169 DA21

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. GASTON HERVIEUX

Juin 2002

Audience publique – Route 185 – Rivière-du-Loup et Saint-Antonin

Analyse du concept présenté par M. Gaston Hervieux lors des audiences publiques

---

Le concept routier présenté par M. Gaston Hervieux dans son mémoire daté du 20 juin 2002 et dont nous avons obtenu copie le 25 juin, a fait l'objet d'une analyse sommaire.

Bien que des analyses plus poussées soient nécessaires pour évaluer la faisabilité de certaines propositions de monsieur Hervieux, nous croyons qu'il est opportun d'informer la Commission des constats généraux qui se dégagent de notre étude.

Les commentaires sont regroupés sous 5 thèmes :

- Faisabilité technique;
- Circulation;
- Acquisitions;
- Coûts;
- Sécurité.

1. Faisabilité technique

1er Rang

La construction d'un tunnel au pied de la terrasse du 1er Rang est difficilement réalisable en raison de la présence de sols compressibles :

- L'épaisseur de tourbe est de 5 à 6 mètres;

- Un tunnel construit sur de tels sols, devrait nécessairement être supporté par des pieux enfoncés jusqu'au roc (une structure ne peut accepter de grands mouvements et doit reposer sur des fondations stables);

- La route 185 devrait être rehaussée de 7 à 8 mètres pour passer par-dessus le tunnel. Or, la construction d'un tel remblai sur des sols compressibles est très problématique. Les remblais de la route 185 auraient tendance à se tasser continuellement, alors que le tunnel serait fixe. Considérant l'épaisseur de tourbe en place, il faut prévoir que les moyens pour atténuer ce problème seraient très coûteux et nous n'avons aucune certitude quant à la faisabilité de ce concept;

...2

- Les bretelles d'entrée et de sortie de la route 185, sont problématiques. La bretelle de sortie en pente descendante n'est pas favorable au ralentissement des véhicules; elle devrait être très longue. La situation est tout aussi problématique pour la bretelle d'entrée sur l'autoroute qui est en pente ascendante : elle devrait être très longue pour permettre aux véhicules d'accélérer suffisamment pour s'engager sur l'autoroute. Dans le concept du ministère des Transports, les pentes sont inversées : bretelle d'entrée en pente descendante et bretelle de sortie en pente ascendante.

Pont sur le cran rocheux entre le 2e et le 3e Rangs

- La construction des bretelles d'accès au pont d'étagement proposé sur le cran rocheux situé au nord du 3e Rang, nécessiterait des remblais tels qu'il faudrait recouvrir et canaliser en partie la Petite Rivière-du-Loup qui s'écoule juste au sud du cran rocheux.

2. Circulation

Lors de la deuxième partie des audiences publiques, les représentants de la municipalité de Saint-Antonin ont mentionné que la route 185 avait un effet de barrière entre les parties est et ouest de la municipalité et que le projet du Ministère venait atténuer cet effet indésirable présent depuis environ 30 ans. C'est en ce sens que le projet déposé par le Ministère a été développé, et ce, en consultation avec les instances locales.

Le concept présenté par monsieur Hervieux a l'effet contraire. Il accentue l'effet barrière de la route 185 en coupant les liens directs à tous les axes transversaux interceptés par le projet, incluant la route de la Plaine à Rivière-du-Loup et le 3e Rang de Saint-Antonin. Il déstructure ainsi de façon majeure le milieu bâti de Saint-Antonin.

Tous les patrons de circulation pour accéder de part et d'autre de la route 185, sont modifiés de façon importante, alors que l'objectif de départ était de les maintenir le plus possible.

