



**ROUTE 185
RIVIÈRE-DU-LOUP - NOUVEAU-BRUNSWICK**

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

PARTIE II : ÉVALUATION DES AVENUES DE SOLUTION

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

**Direction générale du Québec et de l'Est
Service du support technique**

Mars 1998

CANQ
TR
QUE
106
V.2

511525

ÉQUIPE DE TRAVAIL

**Direction territoriale - Bas-Saint-Laurent-
Gaspésie - Îles-de-la-Madeleine**

Jean Bélair

Ingénieur

Chef du Centre de services
de Saint-Georges-de-Cacouna

René Boily
Christian Bourget
Berthold Bussière
Gilles Michaud

Ingénieur
Ingénieur
Ingénieur
Ingénieur

Chef du Centre de services
de Cabano

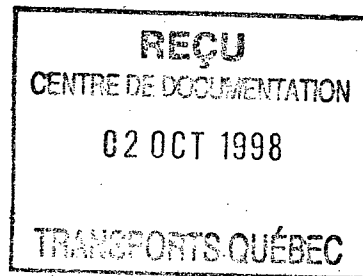
Denis Ouellet

Ingénieur

SERVICE - SUPPORT TECHNIQUE

Sylvie Demers
Carole Dumont
Gilles Dussault
Marc Lachance
Charles Morin
Gilbert Saint-Laurent

Aménagiste
Cartographe
Ingénieur
Technicien
Ingénieur
Géographe



COLLABORATION

Raymond Duval
Jean Labelle
Anne-Marie Ferland

MRC de Rivière-du-Loup
MRC de Témiscouata
Service de l'économie et du plan directeur du MTQ

SUPERVISION

Richard Hébert

Ingénieur

Chef du Service inventaire
et plan de la DT

Huan Nguyen

Ingénieur

Chef du Service du support technique

CAND

TR

QUE

106

v.2

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE

1.0 INTRODUCTION	1
2.0 RAPPEL DE LA PROBLÉMATIQUE	1
3.0 AVENUES DE SOLUTION	2
3.1 Amélioration de la route actuelle	3
3.1.1 Interventions aux carrefours et en section	3
3.1.2 Utilisation des instruments d'urbanisme existants	4
3.1.3 Acquisition d'une servitude de non-accès	6
3.1.4 Quelques mesures générales	7
3.2 Élargissement de la route actuelle à quatre voies	8
3.3 Construction d'une autoroute dans un autre corridor	8
4.0 ANALYSE DES AVENUES DE SOLUTION	9
4.1 Critères d'analyse	9
4.2 Avantages et inconvénients d'améliorer la route actuelle	10
4.3 Avantages et inconvénients d'élargir la route actuelle à quatre voies	13
4.4 Avantages et inconvénients de construire une autoroute dans un autre corridor	16
5.0 CHOIX D'UNE SOLUTION	18
5.1 Analyse comparative des avenues de solution	18
5.2 Solution retenue pour un horizon de 20 ans	19
6.0 PLAN D'INTERVENTION ET CALENDRIER DE RÉALISATION	20
6.1 Plan d'intervention pour les travaux d'amélioration	20
6.2 Plan d'action pour les mesures de contrôle des accès	21

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1- Amélioration de la route actuelle	11
Tableau 2- Élargissement de la route actuelle à quatre voies	14
Tableau 3- Construction d'une autoroute dans un autre corridor.....	17
Tableau 4- Analyse comparative des avenues de solution.....	18
Tableau 5- Calendrier des interventions.....	22

LISTE DES ANNEXES (suite de la Partie I)

Annexe -VI	Fiches descriptives des sites problématiques
Annexe -VII	Esquisses de solution des sites problématiques
Annexe -VIII	Position des isophones pour les années 1994 et 2020
Annexe -IX	Résumé des résultats de l'analyse avantage-coût des avenues de solution

LISTE DES CARTES (suite de la Partie I)

Carte II	Amélioration de la route actuelle (voir secteurs problématiques de la Partie I)
Carte III	Esquisse préliminaire - quatre voies chaussées séparées
Carte IV	Esquisse préliminaire d'une autoroute
Carte V	Plan d'intervention

SOMMAIRE

La première partie de l'étude d'opportunité conclut à la nécessité d'intervenir sur la route 185 afin d'améliorer la sécurité des usagers, particulièrement dans certains secteurs où l'on observe des risques d'accidents plus grands. Bien qu'actuellement la capacité routière soit bonne, l'étude conclut également que la route 185 peut présenter des problèmes de mobilité et de sécurité si la tendance du développement urbain est maintenue dans sa forme actuelle.

Trois avenues de solution sont analysées pour assurer la sécurité et la mobilité des usagers de la route 185 pour les 20 prochaines années.

L'amélioration de la route actuelle

- Interventions ponctuelles aux carrefours et aux sections considérées comme présentant plus de risques d'accidents. Généralement proposées dans l'emprise actuelle, plusieurs interventions sont réalisables rapidement, comme l'aménagement de voies de virage à gauche ou l'amélioration de la lisibilité de la route par le marquage et la signalisation. Par contre, d'autres travaux plus importants et l'acquisition d'une emprise supplémentaire sont nécessaires à certains endroits ; c'est le cas des six carrefours dénivelés proposés.
- Planification des usages du sol aux abords de la route ainsi que le contrôle des accès et des carrefours par la combinaison de différentes mesures, telles que l'utilisation des instruments d'urbanisme existants, l'acquisition d'une servitude de nonaccès complète ou partielle et la construction d'un terre-plein central sur certains tronçons.
- La correction des carrefours et des sections problématiques ainsi que la planification des usages du sol en bordure de la route et le contrôle des accès permettront de résoudre les principaux problèmes d'accidents et de mobilité à court et à moyen terme. Une évaluation sommaire estime le coût de l'ensemble des interventions ponctuelles à environ 56.5 M\$¹, sans compter l'acquisition d'une servitude de nonaccès complète ou partielle, évaluée à 12 M\$.

L'élargissement de la route à quatre voies contiguës ou à chaussées séparées

- Quatre voies contiguës dans une emprise nominale de 48 m, soit 2 m supérieurs à l'emprise actuelle, sans changement aux carrefours. Les travaux sont évalués à 128.8 M\$. Cette avenue de solution est rejetée, car elle n'est pas sécuritaire dans le cas des routes à grande vitesse.
- Quatre voies à chaussées séparées par un terre-plein de 6 m, incluant les six carrefours dénivelés ainsi que 12 carrefours plans et sept virages en « U » dans une emprise nominale de 53 m, soit 7 m supérieurs à l'emprise actuelle. Étant donné le trafic actuel ainsi que le nombre et le type d'accidents, cette solution n'est pas justifiée à court et à moyen terme. Les

¹ Tous les montants mentionnés incluent les coûts d'expropriation et ceux des travaux pour la conservation des chaussées ainsi que les frais afférents (étude d'impact, préparation des plans et devis et surveillance des travaux), évalués généralement à 25%.

travaux sont évalués à 171.3 M\$. Du point de vue environnemental, l'expropriation d'habitations ou de commerces peut être limitée par le choix du côté de la route où l'on construit la nouvelle chaussée. Le coût de 12 M\$ pour l'acquisition d'une servitude de non-accès complète ou partielle, jugée nécessaire pour obtenir les bénéfices en sécurité que présente cette solution, n'est pas inclus.

La construction d'une autoroute dans un autre corridor

- Selon l'esquisse préliminaire, 60% du tracé doit être construit à l'extérieur du corridor actuel, afin de garder la route 185 comme voie de rechange à la circulation locale et régionale. Parmi les 14 carrefours dénivelés prévus, au moins cinq correspondent à ceux proposés pour améliorer la route actuelle.
- En ce qui concerne la mobilité et la sécurité, les bénéfices sont très importants. Cependant, cette avenue de solution est rejetée pour plusieurs raisons : le faible débit journalier, les impacts environnementaux importants, car le nouveau corridor traverse des terres agricoles et boisées ainsi que plusieurs cours d'eau, le coût de l'entretien d'une double infrastructure et, surtout, le coût de réalisation élevé, d'environ 625 M\$.

La solution privilégiée est l'amélioration de la route actuelle par la combinaison de différentes mesures d'intervention, qui sont choisies et planifiées dans la perspective d'un élargissement à quatre voies à chaussées séparées, en fonction d'une réévaluation des besoins futurs.

En résumé, l'amélioration de la route actuelle est la solution qui répond le mieux aux critères techniques, environnementaux et économiques ainsi qu'aux objectifs opérationnels et aux orientations d'aménagement régionales. De plus, selon le type d'accidents répertoriés sur la route 185, la projection du trafic, les mesures de planification et de contrôle des accès ainsi que les interventions majeures prévues aux principaux carrefours, cette solution est jugée valable pour la sécurité et la mobilité des usagers pour les 20 prochaines années. Toutefois, un suivi de l'évolution de la sécurité routière et de la demande de transport est nécessaire pour déceler des changements imprévus et réévaluer l'intérêt d'investir, plus rapidement, dans la construction de tronçons à quatre voies à chaussées séparées dans le corridor actuel.

Un plan d'intervention suggère des séquences de réalisation pour les différentes mesures proposées et recommande certaines actions afin d'améliorer la sécurité de la route 185.

1.0 INTRODUCTION

Le rapport de l'étude des besoins conclut à la nécessité d'intervenir sur la route 185 pour améliorer la sécurité des usagers et la mobilité de la circulation à court et à long terme. Le but de cette partie II de l'étude d'opportunité est d'évaluer la faisabilité et la pertinence des avenues de solution proposées, de déterminer le scénario le plus approprié et d'établir un plan d'intervention pour les années à venir. La solution privilégiée doit respecter les critères de performance établis ainsi que les objectifs opérationnels découlant de la problématique, dont certains moyens de mise en œuvre sont présentés dans la partie I de l'étude. Rappelons que ces objectifs sont conformes aux orientations du Ministère ainsi qu'à celles du schéma d'aménagement des MRC concernées et de l'Entente-cadre de développement de la région du Bas-Saint-Laurent.

2.0 RAPPEL DE LA PROBLÉMATIQUE

En 1973, la route 2, qui traverse le Témiscouata de Rivière-du-Loup à Edmunston, a été réaménagée dans le cadre du développement de la route Transcanadienne reliant les provinces pour devenir la route 185. Des transformations majeures ont été apportées. Les passages à niveau ont été éliminés, les villages ont été contournés et le gabarit de la route a été augmenté. Ces interventions font de la route 185 la plus importante voie rapide et de transit entre le Québec et les Maritimes. En 1983, les deux tiers des usagers circulant à Dégelis sont en transit externe; c'est-à-dire qu'ils viennent de l'extérieur du corridor pour se diriger vers l'extérieur de celui-ci. Chez les camionneurs, cela représente 80,4% des véhicules lourds en transit vers le sud et 78% en transit vers le nord.

Cette route est en bon état, le confort de roulement est satisfaisant et les pentes ainsi que les courbes respectent les normes ministérielles appliquées au réseau national. Elle offre actuellement un bon niveau de service pour l'écoulement continue de la circulation. Le trafic journalier moyen y varie de 4 700 à 10 970 véhicules et la proportion de camions représente quotidiennement 14 à 21% de la circulation totale entre 7 h et 19 h². En supposant un taux d'augmentation annuel moyen de 2%, le niveau de service restera acceptable pour les 20 prochaines années. Toutefois, avec l'accroissement de la circulation, on prévoit des problèmes de dépassement à certains endroits. De plus, aux principaux carrefours, l'augmentation de la demande d'accessibilité à la route 185 peut avoir un impact significatif sur la mobilité et la sécurité des usagers.

Bien que 70,1% du territoire traversé soit affecté agricole, agro-forestier et forestier, l'occupation humaine de chaque côté de la route est importante. La circulation locale que génère cette occupation humaine est caractérisée par des mouvements de virage aux intersections et aux accès privés ainsi que par les arrêts des véhicules de services comme ceux utilisés pour l'enlèvement des ordures et le transport scolaire. Ces véhicules perturbent l'écoulement du trafic de transit et font augmenter les risques d'accidents. Environ 55 autobus scolaires circulent sur la route 185 ou la traversent, et prennent 147 élèves tous les jours. Cependant,

² Le pourcentage de camions par rapport au débit de circulation est comparable à celui de l'autoroute 20 et de la route 132 dans la région du Bas-Saint-Laurent.

l'étude de sécurité révèle qu'ils sont rarement mis en cause lors d'accidents, sauf dans cinq cas, dont un seul entraîna des blessures légères à un usager de la route.

Durant la période de 1991 à 1995, près de 200 accidents sont survenus chaque année. Ils ont occasionné annuellement environ six accidents mortels, 13 accidents avec blessés graves et 31 avec blessés légers. Malgré que la tendance du taux d'accidents de la route 185 soit à la baisse, on observe une certaine stagnation du taux d'accidents mortels, qui se maintient, depuis 1988, à un niveau supérieur à celui des autres catégories de routes. Contrairement à ce que l'on pensait, le rôle des camions dans les accidents n'est pas plus important que les autres types de véhicules dans cette problématique. Aussi, selon le nombre d'accidents (8%) impliquant des véhicules venant de sens opposés, nous pouvons dire, actuellement, que le problème de sécurité lié au dépassement sur la route 185 n'est pas apparent.

Plusieurs facteurs contribuent à la récurrence des accidents. Signalons la lisibilité de la route, les mouvements de véhicules aux intersections et aux accès privés, les conditions climatiques particulières à cette région ainsi que le comportement de certains conducteurs.³ On sait que le nombre et le type d'accès sont des facteurs de risque d'accident. Actuellement, la route 185 compte 874 accès, dont 122 entrées commerciales. Bien qu'il ne semble pas y avoir un étalement urbain systématique le long de cette route, on remarque des concentrations d'accès sur plusieurs sections à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

Même si la route 185 offre un niveau de service satisfaisant pour encore plusieurs années et un niveau de sécurité comparable à d'autres routes nationales, il reste que ses qualités pourraient être améliorées. Aussi, sa fonction de transit vers les provinces maritimes et son statut de Transcanadienne peuvent être compromis si des mesures concrètes ne sont pas prises pour préserver sa vocation. Afin de corriger les lacunes déjà décelés et de prévenir les futurs problèmes de mobilité, de fonctionnalité et de sécurité, il apparaît nécessaire d'analyser diverses avenues de solution.

3.0 AVENUES DE SOLUTION

Trois avenues de solution sont proposées :

- l'amélioration de la route actuelle ;
- l'élargissement de la route actuelle à quatre voies ;
- la construction d'une autoroute dans un autre corridor.

³ Par exemple, plusieurs accidents en section se sont produits dans des situations particulières : 51,5% impliquent qu'un seul véhicule, 37,6% durant les mois d'hiver, 39,6% sur une chaussée enneigée ou glacée, 25,1% en situation de poudrière et de neige et 34% durant la fin de semaine. Aussi, les facteurs humains, comme un conducteur endormi, distrait, suicidaire, en état d'ébriété ou effectuant une manoeuvre de dépassement, sont responsables de plus de la moitié des 30 accidents mortels survenus sur l'ensemble de la route 185.

3.1 Amélioration de la route actuelle⁴

Concrètement, l'amélioration de la route actuelle signifie des interventions ponctuelles à certains carrefours et dans différentes sections pour corriger rapidement des problèmes de sécurité. L'utilisation des instruments d'urbanisme existants, en collaboration avec les municipalités concernées, est également proposée pour planifier les usages du sol et les accès en bordure de la route 185. Cette avenue de solution n'empêche pas d'avoir une vision globale sur les besoins futurs et sur la nécessité d'un traitement cohérent et homogène pour l'ensemble du corridor.

3.1.1 Interventions aux carrefours et en section

Interventions aux carrefours

L'étude des besoins identifie 11 carrefours où différentes interventions sont proposées pour améliorer la géométrie et la lisibilité :

- carrefour dénivelé : avec ou sans modification des intersections et des accès adjacents ;
- carrefour à niveau : voie réservée pour le virage à gauche ;
- amélioration de la lisibilité au carrefour : signalisation verticale, feu clignotant, déneigement, marquage, etc.

Un carrefour dénivelé est suggéré aux six intersections suivantes : la route 295 à Dégelis, la route de l'Église à Notre-Dame-du-Lac, la rue Commerciale nord et sud à Cabano, le 2^e Rang à Saint-Antonin et le boulevard de la Plaine à Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup. Considérant le temps nécessaire pour réaliser les travaux, des mesures temporaires comme un feu clignotant, un marquage au sol et une signalisation sur portique peuvent s'avérer efficaces pour assurer la sécurité des usagers à cours terme⁵. Mentionnons que la construction d'un carrefour dénivelé nécessite de reconsidérer tout l'aspect du réseau routier secondaire limitrophe. Par exemple, des voies de desserte sont prévues pour donner accès aux propriétés riveraines et pour diriger la circulation vers le nouveau carrefour.

⁴ Ce chapitre présente le résumé des mesures proposées pour améliorer la route actuelle. Pour obtenir plus de détails, consulter les fiches descriptives ainsi que les esquisses de certains sites aux annexes VI et VII. La Carte II, de la Partie I de l'étude d'opportunité, localise chacun des secteurs problématiques.

⁵ Parmi les 6 carrefours dénivelés à construire, 4 exigent une étude d'impact (CAR), car l'acquisition d'une emprise supplémentaire est nécessaire.

Interventions en section

L'analyse des accidents et de la géométrie de la route a permis de déceler 16 sites en section où plusieurs interventions sont nécessaires pour améliorer la sécurité et la fonctionnalité de la route 185. Elles sont regroupées comme suit :

- voie de virage à gauche ;
- correction d'accès (largeur et nombre);
- correction d'une courbe;
- actions mineures : signalisation verticale, éclairage, marquage, profil, dévers, drainage, déneigement d'îlot, entretien hivernal intensif, etc.

Pour la majorité des sites, une seule solution semble évidente. Par contre, pour d'autres, plusieurs interventions sont possibles et un choix est fait entre diverses options.

3.1.2 Utilisation des instruments d'urbanisme existants⁶

Il est possible de contrôler le nombre et le type d'accès aux abords de la route 185 par la planification du développement et par la gestion de l'utilisation du sol, réalisables en utilisant les principaux instruments d'urbanisme existants tels que l'affectation du sol, le règlement de zonage et le règlement de lotissement. Ces instruments d'urbanisme, sous la responsabilité de chacune des municipalités, s'appliquent concrètement aux zones agricoles, agro-forestières et forestières ainsi qu'aux zones urbaines désignées sur la Carte I- Affectation du sol, présentée dans la Partie I du rapport d'étude d'opportunité. Mentionnons que le contrôle des accès sur les terres du domaine public est sous la responsabilité de ministère des Ressources naturelles (MRN). En outre, c'est la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) qui autorise les utilisations autres qu'agricoles aux abords de la route. Les mesures proposées sont différentes selon les milieux traversés.

Contrôle des usages en milieu rural

- Aucun nouvel usage commercial ni industriel, non lié à l'exploitation des ressources, dans les zones agricoles, agro-forestières et forestières en bordure de la route 185⁷.
- Marge de recul de 20 m pour les nouvelles habitations autorisées par la CPTAQ ou par un droit acquis⁸.

⁶ Une première évaluation sur la faisabilité d'intégrer certaines mesures réglementaires dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement a été faite en collaboration avec les aménagistes des MRC concernées. Cette solution ne constitue pas un précédent, puisque la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury a modifié son plan d'urbanisme et ses règlements de zonage et de lotissement en 1997 pour y intégrer les orientations de développement du corridor routier de la route 175. La MRC de La Vallée-de-la-Gatineau a également introduit des normes minimales dans son schéma d'aménagement pour le corridor de la route 117.

Mentionnons que ces mesures ne s'appliquent pas dans le secteur où il existe déjà une servitude de non-accès continue, soit entre les km 86 à 101.

⁷ Par exemple, l'usage récréatif peut être lié à la ressource forestière.

Une analyse du règlement de zonage de chacune des municipalités indique que plusieurs d'entre elles appliquent déjà des restrictions concernant les usages autres que ceux liés à l'exploitation des ressources dans les zones désignées agricoles ainsi que dans les zones affectées agroforestières et forestières. Ce sont les municipalités de Dégelis, Cabano, Saint-Hubert et Saint-Antonin.

