l'accès sécuritaire aux propriétés riveraines sera maintenu pendant toute la durée des travaux.

Il n'y a aucun bâtiment d'intérêt patrimonial dans le secteur du passage à niveau.

▫ Nuisances environnementales

Les activités de construction de la route engendreront des nuisances environnementales temporaires, telles que les vibrations, les poussières, le bruit, l'augmentation du camionnage, diminution de l'intimité des propriétés résidentielles situées à proximité de la route, etc.

Les travaux de construction risquent aussi de perturber les déplacements des résidents en posant des contraintes à la circulation et aux accès privés. Cependant, un chemin de détour empruntant les rues existantes a été prévu pour réduire les inconvénients dus aux travaux et plusieurs autres mesures ont été incluses au devis, par exemple: assurer en tout temps l'alimentation en eau potable des résidents, maintenir en tout temps l'accès sécuritaire aux résidences et commerces, travailler les tranchées ouvertes sur des longueurs limitées à la fois, etc.

Les impacts les plus importants résulteront des activités de chantier et seront de durée temporaire.

▫ Milieu agricole

Au plan agricole, le secteur à l'étude ne fait pas partie de la zone agricole permanente et les parcelles immobilisées dans l'emprise du ministère des Transports ne sont pas en culture, à une exception près.

Le seul impact à souligner est la perte d'une partie de la parcelle cultivée (bordure droite) pour l'aménagement de la servitude de drainage (voir figures 4 et 5).

Les accès aux parcelles enclavées situées du côté sud de la voie ferrée, ne seront pas affectés par le projet.

▫ Milieu visuel

• Qualité visuelle des abords de la route

La réalisation du réaménagement de la route 132, dans le secteur du passage à niveau, aura un impact positif sur la qualité visuelle des abords routiers et l'orientation des automobilistes. Cet impact visuel positif sera attribuable au meilleur encadrement de la route par des bordures et un trottoir, au pavage de l'accotement à l'installation de lampadaires, et au meilleur repérage des accès à la route 132 suite à une délimitation de ceux-ci.

• Attraitis visuels majeurs et arbres matures

Le projet de réaménagement proposé ne causera aucun impact susceptible de porter atteinte à l'observation des attraitis visuels majeurs de l'aire d'étude (paysage côtier de la baie des Chaleurs et golfe Saint-Laurent). De plus, aucun arbre mature ne sera affecté par la réalisation du réaménagement de la route 132.

• Aménagements paysagers

Du côté nord de la route 132, entre les chaînages 32+640 et 32+660, un élément de l'aménagement paysager (une haie) localisé à l'avant d'une résidence sera conservé.

• Porte d'entrée de l'agglomération de Grande-Rivière

Les modifications, dans l'encadrement visuel bâti de la route 132, ont permis d'élargir le champ visuel des observateurs facilitant ainsi l'observation du paysage côtier et du golfe Saint-Laurent. Par contre, cet élargissement du champ visuel associé à un axe routier assez rectiligne demeurent des facteurs de la perception des usagers de la route 132 incitant peu à ralentir leur vitesse de roulement à l'approche de l'agglomération de Grande-Rivière. Notons que la limite de vitesse affichée à 50 km/hre débute à la limite du secteur du passage à niveau.

À l'ouest du passage à niveau, l'accotement de la route devrait faire l'objet d'un traitement particulier (marquage au sol ou pavage distinctif de celui de la voie de roulement) afin d'amplifier le rétrécissement du champ visuel des usagers de la route 132, ce qui améliorera la situation actuelle.

- Terre végétale et intégration visuelle des talus et des surfaces perturbées

Tous les talus des nivellements de la route réaménagée et toutes les surfaces perturbées lors des travaux feront l'objet d'un aménagement (épandage de terre végétale, nivellement et ensemencement) favorisant leur intégration visuelle dans le paysage de l'aire d'étude et la perception des observateurs.

Tout au long des travaux, la terre végétale sera récupérée et entreposée temporairement de façon à ce qu'il soit possible de la réutiliser pour la réalisation des ensemencements et autres aménagements requérant son utilisation.

- Milieu social

Les expropriations réalisées en 1985-1986 ont occasionné des impacts importants sur le milieu social, notamment parce qu'elles ont exigé le déplacement de plusieurs résidants.

Les expropriations ont été complétées, il y a plusieurs années déjà, et il n'y a pas eu d'enquête sociale d'effectuée auprès des personnes expropriées afin d'évaluer les impacts réels reliés aux expropriations, plus spécifiquement, les changements que ces personnes ont dus vivre.

Aucun suivi social après la construction du projet n'est prévu.

- Patrimoine archéologique

Diverses procédures doivent être appliquées afin de sauvegarder les vestiges archéologiques qui pourraient se trouver dans l'emprise. Celles-ci seront sous la responsabilité du Service de l'environnement.

L'emprise a fait l'objet d'une évaluation archéologique à l'été 1993 et aucune surface n'a été retenue pour des sondages.

