

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**

**COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
SUR LES PROPOSITIONS DE M. ROGER PLANTE**

Juin 2002

Nous avons fait l'analyse des demandes formulées par M. Roger Plante, dans sa demande d'audiences publiques en date du 28 mars 2002.

Nous croyons opportun d'informer la commission de nos commentaires sur chacun des points soulevés par monsieur Plante :

1. L'étude d'impact est incomplète

D'après les commentaires émis par monsieur Plante lors de l'audience publique, nous comprenons que celui-ci aurait souhaité que l'étude couvre un territoire plus grand, dépassant la limite sud de Saint-Antonin.

Comme il a été mentionné en audiences, les limites du projet de Rivière-du-Loup et Saint-Antonin ont été fixées dans le plan d'action annoncé en octobre 1998 par le ministère des Transports. Ce plan d'action évalué initialement à 55 M\$ visait à sécuriser les endroits les plus dangereux le long de la route 185. Le plan comporte essentiellement l'étagement des carrefours où se produisent le plus d'accidents ainsi que diverses autres interventions ponctuelles. Le plan d'action de 1998 est maintenant évalué à 225 M\$, plusieurs projets ayant dû être revus en profondeur à la suite de l'orientation de transformer la route 185 en autoroute à chaussées séparées.

Des négociations sont actuellement en cours entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral en vue d'établir une entente de partage des coûts pour la transformation de la route 185 en autoroute sur toute sa longueur. Chaque projet ponctuel développé par le Ministère est conçu de façon à pouvoir s'intégrer dans un éventuel projet de doublement de l'ensemble de la route 185.

Ainsi, même si l'étude d'impact du projet Rivière-du-Loup/Saint-Antonin ne couvre qu'une partie restreinte du territoire, le projet a été conçu avec une vision d'ensemble de manière à ce que les travaux soient récupérables dans un projet plus global.

2. Le projet de viaduc au 2^e Rang est un danger pour les utilisateurs (exemple : motoneiges)

L'étagement de la circulation au 2^e Rang sécurisera ce carrefour en éliminant la majorité des conflits entre la circulation locale et la circulation de transit à haute vitesse.

En ce qui concerne les motoneiges, le pont d'étagement a été prévu suffisamment large pour pouvoir accommoder leur passage à l'extérieur des voies de circulation. Il est certain que les véhicules hors route devront cohabiter avec la circulation, notamment aux carrefours des bretelles avec le 2^e Rang. Nous croyons toutefois que cette situation est beaucoup plus sécuritaire que la situation actuelle où les motoneigistes traversent directement sur la chaussée de la route 185. N'oublions pas que la circulation des véhicules sur le 2^e Rang et les bretelles se fera à vitesse réduite, comparativement à ce qui se fait sur la route 185.

Concernant la proposition de faire passer les motoneiges dans un tunnel au sud du 2^e Rang, le Ministère n'est pas, en principe, opposé à l'idée. Les besoins des utilisateurs seront considérés plus en détail lors de l'élaboration des plans et devis de construction et la solution optimale en termes de besoins, coûts et sécurité sera retenue.

3. Utilisation de la rue du Carrefour comme voie de desserte

Le ministère des Transports a transmis à la commission, le 30 mai 2002, un document traitant spécifiquement de ce sujet. Nous vous invitons à vous y référer pour connaître en détails les motifs qui supportent le choix retenu.

4. Poussière aux abords de Premier Horticulture

Lors de l'audience publique, monsieur Plante a mentionné que l'élargissement de la route 185 se ferait du côté ouest et qu'il craignait des impacts au niveau de la poussière transportée par les vents dominants en provenance de l'ouest, vers la route 185 et les résidents. Or, il faut bien préciser que c'est plutôt du côté est qu'il y aura élargissement.

Quant à une éventuelle voie de desserte du côté ouest entre le droit d'accès de Premier Horticulture et l'échangeur de la Plaine, nous croyons que celle-ci pourrait être localisée à une certaine distance de l'emprise routière de manière à ce qu'il reste une lisière boisée entre la route et la voie de desserte. Cela éviterait que la poussière soulevée par les camions de l'entreprise ne vienne s'abattre sur la route.

Le Ministère tentera de négocier une entente en ce sens avec Premier Horticulture.

5. Besoins des utilisateurs du 1^{er} Rang en direction sud sur la route 185 et le prolongement de la rue Lévesque

Le Ministère a expliqué l'étude d'impact et lors des audiences publiques, pourquoi il n'était pas possible de construire un échangeur losange complet au 1^{er} Rang. De plus, le document intitulé « Analyse de variantes dans la localisation des échangeurs à Saint-Antonin » déposé à la suite de la première partie des audiences explique pourquoi il n'est pas indiqué de construire un échangeur de type trèfle partiel au nord du 1^{er} Rang. Nous croyons que ces documents fournissent des réponses complètes à la question de monsieur Plante.

Quant au prolongement de la rue Lévesque, celui-ci n'est pas requis puisque la rue du Carrefour fera le lien entre les 1^{er} et 2^e Rangs et qu'il y aura un pont d'étagement au 1^{er} Rang. Le document « Utilisation de la rue du Carrefour comme voie de desserte » déposé à la commission le 30 mai 2002 explique les motifs de ce choix.

Approuvé par :



Préparé par :

Sylvain Allard, ing.
Service des Projets
Ministère des Transports

Victor Bérubé, ing.
Chef du Service des inventaires et du Plan
Ministère des Transports