Planification des accès et des carrefours à l'intérieur des périmètres d'urbanisation

- Aucun nouveau carrefour ni nouvel accès direct à la route 185 à l'intérieur des périmètres d'urbanisation actuels et projetés⁹.
- Construction de voies de desserte pour diriger le trafic vers des carrefours planifiés et sécuritaires.
- Planification d'une mesure de protection sonore pour les futures concentrations résidentielles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation dans les secteurs où le niveau est supérieur à 55 dBA¹⁰.

Ces mesures s'appliquent aux périmètres d'urbanisation, actuels et projetés, adjacents à la route 185 et localisés entre les km 13 à 15 à Dégelis, entre les km 28 à 30 à Notre-Dame-du-Lac, entre les km 37 à 40 à Cabano et entre les km 45 à 48 à Saint-Louis-du-Ha !Ha ! Ces secteurs sont déjà pourvus d'une emprise plus large, variant de 76,2 à 90 m, pour la construction des voies de desserte.

Consolidation des secteurs urbanisés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation

- Correction des accès non conformes selon les normes en vigueur.
- Usage des voies de circulation parallèles ou perpendiculaires existantes comme accès prioritaire¹¹.
- Planification d'une mesure de protection sonore pour les futures concentrations résidentielles dans les secteurs où le niveau est supérieur à 55 dBA .

⁸ Une marge de recul minimum de 20 m est souhaitable pour la sécurité des riverains et pour libérer l'emprise dans l'éventualité d'une future amélioration. Par exemple, l'élargissement de la route à quatre voies à chaussées séparées nécessite une emprise supplémentaire minimum de 7 m.

⁹ La plupart des municipalités concernées ont une zone industrielle adjacente à leur périmètre d'urbanisation. Les mesures proposées devraient également s'y appliquer. Mentionnons que le développement urbain de chaque côté de la route 185 augmente les traversées est-ouest ainsi que les risques d'accidents pour les usagers de la route, les piétons et les cyclistes.

¹⁰ Une butte ou un mur ou une zone tampon peut être planifié. Voir, à l'annexe VIII, les résultats d'une évaluation de la position actuelle et future (20 ans) des isophones en bordure de la route 185 à deux voies ainsi qu'à quatre voies à chaussées séparées.

¹¹ L'objectif est de limiter le nombre d'accès directs à la route 185 et ainsi de diminuer les déplacements en automobile, en autobus scolaire ou à pieds (enfants/école). Cette mesure permet de planifier des carrefours sécuritaires et contribue à protéger la qualité de vie de la population.

Quelques tronçons de la route 185 sont déjà identifiés comme étant des secteurs urbanisés à l'extérieur des périmètres d'urbanisation, soit en zone agricole, agro-forestière, forestière ou en zone mixte (résidentielle et commerciale). Ces secteurs devront être délimités et circonscrits par les MRC et les municipalités pour freiner leur étalement, et les lots vacants pourront être comblés par les usages permis, sans créer d'effet structurant.

Ces secteurs sont situés entre les km 31 à 33 à la sortie nord de Notre-Dame-du-Lac, entre les km 8 à 12 à la sortie sud de Dégelis et au km 41 à la sortie nord de Cabano. Il existe une zone mixte à Saint-Hubert, à l'intersection du chemin Taché (km 71 et 72), et deux autres à Saint-Antonin, entre les km 81 et 82 et entre les km 85 à 87 à l'intersection du chemin de la Rivière-Verte.

Dans ces secteurs, la concentration d'accès est importante et la marge de recul n'est souvent pas suffisante pour permettre la construction d'une voie de desserte sans expropriation ou déplacement de bâtiments. D'autres solutions, comme la construction d'un terre-plein central, pourraient être envisagées pour limiter le nombre de virages à gauche.

3.1.3 Acquisition d'une servitude de non-accès

Il existe au moins trois mesures pour limiter les accès et les virages à gauche entraînés par leur présence : les règlements d'urbanisme déjà présentés, les terre-plein et les servitudes de non-accès. En complément ou en remplacement de l'utilisation des instruments d'urbanisme existants¹², l'acquisition d'une servitude de non-accès complète ou partielle, sur l'ensemble du corridor, est envisagée pour maintenir un niveau de sécurité acceptable à long terme et pour minimiser le coût des expropriations nécessaires à d'autres interventions. Certaines mesures peuvent être prises afin de ne laisser aucun terrain enclavé : redonner accès au terrain par une autre route, regrouper le terrain avec celui du propriétaire voisin et, en dernier recours, acquérir au complet le terrain en cause.¹³

La servitude de non-accès est un droit immobilier réel interdisant ou limitant l'accès d'un immeuble riverain à une route. Selon l'article 22 de la *Loi sur la voirie*, le ministre peut interdire ou limiter l'accès à une route aux endroits qu'il détermine.¹⁴ Aussi, puisqu'elle est réversible, la servitude de non-accès peut être utilisée comme un contrôle temporaire des accès dans les secteurs où des infrastructures sont prévues. Ailleurs, une levée totale ou partielle peut être

¹² L'utilisation des instruments d'urbanisme existants n'empêche pas qu'une servitude de non-accès soit acquise pour limiter et contrôler tous les types accès. Ces deux mesures peuvent donc être complémentaires.

¹³ Politique de gestion des immeubles excédentaires. *Loi sur l'administration financière* (L.R.Q., chap. A-6, art.25).

¹⁴ « Le ministre accorde au propriétaire du terrain une compensation monétaire pour la perte de valeur découlant de la servitude. La méthode d'évaluation de cette compensation est décrite dans le Recueil de normes techniques du Service de l'expertise immobilière».

Ministère des Transports du Québec, 1996. Les servitudes de non-accès. Position ministérielle PO-02., Service des politiques d'exploitation, page1.

acceptée, mais seulement à des conditions spécifiques et après avoir procédé à une étude de sécurité.

Actuellement seulement quatre sections d'un kilomètre sont sans accès ni carrefours directs de chaque côté de la route 185 (km 1, 2, 3 et 13). Toutefois, sachant que les accès peu utilisés influencent peu le taux d'accidents, l'acquisition d'une servitude de nonaccès partielle est aussi intéressante dans les secteurs où les terrains sont utilisés pour l'exploitation des ressources forestières et agricoles. Sur le corridor de la route 185, il y a 17 sections d'un kilomètre où il n'existe actuellement pas d'autres accès que ceux destinés à la forêt ou à un champ, et cela de chaque côté de la route¹⁵.

Une première évaluation démontre qu'il est possible d'imposer une servitude de nonaccès complète ou partielle sur une distance de 79,5 km en direction nord et de 80,8 km en direction sud, entre le boulevard de la Plaine et la frontière de Nouveau-Brunswick¹⁶.

3.1.4 Quelques mesures générales

Des mesures générales sont proposées et touchent l'ensemble de la route. Pour des raisons de sécurité, une opération de marquage de longue durée ainsi qu'une signalisation sur structure (supersignalisation) sont suggérées de façon systématique à toutes les intersections. Enfin, le programme ministériel de fragilisation des lampadaires pourrait être accéléré pour éviter des accidents graves dus aux objets fixes. Bien que les chiffres ne révèlent aucun accident mortel ou avec des blessés graves, 15,6% de tous les accidents aux carrefours et en section mettent en cause des objets fixes. Des glissières de sécurité sont aussi prévues sur certains tronçons.

Il est également suggéré d'accélérer les mesures à prendre par les unités territoriales concernant la correction des accès non conformes, présentée dans le plan d'action ministériel en matière de sécurité routière : 1996-2000¹⁷. Dans un premier temps, les entrées commerciales pourraient être privilégiées. Aussi, au fur et à mesure des besoins, des voies de dépassement pourront être construites aux endroits propices. Une première évaluation désigne le tronçon entre les km 56 à 85 situé à Saint-Honoré et à Saint-Antoine¹⁸.

¹⁵ Cette évaluation sommaire est calculée par section d'un kilomètre. Une partie du kilomètre adjacent pourrait être ajoutée. En détail, les sections d'un kilomètre se situent dans les municipalités suivantes :

- Dégelis : km 8, 16 et 18, Notre-Dame-du-Lac : km 20, Saint-Honoré : km 58, 59, 60 et 64,
- Saint-Hubert : km 71, 72, 73 et 74, Saint-Antoine : km 75, 76, 77, 79 et 84.

Le km 5 est la seule section où des accès aux ressources existent d'un seul côté de la route.

¹⁶ Cette distance inclut les 7 kilomètres de servitude de nonaccès existants entre le boulevard de la Plaine et le Chemin de la Rivière-Verte ainsi que les secteurs où des voies de desserte sont construites ou prévues, soit approximativement 10 kilomètres : Dégelis km 13, 14 et 15, Notre-Dame-du-Lac km 28, 29 et 30 et Cabano km 37, 38, 39 et 40.

¹⁷ Ministère des Transports du Québec, 1997. Plan d'action ministériel en matière de sécurité routière, 1996-2000. Service de la sécurité dans les transports. Direction du soutien aux infrastructures, page 13.

¹⁸ Les voies de dépassement ne sont plus nécessaires si l'élargissement de la route à 4 voies à chaussées séparées est choisi à moyen terme.

Mentionnons que des travaux de planage et de couche d'usure sont prévus sur 22,3 km répartis l'ensemble de la route. Aussi, la reconstruction de la chaussée, nécessaire sur certains tronçons (9,2 km) des municipalités de Saint-Honoré, Saint-Louis-du-Ha ! Ha ! et Notre-Dame-du-Lac, est également prévue comme mesure générale.

3.2 Élargissement de la route actuelle à quatre voies

Afin d'augmenter la fonctionnalité et les possibilités de dépassement, l'élargissement à quatre voies de la route actuelle est proposée. Deux principaux types sont analysés.

- Quatre voies contiguës : des voies de 3,7 m, des accotements asphaltés de 3 m et des fossés avec une pente de 4 dans 1. Cette solution nécessite une largeur d'emprise nominale de 48 m, sauf dans les secteurs bâtis prévus entre bordure. L'expropriation d'une bande de terrain minimale de 2 m est nécessaire sur environ 83 km et évalué à 7M\$.
- Quatre voies à chaussées séparées : un terre-plein de 6 m, des voies de 3,7 m, des accotements asphaltés de 3 m et des fossés avec une pente de 4 dans 1. Cette solution demande une largeur d'emprise nominale de 53 m. Pour cette solution, l'aménagement de 12 carrefours plans, avec traversée par virage en « U » obligatoire, est proposé. Il est également proposé d'aménager sept virages en « U », en élargissant le terre-plein dans les secteurs où les carrefours sont espacés de plus de 5 km. Lorsque l'espace est restreint, dans les secteurs construits, une section avec un terre-plein central étroit (glissière rigide) et un drainage fermé est prévue. L'expropriation d'une bande de terrain minimale de 7 m est nécessaire sur environ 83 km et évaluée à 12M\$ (voir Carte III).

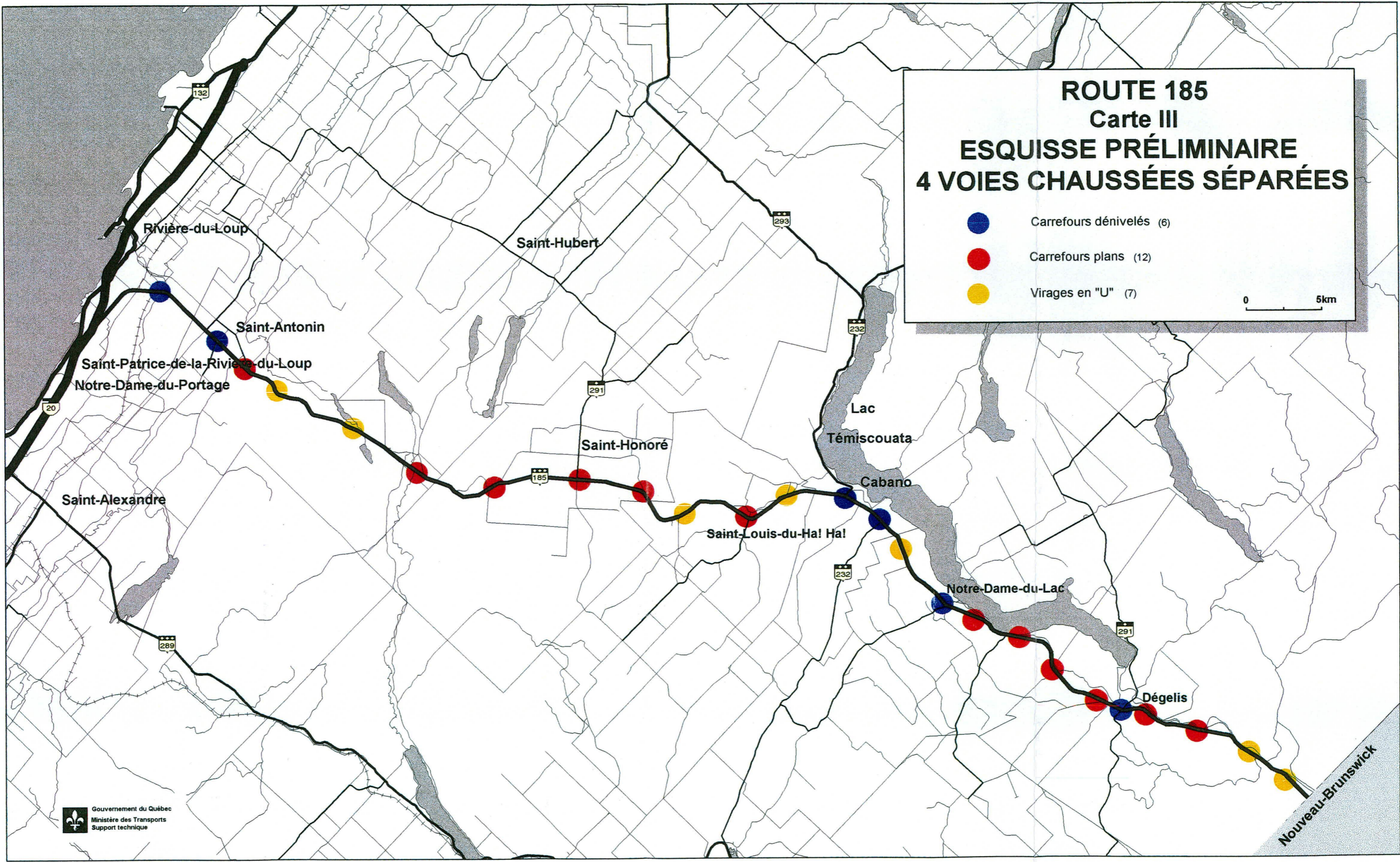
Dans le but de minimiser les impacts, l'élargissement de l'emprise nécessaire se fera d'un côté ou l'autre de la route pour élargir la plate-forme ou pour construire la nouvelle chaussée. Aussi, afin d'obtenir les bénéfices maximum sur le plan de la sécurité, cette mesure doit être accompagnée d'une servitude de non-accès complète ou partielle sur l'ensemble du corridor¹⁹.

3.3 Construction d'une autoroute dans un autre corridor

La construction d'une autoroute est proposée dans un autre corridor comme avenue de solution. La suggestion d'aménager un autre corridor est faite pour minimiser les impacts de l'expropriation d'une emprise supplémentaire d'au moins 45 m, nécessaire pour une autoroute à deux chaussées. Mentionnons que dans un premier temps, une seule chaussée serait construite à cause du faible débit de circulation actuel.

Un tracé préliminaire de l'autoroute suit le corridor actuel de la route 185 lorsqu'il y a une voie parallèle (rang ou rue) comme solution de rechange et utilise un autre corridor lorsqu'il n'y en a pas (voir Carte IV). Le choix du tracé et de ses variantes tient compte de la topographie et de la présence de concentrations d'habitations ou d'activités économiques. Selon le tracé privilégié,

¹⁹ Bien qu'il soit possible de l'inclure à cette solution, l'utilisation des instruments d'urbanisme pour planifier les usages et limiter les accès n'a pas été retenue.



ROUTE 185
Carte III
ESQUISSE PRÉLIMINAIRE
4 VOIES CHAUSSÉES SÉPARÉES

- Carrefours dénivelés (6)
- Carrefours plans (12)
- Virages en "U" (7)

0 5km

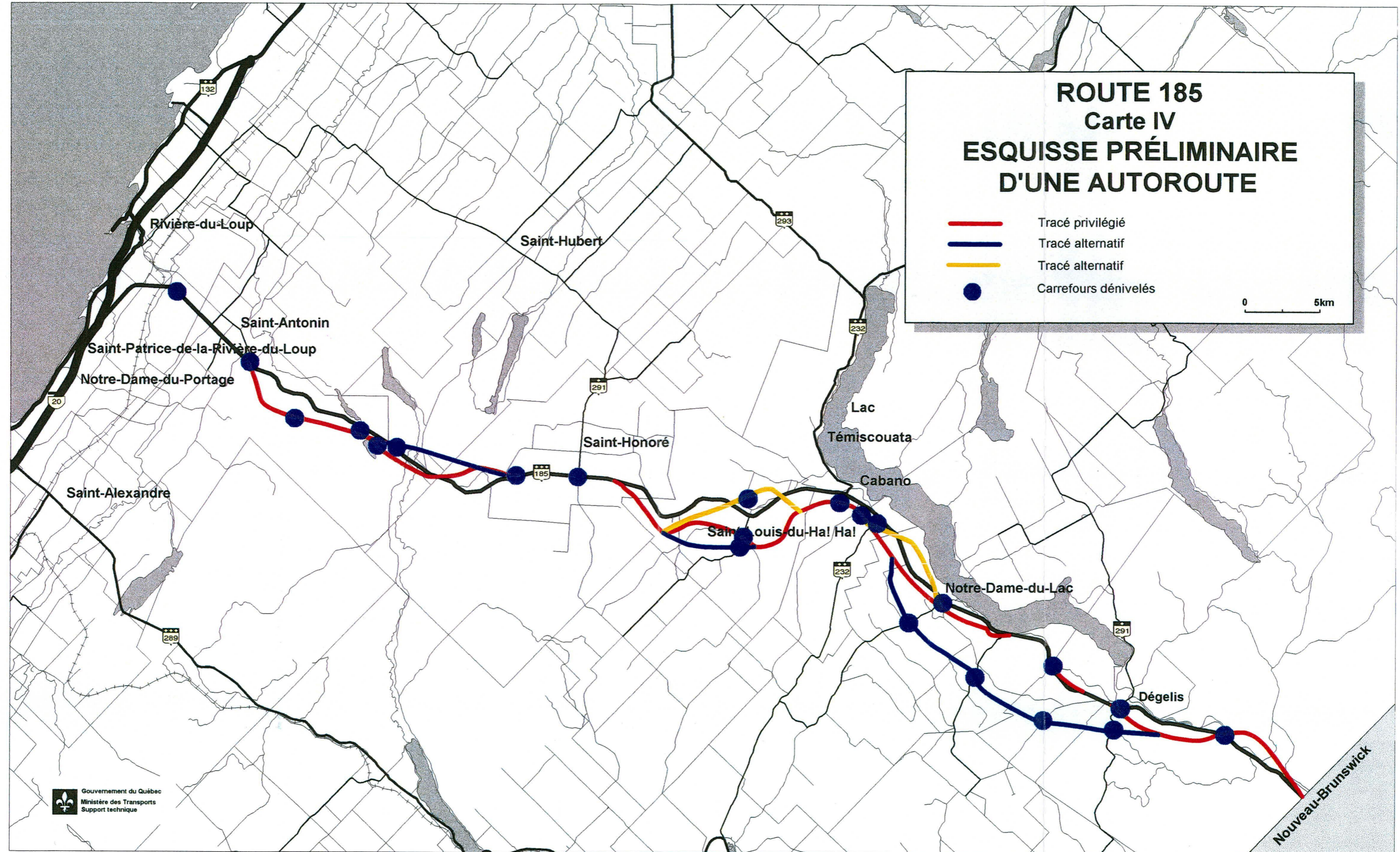
ROUTE 185

Carte IV

ESQUISSE PRÉLIMINAIRE D'UNE AUTOROUTE

- Tracé privilégié
- Tracé alternatif
- Tracé alternatif
- Carrefours dénivelés

0 5km



un autre corridor est nécessaire sur 60% du parcours. Par contre, il suit l'axe actuel de la route 185 sur environ 40 km, soit entre la sortie de l'autoroute 20 jusqu'à l'intersection du chemin de la Rivière-Verte à Saint-Antonin (km 86 à 101), entre les sorties nord et sud de Saint-Honoré (km 55 à 65) et entre les centres-villes de Notre-Dame-du-Lac et de Dégelis (km 14 à 29). Parmi les 14 échangeurs prévus dans ce tracé préliminaire, cinq sont déjà proposés comme mesure pour améliorer la route actuelle, soit aux carrefours de la route 295 à Dégelis, de la route de l'Église à Notre-Dame-du-Lac, des rues Commerciales sud et nord à Cabano et du boulevard de la Plaine à Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup.