...3

Route de la Plaine

- L'échangeur de la route de la Plaine a été conçu par le Ministère en vue de la construction prochaine d'une voie de contournement de la ville de Rivière-du-Loup, voie qui ferait le lien entre la route 185 et l'autoroute 20 est. Ce lien n'existe pas actuellement, ce qui oblige la circulation de transit à emprunter les rues de la ville de Rivière-du-Loup. L'absence de pont d'étagement à ce carrefour est incompatible avec la voie de contournement;

- Le ministère des Transports négocie actuellement avec Premier Horticulture pour la fermeture de leur droit d'accès direct à la route 185. L'option préconisée par le Ministère consiste à rabattre les camions de tourbe vers le pont de la route de la Plaine. L'absence de pont à cet endroit empêche de procéder ainsi et pourrait avoir pour effet de détourner les camions vers le 1er Rang, ce qui n'est aucunement souhaitable;

- Les mouvements de véhicules entre Rivière-du-Loup et Saint-Antonin sont importants matin et soir. En absence de structure le retour vers Saint-Antonin devient impossible. La circulation est détournée vers le chemin Témiscouata et les 1er et 2e Rangs (quartiers résidentiels);

- Monsieur Hervieux prévoit des bretelles du côté ouest de la route 185 à la hauteur de la route de la Plaine. L'utilité de ces bretelles est questionnable en absence de pont d'étagement... Le développement du côté ouest de la route 185 est facilité par le concept du Ministère, mais pas avec le concept de monsieur Hervieux;

- L'absence de pont à l'échangeur de la route de la Plaine menace la viabilité du parc industriel de Rivière-du-Loup. Plusieurs mouvements existants entre la zone industrielle de Rivière-du-Loup et la route 185 seront détournés vers des rues municipales qui ne possèdent pas les caractéristiques pour accueillir cette circulation.

...4

1er Rang

- Les mouvements des véhicules de part et d'autre de la route 185, sont tous pénalisés par un détour d'environ 1 km en forte pente : la dénivelée entre le 1er Rang et l'entrée du tunnel est d'environ 20 mètres. Dans cette situation les véhicules lourds risquent de produire un niveau de bruit élevé;

- Le transport scolaire de part et d'autre de la route 185, serait rendu beaucoup plus difficile. Rappelons que plus de 50 % des parcours passent par le 1er Rang.

2e Rang

- Tous les mouvements de traversée de la route 185, sont pénalisés par un détour d'environ 2,7 km. Cette situation cause des impacts majeurs, considérant que le 2e Rang est la rue principale de Saint-Antonin et qu'il y circule en moyenne 4 000 véhicules par jours. Les mouvements supplémentaires se traduiraient par une augmentation des émissions atmosphériques;

- Coupure dans la trame urbaine de la municipalité;

- Impact majeur pour les commerces du 2e Rang et de la rue du Carrefour. Prenons l'exemple du Restaurant/Motel Le Transcanadien qui dépend le plus de la clientèle de transit. Le commerce serait accessible directement en direction nord grâce à une bretelle de sortie au 2e Rang. Par contre, il ne le serait pas dans l'autre direction sans passer par le pont d'étagement proposé entre le 2e et le 3e Rang. Le véhicule qui partirait du Transcanadien pour aller vers le sud devrait d'abord se diriger vers le nord, sortir au 1er Rang, prendre le tunnel et revenir vers le sud. D'autres détours aussi longs pourraient se faire par le chemin Rivière-Verte ou le 3e Rang. De telles situations sont de nature à mettre en péril la viabilité de certains commerces;

- La structure est prévue à proximité du 3e Rang (débit moyen de 300 véhicules par jour) alors que la circulation se fait principalement au 2e Rang (débit de 4 000 véhicules par jour).

...5

3e Rang

- Le 3e Rang est coupé, imposant à ses usagers un détour d'environ 1,2 à 1,5 km pour traverser la route 185 ou pour y accéder en direction du Nouveau-Brunswick.

3. Acquisition

1er Rang

- L'aménagement des bretelles d'entrée et sortie de la route 185, et des voies d'accès au 1er Rang, nécessitera des acquisitions importantes de terrain. Le dessin de monsieur Hervieux simplifie la problématique de la jonction de ces voies aux extrémités du tunnel et au 1er Rang. La situation réelle risquerait d'être passablement différente. Les carrefours doivent être conçus pour accueillir les plus gros véhicules circulant sur le réseau. Les acquisitions seront certainement beaucoup plus importantes que ce que suggère le dessin de monsieur Hervieux. Nous ne croyons pas que cette solution éviterait l'acquisition de la Poissonnerie Mario Lavoie;

- L'aménagement d'une nouvelle route entre la sortie du tunnel et le chemin Témiscouata nécessitera l'acquisition d'un corridor en zone agricole protégée. Une partie du chemin Témiscouata est bordée par des bâtiments. Il sera nécessaire d'exproprier des bâtiments à moins que la voie ne soit dirigée davantage en direction nord pour que son intersection se situe en dehors de la zone construite.