Cependant, nonobstant l'évaluation archéologique qui a été réalisée, le personnel responsable du chantier de construction devra être informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations humaines anciennes enfouis qui pourraient être mis au jour lors des travaux d'excavations. 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., 1993: section 7, paragraphe 7.7).

6.0 CONCLUSION

L'option retenue par le M.T.Q. est le maintien du passage à niveau. La route 132 étant reconstruite dans le tracé existant, l'intervention consiste à réaliser le réaménagement géométrique du passage à niveau.

Compte tenu de la nature des travaux prévus, cette intervention entraînera peu d'incidences sur les milieux naturel et humain.

Outre un cas d'expropriation, la plupart des résidences situées le long de la route existante ne subiront pratiquement pas de changements, certaines seront même sensiblement avantagées par le projet, par un éloignement par rapport à la future chaussée.

Le projet comporte plusieurs avantages: la construction d'une section urbaine (minimisant ainsi l'espace nécessaire au projet routier); le réaménagement des entrées privées entre bordures, la reconstruction du trottoir, l'installation d'un système d'éclairage (lampadaires) et d'un drainage pluvial constituent des améliorations notables par rapport à la situation actuelle.

Les impacts appréhendés du projet seront atténués par l'application des mesures énoncées dans ce document.

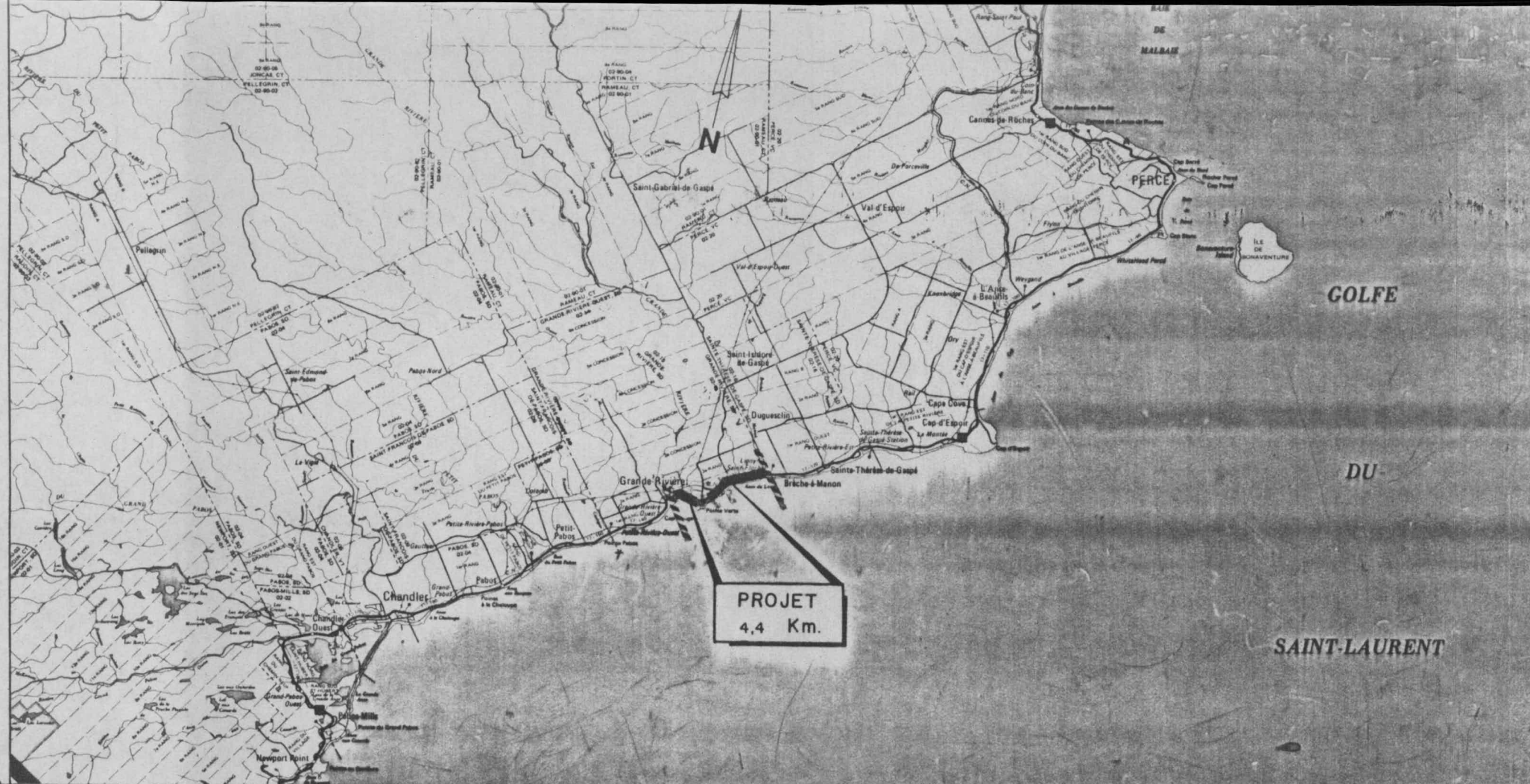


