

Projet de réaménagement de la route 185 sur les
territoires des municipalités de Rivière-du-Loup et
de Saint-Antonin

Rivière-du-Loup

AUD6211 06 024

Ministère
des Transports

Québec



Direction du Bas-Saint-Laurent –
Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine

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

**ANALYSE DE VARIANTES DANS LA LOCALISATION
DES ÉCHANGEURS À SAINT-ANTONIN**

Mai 2002

Durant la réalisation de l'étude d'impact, le ministère des Transports a analysé différentes localisations possibles pour les échangeurs à Saint-Antonin, avant d'arrêter son choix final.

Comme cette facette du projet a fait l'objet de nombreuses questions lors de la première partie des audiences publiques, nous croyons qu'il est opportun d'informer les membres de la commission sur deux concepts particuliers qui ont été présentés par la municipalité, analysés par le Ministère puis rejetés à la suite de cette analyse :

- Fermeture des 1^{er} et 2^e Rangs et construction d'un nouveau tracé de route entre les deux;
- Échangeur complet au 1^{er} Rang, de type trèfle partiel.

1. Fermeture des 1^{er} et 2^e Rangs et construction d'un nouveau tracé de route entre les deux

En février 2001, le ministère des Transports s'est penché sur l'option consistant à fermer les 1^{er} et 2^e Rangs, ainsi qu'à construire un échangeur et un nouveau tracé de route entre les deux, jusqu'au chemin de Rivière-Verte à la suite d'une proposition en ce sens émanant de la municipalité de Saint-Antonin (voir dessin à l'annexe 1).

Cette option présente deux avantages principaux. Le premier est bien sûr de réduire les inconvénients liés à la circulation, en particulier celle des véhicules lourds, pour les résidents des parties respectives des 1^{er} et 2^e Rangs situées entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte. Le second est de faciliter l'accès à la zone industrielle et au quadrilatère situé entre le 1^{er} Rang, le 2^e Rang, le chemin de Rivière-Verte et la route 185, ce qui stimulerait probablement leur développement. Cette option pourrait donc avoir des effets structurants importants sur le développement industriel de la municipalité.

Cependant, le Ministère a aussi identifié des inconvénients qui découleraient de ce réaménagement majeur du territoire municipal de Saint-Antonin. Le Ministère a ainsi fait parvenir à la municipalité de Saint-Antonin une lettre en date du 7 février 2001 explicitant pourquoi il ne comptait pas retenir cette option. Les arguments sous-tendant cette position sont repris ci-après.

En premier lieu, du point de vue de la **faisabilité technique**, le profil du terrain entre les deux rangs, à l'endroit où serait aménagé un échangeur de type losange (selon la proposition de la municipalité), n'est pas aussi propice qu'il peut l'être au niveau des rangs actuels. En effet, dans le cas du projet retenu par le Ministère, il est prévu que la route 185 passe sous les deux axes transversaux que sont le 1^{er} et le 2^e Rangs. Ceci est permis par la topographie de chacun de ces deux rangs, situés sur des coteaux. En outre, ce profil permet l'étagement dans une emprise relativement restreinte. Or, ces conditions n'existent pas à l'endroit où prendrait place un échangeur unique. Ce qui signifie que, d'une part, l'étagement nécessiterait des remblais d'importance et que des acquisitions d'emprise additionnelle seraient à prévoir de part et d'autre de la route 185. Ces acquisitions impliqueraient alors le dézoning de terrains actuellement protégés en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

D'autre part, la route 185 devrait alors être construite au-dessus de cet échangeur et du nouveau rang, ce qui créerait un impact visuel non négligeable.

De plus, les expertises faites au 1^{er} et au 2^e Rangs ont mis en lumière que les sols en place se prêtent relativement bien à la construction des étagements prévus. La présence de roc au 2^e Rang contribuera d'ailleurs à limiter l'emprise requise en offrant la possibilité de faire des talus de déblai avec des pentes abruptes.

La situation est par contre différente entre les deux rangs puisque le sol y est caractérisé par la présence d'une couche de tourbe, dont l'épaisseur n'est pas connue. Si cette couche s'avérait importante, la construction d'ouvrages d'art et de remblais serait plus complexe et plus coûteuse à cet endroit du fait de la faible capacité portante de la tourbe. Ce même commentaire s'applique à la voie d'accès projetée jusqu'au chemin de Rivière-Verte.

En matière de **circulation**, l'objectif de réduire le camionnage sur les portions du 1^{er} et du 2^e Rangs situées entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte serait bien sûr atteint avec la fermeture de ces derniers. Par contre, cette configuration occasionnerait des détours appréciables pour les véhicules, les piétons et les cyclistes désirant accéder de part et d'autre de ces voies lorsqu'elles seront des cul-de-sac. De même, cela représenterait des temps de déplacement supplémentaires pour les exploitants de tourbe qui utilisent présentement le 1^{er} Rang.

En outre, il faut souligner que la partie du chemin de Rivière-Verte située entre la voie d'accès à construire et le 1^{er} Rang verrait son volume de transport lourd augmenter. Ainsi, si les riverains du 1^{er} Rang n'auraient plus à subir de nuisances reliées au camionnage, cela n'aboutirait en fait qu'à un déplacement du problème, au détriment cette fois-ci des riverains du chemin de Rivière-Verte.

De plus, l'aménagement d'une intersection au chemin de Rivière-Verte, à l'endroit où doit déboucher la nouvelle voie d'accès, devrait s'accompagner d'expropriations incluant des résidences. Ce à quoi il faut ajouter qu'en matière de sécurité, les approches de cette intersection risqueraient d'être nanties de conditions de visibilité insuffisantes vers le sud en raison du profil actuel, profil dont les possibilités de correction sont limitées par la densité du bâti.