4.0 ANALYSE DES AVENUES DE SOLUTION

Les trois avenues de solution présentées sont analysées afin d'en évaluer la faisabilité et la pertinence à l'aide de critères préétablis.

4.1 Critères d'analyse

Les avenues de solution sont analysées en fonction des avantages et des inconvénients techniques, environnementaux et économiques ainsi qu'en fonction des objectifs opérationnels établis en référence à la planification stratégique du Ministère et aux orientations d'aménagement régionales.

Éléments techniques, environnementaux et économiques

- Technique : bénéfices attendus sur le plan de la sécurité et de la circulation (mobilité, accessibilité) ainsi que sur l'optimisation des infrastructures et leur flexibilité pour le futur.
- Environnement : potentiels ou contraintes d'insertion des solutions dans les milieux naturels et humains.
- Économique : coûts des interventions et de l'entretien de la route ainsi que les impacts économiques liés à la mobilité, à la sécurité et aux activités économiques locales.

Rappel des objectifs opérationnels et des orientations d'aménagement régionales

Deux objectifs de la planification stratégique ministérielle 1994-1997 :

- Accorder la priorité aux interventions favorisant la remise en état des infrastructures de transport plutôt que le développement du réseau.
- Intégrer davantage l'analyse des impacts socio-économiques dans les choix de développement d'infrastructures de transport.

Deux objectifs de la MRC de Rivière-du-Loup :

- Concentrer les équipements structurants dans les périmètres d'urbanisation.
- Améliorer les liens routiers entre les localités de la MRC.

Deux objectifs de la MRC de Témiscouata :

- Orienter le développement urbain et assurer la rentabilité des investissements publics en délimitant des périmètres d'urbanisation.
- Consolider les réseaux routiers majeurs, de façon à améliorer le rayonnement des pôles d'attraction²⁰.

Deux priorités de développement du CRCD du Bas-Saint-Laurent :

- Améliorer les infrastructures et les services de transport des biens et des personnes.
- Tendre vers la complémentarité des services par le développement de l'intermodalité.

Trois objectifs opérationnels proposés par le Ministère des Transports:

- Assurer une circulation continue, fonctionnelle et sécuritaire non seulement pour le trafic de transit, mais également pour les usagers locaux et riverains de la route 185.
- Rechercher une efficacité accrue des investissements.
- Prévenir et réduire les inconvénients environnementaux associés à la circulation et veiller à la qualité des paysages en bordure de la route.

4.2 Avantages et inconvénients d'améliorer la route actuelle

Le principal avantage de cette solution est sa flexibilité pour des actions futures, en fonction des besoins ainsi que le gain en sécurité obtenu par une série d'interventions ponctuelles, dont la plupart sont réalisables rapidement dans l'emprise actuelle. Par exemple, si toutes les interventions étaient réalisées immédiatement, il pourrait y avoir une réduction annuelle de 20% des accidents mortels, de 25% des accidents avec blessés graves et de 25% des accidents avec blessés légers.

La possibilité de recourir aux différents instruments d'urbanisme existants dans les municipalités pour planifier les usages du sol et contrôler les accès et les carrefours sur l'ensemble du corridor est également un avantage²¹. Grâce à cette mesure, la route 185 n'est plus utilisée comme un axe de développement local, mais comme un lien routier efficace entre les provinces ainsi qu'entre les pôles d'attraction que constituent les centres urbains délimités et accessibles par des carrefours sécuritaires. Cependant, les droits acquis et les futurs accès autorisés en bordure de la route 185 restent un inconvénient pour la mobilité et la sécurité des usagers.

²⁰ La MRC identifie quatre pôles d'attraction multifonctionnels, soit Cabano, Notre-Dame-du-Lac, Dégelis et Pohénégamook ainsi que deux pôles intermédiaires, Rivière-Bleue et Squatec. « Dans cette optique, la priorité a été donnée à la consolidation des routes 185, 232, 289 et 295, lesquelles sont les principaux axes reliant les divers secteurs de la MRC » (MRC de Témiscouata. 1987. Schéma d'aménagement, p.4).

²¹ Cette mesure respecte les règlements de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) et ceux de la nouvelle *Loi 23 sur la protection du territoire et des activités agricoles*, qui renforce le rôle des MRC dans ce domaine.

Tableau 1- Amélioration de la route actuelle

PARAMÈTRE	AVANTAGE	INCONVÉNIENT
<p>Technique</p> <p>- Corrections ponctuelles</p>	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminue ou élimine les risques d'accidents²². • Plusieurs interventions sont réalisables rapidement, sauf les carrefours dénivelés. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliore la mobilité et l'accessibilité, surtout aux principaux carrefours. <p><u>Infrastructure</u>²³</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne compromet aucune autre intervention majeure à moyen et à long terme. 	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne règle pas les problèmes potentiels aux carrefours à niveau ou en section, dus aux accès existants et futurs. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobus scolaires continuent de circuler et de s'arrêter sur la route 185. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas.
<p>- Règlements existants</p>	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Protège le corridor des futurs usages générateurs de trafic en zone rurale non assujettie à ce règlement²⁴. • N'augmente pas les mouvements de conflit actuels. • Continuité assurée par la procédure des avis du MTQ lors de la révision ou de la modification des schémas d'aménagement. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Circonscriit les zones urbaines et limite le développement dans des pôles accessibles par des carrefours planifiés et sécuritaires. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Facilite toute autre intervention majeure à moyen et à long terme. 	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne diminue pas les risques d'accidents actuels à cause des accès existants par droits acquis. • Nombre d'accès directs à la 185 continue d'augmenter dans les secteurs périurbains à circonscrire. • Projets de développement prévus de chaque côté de la 185 augmentent les risques d'accidents aux carrefours à niveau. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Autobus scolaires continuent de circuler et de s'arrêter sur la route 185. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas.
<p>- Servitude de non-accès (complète et partielle)</p>	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Permet un contrôle des futurs accès dès maintenant et à long terme. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • N'augmente pas les mouvements de conflit actuels à cause des droits acquis. • Préserve la capacité actuelle de la route. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Facilite toute autre intervention majeure à moyen et à long terme. 	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne diminue pas les risques d'accidents actuels à cause des accès existants par droits acquis. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne diminue pas les mouvements de conflit actuels à cause des droits acquis. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas.

²² Par exemple, les étagements peuvent diminuer les accidents aux carrefours de 43%, dont 37% des accidents mortels ou graves. Aussi, la prolongation de la route à quatre voies (chaussées séparées avec glissière rigide), proposée entre le boulevard de la Plaine et le 2^e Rang, augmente la sécurité sur environ quatre kilomètres.

²³ Cet élément fait référence à l'optimisation de l'infrastructure de la route 185.

²⁴ Quatre sur dix des municipalités traversées interdisent déjà les usages autres que ceux liés aux ressources dans les secteurs affectés agricoles, agro-forestiers et forestiers.

4.3 Avantages et inconvénients d'élargir la route actuelle à quatre voies

Quatre voies contiguës

Le seul avantage d'élargir la route actuelle à quatre voies contiguës est l'accroissement de la capacité, de la mobilité et des possibilités de dépassement. Cependant, l'inconvénient majeur est la sécurité, puisque les risques d'accidents frontaux sont augmentés, particulièrement quand les conditions climatiques sont défavorables. De plus, cette solution augmente les difficultés d'insertion sur la route 185 pour les usagers qui se dirigent vers la gauche, soit en provenance d'une entrée privée ou d'une intersection.

Quatre voies à chaussées séparées

Cette solution offre plusieurs avantages. En plus de la mobilité accrue, les quatre voies à chaussées séparées augmentent la capacité et les possibilités de dépassement, tout en diminuant les accidents frontaux au minimum. Aussi, bien que cette solution ne règle pas tous les types d'accidents, la présence d'un terre-plein sur l'ensemble de la route permet de limiter les virages à gauche et ainsi de diminuer les risques d'accidents qui y sont associés. Une évaluation estime une diminution d'environ 35% des accidents mortels sur l'ensemble de la route²⁸.

Le principal inconvénient de cette solution est l'expropriation nécessaire d'une bande minimale de 7 m de terrain d'un côté ou l'autre de la route actuelle. Bien que le terre-plein puisse servir de refuge pour les piétons, une route à chaussées séparées a aussi pour effet de créer une barrière physique et psychologique. De plus, l'expropriation signifie une perte de terrain évaluée à 7000 m² : 84 m² en zone forestière, 196 m² en zone agro-forestière et 266 m² en zone agricole ainsi que 126 m² en zone urbaine.

L'élargissement de la route actuelle peut avoir un inconvénient pour les cours d'eau. En plus des interventions sur les rivières qui traversent la route 185, pour élargir les ponts et les ponceaux, il y a, le long de cette route, des zones à risque d'inondation : la rivière Madawaska (km 8 à 11), le ruisseau Bernier (km 68) et la rivière du Loup (km 94). Aussi, quelques tronçons de la route 185 sont situés à moins de 60 m des rives de la rivière Madawaska (10 à 200 m du centre de la chaussée, entre les km 0 à 12) et du lac Témiscouata (60 et 100 m du centre de la chaussée, entre les km 24 à 26).

Mentionnons que la présence d'une tourbière entre les km 91 et 93 risque d'augmenter les coûts de construction. Mentionnons également que les travaux sur le lot 29 du Rang XII, situé

²⁸ Rappelons que 62 accidents de type AVVSO (véhicules venant de sens opposés), dont 16 mortels et 11 avec blessés graves, ont été répertoriés en cinq ans sur la route 185, particulièrement au km 12 à Dégelis, au km 33 à Notre-Dame-du-Lac et au km 36 à Cabano. Parmi ces 62 accidents, qui représentent seulement 9% de tous les accidents en section, huit ont été causés par une manoeuvre de dépassement (13%). Mentionnons que les types d'accidents liés aux virages à gauche et à la présence d'accès correspondent aux codes 4-5-7-9-10-11-12-13 et 15, et représentent 27% de tous les accidents en section et 60% des accidents graves et mortels.

sur le territoire des Malécites, nécessitent une autorisation du ministère fédéral des Affaires indiennes.

Tableau 2- Élargissement de la route actuelle à quatre voies

PARAMÈTRE	AVANTAGE	INCONVÉNIENT
<p>Technique</p> <p>- Chaussées contiguës</p> <p>- Chaussées séparées</p>	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Peu d'avantage. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmente la capacité, la mobilité et les possibilités de dépassement, sauf en présence d'autobus scolaires. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximise l'usage du corridor actuel. <p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminue au minimum les accidents frontaux²⁹. • Diminue les accidents en section dus aux manoeuvres de virage à gauche. • Concentre les mouvements conflictuels à des endroits planifiés. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Augmente la capacité, la mobilité et les possibilités de dépassement, sauf en présence d'autobus scolaires. • Facilite l'insertion en section. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Maximise l'usage du corridor. 	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Résultats non immédiats : délais de réalisation. • Risque d'aggraver les problèmes d'accidents. • Risques d'accidents frontaux. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficulté d'insertion sur la 185 par les accès et par les routes secondaires. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas. <p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Résultats non immédiats : délais de réalisation. • Ne règle pas tous les problèmes d'accidents. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Double manoeuvre de virage dans les demi-tour aménagés. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas.
<p>Environnemental</p> <p>- Chaussées contiguës</p>	<p><u>Milieu humain</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas d'enclavement de lots agricoles et faible superficie perdue. • Faible augmentation de l'impact sonore due au rapprochement des voies. • Emprise suffisante pour les voies de desserte prévues en zone urbaine. <p><u>Milieu naturel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation du corridor actuel limite au minimum les impacts sur les milieux fragiles. • Impacts moins importants, car l'emprise supplémentaire mesure seulement 2 m. 	<p><u>Milieu humain</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Impacts visuels, surtout dans les secteurs avec voies de desserte qui s'ajoutent aux 4 voies. • Réduction des cours avant de 2 m à certains endroits. • Présence de puits d'eau potable le long de la route 185. <p><u>Milieu naturel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de cours d'eau et d'une tourbière. • Zone à risque d'inondation. • La distance entre le centre de la chaussée actuelle et le lac Témiscouata et la rivière Madawaska varie de 10 à 200 m.

²⁹ Les accidents frontaux représentent 9% des accidents en section et 31% des accidents mortels et graves.

4.4 Avantages et inconvénients de construire une autoroute dans un autre corridor

Le principal avantage de cette solution est le gain en sécurité et en mobilité, sans compter l'augmentation de la capacité routière et du confort offert par la continuité avec l'autoroute 20. Le trafic de transit est privilégié et certains types d'accidents, comme ceux entre véhicules venant de sens opposés (AVVSO), sont pratiquement éliminés, à la condition que les deux chaussées soient construites. L'absence d'accès direct à la route élimine également les conflits d'usage entre la circulation locale et de transit. Une évaluation sommaire estime une diminution de 60% des accidents mortels et ceux avec des blessés graves ainsi qu'une diminution de 20% de tous les types d'accidents.

Cependant, les inconvénients d'ordre écologique et économique sont importants. Par exemple, la perte de superficie des terres exploitées s'ajoute aux importants coûts de réalisation estimés à 625 M\$. Calculée en hectares selon une emprise nominale de 90 mètres, à partir de la Carte 1 - Affectation du sol, la perte de terrain pour l'exploitation des ressources est évaluée à 333 ha en zone agricole, à 176 ha en zone agro-forestière et à 122 ha en zone forestière. Dans certains secteurs, le morcellement des terres risque de créer des résidus non rentables, particulièrement pour les lots situés entre la route 185 et l'autoroute construite en parallèle. Selon le tracé privilégié, les secteurs où la profondeur des lots touchés varie de 0 à 300 m sont situés:

- à Dégelis, entre les km 0 et 2, où l'espace résiduel entre la rivière et la voie ferrée est minimale ;
- entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano, sur environ 4 km ;
- à Saint-Honoré, entre les km 54 et 55 ;
- de Saint-Hubert à Saint-Antonin, entre les km 71 et 80.

La perte de terrain en milieu urbain est moins importante. Le tracé privilégié traverse la zone mixte du chemin Taché à Saint-Hubert sur environ 1 km, et une bretelle de l'échangeur de la route 291 à Saint-Honoré et du chemin Raymond à Saint-Louis-du-Ha !Ha ! encercle quelques bâtiments visibles sur la carte topographique (1 : 20000).

Enfin, selon les prévisions du trafic, la construction d'une autoroute dans un autre corridor ne répond à aucun besoin sur le plan du niveau de service, ni sur le plan de la sécurité et cela, pour les 20 prochaines années, à moins d'un changement majeur.

³¹ Rappelons que cette avenue de solution est accompagnée d'une servitude de non-accès. La description des avantages et les inconvénients d'une servitude de non-accès complète ou partielle sur l'ensemble du corridor s'applique à cette solution. Voir tableau 2- Amélioration de la route actuelle.

Tableau 3- Construction d'une autoroute dans un autre corridor

PARAMÈTRE	AVANTAGE	INCONVÉNIENT
<p>Technique</p>	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Diminue au maximum les accidents, surtout ceux avec des véhicules venant de sens opposés. • Diminue les risques d'accidents sur la route 185, car il y a moins de trafic. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilité maximum. • Élimine les conflits entre les circulations locale et de transit. • Diminution du trafic sur la route 185, qui demeure une voie rapide de desserte locale, régionale et nationale. • Augmente la sécurité et la mobilité des autobus scolaires. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas. 	<p><u>Sécurité</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Résultats à long terme : délais de réalisation. <p><u>Circulation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas. <p><u>Infrastructure</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne maximise pas les infrastructures existantes. • Ne suit pas la tendance à la rationalisation des dépenses gouvernementales et à la remise en état des infrastructures plutôt que leur développement.
<p>Environnemental</p>	<p><u>Milieu humain</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la qualité sonore pour les riverains de la route 185, car le trafic se déplace vers le nouveau corridor construit en dehors des agglomérations. • Mise en valeur des nouveaux paysages traversés par le futur corridor pour les usagers de l'autoroute. <p><u>Milieu naturel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas. 	<p><u>Milieu humain</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Morcellement des terres. • Barrière physique infranchissable pour les piétons et les cyclistes riverains. • Détours pour la circulation locale dans les secteurs où le tracé utilise la route actuelle. • Présence de carrefours dénivelés près des milieux habités. • Impacts visuels pour les riverains et les usagers de la route 185, à cause de la double infrastructure. <p><u>Milieu naturel</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Impacts sur milieux hydrique, faunique et physique. • Pollution due aux sels de déglacage.
<p>Économique</p>	<p><u>Coût des interventions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ne s'applique pas. <p><u>Impact économique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Favorise la circulation de transit externe. • Le temps de parcours est amélioré par rapport à la route 185 actuelle, car la vitesse affichée augmente de 90 à 100 km/hre. 	<p><u>Coût des interventions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 625 M\$: 14 carrefours dénivelés, 15 viaducs, 7 ponts, un tronçon de 130 km, l'expropriation et les frais afférents. • Coût de l'entretien d'une double infrastructure et de l'installation des services publics comme le téléphone et les haltes routières. • Coût de construction des passages pour animaux sous l'autoroute et des voies de service pour donner accès aux parcelles enclavées. <p><u>Impact économique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Déplacement des activités économiques aux échangeurs. • Perte de terrain pour l'exploitation des ressources, (600 ha) et diminution de la rentabilité de certains lots, particulièrement ceux situés entre la route 185 et le tracé parallèle de l'autoroute.
<p>Orientations régionales</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs carrefours dénivelés donnent accès aux centres urbains existants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne respecte pas les principales orientations régionales.

5.0 CHOIX D'UNE SOLUTION

Les trois avenues de solution proposées présentent chacune des avantages et des inconvénients. Une analyse comparative est suggérée pour faire un choix éclairé.

5.1 Analyse comparative des avenues de solution

La solution retenue est celle qui peut résoudre les problèmes de transport et de sécurité soulevés dans l'étude des besoins. C'est également celle qui offre des gains en sécurité par rapport aux coûts des investissements et de l'entretien.

Tableau 4- Analyse comparative des avenues de solution

PARAMÈTRE	Amélioration de la route actuelle	Élargissement à 4 voies		Autoroute
		Contiguës	Séparées	
Technique				
<u>Sécurité</u>				
• nombre d'accidents	++	--	+++	++++
• gravité des accidents	+	--	++	+++
<u>Circulation</u>				
• mobilité	+	++	+++	++++
• accessibilité				
• aux carrefours	+	-	++	+++
• en section	-	--	-	---
<u>Autobus scolaire</u>				
• sécurité	-	-	+	+++
• mobilité	-	+	++	+++
<u>Infrastructure</u>				
• utilisation optimale	++	+	+	--
Environnemental				
• humain	+	-	--	++
• naturel	-	-	--	---
Économique³²				
• coût des interventions	56,5 M\$	128,8 M\$	171,3 M\$	625 M\$
• coût d'entretien	-	--	--	---
• activité économique locale	-	--	---	----
• rapport avantage/coût	1,20		0,47	0,26
Orientations régionales	++	+	+	-

Note : " + " Amélioration " - " Dégradation (par rapport à la situation actuelle de la route 185).

³² Le coût des interventions exclut l'acquisition de la servitude de non accès évaluée à 12M\$. L'activité économique locale considère les effets d'une solution sur les commerces et les industries actuellement situés en bordure de la route 185 ou visibles à partir de celle-ci. Le rapport avantage/coût comprend, entre autre, les valeurs actualisées des gains en sécurité par rapport aux coûts des investissements. La solution de la route à 4 voies contiguës est éliminée. Voir le résumé des résultats de l'analyse avantage-coût des avenues de solution à l'annexe IX.