TABLE DES MATIÈRES

FEUILLET	DESCRIPTION
1	LOCALISATION ET DESCRIPTION GÉNÉRALES
2	LÉGENDE
3	ETAT DES LIEUX CH 30+000 à 31+200
4	ETAT DES LIEUX CH 31+200 à 32+400
5	ETAT DES LIEUX CH 32+400 à 33+600
6	ETAT DES LIEUX CH 33+600 à 34+400
7	PLAN ET PROFIL CH 30+000 à 30+300
8	PLAN ET PROFIL CH 30+300 à 30+600
9	PLAN ET PROFIL CH 30+600 à 30+900
10	PLAN ET PROFIL CH 30+900 à 31+200
11	PLAN ET PROFIL CH 31+200 à 31+500
12	PLAN ET PROFIL CH 31+500 à 31+800
13	PLAN ET PROFIL CH 31+800 à 32+100
14	PLAN ET PROFIL CH 32+100 à 32+400
15	PLAN ET PROFIL CH 32+400 à 32+700
16	PLAN ET PROFIL CH 32+700 à 33+000
17	PLAN ET PROFIL CH 33+000 à 33+300
18	PLAN ET PROFIL CH 33+300 à 33+600
19	PLAN ET PROFIL CH 33+600 à 33+900
20	PLAN ET PROFIL CH 33+900 à 34+200
21	PLAN ET PROFIL CH 34+200 à 34+400
22	PLAN ET PROFIL RTE 132 & CANADIEN NATIONAL
23	PROFILS DE RACCORDEMENT
24	PROFIL DE RACCORDEMENT, PROFILS ÉMISSAIRE D'ÉGOUT PLUVIAL, LISTE DES DESSINS NORMALISÉS
25	PROFILS EN TRAVERS TYPE, PROFIL ÉMISSAIRE

DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE

DIRECTION DE LA CIRCULATION
ET DES AMÉNAGEMENTS
SERVICE DES PROJETS EST
DIVISION DES PLANS ET DEVIS

LOCALISATION DU PROJET
ROUTE TRONÇON SECTION
0 1 3 2 0 1 7 1 3 0

MUNICIPALITÉ

Ville de Grande-Rivière

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ

Pabok

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE

Gaspé

D.T.	C.E.	CODE GÉOGRAPHIQUE
31	72	02 015 00

A M J NATURE DE MODIFICATION PAR

93/06/15 DATE D'ÉMISSION DU PLAN

PRÉPARÉ PAR
MARCEL RACINE Tech.

