

169

PR1

Réaménagement de la route 185 sur le
territoire des municipalités de
Rivière-du-Loup et de Saint-Antonin
Rivière-du-Loup 6211-06-024

Avis de projet

**ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE**

**CONSTRUCTION DE DEUX CARREFOURS DÉNIVELÉS
ET D'UNE ROUTE À QUATRE VOIES À CHAUSSÉES SÉPARÉES**

**ROUTE 185
MUNICIPALITÉ DE RIVIÈRE-DU-LOUP
ET DE SAINT-ANTONIN
NO DE PROJET : 20-3373-9707**

MARS 1999

INTRODUCTION

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) oblige toute personne ou groupe à suivre la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* et à obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre la réalisation d'un projet visé par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Entrée en vigueur le 30 décembre 1980, cette procédure s'applique uniquement aux projets localisés dans la partie sud du Québec. D'autres procédures d'évaluation environnementale s'appliquent aux territoires ayant fait l'objet de conventions avec les Cris, les Inuits et les Naskapis.

Depuis l'entrée en vigueur, le 18 juin 1993, de la Loi sur l'établissement et l'agrandissement de certains lieux d'élimination de déchets (chap. 44), tout projet d'établissement ou d'agrandissement d'un lieu d'enfouissement sanitaire ou de dépôt de matériaux secs, au sens du Règlement sur les déchets solides, est aussi assujéti à la procédure prévue à la section IV.1 de la Loi sur la qualité sur l'environnement.

Le dépôt de l'avis de projet constitue la première étape de la procédure. Il s'agit d'un avis écrit par lequel l'initiateur informe le ministre de l'Environnement et de la Faune de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet. Il permet aussi au Ministère de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la procédure et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire avis de projet sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être présenté d'une façon claire et concise et se limiter aux éléments pertinents à la bonne compréhension du projet et de ses impacts appréhendés. Ce formulaire et tout document annexé doivent être fournis en quinze copies. Comme prévu à la procédure, l'avis de projet doit être mis à la disposition du public pour information et consultation publiques du dossier.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet est ensuite retourné à l'unité administrative responsable de l'évaluation environnementale :

Ministère de l'Environnement et de la Faune
Direction des évaluations environnementales
675, boul. René-Lévesque Est (6^{ième} étage)
Édifce Marie-Guyard
Québec (Québec)
G1R 5V7

À l'usage du ministère de l'Environnement et de la Faune	Date de réception _____
	Numéro de dossier _____

1. Promoteur : Ministère des Transports du Québec

Adresse : Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
92, 2^e Rue Ouest, bureau 101
Rimouski (Québec) G5L 8E6

Téléphone : (418) 727-3674
Télécopieur : (418) 727-3673

Responsable du projet : Jean-Louis Loranger, directeur territorial du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine

Chargée de l'étude d'impact : Sylvie Demers, aménagiste

Adresse : Ministère des Transports du Québec
Service du plan et du soutien technique
700, boul, René-Lévesque Est, 14^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : (418) 644-6659
Télécopieur : (418) 644-9662

2. Consultant mandaté par le promoteur

Non déterminé.

3. Titre du projet

- Route 185.
- Construction de deux carrefours dénivelés reliés par une route à quatre voies à chaussées séparées.
- Municipalités de Rivière-du-Loup et de Saint-Antonin.

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir les raisons motivant la réalisation du projet.

La route 185 est le tronçon de la Transcanadienne qui relie les villes de Rivière-du-Loup et d'Edmundston au Nouveau-Brunswick. En 1973, pour compléter la Transcanadienne, les autorités choisirent d'élargir la Route 2 qui traverse la région du Témiscouata. Les projections du trafic ne justifiaient pas la construction d'une autoroute pour relier le Québec et les provinces Maritimes.

Aujourd'hui, la route 185, qui mesure 101 kilomètres, est le seul tronçon québécois de la Transcanadienne à être construit à deux voies. En 1997, une étude d'opportunité, réalisée par le ministère des Transports, conclut à la nécessité d'intervenir pour régler des problèmes actuels et potentiels de sécurité et de circulation¹

En effet, l'analyse de la sécurité routière révèle qu'il y a eu 957 accidents durant la période de 1991 et 1995 sur la route 185, dont 715 accidents en section et 242 accidents aux 38 principaux carrefours étudiés. La tendance des taux d'accidents mortels (30 accidents mortels et 67 avec blessés graves) témoigne de l'existence d'un problème de sécurité routière. Parmi les carrefours problématiques où la gravité des accidents est plus importante qu'à d'autres carrefours comparables, il y a le 2^e Rang à Saint-Antonin et le boulevard de la Plaine à Rivière-du-Loup².

