



**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 185
SUR LE TERRITOIRE DES MUNICIPALITÉS
DE RIVIÈRE-DU-LOUP ET DE SAINT-ANTONIN**

**UTILISATION DE LA RUE DU CARREFOUR
COMME VOIE DE DESSERTE**

Durant la préparation de l'étude d'impact sur l'environnement, la municipalité de Saint-Antonin a questionné le ministère des Transports quant à la pertinence d'utiliser la rue du Carrefour comme voie de desserte. La municipalité se demandait alors s'il était pertinent d'utiliser une route bordée par du développement commercial et industriel comme desserte. On s'interrogeait aussi sur la capacité de cette route à supporter le trafic lourd et à écouler les nouveaux débits de circulation. Le prolongement de la rue Lévesque avait été évoqué comme alternative à la rue du Carrefour.

Le Ministère et Tecslut inc. ont alors procédé à une analyse dont les conclusions étaient les suivantes :

Les voies de desserte situées près des autoroutes sont des lieux tout indiqués pour des développements de nature commerciale ou industrielle. Ces types d'usages sont favorisés par la visibilité et l'accessibilité que leur offre la proximité des voies rapides achalandées et sont peu sensibles aux inconvénients liés au bruit.

De telles zones commerciales ou industrielles à proximité des autoroutes peuvent d'ailleurs jouer le rôle de zones tampons derrière lesquelles du développement résidentiel devient possible. Une voie de desserte traversant un milieu résidentiel va à l'encontre de toute politique cohérente de développement.

En termes de circulation, en affectant les débits prévus sur le réseau routier dans l'hypothèse où il n'y aurait plus aucun accès au 1^{er} Rang (c'est-à-dire un viaduc sans bretelles, ce qui représente la situation pouvant générer le plus de véhicules sur la rue du Carrefour), il y aurait environ 1 500 véhicules qui emprunteraient quotidiennement la rue du Carrefour. Même en considérant une croissance annuelle de 2 % à 3 %, cette rue apparaît nettement suffisante pour accueillir le trafic qui y circulerait.

Sur le plan structural ou géométrique, il ne fait aucun doute que si la plate-forme de la rue du Carrefour devait éventuellement poser des problèmes pour accueillir le trafic supplémentaire, des travaux de réaménagement pourraient facilement être réalisés dans l'emprise existante qui est d'environ 15 m.

La rue du Carrefour accueille déjà du trafic lourd et la circulation supplémentaire devrait être constituée principalement par des automobiles. Les carrefours aux 1^{er} et 2^e Rangs seront aménagés pour assurer que les mouvements y soient fluides et sécuritaires.

Pour évaluer les nuisances que pourrait causer le trafic supplémentaire aux propriétés riveraines de la rue du Carrefour, nous avons demandé à la firme Tecslut de rencontrer les différentes

entreprises qui y sont établies. Les rencontres menées en septembre 2000, se sont soldées par les résultats suivants :

1. La très grande majorité des propriétaires d'entreprises situées le long de la rue du Carrefour ne voient pas vraiment d'inconvénients à ce que celle-ci devienne une voie de desserte pour la route 185;
2. Un nombre non négligeable d'entreprises y voient des effets positifs : accès plus faciles et sécuritaires, meilleure visibilité pour leurs activités, etc.;
3. Plusieurs entrepreneurs se sont montrés sensibles aux questions de sécurité routière sur la route 185 qui, selon eux, doivent être réglées le plus rapidement possible;
4. Certaines opérations se faisant actuellement dans la rue pourraient être faites sur les terrains des entreprises.
5. Des inconvénients pourraient être ressentis par deux entreprises situées près de l'intersection du 2^e Rang. Ces inconvénients ne nous paraissent toutefois pas mettre en péril la viabilité des ces entreprises. En temps opportun, la situation de ces entreprises pourra être analysée plus en détails par le personnel du MTQ. Le gabarit retenu par le Ministère pour l'aménagement de la rue (2 voies de 3,5 m et 2 accotements de 2,5 m, c'est-à-dire une chaussée plus large que ce que prévoient les normes minimales pour une telle route) permettra de limiter les inconvénients ressentis par les entreprises riveraines.

Nous avons de plus examiné deux alternatives possibles, soit de construire une nouvelle voie du côté est de la route 185 (dans le prolongement de la rue Lévesque) ou de la construire à l'ouest de la rue du Carrefour.