SCEAU PRÉPARÉ PAR RECOMMANDÉ PAR



DATE RECOMMANDÉ PAR LE CHEF DE SECTION

93-06-18 *Rene Samson*

DATE APPROUVÉ PAR LE CHEF DE DIVISION

93-06-18 *Germain Lacroix*

Gouvernement
du Québec

Ministère des Transports

SERVICE DES PROJETS EST
DIVISION DES PLANS ET DEVIS

LOCALISATION
ET
DESCRIPTION GÉNÉRALE

MARCHE NO

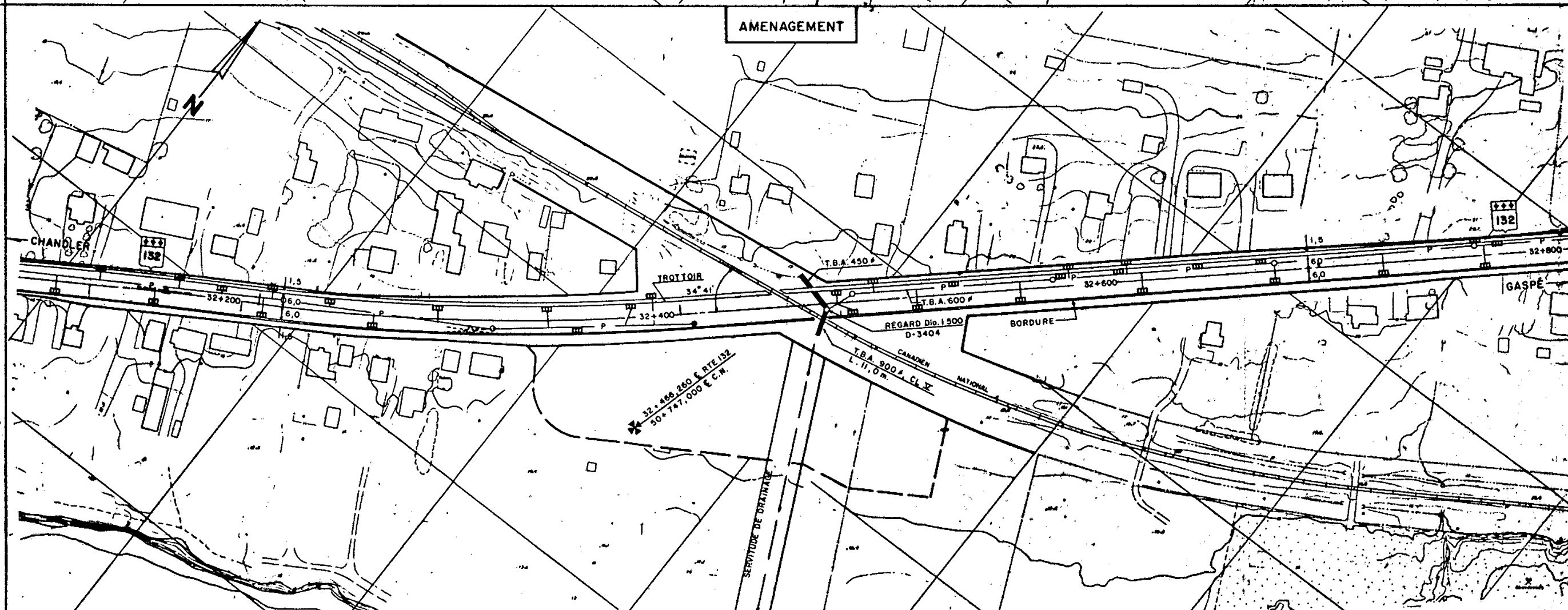
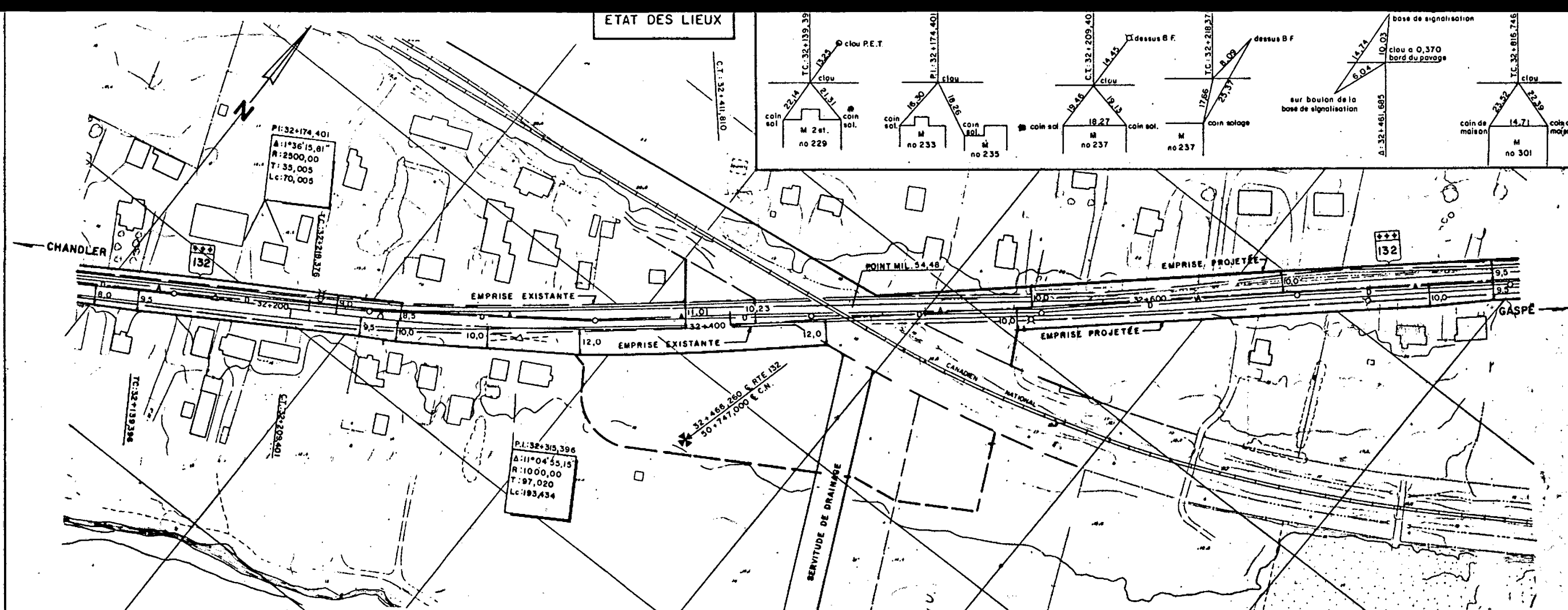
IDENTIFICATION TECHNIQUE