Selon le tableau 4, les gains en circulation et en sécurité pour tous les usagers de la route sont plus importants pour la construction d'une autoroute dans un autre corridor que pour les autres avenues de solution. Toutefois, l'élargissement de la route à quatre voies à chaussées séparées présente à peu près les mêmes avantages, à la différence que le coût est quatre fois inférieur à celui de l'autoroute. Par contre, bien que ce soit dans une moindre mesure, les interventions proposées pour améliorer la route actuelle offre aussi des gains en sécurité et en circulation par rapport aux coûts des investissements même si la présence des autobus scolaires et l'accessibilité en section risquent de se dégrader avec l'augmentation du trafic. De plus, cette solution répond davantage aux préoccupations d'utilisation optimale des infrastructures ainsi qu'aux orientations de développement régionales. Le tableau montre également que l'élargissement de la route à quatre voies contiguës est perdant dans le choix d'une solution.

5.2 Solution retenue pour un horizon de 20 ans

La solution retenue est l'amélioration de la route actuelle. Cette solution permet, dans le corridor actuel, d'améliorer la situation présente par des mesures de correction ponctuelles visant à réduire au minimum le nombre et la gravité des accidents et à maintenir, pour un horizon de 20 ans, une route fonctionnelle et sécuritaire par des mesures d'aménagement du territoire pour planifier les usages du sol et contrôler les accès directs en bordure de la route 185. Toutefois, considérant qu'il est possible que les besoins en mobilité et en sécurité changent, l'élargissement de la route 185 à quatre voies à chaussées séparées est également retenu comme objectif à long terme, en fonction d'un suivi régulier de l'évolution des accidents et du niveau de service.

Selon les interventions proposées, le choix d'améliorer la route actuelle permet de régler les principales causes d'accidents, sauf celles liées au climat régional rigoureux et aux comportements des conducteurs. Rappelons que les facteurs humains, qu'il s'agisse d'un conducteur endormi, distrait, suicidaire, en état d'ébriété ou effectuant une manoeuvre de dépassement, sont responsables de plus de la moitié des 30 accidents mortels de la route 185³³. La planification des usages du sol en bordure de la route et le contrôle des accès permettent de maintenir un niveau de service satisfaisant pour encore plusieurs années et ainsi de conserver la vocation de la route 185 comme voie rapide de transit et comme lien routier entre les différents pôles de développement économique, ainsi que le souhaitent les municipalités traversées.

Aussi, cette solution répond à l'objectif de maximiser le potentiel des infrastructures existantes. Elle diminue les impacts sociaux, environnementaux et économiques, en évitant la construction d'une nouvelle route. De plus, elle est la seule qui génère des avantages économiques supérieurs aux coûts économiques. Elle offre également une marge de manoeuvre pour raccorder des routes collectrices de façon sécuritaire et pour construire une route à quatre voies à chaussées séparées selon les besoins.

Enfin, cette solution ne règle pas tous les problèmes. Il y aura toujours des conflits entre les circulations locale et de transit, la population riveraine aura toujours droit aux services de transport

³³ La période étudiée s'étend du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995. Voir chapitre 6.0- Analyse des accidents. Étude d'opportunité Partie I.

scolaire et de collecté des ordures. En outre, l'augmentation du trafic lourd, le climat, la vitesse et le comportement des conducteurs sont des facteurs difficiles à modifier. À cet égard, il faudrait étudier des moyens pour sensibiliser les usagers de la route.

Mentionnons également que la route 185 n'est pas le seul tronçon de la Transcanadienne construit à deux voies. Cependant, avec le projet du Nouveau-Brunswick de construire une autoroute sur l'ensemble de son territoire, elle pourrait devenir un maillon faible à long terme, du moins dans l'est du Canada, même en prévoyant des mesures de transition efficace et sécuritaire³⁴.

6.0 PLAN D'INTERVENTION ET CALENDRIER DE RÉALISATION

Un plan d'intervention est proposé à titre indicatif en supposant que les travaux peuvent débuter dès le printemps 1998.

6.1 Plan d'intervention pour les travaux d'amélioration

Le tableau 5 présente un programme de réalisation des travaux proposés sur une période de huit ans. Les subdivisions correspondent à la fois aux difficultés temporelles de réalisation et aux priorités d'investissement en fonction des bénéfices envisagés :

1. Réalisation - 1998-2000.
2. Réalisation - 2000-2001.
3. Construction de carrefours dénivelés - 2001-2005.

Les travaux réalisables en 1998-2000 sont ceux qui n'exigent pas de préparation fastidieuse et qui peuvent par conséquent être programmés avec les travaux courants de la saison estivale. Dans certains cas, la *phase « 1 de 2 »* est inscrite comme étant le premier volet avant la réalisation de travaux plus importants, comme la construction d'un échangeur aux principaux carrefours. Notons que les travaux réalisables à courte échéance ont tous le même rang.

Les travaux planifiés entre 2000 et 2001 demandent une préparation plus importante et, à l'occasion, des ententes entre les différents intervenants concernés. La priorité des travaux indiquée dans ce tableau tient compte principalement des bénéfices anticipés en matière de sécurité. Il en est de même pour la planification de la construction des carrefours dénivelés prévue pour les années 2001-2005³⁵. La mention *phase « 2 de 2 »* signifie que les travaux en question constituent le dernier volet de deux.

Le choix d'un carrefour dénivelé est basé sur des critères semblables à ceux que le Ministère utilise pour justifier l'installation d'un feu de circulation. Lorsque les conditions existantes à une intersection de la route 185 nécessitent la présence d'un feu de circulation pour améliorer

³⁴ Le Nouveau-Brunswick planifie la construction d'une autoroute entre la frontière du Québec et Moncton. Le premier tronçon, de la frontière à Edmunston, est prévu dans deux ans. Il prévoit également laisser deux kilomètres, à l'est de la frontière, comme espace nécessaire pour réaliser le raccordement avec la route 185.

³⁵ Le délai de réalisation des carrefours dénivelés est attribuable aux travaux majeurs, mais également aux études d'impacts (CAR) nécessaires pour la plupart d'entre eux, sauf ceux de l'intersection de la route de l'Église à Notre-Dame-du-Lac et de la rue Commerciale Sud à Cabano qui de requièrent pas d'emprise.

l'accessibilité ou la sécurité, le Ministère opte plutôt pour la construction d'un carrefour dénivelé ; l'objectif, sur la route 185, étant de privilégier une circulation continue, fonctionnelle et sécuritaire, autant pour la circulation de transit que pour la circulation locale.

La Carte V indique l'emplacement des interventions prévues en 2000-2001 et localise les futurs carrefours dénivelés, dont la construction est répartie entre les années 2001 et 2005.

6.2 Plan d'action pour les mesures de contrôle des accès

Un plan d'action est proposé pour mettre en oeuvre les mesures de planification et de contrôle des accès dans les meilleurs délais.

Actions ministérielles

- Informer et sensibiliser le personnel des Centres de services sur le contrôle des accès, afin qu'il puisse analyser chaque nouvelle demande de permis, dans le cadre de la problématique particulière de la route 185. Par exemple :
 - autoriser un accès ou une intersection seulement lorsqu'il n'y a pas d'autres possibilités de recourir à une autre voie publique ou à un accès mitoyen ;
 - interdire les accès dans les zones à risque, comme ceux en bordure des voies pour véhicules lents ou de dépassement;
 - appliquer des critères plus sévères pour l'emplacement, en prévoyant une bonne distance entre les accès et entre les carrefours³⁶.
- Acquérir une servitude de nonaccès complète ou partielle sur l'ensemble de la route.
- Faire le relevé des accès non conformes et prévoir des mesures de correction avec les propriétaires concernés selon les normes et les critères en vigueur. Connaissant le lien entre les accidents et les accès commerciaux, ceux-ci devraient être corrigés en premier.

Participation des partenaires gouvernementaux

- Former un groupe de travail (Ministère des Transports et MRC) pour insérer les mesures de planification et de contrôle des accès proposées dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement.
- Établir un mécanisme de liaison avec la CPTAQ et le Ministère de l'Énergie et des Ressources afin que tous les projets d'intervention, qui touchent la route 185, soient connus et approuvés par le Ministère des Transports.

³⁶ Le projet de politique sur les accès routiers recommande une distance de 250 m entre les accès en milieu rural. Ministère des Transports du Québec, 1997. Gestion des corridors routiers - Projet de politique sur les accès routiers. Service des politiques d'exploitation. Annexe 2.

Tableau 5- Calendrier des interventions

1- Réalisation 1998-2000

Rang	Phase	Municipalité	Localisation	Types d'interventions	Coûts milliers \$	Longueur travaux (m)
1	1 de 1	Dégelis km 2	Section de un kilomètre aux approches du pont du C.N.	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le drainage le long de l'accotement extérieur de la courbe. 	10	< 500
1	1 de 2	Dégelis km 5	Section de un kilomètre face à la halte routière.	<ul style="list-style-type: none"> • Repositionner la signalisation des services (panneau brun) sur tige d'acier avec le panneau de supersignalisation (panneau brun). 	Négligeable	-
1	1 de 2	Dégelis km 6	Courbe à l'intersection du chemin Arc-en-Ciel sud, section de 500 mètres.	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la perception de la courbe pendant la nuit par le renforcement de la signalisation et la pose de délinéateurs incrustés au centre de la chaussée. • Déboiser l'intérieur de la courbe. • Modifier ou enlever l'éclairage existant (éclairage sur poteau pour panneau publicitaire) au chemin Arc-en-Ciel sud pour concentrer la lumière sur l'intersection (selon la norme d'éclairage). 	20	-
1	1 de 1	Dégelis km 12	Accès sud de Dégelis et section de un kilomètre.	<ul style="list-style-type: none"> • Modifier le marquage dans le but d'accentuer la continuité du corridor à privilégier pour le mouvement tout droit. • Réévaluer l'utilité de conserver chacun des accès à la route. 	5	-
1	1 de 2	Dégelis km 14,65	Intersection de la route 185 avec la route 295.	<ul style="list-style-type: none"> • Installer un feu clignotant. • Améliorer la visibilité en dégagant les abords de route du quadrant sud-est (modifier glissières, repositionner signalisation). • Resserrer le dégagement visuel pour attirer l'attention du conducteur et l'inciter à modifier sa vitesse. Cet effet peut être concrétisé par l'ajout de bandes de marquage perpendiculaire sur les accotements. 	10	-

1- Réalisation 1998-2000

Rang	Phase	Municipalité	Localisation	Types d'interventions	Coûts milliers \$	Longueur travaux (m)
1	1 de 2	Notre-Dame-du-Lac km 29,52	Intersection de la route 185 avec la route de l'Église.	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la visibilité en dégageant les abords de route de la signalisation. • Resserrer le dégagement visuel pour attirer l'attention du conducteur et l'inciter à modifier sa vitesse. Cet effet peut être concrétisé par l'ajout de bandes de marquage perpendiculaire sur les accotements. 	5	-
1	1 de 2	Cabano km 37 à 42	Section de 5 kilomètres à l'intérieur de Cabano.	<ul style="list-style-type: none"> • Prévoir une signalisation sur portique aux deux croisements non conventionnels. • Apporter des corrections au marquage des voies de circulation (surtout à l'entrée nord) 	25	-
1	1 de 1	Saint-Louis-du- Ha !Ha ! km 43	Intersection de la route 185 et du chemin Petite-Rivière (accès à un bar).	<ul style="list-style-type: none"> • Fermer l'accès du bar sur la route 185 pour conserver celui du chemin de la Petite-Rivière. 	5	-
1	1 de 2	Saint-Louis-du- Ha !Ha ! km 50	Section de un kilomètre incluant la route de la Savane nord.	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager une voie de virage à gauche, par marquage, en direction sud. • Installer des délinéateurs incrustés. • Fermer les accès, sur la route 185, des trois résidents possédant également un accès sur la rue Savane. 	5	-
1	1 de 1	Saint-Louis-du- Ha !Ha ! km 52,4 à 53,4	Section de un kilomètre incluant la route Vauban.	<ul style="list-style-type: none"> • Interdire le dépassement, par marquage, entre la fin de la voie lente et l'intersection avec l'ancienne route 2 nord. • Améliorer la perception de la fin des voies pour véhicules lents. 	Négligeable	-
1	1 de 1	Saint-Honoré km 55	Rue Principale sud.	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager une voie de virage à gauche par marquage. 	30	< 500
1	1 de 1	Saint-Honoré km 60	Route 291.	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la géométrie du quadrant de l'approche ouest. 	10	-

1- Réalisation 1998-2000

Rang	Phase	Municipalité	Localisation	Types d'interventions	Coûts milliers \$	Longueur travaux (m)
1	1 de 1	Saint-Honoré km 61	Section de un kilomètre au nord de l'accès central de Saint-Honoré.	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la perception de la signalisation de la fin de voie pour les véhicules lents. 	Négligeable	-
1	1 de 1	Saint-Honoré km 68,6 à 69	Section de 400 mètres au nord de Saint-Honoré.	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la perception de la signalisation de la fin de voie pour véhicules lents. 	Négligeable	-
1	1 de 1	Saint-Hubert km 71,9	Intersection de la route 185 avec le Chemin Taché.	<ul style="list-style-type: none"> Signaliser le début de la voie pour véhicules lents en aval de l'intersection. Aménager une voie de virage à gauche par marquage. 	30	< 500
1	1 de 1	Saint-Antonin km 86,5	Intersection de la route 185 avec le chemin la Rivière-Verte.	<ul style="list-style-type: none"> Aménager une voie de virage à gauche par marquage. 	30	< 500
1	1 de 2	Saint-Antonin km 89	Intersection de la route 185 avec le 2 ^e Rang.	<ul style="list-style-type: none"> Resserrer le dégagement visuel pour attirer l'attention du conducteur et l'inciter à modifier sa vitesse. Cet effet peut être concrétisé par l'ajout de bandes de marquage perpendiculaire sur les accotements. 	5	-
1	1 de 2	Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup km 93,65	Intersection de la route 185 avec le boulevard de la Plaine.	<ul style="list-style-type: none"> Installer un feu clignotant. Marquage spécial pour accroître la perception du danger chez le conducteur effectuant une manoeuvre conflictuelle de virage à gauche vers la route de la Plaine. Marquage d'un corridor unique en direction nord pour éviter des vitesses excessives dans cette direction. 	10	-
1	1 de 1	Saint-Louis-du-Ha Ha !	Km 42 à 47.	<ul style="list-style-type: none"> Planage et couche d'usure (EGA). 	800	5 730
1	1 de 1	Notre-Dame-du-Lac	Km 30 à 32.	<ul style="list-style-type: none"> Planage et couche d'usure (EGA). 	250	2 000
	1 de 1	Cabano	Km 35 à 37.	<ul style="list-style-type: none"> Planage et couche d'usure (EGA). 	200	1 635
	1 de 1	Dégelis	Km 0 et km 13.	<ul style="list-style-type: none"> Planage et couche d'usure (EGA). 	175	7 300

1- Réalisation 1998-2000

Rang	Phase	Municipalité	Localisation	Types d'interventions	Coûts milliers \$	Longueur travaux (m)
1	1 de 1	Saint-Antonin et Saint-Patrice-de-la- Rivière-du-Loup	Km 90 à 92.	• Planage et couche d'usure (EGA).	250	1 870
1	1 de 1	Saint-Patrice-de-la- Rivière-du-Loup	Km 92 à 94. Km 98 à 100.	• Planage et couche d'usure (EGA).	650	3 730
TOTAL RÉALISATION 1998 - 2000 :					2 525	

2- Réalisation 2000 - 2001

Rang	Phase	Municipalité	Localisation	Types d'intervention	Coûts milliers \$	Longueur travaux (m)
1	2 de 2	Dégelis km 6	Courbe à l'intersection du chemin Arc-en-Ciel sud, section de 500 mètres.	<ul style="list-style-type: none"> • Adoucir le rayon de la courbe. • Fermer l'intersection avec le chemin Arc-en-Ciel sud. • Limiter les accès aux commerces près du chemin Arc-en-Ciel sud. • Améliorer la géométrie de l'intersection avec le chemin Arc-en-Ciel nord. 	600	960
2	1 de 1	Notre-Dame-du-Lac km 32 et 33	Section de un kilomètre, incluant les rues Héroux et Lizotte.	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer la possibilité de construire un terre-plein pour limiter les manoeuvres conflictuelles. • Restreindre la multiplication des accès. • Porter une attention particulière au suivi des accidents pour en connaître l'évolution. 	570	-
3	2 de 2	Saint-Louis-du-Ha !Ha ! km 50	Section d'un kilomètre, incluant la route de la Savane nord.	<ul style="list-style-type: none"> • Fermer l'intersection nord de la route Savane. • Enlever la voie auxiliaire (physiquement ou par marquage) sur la route 185 en direction sud. • Possibilité de construire une autre intersection à 625 mètres à l'est de celle fermée. 	60	< 500

4	1 de 1	Dégelis km 0	Section de un kilomètre près de la station-service située à la frontière.	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter une voie de virage à gauche, par marquage, pour desservir la station-service. • Restructurer les accès à la station-service en fonction du nouvel aménagement avec voie de virage. 	60	< 500
5	1 de 1	Saint-Antonin km 85,5 à 86,5	Section de un kilomètre incluant la station-service au sud du chemin de la Rivière-Verte.	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter une voie de virage à gauche, par marquage, pour desservir la station-service. • Restructurer les accès à la station-service en fonction du nouvel aménagement avec voie de virage. 	60	< 500
6	2 de 2	Dégelis km 5	Section de un kilomètre face à la halte routière.	<ul style="list-style-type: none"> • Corriger la géométrie des accès. • Construire des voies auxiliaires de virage à gauche et à droite pour permettre de mieux repérer la halte et d'en faciliter l'accès. 	150	< 500
7	1 de 1	Saint-Louis-du-Ha !Ha !	Route de la Savane km 48 à 50.	<ul style="list-style-type: none"> • Reconstruction de la chaussée. • Drainage. 	2 000	2 100
8	1 de 1	Notre-Dame-du-Lac	Km 22 à 22.	<ul style="list-style-type: none"> • Reconstruction de la chaussée. • Correction du profil. 	1 500	1 500
9	1 de 1	Saint-Honoré	Km 55 à 61.	<ul style="list-style-type: none"> • Reconstruction de la chaussée. • Réparation d'un ponceau. 	2 500	5 600
TOTAL RÉALISATION 2000 - 2001 :					7 500	

3- Construction de carrefours dénivelés- 2001 - 2005

Année	Phase	Municipalité	Localisation	Types d'intervention	Coûts milliers \$	Longueur travaux (m)
2001-02	2 de 2	Notre-Dame-du-Lac km 29 et 30	Intersection de la route 185 avec la route de l'Église.	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager un carrefour dénivelé : aménager la route 185 à quatre voies divisées par une glissière rigide et la creuser à demi pour passer sous la route de l'Église rehaussée. 	6 450	2 600
			Section de un kilomètre au nord de la rue Commerciale nord.	<ul style="list-style-type: none"> • Construire ou compléter des chemins de desserte dans trois quadrants et construire des bretelles d'accès pour le quadrant sud-ouest. • Construire un chemin de desserte de type urbain (entre bordures) entre la rue Bérion et la rue Commerciale nord. • Fermer la rue Lavoie. 	550	
2002-03	2 de 2	Cabano sud km 37 à 39	Accès sud de Cabano.	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager un carrefour dénivelé de type losange à la sortie sud de Cabano par la construction d'une structure, pour élever la route 185, qui resterait à deux voies, et construire des bretelles unidirectionnelles dans chaque quadrant.. • Construire ou compléter les chemins de desserte nécessaires. 	3 200	2 400
2003-04	2 de 2	Saint-Patrice-de-la- Rivière-du-Loup km 93,65	Intersection de la route 185 avec le boulevard de la Plaine.	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager un échangeur de type trompette à sortie en boucle. 	4 200	1 300
2003-04	2 de 2	Dégelis km 14,65	Intersection de la route 185 avec la route 295	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager un carrefour dénivelé : aménager la route 185 à quatre voies divisées par une glissière rigide et la creuser pour passer sous la route 295. • Construire ou compléter des chemins de desserte aux quatre quadrants, avec îlots de canalisation directionnels pour éviter les contre-sens. 	6 800	1 600