Pont entre le 2e et le 3e Rang

- De grandes superficies de terrains devraient être acquises pour la construction du pont entre les deux rangs et les voies d'accès vers le 3e Rang;

- Les remblais importants pour l'aménagement des bretelles d'accès au côté ouest du pont s'effectuent dans une zone commerciale en expansion;

...6

- L'aménagement d'un nouveau lien routier entre le côté est du pont et le chemin Rivière-Verte nécessite l'acquisition d'un nouveau corridor en zone agricole protégée. La jonction de cette nouvelle route avec le chemin Rivière-Verte pourrait nécessiter des acquisitions de bâtiments, selon l'endroit exact où il se situerait;

- De façon générale, le fait de localiser la structure et les bretelles à des endroits différents à pour effet de mobiliser beaucoup plus de superficies de terrains. La même situation se présente au 1er Rang.

Prolongement de la rue Lévesque

- Le prolongement de la rue Lévesque entre le 1er et le 2e Rang nécessite l'acquisition d'un nouveau corridor en zone agricole protégée. Ce nouvel axe va générer de la circulation additionnelle dans une rue partiellement vouée à du développement résidentiel.

4. Coûts

Nous n'avons pas fait d'analyse exhaustive des coûts potentiels des variantes proposées par monsieur Hervieux. Toutefois, nous voulons mentionner que les affirmations de monsieur Hervieux, à l'effet que son concept est beaucoup plus économique que celui du Ministère, nous semble prématuré, et ce, pour plusieurs raisons :

- Monsieur Hervieux propose de construire 4 bretelles à chacun des axes transversaux : Route de la Plaine, 1er, 2e et 3e Rangs. Le concept du Ministère prévoit moins de bretelles. Certaines bretelles seront très longues parce qu'elles sont construites à des endroits où la topographie est défavorable;

- L'aménagement du tunnel et de la voie d'accès entre celui-ci et le chemin Témiscouata coûtera très cher en raison des sols en place et des techniques particulières de construction qui seront requises;

- Trois nouveaux axes sont construits : du tunnel vers le chemin Témiscouata, prolongement de la rue Lévesque et lien entre le pont du 3e Rang et le chemin Rivière-Verte;

...7

- Acquisitions importantes à réaliser pour la réalisation des travaux.

5. Sécurité

- La proposition du ministère des Transports d'étager les trois carrefours compris dans les limites du projet, va régler les problèmes de sécurité existants en séparant les mouvements conflictuels des usagers locaux et de la circulation de transit. La proposition de monsieur Hervieux n'apporte pas de gain de sécurité supplémentaire aux carrefours.

Conclusion

L'analyse sommaire du concept routier de monsieur Hervieux, nous a permis de constater qu'il présente des lacunes importantes sur plusieurs aspects.

Le concept de monsieur Hervieux crée un effet de barrière important entre la partie est et la partie ouest de la municipalité, alors que le projet du Ministère tend à diminuer cet effet. La discontinuité créée à tous les axes transversaux et les détours de circulation qui en découlent seront nuisibles aux commerces existants et limiteront le développement futur. Finalement, des superficies importantes de terrains doivent être acquises pour la réalisation des travaux, et ce, en territoire agricole protégé.

Globalement, nous croyons que le projet développé par le Ministère en concertation avec les instances locales s'intègre beaucoup mieux au milieu et qu'il génère moins d'impacts négatifs.

Préparé par :

Sylvain Allard, ing.
Le responsable des Infrastructures

Approuvé par :

Victor Bérubé, ing.
Chef du Service des Inventaires
et du plan