C.H.-83-117-11014
IDENTIFICATION CLASSEMENT

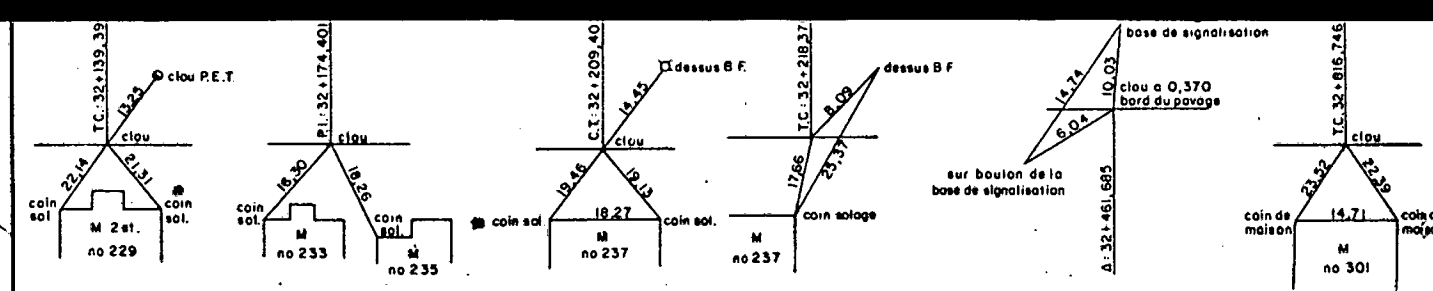
CONSTRUCTION DE LA CHAUSSÉE ROUTE NO 132 PLAN D'AMÉNAGEMENT



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports



ETAT DES LIEUX



DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE DIRECTION DE LA CIRCULATION ET DES AMÉNAGEMENTS SERVICE DES PROJETS EST DIVISION DES PLANS ET DEVIS

LOCALISATION DU PROJET		
ROUTE	TRONÇON	SECTION
01	32	01
ROUTE	TRONÇON	SECTION
01	32	01

MUNICIPALITÉ		
Ville de Grande-Rivière		
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTE		
Pabok		
CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE		
Gaspé		
D.T.	C.E.	CODE GÉOGRAPHIQUE
31	72	02015 00
COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES		

POINT MILLIAIRE : 54.48
CANADIEN NATIONAL
SUBDIVISION CHANDLER
NO. DOSSIER TRANSPORTS :
Ancien : 620-1102-7401
Nouveau : 20-3172-7401
NO. DOSSIER S.A.P. : 132-17-070



930518	DRAINAGE, NOS DE DOSSIERS	G.G.
930303	EMPRISE & TROTTOIR	M.R.
930127	PROFIL & TROTTOIR	M.R.
A.M.J. NATURE DE MODIFICATION PAR		
931120 DATE D'ÉMISSION DU PLAN		

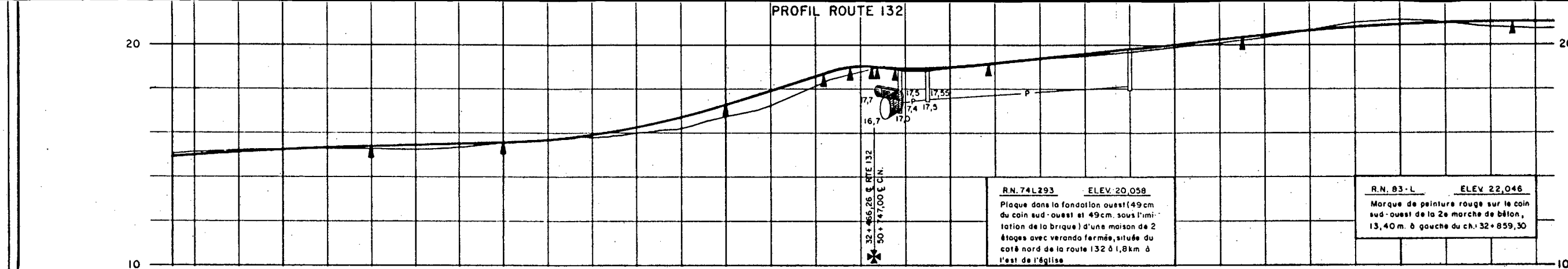
JEAN-PAUL BRETON



DATE RECOMMANDÉ PAR LE CHEF DE SECTION
93-07-02 *Rue Samson*
DATE APPROUVÉ PAR LE CHEF DE DIVISION
93-07-02 *Henri Jacot*

Gouvernement
du Québec
Ministère des Transports
SERVICE DES PROJETS EST
DIVISION DES PLANS ET DEVIS

ÉTAT DES LIEUX & AMÉNAGEMENT
INT. RTE 132 & CANADIEN NATIONAL
ÉCHELLE
HOR. 1:1000 0 10 20 30 40 50m
VERT 1:100
IDENTIFICATION TECHNIQUE
UT-89-17-1005
IDENTIFICATION REGROUPEMENT