Pour ce qui est de l'option d'une voie de desserte dans le prolongement de la rue Lévesque, nous l'avons écartée d'emblée. Premièrement, en s'éloignant de la route 185, on causerait des inconvénients beaucoup plus importants aux résidents qui habitent sur les 1^{er} et 2^e Rangs entre la voie de desserte et la route 185.

Ce ne serait pas le cas avec la rue du Carrefour, puisque aucune résidence n'est située entre celle-ci et la route 185. Deuxièmement, il faut considérer que ce secteur actuellement en zone agricole, fait l'objet de plans pour du développement résidentiel selon nos renseignements. Un tel usage ne serait aucunement compatible avec une voie de desserte.

Quant à une éventuelle voie située à l'ouest de la rue du Carrefour, les mêmes commentaires s'appliquent au sujet des nuisances causées aux résidences des 1^{er} et 2^e Rangs. Le problème est d'ailleurs plus présent avec cette variante, du fait que

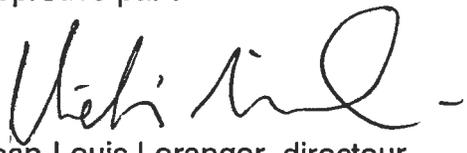
l'urbanisation est plus dense sur le 2^e Rang à l'ouest de la route 185. De plus, la municipalité projette le prolongement de la rue du Carrefour au sud du 2^e Rang. On peut supposer qu'à moyen terme, ce prolongement rejoindra le 3^e Rang. Il nous apparaît évident qu'il serait avantageux, tant pour la municipalité que pour le Ministère, que la voie de desserte entre les 1^{er} et 2^e Rangs soit dans le même alignement que ce futur lien entre les 2^e et 3^e Rangs.

Finalement, mentionnons que la construction d'une voie de desserte à l'ouest de la rue du Carrefour, constituerait un axe supplémentaire à entretenir par la municipalité, ce qui n'est pas souhaitable.

L'analyse exhaustive faite en septembre 2000, au sujet de la rue du Carrefour, nous a conduit à la conclusion qu'il fallait maintenir notre orientation de la prolonger jusqu'au 1^{er} Rang pour qu'elle joue le rôle de voie de desserte entre les 1^{er} et 2^e Rangs. Cette conclusion est encore la même en 2002. Cette opinion ne repose pas essentiellement sur des considérations monétaires. Elle est plutôt fondée sur une vision de développement cohérent et une volonté de minimiser les impacts du projet.

Préparé par :
Sylvain Allard, ing.
Service des Projets
Ministère des Transports

Approuvé par :


Jean-Louis Loranger, directeur
Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–
Îles-de-la-Madeleine

**AUDIENCES PUBLIQUES – ROUTE 185 À RIVIÈRE-DU-LOUP ET SAINT-ANTONIN
COMPARATIF DU PROLONGEMENT DE LA RUE DU CARREFOUR VS LE PROLONGEMENT DE LA RUE LÉVESQUE**

Critères	Rue Lévesque	Rue du Carrefour	Option préférable
Faisabilité financière			
<ul style="list-style-type: none"> Longueur des chemins de desserte Emprise nécessaire 	<p>1 150 m</p> <p>23 000 m²</p>	<p>330 m</p> <p>6 600 m²</p>	<p>Rue du Carrefour : la route à construire nécessite moins d'acquisitions et s'avère moins coûteuse</p>
Faisabilité foncière et territoriale			
<ul style="list-style-type: none"> Zonage agricole (CPTAQ) (demande d'exclusion) 	<p>15 000 m²</p>	<p>2 525 m²</p>	<p>Rue du Carrefour : le dézonage de la rue Lévesque serait difficile à justifier, du fait qu'une alternative d'une superficie moindre en terme de dézonage (rue du Carrefour) est possible.</p>
Faisabilité sociale			
<ul style="list-style-type: none"> Compatibilité des usages existants (milieu bâti) 	<p>Usage résidentiel</p> <p>Impact sonore négatif pour les résidents du secteur</p>	<p>Usage commercial</p>	<p>Rue du Carrefour : le trafic de transit s'insère mieux dans une zone à vocation commerciale que dans une zone à vocation résidentielle</p>