Signalons par ailleurs que la municipalité de Saint-Antonin s'est toujours montrée très préoccupée par le trafic supplémentaire qui sera occasionné sur la rue du Carrefour par le réaménagement de la route 185. À ce sujet, il faut savoir que la réaffectation de la circulation qui découlerait de l'aménagement d'un échangeur entre les 1^{er} et 2^e Rangs s'accompagnerait d'un débit de 4 500 véhicules supplémentaires sur cette rue. Ce qui s'avère être 9 fois supérieur aux 500 véhicules supplémentaires anticipés dans le cas du projet retenu. En effet, dans le premier cas de figure, c'est pratiquement l'ensemble de la circulation voulant s'engager ou sortir de la route 185 qui devrait emprunter la rue du Carrefour.

La position du Ministère repose en outre en grande partie sur la prise en compte de ce qui lui semble être un des préjudices majeurs qui découlerait de la fermeture des rangs. Celui-ci concerne la trame urbaine de la municipalité de Saint-Antonin. En effet, l'absence d'échangeur au 2^e Rang risquerait de faire perdre à cette route son caractère d'axe principal desservant le noyau de la municipalité, entraînant une **déstructuration majeure de la trame urbaine actuelle**. Le Ministère a considéré que le maintien du plan d'implantation urbain était une caractéristique que les Antoniennes et Antoniens étaient désireux de conserver pour des considérations historiques et fonctionnelles.

Sans compter que, si la conséquence de la mise en place d'un échangeur entre les deux rangs est l'amélioration de l'accès au secteur industriel de Saint-Antonin, celle-ci se ferait au détriment des commerçants du 2^o Rang. Plusieurs commerces importants présentement situés à la jonction de la route 185 avec le 2^o Rang pourraient être très affectés par l'absence d'échangeur à cet endroit.

Enfin, il ne faut pas oublier que la construction d'un nouveau rang occasionnerait des frais d'entretien plus élevés pour la municipalité.

En conclusion, le ministère des Transports a jugé que l'option impliquant la réalisation d'un demi-échangeur au 1^{er} Rang et d'un échangeur complet au 2^o Rang s'avérait plus judicieuse pour la municipalité de Saint-Antonin. Il est vrai qu'un échangeur unique entre les deux rangs offre les avantages de favoriser le développement de la zone industrielle et de réduire la circulation lourde sur les parties respectives des 1^{er} et 2^o Rangs situées entre la route 185 et le chemin de Rivière-Verte. Toutefois, ces gains s'accompagnent par ailleurs de préjudices importants pour d'autres aspects, tel que nous venons de le voir dans les paragraphes ci-dessus. C'est pourquoi, le Ministère a jugé au final que le réaménagement de la route 185 ne devrait pas s'accompagner de la fermeture du 1^{er}, et surtout, du 2^o Rang. L'option consistant à étager les intersections de ces deux voies et de la route 185 semble mieux s'intégrer au milieu et génère, de façon globale, moins d'impacts. Précisons enfin que l'option d'un nouveau tracé de route associé à un échangeur entre les deux rangs a été rejetée par la population lors de sa présentation par la municipalité au cours d'une soirée d'information en février 2001.

2. Échangeur complet au 1^{er} Rang, de type trèfle partiel (voir annexe 2)

Plusieurs scénarios ont été envisagés avant d'aboutir à la version finale du projet retenu par le ministère des Transports. Au 1^{er} rang, il a d'abord été question de procéder à sa fermeture. Comme cette option ne répondait pas aux attentes de la municipalité de Saint-Antonin et qu'elle comportait des inconvénients majeurs à plusieurs points de vue, des échanges et des discussions entre le Ministère et la municipalité ont donc suivi afin de trouver un compromis qui, d'un côté, ne remettait pas en cause les objectifs de sécurité et

Les inconvénients pour les riverains se matérialiseraient aussi sous la forme de la création d'une zone de bruit. Ces décibels supplémentaires proviendraient de la circulation routière sur le 1^{er} Rang, vis-à-vis de la rue Lévesque, qui deviendrait une entrée et une sortie importante sur la route 185.

Du point de vue de la **faisabilité technique**, quelques difficultés seraient également à anticiper. En effet, du fait que l'échangeur qui serait à construire se situe dans une zone où la route 185 est en pente, les bretelles en provenance et en direction sud devraient être plus longues. En effet, les véhicules en descente, notamment les véhicules lourds qui voudraient sortir au 1^{er} Rang auraient besoin d'une longue voie de décélération, tandis que ceux voulant s'engager en direction sud sur la route 185 auraient besoin d'une voie d'accélération très longue. On entrevoyait aussi des difficultés liées à la construction de remblais importants des bretelles sur des sols compressibles (tourbe).

En résumé, la réalisation d'un échangeur, que celui-ci soit de type losange ou de type trèfle partiel, n'est pas adaptée à ce carrefour. En outre, rappelons que les normes du Ministère prévoient qu'en milieu rural, les échangeurs sont généralement espacés de 8 km ; en tous les cas, cet espacement n'e devrait pas être inférieur à 5 km. Or, dans le cas présent, le demi-échangeur à être réalisé au 1^{er} Rang et l'échangeur complet qui devrait prendre place au 2^e rang seront espacés de seulement 1,15 km, ce qui constitue déjà une exception à la politique du Ministère.

Préparé par :

Sylvain Allard, ing.
Service des Projets
Ministère des Transports
et

Préparé par :
Michel-L. Caron, biologiste
Tecsult inc.

Approuvé par :



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

ANNEXE 2