ELEVATIONS	GAUCHE		DROITE		TERRAIN NATUREL		CHAINAGE
	LIGNE	OPERATION	LIGNE	OPERATION	LIGNE	OPERATION	
	14.94	14.94	15.01	15.01	15.08	15.08	32 + 200
	15.11	15.11	15.18	15.18	15.25	15.25	32 + 300
	15.22	15.22	15.29	15.29	15.36	15.36	32 + 400
	15.33	15.33	15.40	15.40	15.47	15.47	32 + 500
	15.41	15.41	15.48	15.48	15.55	15.55	32 + 600
	15.49	15.49	15.56	15.56	15.63	15.63	32 + 700
	15.57	15.57	15.64	15.64	15.71	15.71	
	15.65	15.65	15.72	15.72	15.79	15.79	
	15.73	15.73	15.80	15.80	15.87	15.87	
	15.81	15.81	15.88	15.88	15.95	15.95	
	15.89	15.89	15.96	15.96	16.03	16.03	
	15.97	15.97	16.04	16.04	16.11	16.11	
	16.05	16.05	16.12	16.12	16.19	16.19	
	16.13	16.13	16.20	16.20	16.27	16.27	
	16.21	16.21	16.28	16.28	16.35	16.35	
	16.29	16.29	16.36	16.36	16.43	16.43	
	16.37	16.37	16.44	16.44	16.51	16.51	
	16.45	16.45	16.52	16.52	16.59	16.59	
	16.53	16.53	16.60	16.60	16.67	16.67	
	16.61	16.61	16.68	16.68	16.75	16.75	
	16.69	16.69	16.76	16.76	16.83	16.83	
	16.77	16.77	16.84	16.84	16.91	16.91	
	16.85	16.85	16.92	16.92	16.99	16.99	
	16.93	16.93	17.00	17.00	17.07	17.07	
	16.97	16.97	17.04	17.04	17.11	17.11	
	16.95	16.95	17.02	17.02	17.09	17.09	
	16.93	16.93	17.00	17.00	16.97	16.97	
	16.91	16.91	16.98	16.98	16.95	16.95	
	16.89	16.89	16.96	16.96	16.93	16.93	
	16.87	16.87	16.94	16.94	16.91	16.91	
	16.85	16.85	16.92	16.92	16.89	16.89	
	16.83	16.83	16.90	16.90	16.87	16.87	
	16.81	16.81	16.88	16.88	16.85	16.85	
	16.79	16.79	16.86	16.86	16.83	16.83	
	16.77	16.77	16.84	16.84	16.81	16.81	
	16.75	16.75	16.82	16.82	16.79	16.79	
	16.73	16.73	16.80	16.80	16.77	16.77	
	16.71	16.71	16.78	16.78	16.75	16.75	
	16.69	16.69	16.76	16.76	16.73	16.73	
	16.67	16.67	16.74	16.74	16.71	16.71	
	16.65	16.65	16.72	16.72	16.69	16.69	
	16.63	16.63	16.70	16.70	16.67	16.67	
	16.61	16.61	16.68	16.68	16.65	16.65	
	16.59	16.59	16.66	16.66	16.63	16.63	
	16.57	16.57	16.64	16.64	16.61	16.61	
	16.55	16.55	16.62	16.62	16.59	16.59	
	16.53	16.53	16.60	16.60	16.57	16.57	
	16.51	16.51	16.58	16.58	16.55	16.55	
	16.49	16.49	16.56	16.56	16.53	16.53	
	16.47	16.47	16.54	16.54	16.51	16.51	
	16.45	16.45	16.52	16.52	16.49	16.49	
	16.43	16.43	16.50	16.50	16.47	16.47	
	16.41	16.41	16.48	16.48	16.45	16.45	
	16.39	16.39	16.46	16.46	16.43	16.43	
	16.37	16.37	16.44	16.44	16.41	16.41	
	16.35	16.35	16.42	16.42	16.39	16.39	
	16.33	16.33	16.40	16.40	16.37	16.37	
	16.31	16.31	16.38	16.38	16.35	16.35	
	16.29	16.29	16.36	16.36	16.33	16.33	
	16.27	16.27	16.34	16.34	16.31	16.31	
	16.25	16.25	16.32	16.32	16.29	16.29	
	16.23	16.23	16.30	16.30	16.27	16.27	
	16.21	16.21	16.28	16.28	16.25	16.25	
	16.19	16.19	16.26	16.26	16.23	16.23	
	16.17	16.17	16.24	16.24	16.21	16.21	
	16.15	16.15	16.22	16.22	16.19	16.19	
	16.13	16.13	16.20	16.20	16.17	16.17	
	16.11	16.11	16.18	16.18	16.15	16.15	
	16.09	16.09	16.16	16.16	16.13	16.13	
	16.07	16.07	16.14	16.14	16.11	16.11	
	16.05	16.05	16.12	16.12	16.09	16.09	
	16.03	16.03	16.10	16.10	16.07	16.07	
	16.01	16.01	16.08	16.08	16.05	16.05	
	15.99	15.99	16.06	16.06	15.97	15.97	
	15.97	15.97	16.04	16.04	15.95	15.95	
	15.95	15.95	16.02	16.02	15.93	15.93	
	15.93	15.93	16.00	16.00	15.91	15.91	
	15.91	15.91	15.98	15.98	15.89	15.89	
	15.89	15.89	15.96	15.96	15.87	15.87	