L'analyse des caractéristiques des déplacements montre que la route 185 est un lien important pour le transport des marchandises entre les provinces de l'Atlantique et le Québec ainsi que l'Ontario. La proportion de camions captés au poste d'enquête de Dégelis est de 14 à 21 % du totale de la circulation qui représente 4700 véhicules par jour (DJMA), avec des pointes de 10 970 véhicules. Au poste de comptage de Saint-Antonin, le DJMA est de 6000 véhicules par jour avec un maximum de 11 840 véhicules. Dans l'ensemble, le niveau de service est bon. Le DJMA, le gabarit de la route et les nombreuses voies pour véhicules lents en sont les principales raisons³.

Par contre, les comptages journaliers effectués aux principaux carrefours de la route 185 révèlent que le 2^e Rang et le boulevard de la Plaine sont parmi les 9 croisements induisant le plus de circulation, avec un DJMA respectif de 7300 et 9000 véhicules par jour. Bien que le niveau de service soit jugé bon avec la cote D, ces deux carrefours présentent des problèmes de circulation et de sécurité.

¹ Ministère des Transports du Québec, 1997. Route 185 – Rivière-du-Loup – Nouveau-Brunswick – Étude d'opportunité – Partie I: Étude des besoins. Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 114 pages.

² Idem. Page 54.
Mentionnons que la municipalité de Saint-Antonin a déjà fait une demande au ministère des Transports pour trouver une solution au problème de sécurité du carrefour de la route 185 et du 2^e Rang.

³ Idem. Pages 30 à 35.

Les problèmes d'accidents et de circulation, le statut de Transcanadienne de la 185 ainsi que l'objectif du ministère des Transports d'améliorer la sécurité des routes au Québec, justifient le projet qui consiste à construire un carrefour dénivelé aux deux intersections mentionnées et de les relier par une route à quatre voies à chaussées séparées pour ainsi joindre le tronçon de quatre voies existant entre l'autoroute 20 et l'intersection du boulevard de la Plaine.

5. Localisation du projet

Mentionner l'emplacement ou les emplacements où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (en termes de lot, rang, canton et municipalité touchés). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet.

Le projet est réalisé sur le territoire de la Direction territoriale (31) du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine du ministère des Transports du Québec, à l'intérieur des limites des municipalités de Rivière-du-Loup et de Saint-Antonin, situées dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Rivière-du-Loup (voir carte Localisation du projet).

Plus précisément, le projet inclut un tronçon approximatif de 4 km construit en grande partie à l'intérieur de l'emprise actuelle du ministère des Transports qui mesure 45,7 m de largeur, sauf aux environs de l'intersection du 2^e Rang où elle mesure 53 m sur près d'un kilomètre. Les lots touchés par ce projet sont (voir Plan de cadastre) :

- les lots 171 et 172 ainsi que les lots 1060 et 1060-a du Rang III, pour le carrefour du boulevard de la Plaine;
- les lots 10-c et 11-c-e du Rang Sud-Ouest et le lot 32 du Rang II, pour le carrefour du 2^e Rang;
- les lots 2, 3, 4, 5-b, 6-a-b-c, 7-a, 8-a-b, 9-a-b et 10-a-b du Rang Sud-Ouest ainsi que les lots 1060 et 1060-a du Rang III, le lot 1 du Rang I et le lot 37 du Rang II, pour le tronçon de route entre les deux carrefours.

6. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue. Fournir ces renseignements sur une carte si possible.

À l'extérieur de l'emprise, les propriétés touchées sont de tenure privée, sauf certaines parties de lots qui appartiennent au ministère des Transports du Québec; ce sont les parties des lots 169, 170, 1060-a et 1060 situées à l'ouest de la route 185 entre la rivière du Loup et la Petite Rivière (voir Plan de cadastre).

7. Description du projet et de ses variantes

Pour chacune des phases (aménagement, construction et exploitation), décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, incluant les activités, mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Un tronçon de la route 185, d'environ 6,5 km entre l'autoroute 20 et l'intersection du boulevard de la Plaine, est construit à quatre voies à chaussées séparées. Le projet consiste à construire un carrefour dénivelé à l'intersection du boulevard de la Plaine, située à la jonction de ce tronçon et, de prolonger la route à quatre voies à chaussées séparées jusqu'au carrefour dénivelé proposé à l'intersection du 2^e Rang. Afin de limiter les accès directs à la route 185, le nouveau carrefour du 2^e Rang devrait également desservir le 1^{er} Rang situé à un kilomètre au nord de celui-ci.

Un carrefour dénivelé de type trompette à sortie en boucle est proposé pour l'intersection du boulevard de la Plaine et un autre, de type losange à bretelles unidirectionnelles, en abaissant la route 185, est suggéré au 2^e Rang. Une glissière rigide est proposée pour séparer les chaussées du quatre voies divisées.