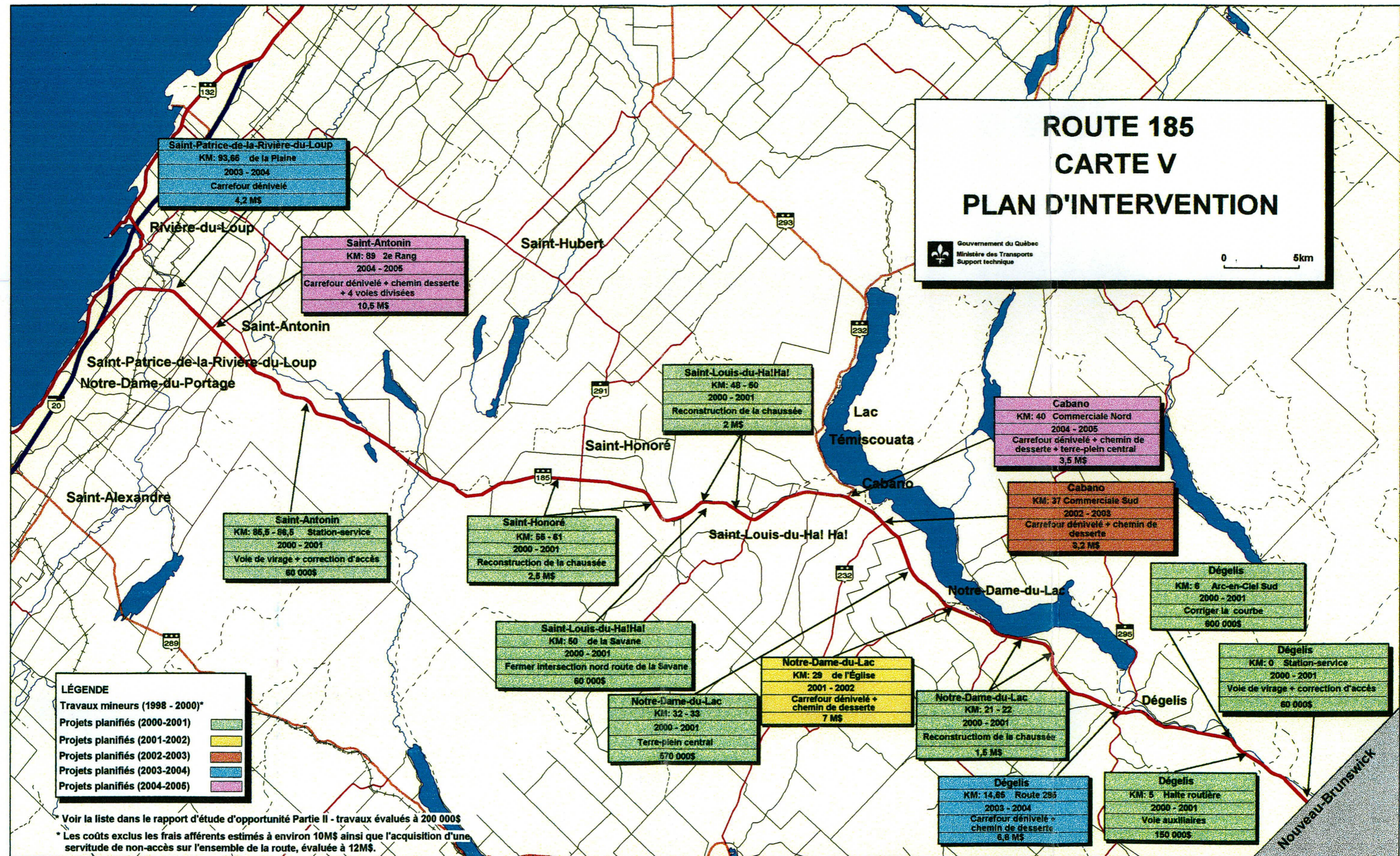
3- Construction de carrefours dénivelés- 2001 - 2005

Année	Phase	Municipalité	Localisation	Types d'intervention	Coûts milliers \$	Longueur travaux (m)
2004-05	2 de 2	Saint-Antonin km 89	Intersection de la route 185 avec le 2 ^e Rang.	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager un carrefour dénivelé de type losange par l'abaissement de la route 185 à quatre voies, et la construction de bretelles unidirectionnelles dans chaque quadrant • Prolonger la route à 4 voies divisées avec une glissière rigide à partir de la rue de la Plaine jusqu'au delà du 2^e Rang • Construire ou compléter les chemins municipaux parallèles à la route 185. de chaque côté entre les 1^{er} et 2^e Rangs 	10 500	1 300
					inclus	2 800
2004-05	2 de 2	Cabano km 39 à 42	Accès nord de Cabano.	<ul style="list-style-type: none"> • Aménager un carrefour dénivelé de type losange à la sortie nord de Cabano par la construction d'une structure, pour élever la route 185, qui resterait à deux voies, et construire des bretelles unidirectionnelles dans chaque quadrant. • Construire ou compléter les chemins de desserte nécessaires. • Évaluer la possibilité de construire un terre-plein pour limiter les manoeuvres conflictuelles au nord de la route 232 est 	3 500	2 600
TOTAL CARREFOURS DÉNIVELÉS 2001 - 2005 :					35 200	
TOTAL DES TRAVAUX :					45,225	
GRAND TOTAL INCLUANT LES FRAIS AFFÉRENTS DE 25% :					56,531	

ROUTE 185 CARTE V PLAN D'INTERVENTION

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Support technique

0 5km



Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup
KM: 93,66 de la Plaine
2003 - 2004
Carrefour dénivelé
4,2 M\$

Saint-Antoine
KM: 89 2e Rang
2004 - 2005
Carrefour dénivelé + chemin desserte
+ 4 voies divisées
10,5 M\$

Saint-Louis-du-Ha! Ha!
KM: 48 - 50
2000 - 2001
Reconstruction de la chaussée
2 M\$

Cabano
KM: 40 Commerciale Nord
2004 - 2005
Carrefour dénivelé + chemin de
desserte + terre-plein central
3,5 M\$

Cabano
KM: 37 Commerciale Sud
2002 - 2003
Carrefour dénivelé + chemin de
desserte
3,2 M\$

Dégelis
KM: 5 Arc-en-Ciel Sud
2000 - 2001
Corriger la courbe
600 000\$

Dégelis
KM: 0 Station-service
2000 - 2001
Voie de virage + correction d'accès
60 000\$

Saint-Antoine
KM: 85,5 - 86,5 Station-service
2000 - 2001
Voie de virage + correction d'accès
60 000\$

Saint-Honoré
KM: 58 - 61
2000 - 2001
Reconstruction de la chaussée
2,8 M\$

Saint-Louis-du-Ha! Ha!
KM: 50 de la Savane
2000 - 2001
Fermer intersection nord route de la Savane
60 000\$

Notre-Dame-du-Lac
KM: 29 de l'Église
2001 - 2002
Carrefour dénivelé +
chemin de desserte
7 M\$

Notre-Dame-du-Lac
KM: 21 - 22
2000 - 2001
Reconstruction de la chaussée
1,5 M\$

Notre-Dame-du-Lac
KM: 32 - 33
2000 - 2001
Terre-plein central
570 000\$

Dégelis
KM: 14,85 Route 295
2003 - 2004
Carrefour dénivelé +
chemin de desserte
6,8 M\$

Dégelis
KM: 5 Halte routière
2000 - 2001
Voie auxiliaires
150 000\$

- LÉGENDE**
- Travaux mineurs (1998 - 2000)*
 - Projets planifiés (2000-2001)
 - Projets planifiés (2001-2002)
 - Projets planifiés (2002-2003)
 - Projets planifiés (2003-2004)
 - Projets planifiés (2004-2006)

* Voir la liste dans le rapport d'étude d'opportunité Partie II - travaux évalués à 200 000\$
* Les coûts exclus les frais afférents estimés à environ 10M\$ ainsi que l'acquisition d'une servitude de non-accès sur l'ensemble de la route, évaluée à 12M\$.

ANNEXE VI

Fiches descriptives des sites problématiques

FICHES DESCRIPTIVES DES SITES PONCTUELS CONDITIONS EXISTANTES ET ÉVALUATION DES SOLUTIONS

LOCALISATION	Fiche No. 1
<u>Section d'un kilomètre près de la station-service située à la frontière</u>	
Municipalité	: Dégelis
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-010, 0+000 à 1+000
Kilomètre	: 0
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Environnement boisé et l'affectation du sol est agro-forestière ; les commerçants ont des droits acquis d'accès à la route pour leur établissement, car le zonage municipal interdit les usages autres que ceux liés à l'exploitation des ressources • Au total, il y a 7 accès par km, dont 6 accès commerciaux répartis en deux groupes, à une distance d'environ 400 m : <ul style="list-style-type: none"> • un site près de la frontière ; la station-service Irving avec stationnement, aire de repos, restaurant et pesée, très achalandé par les camions en transit ; il y a 3 entrées, dont l'une de 27 et l'autre de 32 m, • un site mixte (épicerie la Frontière et résidence), situé plus haut nord et du même côté ouest et moins achalandé 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1 ^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 16 accidents / 5 ans (dont 9 dans le secteur de la station -service) • Taux d'accidents : 1,86 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,52 acc./M-véh.-km • Gravité : 2 blessés légers / 5 ans 	
TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS / ANNÉE
<ul style="list-style-type: none"> • 4 pertes de contrôles • 8 collisions arrière • 2 collisions latérales suite à un dépassement alors qu'un véhicule amorçait un virage à gauche • 1 insertion à gauche sur route 185 • 1 collision avec animal 	1991 : 5 accidents 1992 : 1 accident 1993 : 4 accidents 1994 : 5 accidents 1995 : 1 accident
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 8 sur chaussée glacée ou enneigée • 3 sur chaussée mouillée • 5 sur chaussée sèche 	
PROBLÉMATIQUE	
<ul style="list-style-type: none"> • Accès multiples et larges à la station-service et au poste de pesée • Achalandage très important à la station-service • Chaussée enneigée (ce problème était absent en 1992 et 1995) 	
SOLUTIONS	
<u>Moyen terme</u> (esquisse no. 1) <ul style="list-style-type: none"> • Ajout d'une voie de virage à gauche, par marquage, pour desservir la station-service • Restructurer les accès à la station-service en fonction du nouvel aménagement avec voie de virage 	

COÛTS
Moyen terme : 40 000\$
AVANTAGES
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Meilleure anticipation des mouvements des autres usagers • Diminue le risque de dépassement pendant qu'un véhicule est en manoeuvre de virage à gauche • Diminue le risque de collision arrière • Possibilité d'éliminer 5 accidents / 5ans • Meilleure fluidité • Meilleure accessibilité <u>Environnement</u> <p>La délimitation des entrées améliore l'aspect esthétique du site</p>
INCONVÉNIENTS
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Diminue l'opportunité de dépassement • Ne règle pas les problèmes d'accidents au kilomètre 0,7 (épicerie la Frontière) • Nécessite l'autorisation des autorités du Nouveau-Brunswick (empiétement d'environ 100 mètres du côté du N.B. <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Gains en sécurité

LOCALISATION	Fiche No. 2
<u>Section d'un kilomètre aux approches du pont du C.N.</u>	
Municipalité	: Dégelis
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-010, 1+650 à 2+650
Kilomètre	: 2
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Zone forestière sur les terres du domaine public ; la municipalité contrôle les usages autres que ceux liés à l'exploitation des ressources ; aucun accès • Piste cyclable « Le Petit Témis » passe sous le pont pour ensuite longer la rivière Madawaska vers le sud 	

INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 9 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 1,05 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,52 acc./M-véh.-km • Gravité : 1 blessé léger / 5 ans
TYPES D'ACCIDENTS
<ul style="list-style-type: none"> • 5 pertes de contrôle, dont 3 en direction sud • 3 collisions avec des animaux • 1 collision frontale
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE
<ul style="list-style-type: none"> • 4 sur chaussée sèche • 3 sur chaussée glacée ou enneigée • 2 sur chaussée mouillée
PROBLÉMATIQUE
<p><u>Aucune problématique, déficiences observées seulement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruissellement en travers de la chaussée • Léger affaissement du dévers de la chaussée
SOLUTIONS
<p><u>Court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le drainage le long de l'accotement extérieur de la courbe <p><u>Moyen terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Relever le profil aux deux approches du pont
COÛTS
<p>Court terme : 10 000\$</p> <p>Moyen terme : 75 000\$ (évaluation approximative)</p>
AVANTAGES
<p><u>Technique</u></p> <p><u>Courte terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Préviend la formation de plaques de glace <p><u>Moyen terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliore le confort et la lisibilité de la route <p><u>Environnement</u></p> <p>Aucun</p>
INCONVÉNIENTS
<p><u>Technique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <p><u>Environnement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <p><u>Économique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 3
<u>Section d'un kilomètre face à la halte routière</u>	
Municipalité : Dégelis	
Rte-Tr-Sec-Ch : 185-01-010 5+100 à 5+740	
Kilomètre : 5	
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Environnement boisé du côté ouest ; affectation du sol agro-forestière, où les usages autres que ceux liés à l'exploitation des ressources sont interdits • 4 accès, dont 2 entrées à des maisons privées et 2 entrées à la halte routière 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 3 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 0,55 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,52 acc./M-véh.-km • Gravité : 1 blessé léger / 5 ans 	
TYPES D'ACCIDENTS	
<ul style="list-style-type: none"> • 2 collisions latérales suite à un dépassement alors qu'un véhicule amorçait un virage à gauche • 1 perte de contrôle 	
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 2 sur chaussée sèche • 1 sur chaussée glacée 	
PROBLÉMATIQUE	
<p><u>Aucune problématique, déficiences observées seulement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Géométrie des accès à la halte routière • Visibilité obstruée par des panneaux de signalisation et d'information 	
SOLUTIONS	
<p><u>Court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Repositionner la signalisation de services (panneau brun) sur tige d'acier avec le panneau de super-signalisation (panneau brun) <p><u>Moyen terme</u> (esquisse no. 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corriger la géométrie des accès • Construire des voies auxiliaires de virage à gauche et à droite pour permettre de faciliter l'accès à la halte • Le conducteur se dirigeant sur la route 185 devrait percevoir les couleurs du Québec au moins 300 mètres avant d'arriver à la halte routière. De plus, un aménagement paysager devrait être envisagé sur le vaste terrain de la halte. 	
COÛTS	
Court terme : négligeable	
Moyen terme : 150 000\$	

AVANTAGES
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Meilleure anticipation des mouvements des autres usagers • Diminue le risque de dépassement pendant qu'un véhicule est en manoeuvre de virage à gauche • Diminue le risque de collision arrière • Possibilité d'éliminer 2 accidents / 5ans • Meilleure fluidité sur la route 185 • Meilleure accessibilité <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun
INCONVÉNIENTS
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Entretien d'hiver plus difficile sur la voie de gauche • Diminue l'opportunité de dépassement <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 4
<i>Courbe à l'intersection du chemin Arc-en-Ciel sud, section de 500 mètres</i>	
Municipalité	: Dégelis
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-010, 6+500 à 7+000
Kilomètre	: 6
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Paysage boisé du côté ouest et cultivé du côté est ; peu de construction, sauf un groupe de commerces, dont un motel et un restaurant River-Side abandonnés) situé sur le bord de la rivière Madawaska à la sortie sud du chemin Arc-en-Ciel • 14 accès, dont 6 pour les champs ou la forêt ; les 5 accès aux commerces qui sont très larges, soit de 15 à 40 m pour les entrées du garage • La courbe, située à la sortie du chemin Arc-en-Ciel sud, touche la zone agricole protégée et une aire affectée agro-forestière <p>Les commerçants ont des droits acquis d'accès à la route, car cet usage est interdit dans l'aire agro-forestière</p>	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1er janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
• Nombre d'accidents	: 17 accidents / 5 ans
• Taux d'accidents	: 3,96 acc./M-véh.-km
• Taux critique	: 1,52 acc./M-véh.-km
• Gravité	: 5 mortels, 1 blessé grave, 1 blessé léger / 5 ans

TYPES D'ACCIDENTS
<ul style="list-style-type: none"> • 14 pertes de contrôle, dont 11 en direction sud • 1 collision avec piéton • 2 divers
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE
<ul style="list-style-type: none"> • 7 sur chaussée glacée ou enneigée • 8 sur chaussée sèche • 2 sur chaussée mouillée
PÉRIODE DE LA JOURNÉE
<ul style="list-style-type: none"> • 12 accidents dans l'obscurité • 5 en période diurne
PROBLÉMATIQUES
<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise perception de la courbe la nuit • Dévers légèrement affaissé
SOLUTIONS
<p><u>Court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la perception de la courbe pendant la nuit par le renforcement de la signalisation et la pose de délinéateurs incrustés au centre de la chaussée • Déboiser l'intérieur de la courbe • Modifier ou enlever l'éclairage existant (éclairage sur poteau pour panneau publicitaire) au chemin Arc-en-Ciel sud pour concentrer la lumière sur l'intersection (selon la norme d'éclairage) <p><u>Moyen terme, option A</u> (esquisse no. 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adoucir les rayons de la courbe • Fermer intersection avec le chemin Arc-en-Ciel sud • Contrôler les accès aux commerces près du chemin Arc-en-Ciel sud • Améliorer la géométrie de l'intersection avec le chemin Arc-en-Ciel nord <p><u>Moyen terme, option B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Adoucir les rayons de la courbe • Construire un terre-plein aux approches de l'intersection avec voie de virage à gauche vers le chemin Arc-en-Ciel sud
COÛTS
<p>Court terme : 20 000\$</p> <p>Moyen terme Option A : 550 000\$</p> <p> Option B : 650 000\$</p>

AVANTAGES

Technique

- Possibilité d'éliminer 12 accidents / 5ans, dont 4 accidents mortels et 1 accident grave
- L'option A permet d'éliminer un point conflictuel à l'intérieur d'une courbe

Environnement

- La délimitation des entrées améliore l'aspect esthétique du site
- La bande de terrain nécessaire n'est pas exploitée pour l'agriculture

INCONVÉNIENTS

Technique

Moyen terme, option A

- Le parcours supplémentaire à faire pour se rendre à la résidence la plus éloignée du chemin Arc-en-ciel nord (pour le conducteur se dirigeant vers le Nouveau-Brunswick ou provenant du Nouveau-Brunswick) sera de 4 km

Moyen terme, option B

- Un chemin d'accès supplémentaire est requis pour desservir les propriétés à l'est du chemin Arc-en-Ciel sud

Environnement

- Perte d'une parcelle boisée (options A et B)
- Déplacement de la piste cyclable et diminution de la largeur de la zone boisée qui la sépare de la route (option A)
- Nécessite l'acquisition d'une emprise supplémentaire et l'autorisation de la CPTAQ pour l'utilisation d'une bande de terrain sur les lots 72 et 73 du Rang I à des fins autres qu'agricoles

Économique

- Coût de l'option B est plus élevé que l'option A

LOCALISATION

Fiche No. 5

Accès sud de Dégelis et section d'un kilomètre

Intersection : Route 185 et rue Principale sud
Municipalité : Dégelis
Rte-Tr-Sec-Ch : 185-01-010, 12+000 à 13+000
Kilomètre : 12

DESCRIPTION DU MILIEU

- Aire affectée agro-forestière et commerciales située à la limite sud du périmètre d'urbanisation
- Paysage urbain et déboisé : 23 accès, dont 8 commerciaux et 9 entrées à des maisons privées

INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)

	<u>Intersection</u>	<u>Section de 1,000 mètres</u>
• Nombre d'accidents :	6 accidents / 5 ans	23 accidents / 5 ans
• Taux d'accidents :	0,6 acc./M-véh.	2,21 acc./M-véh.-km
• Taux critique :	1,14 acc./M-véh.	1,47 acc./M-véh.-km
• Gravité :	1 grave et 1 blessé léger / 5 ans	1 mortel, 2 graves et 2 légers / 5 ans

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS / ANNÉE		
	Année	Intersection	Section
<ul style="list-style-type: none"> • 10 pertes de contrôle • 4 collisions frontales • 3 insertions à gauche sur route 185 • 3 collisions arrière • 2 collisions avec vélos • 1 collision latérale suite à un dépassement alors qu'un véhicule amorçait un virage à gauche. • 6 divers 	1991	0	10
	1992	0	4
	1993	1	3
	1994	4	3
	1995	1	3
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE			
<ul style="list-style-type: none"> • 22 sur chaussée sèche • 5 sur chaussée mouillée • 2 sur chaussée glacée 			
PROBLÉMATIQUE			
<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation des voies auxiliaires comme voies de dépassements (certains usagers semblent percevoir le début d'une chaussée à 4 voies) • Présence de deux intersections en T décalées (distantes d'environ 100 mètres). 			
SOLUTIONS			
<u>Court terme</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Modifier le marquage dans le but d'accentuer la continuité du corridor à privilégier pour le mouvement tout droit. • Réévaluer la pertinence de conserver chacun des accès à la route 			
COÛTS			
<u>Court terme</u> : à définir			
AVANTAGES			
<u>Technique</u>			
<u>Court terme</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure anticipation de l'ensemble des mouvements véhiculaires 			
<u>Moyen terme</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Aide à préserver le niveau de sécurité actuel 			
<u>Environnement</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 			
INCONVÉNIENTS			
<u>Technique</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 			
<u>Environnement</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 			
<u>Économique</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 			

LOCALISATION		Fiche No. 6
<i>Intersection de la route 185 avec la route 295 et section de 1 kilomètre</i>		
Municipalité	: Dégelis	
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-21, 0+000	
Kilomètre	: 14,65	
DESCRIPTION DU MILIEU		
<ul style="list-style-type: none"> • Milieu urbain situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation délimité de chaque côté de la route 185 ; projet résidentiel du côté ouest sans accès direct à la route 185 • Plusieurs commerces situés du côté ouest ont un accès direct à la route 185 : un total de 12 accès/km, dont 9 commerciaux • Une station-service (Gaz-O-Bar), située du côté sud-ouest, a un accès sur la 7^e rue (rte 295) et un autre sur la 185 • Largeur de l'emprise : 90 mètres 		
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)		
	<u>Intersection</u>	<u>Section de 1,000 mètres</u>
• Nombre d'accidents	: 16 accidents / 5 ans	16 accidents / 5 ans
• Taux d'accidents	: 1,10 acc./M-véh.	1,54 acc./M-véh.-km
• Taux critique	: 1,73 acc./M-véh.	1,47 acc./M-véh.-km
• Gravité	: 2 blessés légers / 5 ans	1 grave et 2 blessés légers / 5 ans
TYPES D'ACCIDENTS		
<ul style="list-style-type: none"> • 12 collisions arrière • 7 à angle droit • 5 collisions latérales suite à un dépassement alors qu'un véhicule amorçait un virage à gauche • 8 divers 		
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE		
<ul style="list-style-type: none"> • 17 sur chaussée sèche • 8 sur chaussée enneigée ou glacée • 7 sur chaussée mouillée 		
PROBLÉMATIQUE		
<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise perception du danger aux approches nord et sud de l'intersection • Les distances de visibilité de manoeuvre sont entravées par la présence de glissières, panneaux de signalisation et fûts d'éclairage • Nombre et importance des accès sur l'approche sud 		

SOLUTIONS

Court terme (esquisse no. 4)

- Implanter un feu clignotant
- Améliorer la visibilité en dégageant les abords de route du quadrant sud-est (modifier glissières, repositionner signalisation)
- Resserrer le dégagement visuel pour attirer l'attention du conducteur et l'inciter à modifier sa vitesse. Cet effet peut être concrétisé par l'ajout de bandes de marquage perpendiculaire sur les accotements.