	15.87	15.87	15.94	15.94	15.85	15.85	
	15.85	15.85	15.92	15.92	15.83	15.83	
	15.83	15.83	15.90	15.90	15.81	15.81	
	15.81	15.81	15.88	15.88	15.79	15.79	
	15.79	15.79	15.86	15.86	15.77	15.77	
	15.77	15.77	15.84	15.84	15.75	15.75	
	15.75	15.75	15.82	15.82	15.73	15.73	
	15.73	15.73	15.80	15.80	15.71	15.71	
	15.71	15.71	15.78	15.78	15.69	15.69	
	15.69	15.69	15.76	15.76	15.67	15.67	
	15.67	15.67	15.74	15.74	15.65	15.65	
	15.65	15.65	15.72	15.72	15.63	15.63	
	15.63	15.63	15.70	15.70	15.61	15.61	
	15.61	15.61	15.68	15.68	15.59	15.59	
	15.59	15.59	15.66	15.66	15.57	15.57	
	15.57	15.57	15.64	15.64	15.55	15.55	
	15.55	15.55	15.62	15.62	15.53	15.53	
	15.53	15.53	15.60	15.60	15.51	15.51	
	15.51	15.51	15.58	15.58	15.49	15.49	
	15.49	15.49	15.56	15.56	15.47	15.47	
	15.47	15.47	15.54	15.54	15.45	15.45	
	15.45	15.45	15.52	15.52	15.43	15.43	
	15.43	15.43	15.50	15.50	15.41	15.41	
	15.41	15.41	15.48	15.48	15.39	15.39	
	15.39	15.39	15.46	15.46	15.37	15.37	
	15.37	15.37	15.44	15.44	15.35	15.35	
	15.35	15.35	15.42	15.42	15.33	15.33	
	15.33	15.33	15.40	15.40	15.31	15.31	
	15.31	15.31	15.38	15.38	15.29	15.29	
	15.29	15.29	15.36	15.36	15.27	15.27	
	15.27	15.27	15.34	15.34	15.25	15.25	
	15.25	15.25	15.32	15.32	15.23	15.23	
	15.23	15.23	15.30	15.30	15.21	15.21	
	15.21	15.21	15.28	15.28	15.19	15.19	
	15.19	15.19	15.26	15.26	15.17	15.17	
	15.17	15.17	15.24	15.24	15.15	15.15	
	15.15	15.15	15.22	15.22	15.13	15.13	
	15.13	15.13	15.20	15.20	15.11	15.11	
	15.11	15.11	15.18	15.18	15.09	15.09	
	15.09	15.09	15.16	15.16	15.07	15.07	
	15.07	15.07	15.14	15.14	15.05	15.05	
	15.05	15.05	15.12	15.12	15.03	15.03	
	15.03	15.03	15.10	15.10	15.01	15.01	
	15.01	15.01	15.08	15.08	14.99	14.99	
	14.99	14.99	15.06	15.06	14.97	14.97	
	14.97	14.97	15.04	15.04	14.95	14.95	
	14.95	14.95	15.02	15.02	14.93	14.93	
	14.93	14.93	15.00	15.00	14.91	14.91	
	14.91	14.91	14.98	14.98	14.89	14.89	
	14.89	14.89	14.96	14.96	14.87	14.87	
	14.87	14.87	14.94	14.94	14.85	14.85	
	14.85	14.85	14.92	14.92	14.83	14.83	
	14.83	14.83	14.90	14.90	14.81	14.81	
	14.81	14.81	14.88	14.88	14.79	14.79	
	14.79	14.79	14.86	14.86	14.77	14.77	
	14.77	14.77	14.84	14.84	14.75	14.75	
	14.75	14.75	14.82	14.82	14.73	14.73	
	14.73	14.73	14.80	14.80	14.71	14.71	
	14.71	14.71	14.78	14.78	14.69	14.69	
	14.69	14.69	14.76	14.76	14.67	14.67	
	14.67	14.67	14.74	14.74	14.65	14.65	
	14.65	14.65	14.72	14.72	14.63	14.63	
	14.63	14.63	14.70	14.70	14.61	14.61	
	14.61	14.61	14.68	14.68	14.59	14.59	
	14.59	14.59	14.66	14.66	14.57	14.57	
	14.57	14.57	14.64	14.64	14.55	14.55	
	14.55	14.55	14.62	14.62	14.53	14.53	
	14.53	14.53	14.60	14.60	14.51	14.51	
	14.51	14.51	14.58	14.58	14.49	14.49	
	14.49	14.49	14.56	14.56	14.47	14.47	
	14.47	14.47	14.54	14.54	14.45	14.45	
	14.45	14.45	14.52	14.52	14.43	14.43	
	14.43	14.43	14.50	14.50	14.41	14.41	
	14.41	14.41	14.48	14.48	14.39	14.39	
	14.39	14.39	14.46	14.46	14.37	14.37	
	14.37	14.37	14.44	14.44	14.35	14.35	
	14.35	14.35	14.42	14.42	14.33	14.33	
	14.33	14.33	14.40	14.40	14.31	14.31	
	14.31	14.31	14.38	14.38	14.29	14.29	
	14.29	14.29	14.36	14.36	14.27	14.27	
	14.27	14.27	14.34	14.34	14.25	14.25	
	14.25	14.25	14.32	14.32	14.23	14.23	
	14.23	14.23	14.30	14			