Des options de tracé et des variantes sur le type de carrefour dénivelé, sur l'aménagement des voies de desserte et sur le raccordement des accès ainsi que sur le type de séparation des chaussées seront évaluées afin de faire un choix de moindre impact pour l'environnement et le plus sécuritaire pour les usagers.

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Pour l'emplacement envisagé, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet, ainsi que les principales contraintes prévisibles (zonage, espace disponible, milieux sensibles, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, préoccupations majeures de la population, etc.).

Dans le secteur à l'étude, la route 185 traverse un milieu généralement rural, dont les terrains de part et d'autre de la route sont inclus dans la zone agricole permanente. La partie rurale est utilisée pour l'exploitation de la tourbe. Il y a un peuplement de jeunes conifères du côté ouest de la route. La partie urbaine se situe dans le secteur des carrefours du 1^{er} et du 2^e Rang, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Saint-Antonin; ce secteur étant réservé à l'usage industriel dans le règlement de zonage de la municipalité.

Le 2^e Rang relie les parties est et ouest du village de Saint-Antonin, qui a été coupé par la construction de la route 185 en 1973. C'est la rue principale de la municipalité et l'achalandage au carrefour est très important, surtout aux heures de pointe. Pour sa part, le 1^{er} Rang est moins développé et moins achalandé et, le 3^e Rang sert de voie de sortie des camions en provenance des

gravières. L'intersection du boulevard de la Plaine a été construit pour que les usagers de la route 185, en provenance du Témiscouata et des Maritimes, qui contournent la ville Rivière-du-Loup pour se diriger vers l'est par l'autoroute 20. Le boulevard de la Plaine donne également accès au parc industriel de cette ville.

À l'intérieur de la zone d'étude, aucun accès n'est permis le long de la route 185, sauf les deux entrées existantes pour la Tourbière Premier. Lors des travaux d'amélioration en 1973, le ministère des Transports a acquis une servitude de non accès de chaque côté de la route 185 sur environ 14 kilomètres entre l'autoroute 20 et l'intersection du Chemin de la Rivière-Verte, située à environ 3 km au sud du 2^e Rang. Ainsi, pour desservir les terrains industriels situés du côté est et ouest de la route 185 à Saint-Antonin, deux rues parallèles sont planifiées entre le 1^{er} et le 2^e Rang. Actuellement, un seul tronçon est construit du côté ouest et il n'aboutit pas encore au 1^{er} Rang.

Aucun bâtiment cité ou classé comme bien culturel n'a été identifié dans le secteur à l'étude.

9. Principaux impacts appréhendés

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation du projet, décrire sommairement les principaux impacts (milieu naturel et humain) susceptibles d'être causés par la réalisation du projet.

Parmi les impacts appréhendés, il y a le changement de l'accès au 1^{er} Rang puisqu'il devrait être dévié vers le futur carrefour dénivelé du 2^e Rang. Le détour exigé pénalise certains usagers, mais il a l'avantage d'être beaucoup plus sécuritaire que le carrefour actuel.

Les effets visuels négatifs de l'infrastructure des carrefours dénivelés sont également des impacts appréhendés. Le carrefour de type trompette empiète sur un milieu boisé. Par contre, le carrefour de type losange minimise l'usage du sol et l'abaissement de la route 185 permettra la continuité visuel du village. Dans ce cas, l'impact visuel sera surtout perçu par les usagers de la route 185.

Les travaux vont créer des inconvénients pour les usagers. Cependant, le ministère des Transports a l'obligation de les desservir en offrant des circuits alternatifs.

10. Calendrier de réalisation du projet

Indiquer le calendrier selon les différentes phases de réalisation du projet et en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.

Pour la Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, la réalisation du projet est jugée prioritaire pour des raisons de sécurité. La construction du carrefour dénivelé du

boulevard de la Plaine est prévue pour 2001. Tandis que l'élargissement de la route à quatre voies et la construction du carrefour dénivelé du 2^e Rang sont programmés pour 2002-2003.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.

Aucune phase ultérieure n'est prévue à moyen terme pour ce projet.

12. Modalités de consultation du public

Mentionner, s'il y a lieu, les diverses formes de consultation publique prévues au cours de l'élaboration de l'étude d'impact. Le cas échéant, inclure le plan de communication envisagé.

Les municipalités de Rivière-du-Loup et de Saint-Antonin ainsi que d'autres intervenants du milieu comme la MRC et l'UPA seront consultés sur les plans d'avant-projet préliminaire. Une consultation publique de l'étude d'impact est également prévue.

13. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et au besoin, annexer des pages supplémentaires.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 17 Mars 1999

par Sylvie Demers