Moyen terme (esquisse no. 5)

- Aménager la route 185 à quatre voies divisées par une glissière rigide et la creuser pour passer sous la route 295.
- Construire ou compléter des chemins de desserte aux quatre quadrants, avec îlots de canalisation directionnels pour éviter les contre-sens.

COÛTS

- Court terme : 10 000\$
- Moyen terme : 6 775 000\$ + emprise additionnelle pour chemins de service côté sud

AVANTAGES

Technique

Court terme :

- Les conducteurs seront mieux avisés du danger à l'approche de l'intersection
- Meilleure visibilité de manoeuvre à l'intersection

Moyen terme :

- Sécurité accrue grâce à l'étagement du carrefour
- Meilleur accès aux commerces présentement situés dans un secteur en courbe et en pente de la route 185
- Meilleure mobilité pour les usagers de la route 185

Environnement

- Maximise l'usage de l'emprise actuelle
- Crée un lien physique entre les deux secteurs de la ville qui facilite la circulation des piétons et des cyclistes
- La voie de desserte favorise l'identification d'une zone commerciale bien délimitée et élimine 8 accès directs à la route 185

INCONVÉNIENTS

Technique

Court terme :

- Aucun

Environnement

- Aucun

Économique

- Gains en sécurité

Environnement

- Trajet plus long pour l'accès aux commerces du côté opposé au sens de circulation.

LOCALISATION	Fiche No. 7
<u>Section d'un kilomètre au nord de Dégelis</u>	
Municipalité	: Dégelis
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-025, 2+155 à 3+155
Kilomètre	: 18
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Zone agricole protégée où les usages autres que ceux liés à l'exploitation des ressources sont interdits • 11 entrées donnant accès à des champs ou à la forêt 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1 ^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 1 accident / 5 ans • Taux d'accidents : 0,19 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,47 acc./M-véh.-km • Gravité : aucun / 5 ans 	
PROBLÉMATIQUES	
<p><u>Aucune problématique, déficiences observées seulement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Affaissement du dévers 	
SOLUTION	
<p><u>Moyen terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le dévers 	
COÛTS	
20 000\$	
AVANTAGES	
<p><u>Technique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Négligeable <p><u>Environnement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	
INCONVÉNIENT	
<p><u>Technique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <p><u>Environnement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <p><u>Économique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	

LOCALISATION		Fiche No. 8	
<u>Intersection de la route 185 avec la route de l'Église</u>			
Municipalité	:	Notre-Dame-du-Lac	
Rte-Tr-Sec-Ch	:	185-01-041, 0+000	
Kilomètre	:	29,52	
DESCRIPTION DU MILIEU			
<ul style="list-style-type: none"> • Intersection située à la limite de deux zones : le périmètre d'urbanisation à l'ouest et l'aire industrielle à l'ouest, en surplomb par rapport au centre urbain • Peu d'accès directs à la route 185 : 5 accès, dont deux commerciaux • Beaucoup de va-et-vient (automobile, camion et piéton) entre l'est et l'ouest à cause des industries et de l'aréna, situés du côté ouest 			
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1 ^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)			
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 14 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 1,16 acc./M-véh. • Taux critique : 1,77 acc./M-véh. • Gravité : 1 mortel, 3 graves et 3 légers / 5 ans 			
TYPES D'ACCIDENTS		ACCIDENTS / ANNÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 13 à angle droit, dont 11 avec véhicule venant de l'approche ouest de la rue de l'Église • 1 collision latérale 		1991 : 2 1992 : 4 1993 : 1	1994 : 3 1995 : 4
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE			
<ul style="list-style-type: none"> • 11 sur chaussée sèche • 2 sur chaussée mouillée • 1 non-déterminée 			
PROBLÉMATIQUES			
<ul style="list-style-type: none"> • Difficulté de s'insérer sur la route 185 due aux conditions existantes (géométrie et circulation) • Mauvaise perception du danger aux approches nord et sud de l'intersection • Les distances de visibilité de manoeuvre sont entravées par la présence de glissières, panneaux de signalisation et fûts d'éclairage 			
SOLUTIONS			
<u>Court terme</u> (esquisse no. 4) <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la visibilité en repositionnant la signalisation implantées aux abords de la route • Resserer le dégagement visuel pour attirer l'attention du conducteur et l'inciter à modifier sa vitesse. Cet effet peut être concrétisé par l'ajout de bandes de marquage perpendiculaire sur les accotements <u>Moyen terme</u> (esquisse no. 6) <ul style="list-style-type: none"> • Aménager la route 185 à quatre voies divisées par une glissière rigide et la creuser à demi pour passer sous la route de l'Église rehaussée. • Construire ou compléter des chemins de desserte dans trois quadrants et construire des bretelles d'accès pour le quadrant sud-ouest. 			

COÛTS

Court terme

5 000\$

Moyen terme

6 450 000\$ + possiblement un peu d'acquisition d'emprise pour chemins de service (à vérifier)

AVANTAGES

Court terme :

Technique

- Les conducteurs sont mieux avisés du danger à l'approche de l'intersection
- Meilleure visibilité de manoeuvre à l'intersection

Environnement

- Aucun

Moyen terme :

Technique

- Sécurité accrue grâce à l'étagement du carrefour situé dans un secteur en courbe et en pente de la route 185.
- Meilleure mobilité

Environnement

- Maximise l'usage de l'emprise actuelle ainsi que les impacts visuels
- Crée un lien physique entre les deux secteurs de la ville, qui facilite la circulation des piétons et des cyclistes

INCONVÉNIENTS

Court terme

Technique

- Aucun

Environnement

- Aucun

Économique

- Aucun

Légal

- Aucun

Moyen terme

Technique

- Aucun

Environnement

- Trajet plus long pour l'accès aux commerces du côté opposé au sens de circulation.

Économique

- Aucun

LOCALISATION		Fiche No. 9	
<u>Section d'un kilomètre au nord de la rue Commerciale nord</u>			
Municipalité	: Notre-Dame-du-Lac		
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-043, 0+185 à 185-01-045, 0+760		
Kilomètre	: 30		
DESCRIPTION DU MILIEU			
<ul style="list-style-type: none"> • Intersection située à la limite de trois zones : le périmètre d'urbanisation à l'ouest et à l'est, une zone mixte adjacente à une zone agro-forestière • 18 accès, dont 9 commerciaux et 8 accès à des champs ou à la forêt 			
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1 ^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)			
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 12 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 1,22 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,49 acc./M-véh.-km • Gravité : 1 mortel, 1 grave et 1 léger / 5 ans 			
TYPES D'ACCIDENTS		ACCIDENTS / ANNÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 3 pertes de contrôle • 2 collisions suite à un changement de voies • 3 collisions arrière • 4 divers 		1991 : 3	1994 : 2
		1992 : 6	1995 : 0
		1993 : 1	
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE		PÉRIODE DE LA JOURNÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 7 sur chaussée sèche • 2 sur chaussée enneigée ou glacée • 3 sur chaussée mouillée 		<ul style="list-style-type: none"> • 10 accidents en période diurne • 2 accidents dans l'obscurité 	
PROBLÉMATIQUE			
<ul style="list-style-type: none"> • Présence de nombreux accès 			
SOLUTIONS			
<u>Moyen terme</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Construire un chemin de desserte de type urbain (entre bordures) entre la rue Bérion et la rue Commerciale nord • Fermer la rue Lavoie 			
COÛTS			
<u>Moyen terme</u> : 360 000\$			
AVANTAGES			
<u>Technique</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Concentration des mouvements conflictuels aux intersections • Meilleure mobilité sur la route 185 			
<u>Environnement</u>			
<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 			

INCONVÉNIENTS
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • aucun
<u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Rapprochement de résidences et commerces avec le chemin de desserte • Impact sonore plus élevé que le statu quo
<u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 10						
<u>Section d'un kilomètre incluant les rues Héroux et Lizotte</u>							
Municipalité	: Notre-Dame-du-Lac						
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-045, 1+762 à 3+762						
Kilomètre	: 32 et 33						
DESCRIPTION DU MILIEU							
<ul style="list-style-type: none"> • Zone agricole protégée où le zonage municipal permet des usages autres que ceux liés à l'exploitation des ressources telles que les commerces à vocation récréo-touristique (station-service, motel, hôtel, etc.) • 52 accès, dont 8 commerciaux, 14 pour les champs et la forêt et 25 entrées à des maisons privées • La marge de recul des bâtiments de 6 à 10 mètres de l'emprise et la pente de la route 185 rendent difficile la construction d'une voie de desserte 							
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1 ^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)							
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 27 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 1,37 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,49 acc./M-véh.-km • Gravité : 2 mortels, 3 graves et 5 légers / 5 ans 							
TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS / ANNÉE						
<ul style="list-style-type: none"> • 12 pertes de contrôle • 4 frontales • 4 collisions arrière • 7 divers 	<table border="1"> <tr> <td>1991 : 4</td> <td>1994 : 7</td> </tr> <tr> <td>1992 : 2</td> <td>1995 : 5</td> </tr> <tr> <td>1993 : 9</td> <td></td> </tr> </table>	1991 : 4	1994 : 7	1992 : 2	1995 : 5	1993 : 9	
1991 : 4	1994 : 7						
1992 : 2	1995 : 5						
1993 : 9							
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE							
<ul style="list-style-type: none"> • 14 sur chaussée sèche • 10 sur chaussée enneigée • 3 sur chaussée mouillée 							
PROBLÉMATIQUE							
<ul style="list-style-type: none"> • Nombreuses pertes de contrôle • Fin de voies supplémentaires dans les deux directions avec chevauchement de celles-ci • Présence de nombreux accès 							

SOLUTIONS
<ul style="list-style-type: none"> • Étude à approfondir : évaluer la possibilité de construire un terre-plein pour limiter les manoeuvres conflictuelles • Restreindre ou empêcher la multiplication des accès • Porter une attention particulière au suivi des accidents pour en connaître l'évolution
COÛTS
À définir
AVANTAGES
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Conserve le niveau de sécurité actuel <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun
INCONVÉNIENTS
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • aucun <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 11
<u>Section de 5 kilomètres à l'intérieur de Cabano</u>	
Municipalité	: Cabano
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-065 et 069
Kilomètre	: 37 à 42
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Milieu diversifié : périmètre d'urbanisation (PU) du côté est de la route 185, zone industrielle du côté ouest et aire agricole protégée à l'ouest des km 37 et 38 ; un secteur résidentiel se développe du côté ouest de la route 185, près de la sortie nord • Peu d'accès directs à la route 185 entre les km 37 et 40 : 18 entrées privées, dont 7 commerciales : l'emprise de la route est de 90 m • Aire agro-forestière au km 41 et plusieurs accès directs à la route 185 : 40 entrées privées (7 commerciales, 1 institutionnelle, 30 résidentielles et 2 pour les champs. Une maison est actuellement en construction • L'emprise nominale au km 41 est de 45,7 m et la marge de recul de 6 à 10 m ainsi que la topographie en bordure de la route 185 rendent difficile la construction d'une voie de desserte • Le zonage municipal interdit les commerces et les industries à l'extérieur du PU et des zones mixtes ou commerciales ; ceux qui existent ont des droits acquis 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 112 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : n.p. • Taux critique : n.p. • Gravité : 4 mortels, 3 graves et 19 légers / 5 ans 	

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS / ANNÉE
<ul style="list-style-type: none"> • 23 pertes de contrôle • 22 collisions à angle droit • 18 collisions arrière • 16 collisions latérales • 3 collisions frontales • 2 collisions latérales suite à un dépassement alors qu'un véhicule amorçait un virage à gauche • 1 insertion à gauche sur route 185 • 27 divers 	1991 :22 1992 :30 1993 :19 1994 :20 1995 :21
	PÉRIODE DE LA JOURNÉE
	<ul style="list-style-type: none"> • 76 accidents en période diurne • 36 accidents dans l'obscurité
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 62 sur chaussée sèche • 35 sur chaussée glacée ou enneigée • 15 sur chaussée mouillée 	
PROBLÉMATIQUES	
<ul style="list-style-type: none"> • Deux croisements non conventionnels aux sorties nord et sud de Cabano • Les usagers non familiers ont de la difficulté à s'orienter • Les camions n'ont pas l'espace suffisant pour manoeuvrer de façon sécuritaire dans les terre-plein 	
SOLUTIONS	
<p><u>Court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir une signalisation sur portique aux deux croisements non-conventionnels • Apporter des corrections au marquage des voies de circulation (surtout à l'entrée nord) <p><u>Moyen terme</u> (esquisses no. 7 et 8)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de deux carrefours dénivelés de type losange aux sorties nord et sud de Cabano par la construction de structures, pour élever la route 185 qui resterait à deux voies, et la construction de bretelles unidirectionnelles dans chaque quadrant • Construire ou compléter les chemins de desserte nécessaires • Évaluer la possibilité de construire un terre-plein pour limiter les manoeuvres conflictuelles au nord de la route 232 est 	
COÛTS	
<p><u>Court terme</u> : 25 000\$</p> <p><u>Moyen terme</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cabano sud : 3 225 000\$ • Cabano nord: 3 100 000\$ 	

AVANTAGES
<u>Court terme</u> <u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aide l'utilisateur dans le choix de son itinéraire • Améliore la perception du mouvement prioritaire par une meilleure définition du corridor <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun
<u>Moyen terme</u> <u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité accrue grâce à l'étagement des carrefours • Maximise l'utilisation de l'emprise actuelle • Meilleure mobilité sur la route 185 <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun
INCONVÉNIENTS
<u>Court terme</u> <u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Peu d'impact sur le niveau de sécurité <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun
<u>Moyen terme</u> <u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Ne règle pas le problème du carrefour de la route 232 est <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Impacts visuelles des structures surélevées par rapport à la situation actuelle <u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 12
<u>Intersection de la route 185 et du chemin Petite-Rivière (accès à un bar)</u>	
Municipalité	: Saint-Louis-du-Ha !Ha !
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-081, 0+883 à 1+883
Kilomètre	: 43
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Un commerce (bar) isolé en zone agricole protégée avec un accès par la route 185 et un autre par le chemin de la Petite-Rivière • Le zonage municipal permet des usages autres que ceux liés à l'exploitation des ressources • La section d'un km compte 17 accès, dont 10 entrées à des maisons privées et 3 accès commerciaux 	

INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<u>Intersection</u>	<u>Section de 1,000 mètres</u>
• Nombre d'accidents : 3 accidents / 5 ans	11 accidents / 5 ans
• Taux d'accidents : 0,26 acc./M-véh.	0,96 acc./M-véh.-km
• Taux critique : 1,11 acc./M-véh.	1,45 acc./M-véh.-km
• Gravité : 1 mortel et 1 blessé léger / 5 ans	1 mortel, 1 grave et 2 légers / 5 ans
TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS / ANNÉE
<ul style="list-style-type: none"> • 7 collisions arrière • 3 pertes de contrôle • 2 collisions frontales • 1 collision latérale suite à un dépassement alors qu'un véhicule amorçait un virage à gauche • 1 insertion à gauche sur la route 185 	1991 : 1 1992 : 3 1993 : 5 1994 : 3 1995 : 2
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	PÉRIODE DE LA JOURNÉE
<ul style="list-style-type: none"> • 9 sur chaussée sèche • 4 sur chaussée enneigée ou glacée • 1 sur chaussée sèche 	<ul style="list-style-type: none"> • 10 en période diurne • 4 accidents dans l'obscurité
PROBLÉMATIQUE	
<ul style="list-style-type: none"> • Les conducteurs anticipent mal les manoeuvres des autres usagers dans la zone immédiate de l'intersection • Commerce avec un accès supplémentaire sur la route 185 près de l'intersection 	
SOLUTIONS	
<ul style="list-style-type: none"> • Fermer l'accès au bar sur la route 185 pour conserver celui du chemin de la Petite-Rivière 	
COÛTS	
5 000 \$	
AVANTAGES	
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Concentre la zone de manoeuvre conflictuelle à l'intersection • Améliore la compréhension (anticipation) des manoeuvres effectuées par les autres usagers <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	
INCONVÉNIENTS	
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	

LOCALISATION		Fiche No. 13
<u>Intersection du chemin Raymond</u>		
Municipalité	:	Saint-Louis-du-Ha !Ha !
Rte-Tr-Sec-Ch	:	185-01-084, 0+476
Kilomètre	:	47
DESCRIPTION DU MILIEU		
<ul style="list-style-type: none"> • L'intersection est à l'intérieur du périmètre d'urbanisation 		
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1 ^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)		
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 3 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 0,19 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,72 acc./M-véh.-km • Gravité : 2 blessés légers / 5 ans 		
TYPES D'ACCIDENTS		
<ul style="list-style-type: none"> • 3 accidents divers 		
ACCIDENTS / ANNÉE	PÉRIODE DE LA JOURNÉE	
1991 : 1	<ul style="list-style-type: none"> • 3 en période diurne 	
1992 : 1		
1993 : 0		
1994 : 1		
1995 : 0		
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE		
<ul style="list-style-type: none"> • 2 sur chaussée mouillée • 1 sur chaussée sèche 		
PROBLÉMATIQUES		
<ul style="list-style-type: none"> • Aucune 		
SOLUTION		
<ul style="list-style-type: none"> • Statu quo 		
COÛTS		
<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 		
AVANTAGE		
<ul style="list-style-type: none"> • Aucun 		
INCONVÉNIENT		
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 		
<u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 		
<u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 		