Passage à Niveau
Point Milliaire: 54,48



**SERVICE DES PROJETS EST
DIVISION DES PLANS ET DEVIS**

LOCALISATION DU PROJET		
ROUTE	TRONÇON	SECTION
0 1 3 2	0 1 7	1 3 0
ROUTE	TRONÇON	SECTION

MUNICIPALITÉ

Ville de Grande-Rivière

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ

Pabok

CIRCONSCRIPTION ÉLECTORALE

Gaspé

D.T.	C.E.	CODE GÉOGRAPHIQUE
31	72	02015 00

COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES

POINT MILLIAIRE : 54,48

CANADIEN NATIONAL

SUBDIVISION CHANDLER

NO DOSSIER TRANSPORT

Ancien : 620-1102-7401
Nouveau : 20-3172-7401
NO DOSSIER S.A.P.I : 0132-17-070

930518	PROFILS & NOS DE DOSSIERS	S.A.
930505	EMPRISE & TROTTOIR	M
930127	PROFIL & TROTTOIR	M

A	M	J	NATURE DE MODIFICATION	PA
89	11	20	DATE D'ÉMISSION DU PLAN	

JEAN-PAUL BRETON

SCEAU
PRÉPARÉ PAR RECOMMANDÉ PAR



DATE RECOMMANDE PAR LE CHFF DE SECTION

43-07-02 *P. L. Lomax, Jr.*
DATE APPROUVEE PAR LE CHEF DE DIVISION

DATE APPROUVÉ PAR LE CHEF DE DIVISION
93-07-02 *Germain Jacoli*



Ministère des Transports

**SERVICE DES PROJETS EST
DIVISION DES PLANS ET DEVIS**

PLAN & PROFIL

ROUTE 132 & CANADIEN NATIONAL

ÉCHELLE						
HOR. 1'100	0	1	2	3	4	5

VERT. 1:25 0 0,2 0,4 0,6 0,8 1

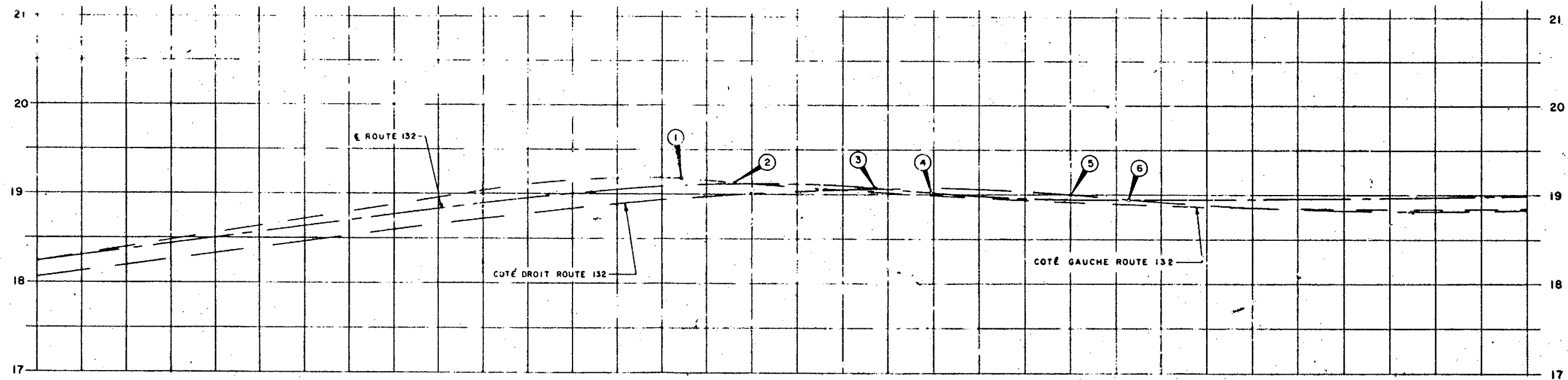
IDENTIFICATION TECHNIQUE	3
DATE OF LAST MODE	3

01-89-17-1005	3
IDENTIFICATION REGROUPEMENT	22

CU 97-17-1014 25

ROUTE 132

PROFIL DESSUS DU REVETEMENT



ELEVATIONS	GAUCHE		LIGNE OPÉRATION		DROITE	
	18,44	18,48				
	18,51	18,56				
	18,57	18,64				
			18,64	18,72		
			18,70	18,80		
			18,77	18,88		
			18,83	18,96		
			18,89	19,04		
			18,94	19,10		
			18,91	19,15		
			18,97	19,18		
			19,01	19,12		
			19,04	19,09		
			19,05	19,05		
			19,06	19,02		
			19,06	18,97		
			19,05	18,96		
			19,02	18,94		
			18,99	18,91		
			18,95	18,89		
			18,91	18,87		
			18,88	18,86		
			18,85	18,84		
			18,83	18,83		
			18,82	18,82		
			18,81	18,82		
			18,80	18,81		
			18,80	18,82		

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 178 853