LOCALISATION		Fiche No. 14
<u>Section d'un kilomètre incluant la route de la Savane nord</u>		
Municipalité	:	Saint-Louis-du-Ha !Ha !
Rte-Tr-Sec-Ch	:	185-01-087, 1+307 à 2+307
Kilomètre	:	50
DESCRIPTION DU MILIEU		
<ul style="list-style-type: none"> • Zone agricole protégée • Le zonage municipal permet tous les types de commerces et d'industries dans cette zone • Le chemin de la Savane dessert une dizaine de résidants et offre trois accès à la route 185 : la distance entre l'accès nord et sud mesure environ un kilomètre et l'autre est situé à 300 m de la sortie sud • Sur la route 185, on compte 18 entrées privées, dont 11 servent aux champs ou à la forêt 		
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1 ^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)		
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 13 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 1,19 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,46 acc./M-véh.-km • Gravité : 1 mortel et 1 grave / 5 ans 		
TYPES D'ACCIDENTS		
<ul style="list-style-type: none"> • 12 pertes de contrôle, dont 10 en direction sud • 1 divers 		
ACCIDENTS / ANNÉE	PÉRIODE DE LA JOURNÉE	
1991 : 5	• 9 accidents dans l'obscurité	
1992 : 3	• 4 accidents en période diurne	
1993 : 3		
1994 : 2		
1995 : 0		
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE		
<ul style="list-style-type: none"> • 7 sur chaussée glacée ou enneigée • 6 sur chaussée sèche 		
PROBLÉMATIQUES		
<ul style="list-style-type: none"> • Combinaison courbe, pente et voie de virage • Chaussée enneigée (par contre, seulement un en 1994 et aucun en 1995) • Utilisation de la voie auxiliaire comme voie de dépassement 		

SOLUTIONS

Court terme

- Implanter une voie de virage à gauche, par marquage, en direction sud
- Installer des délinéateurs incrustés

Fermer les accès, sur la route 185, des 3 résidants possédant également un accès sur la route Savane

Moyen terme option A (esquisse no. 9)

- Fermer l'intersection nord de la route Savane
- Enlever la voie auxiliaire (physiquement ou par marquage) sur la route 185 en direction sud
- Possibilité de construire une autre intersection à 625 mètres à l'est de celle fermée

Moyen terme, option B (esquisse no. 10)

- Construire une bande infranchissable de type New-Jersey pour éviter les collisions frontales et empêcher les usagers de tourner à gauche sur la route Savane ou vers le sud

Moyen terme, option C

- Construire un terre-plein central avec voie de virage à gauche

COÛTS

Court terme

5 000\$

Moyen terme

Option A : 60 000\$ (nouvelle intersection non considérée)

Option B : 200 000\$

Option C : 250 000\$

AVANTAGES

Court terme

Technique

- Dirige bien la circulation de transit
- Augmente la perception de la courbe la nuit

Environnement

- Aucun

Moyen terme

Technique

OPTION A

- Permet d'éliminer complètement un accès à la route 185
- Élimine le dépassement hasardeux

OPTION B

- Permet d'éliminer certains mouvements conflictuels à l'intersection
- Risque de collision frontale très réduit

OPTION C

- Élimine le dépassement hasardeux
- Risque de collision frontale très réduit

Environnement

- Aucun

INCONVÉNIENTS

Court terme

Technique

- Aucun

Environnement

- Déplacement des accès de trois résidents

Économique

- Coût du déplacement des 3 accès

Moyen terme

Technique

- Aucun

Environnement

OPTION A

- Le parcours supplémentaire à faire pour le résidant le plus éloigné de la route Savane sud (pour le conducteur se dirigeant vers Rivière-du-Loup ou provenant de Rivière-du-Loup) sera de 2,2 km

OPTION B

- Le parcours supplémentaire à faire pour le résidant le plus éloigné de la route Savane sud (pour le conducteur provenant de Rivière-du-Loup) sera de 2,2 km

Économique

- OPTION B- Coût 3 fois plus élevé que l'option A
- OPTION C- Coût de réalisation très élevé (4X plus élevé que l'option A) compte tenu du faible débit de virage à gauche vers la route Savane

LOCALISATION

Fiche No. 15

Section d'un kilomètre incluant la route Vauban

Municipalité : Saint-Louis-du-Ha !Ha !
Rte-Tr-Sec-Ch : 185-01-087, 3+750 à 4+750
Kilomètre : 52.4 à 53.4

DESCRIPTION DU MILIEU

- Zone agricole protégée, sauf une parcelle du côté ouest de la route 185, entre les sorties nord et sud de la route Vauban
- Le zonage municipal permet tous les types de commerces et d'industries dans la zone agricole protégée
- Sur la route 185 on compte 12 accès (2 commerciaux, 5 résidentiels et 5 pour les champs) ainsi que l'intersection de la route Vauban qui donne accès à une dizaine de bâtiments

INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 7 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 0,44 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,46 acc./M-véh.-km • Gravité : 1 blessé grave / 5 ans
TYPES D'ACCIDENTS
<ul style="list-style-type: none"> • 6 pertes de contrôles, 3 en direction sud, 3 en direction nord • 1 divers
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE
<ul style="list-style-type: none"> • 3 sur chaussée glacée ou enneigée • 3 sur chaussée sèche • 1 sur chaussée mouillée
PROBLÉMATIQUES
<p><u>Aucune problématique, déficiences observées seulement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Combinaison de deux voies lentes se terminant en aval d'une crête (chevauchement sur 320 mètres) • Présence de deux intersections dans la zone des voies lentes • La route Vauban sud située sur la crête de la route 185 offre une visibilité restreinte pour une manoeuvre de virage à gauche sur la route 185 • Chaussée enneigée (ce problème est absent en 1994 et 1995)
SOLUTIONS
<p><u>Court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Interdire le dépassement, par marquage, entre la fin de la voie lente et l'intersection avec l'ancienne route 2 nord • Améliorer la perception de la fin des voies lentes <p><u>Moyen terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fermer l'intersection sud de la route Vauban
COÛTS
<p><u>Court terme</u> : négligeable</p> <p><u>Long terme</u> : 50 000\$</p>

AVANTAGES

Court terme

Technique

- Améliore la perception de la fin des voies pour véhicules lents
- Minimise les risques de dépassement hasardeux (en direction nord) en amont de l'intersection avec l'ancienne route 2

Environnement

- Aucun

Moyen terme

Technique

- Permet d'éliminer un accès à la route 185
- Sécurise les usagers de la route Vauban en les amenant à traverser à une intersection où la visibilité est excellente

Environnement

- Aucun

INCONVÉNIENTS

Court terme

Technique

- Aucun

Environnement

- Aucun

Économique

- Aucun

Moyen terme

Technique

- Aucun

Environnement

- Le parcours supplémentaire à faire pour aller à la résidence la plus éloignée de l'ancienne route 2 nord (pour le conducteur se dirigeant vers Cabano ou provenant de Cabano) sera de 1,6 km

Économique

- Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 16
<u>Section d'un kilomètre incluant le pont au nord de l'ancienne route 2 ou route Vauban nord</u>	
Municipalité	: Saint-Honoré
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-087
Kilomètre	: 54
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Secteur affecté agro-forestier et le zonage municipal permet des usages autres que ceux liés à l'exploitation des ressources • 7 accès, dont 2 commerciaux et 2 entrées à des maisons privées • La piste cyclable 'Le Petit-Témis » passe sous le pont 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1 ^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 2 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 0,18 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,46 acc./M-véh.-km • Gravité : aucun / 5 ans 	
TYPES D'ACCIDENTS	
<ul style="list-style-type: none"> • 2 pertes de contrôle 	
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • enneigée 	
PROBLÉMATIQUE	
<u>Aucune problématique, déficiences observées seulement :</u> <ul style="list-style-type: none"> • Dévers sur le pont 	
SOLUTION	
<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le dévers 	

LOCALISATION	Fiche No. 17
<u>Section de 500 mètres et accès sud de Saint-Honoré</u>	
Intersection	: Route 185 et rue Principale sud
Municipalité	: Saint-Honoré
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-091, 1+500
Kilomètre	: 55
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • 8 accès directs à la route 185, dont un commercial et 4 entrées à des maisons privées • Aire affectée agro-forestière • Le zonage municipal permet les commerces liés au transport et aux activités récréo-touristiques dans cette zone 	

INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)		
	<u>Intersection</u>	<u>Section de 500 mètres</u>
• Nombre d'accidents :	5 accidents / 5 ans	8 accidents / 5 ans
• Taux d'accidents :	0,40 acc./M-véh.	1,49 acc./M-véh.-km
• Taux critique :	1,10 acc./M-véh.	1,46 acc./M-véh.-km
• Gravité :	Aucun blessé / 5 ans	1 blessé léger / 5 ans
TYPES D'ACCIDENTS		
<ul style="list-style-type: none"> • 8 pertes de contrôle • 5 divers 		
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE		
<ul style="list-style-type: none"> • 10 sur chaussée enneigée ou glacée • 3 sur chaussée sèche 		
PROBLÉMATIQUE		
<ul style="list-style-type: none"> • Chaussée enneigée • Élargissement de la chaussée en courbe ; laisse croire à l'ajout d'une voie supplémentaire en direction sud 		
SOLUTIONS		
<u>Court terme</u> (principe montré à l'esquisse no. 11) <ul style="list-style-type: none"> • Implanter une voie de virage à gauche par marquage 		
COÛTS		
30 000\$		
AVANTAGES		
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Améliore la compréhension (anticipation) des manoeuvres effectuées par les autres usagers • Diminue le risque d'un dépassement hasardeux <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 		
INCONVÉNIENTS		
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 		

LOCALISATION	Fiche No. 18
<u>Section d'un kilomètre au nord de l'accès sud de Saint-Honoré</u>	
Municipalité	: Saint-Honoré
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-091, 2+400 à 3+400
Kilomètre	: 57
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • 7 accès directs à la route 185, tous des entrées pour les champs ou la forêt • Aire affectée agro-forestière • Le zonage municipal permet les commerces liés au transport et aux activités récréo-touristiques dans la zone agro-forestière 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
• Nombre d'accidents	: 7 accidents / 5 ans
• Taux d'accidents	: 0,64 acc./M-véh.-km
• Taux critique	: 1,46 acc./M-véh.-km
• Gravité	: 2 graves et 4 blessés légers / 5 ans
TYPES D'ACCIDENTS	
• 7 pertes de contrôle, dont 5 en direction nord	
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	
• 5 sur chaussée glacée ou enneigée (aucun en 1995)	
• 2 sur chaussée sèche	
PROBLÉMATIQUE	
<u>Aucune problématique, observation seulement :</u>	
• Voie supplémentaire en direction nord	
SOLUTION	
• Statu quo	

LOCALISATION	Fiche No. 19
<p><u>Accès central de Saint-Honoré</u></p> <p>Intersection : Route 185 et route 291 (Église)</p> <p>Municipalité : Saint-Honoré</p> <p>Rte-Tr-Sec-Ch : 185-01-101, 0+000</p> <p>Kilomètre : 60</p>	
<p>DESCRIPTION DU MILIEU</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Carrefour en croix et emprise de 61 m sur 0,5 km de part et d'autre du carrefour • Aire affectée agro-forestière du côté ouest de la route 185 et mixte (résidences et commerces) du côté est ; un projet d'agrandissement du périmètre d'urbanisation est prévue dans la zone mixte jusqu'à la route 185 • Le zonage municipal permet les commerces liés au transport et aux activités récréo-touristiques dans la zone agro-forestière • Aucun bâtiment adjacent au carrefour et 5 accès aux champs ou à la forêt sur l'ensemble de la section d'un km 	
<p>INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 5 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 0,44 acc./M-véh. • Taux critique : 1,79 acc./M-véh. • Gravité : 1 mortel / 5 ans 	
<p>TYPES D'ACCIDENTS</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 2 pertes de contrôle • 2 virage à droite avec véhicule en direction nord • 1 angle droit 	
<p>CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • 3 sur chaussée enneigée ou glacée • 1 sur chaussée mouillée • 1 sur chaussée sèche 	
<p>PROBLÉMATIQUE</p>	
<p><u>Aucune problématique, déficiences observées seulement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Affaissement de la chaussée de l'approche sud • Géométrie du quadrant de l'approche ouest 	
<p>SOLUTIONS</p>	
<p><u>Court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la géométrie du quadrant de l'approche ouest <p><u>Moyen terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Corriger la dépression de l'approche sud pour améliorer la visibilité de manoeuvre 	

COÛTS
<u>Court terme</u> • 10 000\$ <u>Moyen terme</u> • 100 000\$
AVANTAGES
<u>Technique</u> <u>Sécurité routière</u> • Négligeable <u>Environnement</u> • Aucun
INCONVÉNIENTS
<u>Technique</u> • Aucun <u>Environnement</u> • Aucun <u>Économique</u> • Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 20
<i>Section d'un kilomètre au nord de l'accès central de Saint-Honoré</i>	
Municipalité	: Saint-Honoré
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-101, 0+236 à 1+236
Kilomètre	: 61
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • On compte 17 accès directs à la route, dont 4 commerciaux et 8 donnant accès au champs ou à la forêt • Zone affectée agro-forestière et le zonage municipal permet les commerces liés au transport et aux activités récréo-touristiques dans cette zone ; pour la municipalité, le garage Esso et le restaurant-motel sont une façon d'annoncer le village plus à l'est ; mais il n'y a pas de projet de morcellement pour d'autres commerces, les terres étant surtout vendues pour l'exploitation forestière 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 15 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 1,42 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,47 acc./M-véh.-km • Gravité : 1 mortel et 1 blessé léger / 5 ans 	

TYPES D'ACCIDENTS
<ul style="list-style-type: none"> • 8 pertes de contrôle, dont 5 en direction sud • 1 collision latérale suite à un dépassement alors qu'un véhicule amorçait un virage à gauche • 6 divers
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE
<ul style="list-style-type: none"> • 7 sur chaussée enneigée ou glacée (1 seul au cours des deux dernières années) • 6 sur chaussée sèche • 2 sur chaussée mouillée
PROBLÉMATIQUE
<p><u>Aucune problématique, déficience observée seulement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fermeture prématurée de la voie pour véhicule lent en direction sud
SOLUTIONS
<p><u>Court terme</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la perception de la signalisation de la fin de voie pour véhicules lents • Nous recommandons le statu quo pour le prolongement de la voie pour véhicules lents en direction sud. La présence des résidences et commerces empêchent de prolonger cette voie. De plus, une voie pour véhicules lents entraînerait des dépassements hasardeux en direction nord.
COÛTS
Négligeable
AVANTAGES
<p><u>Technique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Faible <p><u>Environnement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun
INCONVÉNIENTS
<p><u>Technique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <p><u>Environnement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <p><u>Économique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 21
<u>Section de 400 mètres au nord de Saint-Honoré</u>	
Municipalité	: Saint-Honoré
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-103, 7+570 à 8+020
Kilomètre	: 68.6 à 69
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • On compte 7 accès directs à la route 185, dont 5 pour les champs ou la forêt • Secteur affecté forestier sur les terres du domaine public • Le zonage municipal permet les commerces liés au transport et aux activités récréo-touristiques • Le lac à castors présent du côté est de la route ne sera pas touché lors des travaux d'amélioration 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : aucun • Taux d'accidents : 0 • Taux critique : 1,47 acc./M-véh.-km • Gravité : nil 	
PROBLÉMATIQUE	
<u>Aucune problématique, déficience observée seulement :</u> <ul style="list-style-type: none"> • Fin de la voie pour véhicules lents, en direction sud, située à un endroit critique 	
SOLUTIONS	
<u>Court terme</u> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la perception de la fin de voie pour véhicules lents 	
COÛTS	
Négligeable	
AVANTAGE	
<u>Technique</u> <u>Sécurité routière</u> <ul style="list-style-type: none"> • Faible <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	
INCONVÉNIENTS	
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	

LOCALISATION	Fiche No. 22
<p><u>Intersection de la route 185 avec le chemin Taché</u></p> <p>Municipalité : Saint-Hubert</p> <p>Rte-Tr-Sec-Ch : 185-01-111, 0+976</p> <p>Kilomètre : 71,95</p>	
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Zone urbaine située à l'extérieur du périmètre d'urbanisation ; hameau adjacent au territoire des Malécites, où les usages mixtes sont permis. Selon les objectifs de la MRC, c'est un secteur à circonscrire par la municipalité • Secteur non desservi par le réseau d'aqueduc et d'égout • La section d'un kilomètre compte seulement 4 accès directs à la route 185 pour les champs et l'intersection du chemin Taché 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 4 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 0,32 acc./M-véh. • Taux critique : 1,10 acc./M-véh. • Gravité : 1 grave et 1 blessé léger / 5 ans 	
TYPES D'ACCIDENTS	
<ul style="list-style-type: none"> • 1 perte de contrôle • 1 collision latérale suite à un dépassement alors qu'un véhicule amorçait un virage à gauche • 1 angle droit • 1 virage à droite avec véhicule en direction nord 	
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 2 sur chaussée enneigée ou glacée • 2 sur chaussée mouillée 	
PROBLÉMATIQUE	
<p><u>Aucune problématique, déficience observée seulement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Début voie pour véhicules lents, en direction sud, située à un endroit critique (en amont d'une intersection) 	
SOLUTIONS	
<p><u>Court terme (esquisse no. 11)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Signaliser le début de la voie pour véhicules lents en aval de l'intersection • Implanter une voie de virage à gauche par marquage 	
COÛTS	
<p><u>Court terme : 30 000\$</u></p>	
AVANTAGES	
<p><u>Moyen terme</u></p> <p><u>Technique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécurise les usagers en manoeuvre de virage à gauche vers la rue Taché <p><u>Environnement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	

INCONVÉNIENTSTechnique

- Aucun

Environnement

- Aucun

Économique

- Aucun

LOCALISATION

Fiche No. 23

Hameau en périphérie de Saint-Antonin

Municipalité : Saint-Antonin
 Rte-Tr-Sec-Ch : 185-01-114, 5+777 à 6+777
 Kilomètre : 81

DESCRIPTION DU MILIEU

- Zone urbaine située à l'extérieur du périmètre d'urbanisation (hameau) ; selon les objectifs de la MRC, c'est un secteur avec un zonage mixte à circonscrire par la municipalité
- Secteur non desservi par le réseau d'aqueduc et d'égout
- La section d'un kilomètre compte 28 accès directs à la route 185, dont 21 sont des entrées de maison privées et 5 sont des commerces ; les propriétaires ont des droits acquis

INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)

- Nombre d'accidents : 10 accidents / 5 ans
- Taux d'accidents : 0,70 acc./M-véh.
- Taux critique : 1,41 acc./M-véh.
- Gravité : 1 mortel, 1 blessé grave et 1 blessé léger / 5 ans

TYPES D'ACCIDENTS**ACCIDENTS / ANNÉE**

• 5 pertes de contrôle	1991 : 2
• 1 à angle droit	1992 : 2
• 1 frontal	1993 : 4
• 1 avec piéton	1994 : 0
• 1 avec animal	1995 : 2
• 1 divers	

CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE

- 6 sur surface sèche
- 4 sur surface enneigée
- 1 divers

PROBLÉMATIQUEAucune problématique, déficiences observées seulement :

- Chaussée enneigée, par contre aucun accident en 1994 et 1995
- Multiplication des accès

SOLUTIONS
<u>Court terme</u> <ul style="list-style-type: none"> • Mesures à appliquer dans les hameaux : consolidation de la zone, correction des accès et utilisation prioritaire des rues parallèles et perpendiculaires pour les nouveaux
COÛTS
<ul style="list-style-type: none"> • Aucun
AVANTAGES
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Faible <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun
INCONVÉNIENTS
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Diminue le privilège d'avoir un accès direct à la route 185 <u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Partage des coûts pour la correction des accès

LOCALISATION	Fiche No. 24
<u>Section d'un kilomètre incluant la station-service au sud du chemin de la Rivière-Verte</u>	
Municipalité	: Saint-Antonin
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-120, 0+280 à 1+280
Kilomètre	: 85.5 à 86.5
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Zone urbaine située du côté est à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et zone affectée agricole et agro-forestière du côté ouest de la route 185 ; selon les objectifs de la MRC, c'est un hameau à circonscrire par la municipalité • Secteur non desservi par le réseau d'aqueduc et d'égout • La section d'un kilomètre compte 12 accès directs à la route 185, dont 5 commerciaux et 3 accès à des résidences privées • La station-service Irving compte 6 accès 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents : 17 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 1,23 acc./M-véh.-km • Taux critique : 1,42 acc./M-véh. • Gravité : 1 blessé grave, 2 blessés légers / 5 ans 	

TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS / ANNÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 4 pertes de contrôle • 9 collisions arrière • 4 divers 	1991 : 4	1994 : 3
	1992 : 1	1995 : 2
	1993 : 4	
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	PÉRIODE DE LA JOURNÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 8 sur chaussée enneigée ou glacée • 7 sur chaussée sèche • 2 sur chaussée mouillée 	<ul style="list-style-type: none"> • 15 accidents en période diurne • 2 accidents dans l'obscurité 	
PROBLÉMATIQUE		
<ul style="list-style-type: none"> • Accès multiples et large au poste d'essence • Accotement pavé du côté de la station-service très large (6 mètres) • Achalandage très important à la station-service • Chaussée enneigée 		
SOLUTION		
<u>Moyen terme</u> (esquisse no. 1) <ul style="list-style-type: none"> • Implanter une voie de virage à gauche, par marquage, pour desservir la station-service • Restructurer les accès à la station-service en fonction du nouvel aménagement avec voie de virage 		
COÛTS		
<u>Moyen Terme</u> : 40 000\$		
AVANTAGES		
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Meilleure anticipation des mouvements des autres usagers • Diminue le risque de dépassement pendant qu'un véhicule est en manoeuvre de virage à gauche • Diminue le risque de collision arrière • Possibilité d'éliminer 9 accidents / 5 ans • Meilleure fluidité sur la route 185 • Meilleure accessibilité <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • La délimitation des accès améliore l'aspect visuel du site 		
INCONVÉNIENTS		
<u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Économique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 		

LOCALISATION	Fiche No. 25
<u>Intersection de la route 185 avec le chemin la Rivière-Verte</u>	
Municipalité : Saint-Antonin	
Rte-Tr-Sec-Ch : 185-01-120, 1+400	
Kilomètre : 86,5	
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Zone urbaine située du côté est à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et zone affectée agricole et agro-forestière du côté ouest de la route 185. Selon les objectifs de la MRC, c'est un hameau à circonscrire par la municipalité • Secteur non desservi par le réseau d'aqueduc et d'égout • La section d'un kilomètre compte 12 accès directs à la route 185, dont 5 commerciaux et 3 accès à des résidences privées et l'intersection du chemin de la Rivière-Verte • La station service Irving compte 6 accès 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accident : 2 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 0,16 acc./M-véh. • Taux critique : 1,09 acc./M-véh. • Gravité : Aucun blessé / 5 ans 	
TYPES D'ACCIDENTS	
<ul style="list-style-type: none"> • 1 perte de contrôle • 1 collision latérale suite à un dépassement alors qu'un véhicule amorçait un virage à gauche 	
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 1 sur chaussée glacée • 1 sur chaussée mouillée 	
PROBLÉMATIQUE	
<p><u>Aucune problématique, déficience observée seulement :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise perception de la voie auxiliaire 	
SOLUTION	
<p><u>Court terme</u> (principe montré à l'esquisse no. 11)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implanter une voie de virage à gauche par marquage 	
COÛTS	
30 000\$	
AVANTAGES	
<p><u>Technique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécurise les usagers en manoeuvre de virage à gauche vers le chemin de la Rivière-Verte • Réduit le nombre de dépassement hasardeux en direction sud • Limite les pointes de vitesses en amont d'une zone avec accès multiple <p><u>Environnement</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 	

INCONVÉNIENTS
<u>Technique</u>
• Aucun
<u>Environnement</u>
• Aucun
<u>Économique</u>
• Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 26						
<u>Intersection de la route 185 avec le 2^e Rang</u>							
Municipalité	: Saint-Antonin						
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-120, 4+395						
Kilomètre	: 89,5						
DESCRIPTION DU MILIEU							
<ul style="list-style-type: none"> • Le 2^e Rang est à l'intérieur du périmètre d'urbanisation qui traverse la route 185 • Des commerces et des industries sont localisés de part et d'autres de la route 185, mais sans accès direct à cause de la servitude de non-accès • Les nombreuses traversées entre les parties est et ouest de la municipalité seront accentuées par le projet d'agrandissement du parc industriel, prévu entre le 1^{er} et le 2^e Rang du côté ouest ainsi que par les zones résidentielles qui se sont développées à l'intérieur du périmètre d'urbanisation 							
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1 ^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)							
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accident : 27 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 1,51 acc./M-véh. • Taux critique : 1,70 acc./M-véh. • Gravité : 3 graves et 11 blessés légers / 5 ans 							
TYPES D'ACCIDENTS	ACCIDENTS / ANNÉE						
<ul style="list-style-type: none"> • 17 accidents à angle droit • 4 collisions arrière • 2 virage à gauche avec véhicule venant en sens opposé • 4 divers 	<table> <tr> <td>1991 : 3</td> <td>1994 : 5</td> </tr> <tr> <td>1992 : 5</td> <td>1995 : 9</td> </tr> <tr> <td>1993 : 5</td> <td></td> </tr> </table>	1991 : 3	1994 : 5	1992 : 5	1995 : 9	1993 : 5	
1991 : 3	1994 : 5						
1992 : 5	1995 : 9						
1993 : 5							
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	PÉRIODE DE LA JOURNÉE						
<ul style="list-style-type: none"> • 20 sur chaussée sèche • 4 sur chaussée enneigée ou glacée • 3 sur chaussée mouillée 	<ul style="list-style-type: none"> • 21 accidents en période diurne • 5 accidents dans l'obscurité 						
PROBLÉMATIQUES							
<ul style="list-style-type: none"> • Difficulté de s'insérer sur la route 185 due aux conditions existantes (géométrie et circulation) • Mauvaise perception du danger aux approches nord et sud de l'intersection 							

SOLUTIONS

Court terme (esquisse no. 4)

- Resserrer le dégagement visuel pour attirer l'attention du conducteur et l'inciter à réduire sa vitesse. Cet effet peut être concrétisé par l'ajout de bandes de marquage perpendiculaire sur les accotements

Moyen terme (esquisse no. 12)

- Aménagement d'un carrefour dénivelé de type losange par l'abaissement de la route 185 à quatre voies, et la construction de bretelles unidirectionnelles dans chaque quadrant
- Prolonger la route à 4 voies divisées avec une glissière rigide à partir du boulevard de la Plaine jusqu'au delà du 2e Rang
- Construire ou compléter les chemins municipaux parallèles à la route 185. de chaque côté entre les 1er et 2e Rangs

COÛTS

Court terme : 5 000\$

Moyen terme : 10 500 000\$ + acquisition d'emprise additionnelle du côté est.

AVANTAGES

Court terme

Technique

- Les conducteurs sont mieux avisés du danger à l'approche de l'intersection

Environnement

- Aucun

Moyen terme

Technique

- Sécurité accrue grâce à l'étagement du carrefour
- Meilleure fluidité sur la route 185

Environnement

- Crée un lien physique entre les deux secteurs de la ville qui facilite la circulation des piétons et des cyclistes

INCONVÉNIENTS
<u>Court terme</u> <u>Technique</u> • Aucun
<u>Environnement</u> • Aucun
<u>Économique</u> • Aucun
<u>Moyen terme</u> <u>Technique</u> • Aucun
<u>Environnement</u> • Trajets plus longs pour accéder à la route 185 à partir du premier rang • Acquisition d'une emprise supplémentaire et demande d'autorisation à la CPTAQ pour une utilisation autre qu'agricole
<u>Économique</u> • Aucun

LOCALISATION	Fiche No. 27
<i>Intersection de la route 185 avec le boulevard de la Plaine</i>	
Municipalité	: Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup
Rte-Tr-Sec-Ch	: 185-01-141, 1+891
Kilomètre	: 93,65
DESCRIPTION DU MILIEU	
<ul style="list-style-type: none"> • Zone agricole protégée ; autres usages interdits • Secteur utilisé pour l'exploitation de la tourbe • Fin de section à quatre voies et servitude de nonaccès de chaque côté de la route 185 ; cette servitude a été levées pour deux accès à la tourbière • Largeur de l'emprise 91,4 m 	
INDICATEURS DE SÉCURITÉ (période : du 1^{er} janvier 1991 au 31 décembre 1995)	
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accident : 21 accidents / 5 ans • Taux d'accidents : 0,97 acc./M-véh. • Taux critique : 1,02 acc./M-véh. • Gravité : 2 graves et 4 blessés légers / 5 ans 	

TYPES D'ACCIDENTS		
<ul style="list-style-type: none"> • 10 virages à gauche vers le boulevard de la Plaine avec véhicule en direction nord • 5 virages à gauche vers la route 185 avec véhicule en direction nord • 5 pertes de contrôle • 1 divers 		
CONDITIONS DE LA CHAUSSÉE	ACCIDENTS / ANNÉE	
<ul style="list-style-type: none"> • 16 sur chaussée sèche • 3 sur chaussée enneigée ou glacée • 2 sur chaussée mouillée 	1991 : 7 1992 : 5 1993 : 4	1994 : 2 1995 : 3
PROBLÉMATIQUES		
<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise perception du danger lié à l'intersection • Mauvaise perception du changement de niveau de priorité (passage d'une autoroute à une route avec points conflictuels) 		
SOLUTIONS		
<u>Court terme</u> (esquisse no. 13) <ul style="list-style-type: none"> • Implanter un feu clignotant • Marquage spécifique pour accroître la perception du danger du conducteur effectuant une manoeuvre conflictuelle de virage à gauche vers la route de la Plaine • Marquage d'un corridor unique en direction nord pour ne pas favoriser des vitesses excessives dans cette direction <u>Moyen terme</u> (esquisse no. 14) <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'un échangeur de type trompette à sortie en boucle 		
COÛTS		
<u>Court terme</u> : 10 000\$ <u>Moyen terme</u> : 4 000 000\$ +acquisition d'emprise additionnelle.		
AVANTAGES		
<u>Court terme</u> <u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Accroît la perception du danger chez le conducteur effectuant une manoeuvre conflictuelle de virage à gauche vers la route de la Plaine • Favorise une réduction de vitesse, sinon une vitesse constante en direction nord • Augmente la perception du danger liée à l'intersection <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun <u>Moyen terme</u> <u>Technique</u> <ul style="list-style-type: none"> • Sécurité accrue grâce à l'étagement du carrefour • Meilleure fluidité sur la route 185 <u>Environnement</u> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun 		

INCONVÉNIENTS

Court terme

Technique

- Aucun

Environnement

- Aucune

Économique

- Aucun

Moyen terme

Technique

- Présence d'une tourbière

Environnement

- Perte de territoire agricole
- Impact visuel d'une structure surélevé dans un paysage agricole
- Acquisition d'une emprise supplémentaire et demande d'autorisation à la CPTAQ pour une utilisation autre qu'agricole

Économique

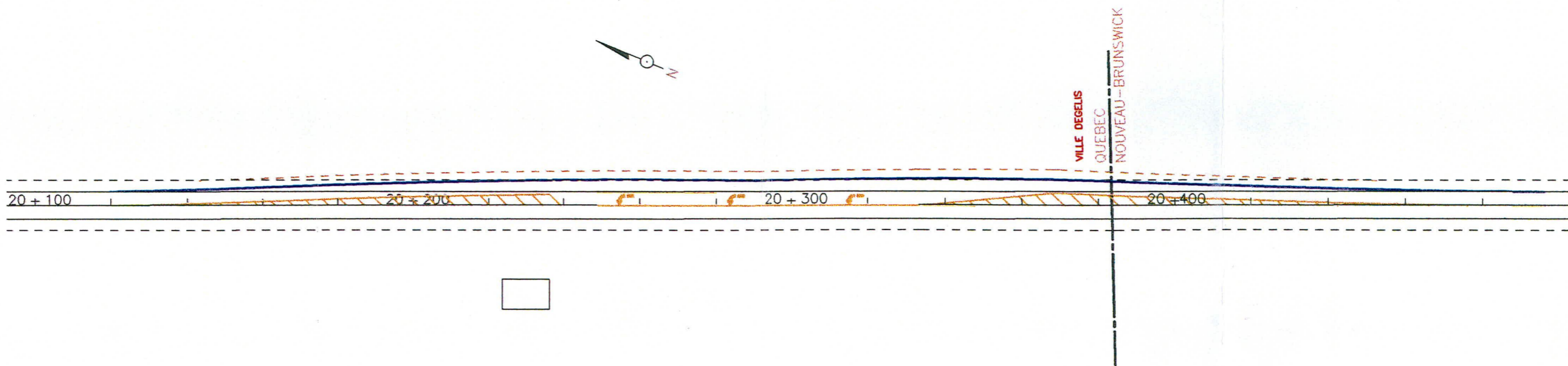
- Perte d'une faible superficie de tourbière


ANNEXE VII

Esquisses de solution des sites problématiques

ANNEXE VII

Esquisses de solution des sites problématiques



 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports

**Direction générale de Québec
et de l'Est**

**ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP
AU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS**

LOCALISATION DU PROJET


ROUTE	TRONÇON	SECTION
0 1 8 5 0 0 1 0 1 0		

MUNICIPALITÉ
DÉGELIS

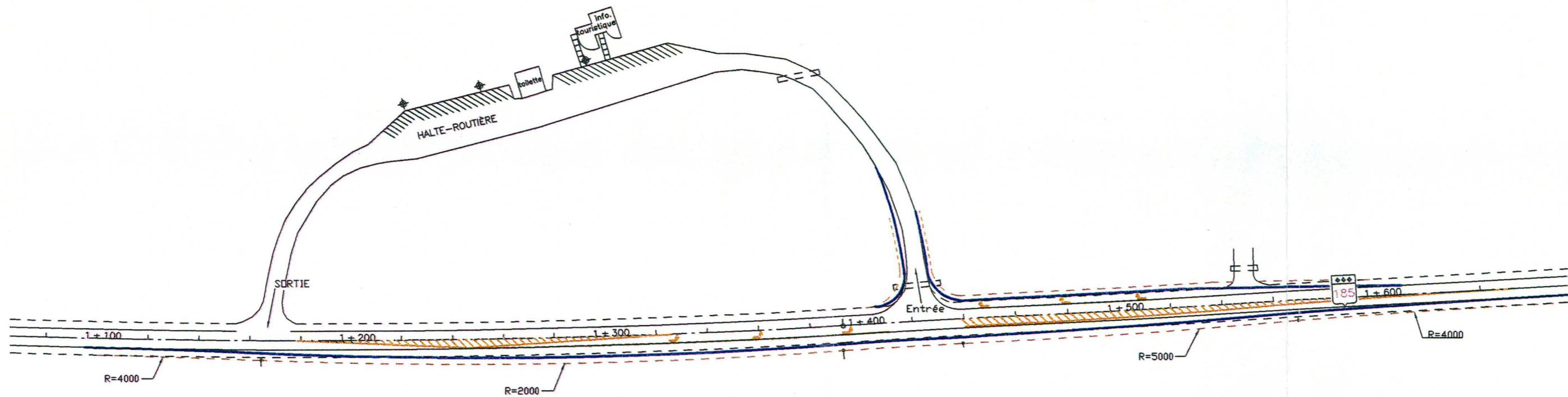
SITE
Station services près de la frontière,
Km 0


PRÉPARÉ PAR	A	M	J
Gilles Dussault, ing. Nathalie Arguin	97	10	09

ÉCHELLE
0 20 m



D.T.	C.S.	ESQUISSE NO. 1
33	72	



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Direction générale de Québec
et de l'Est

ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP
AU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS

LOCALISATION DU PROJET
ROUTE TRONÇON SECTION
0, 1, 8, 5, 0, 0, 1, 0, 1, 0


MUNICIPALITÉ
DÉGELIS

SITE
Halte routière près de la frontière
du Nouveau-Brunswick, Km 0

PRÉPARÉ PAR
Gilles Dussault, ing.
Nathalie Arguin

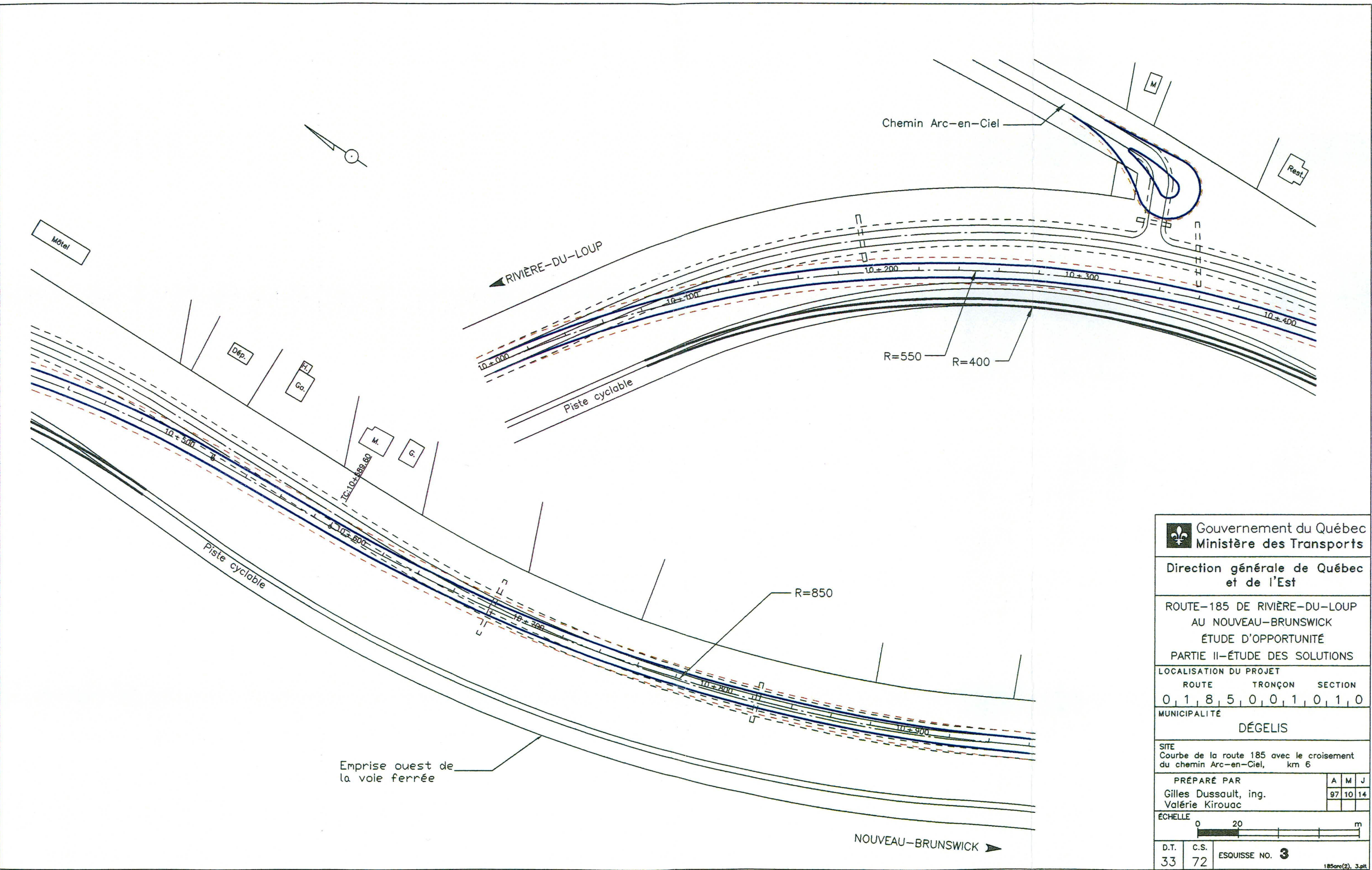
A	M	J
97	10	09


ÉCHELLE
0 20 m



D.T.	C.S.
33	72

ESQUISSE NO. **2**




 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports

Direction générale de Québec
 et de l'Est

ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP
 AU NOUVEAU-BRUNSWICK
 ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
 PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS

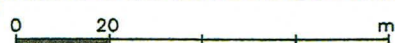
LOCALISATION DU PROJET
 ROUTE TRONÇON SECTION
 0, 1, 8, 5, 0, 0, 1, 0, 1, 0

MUNICIPALITÉ
 DÉGELIS

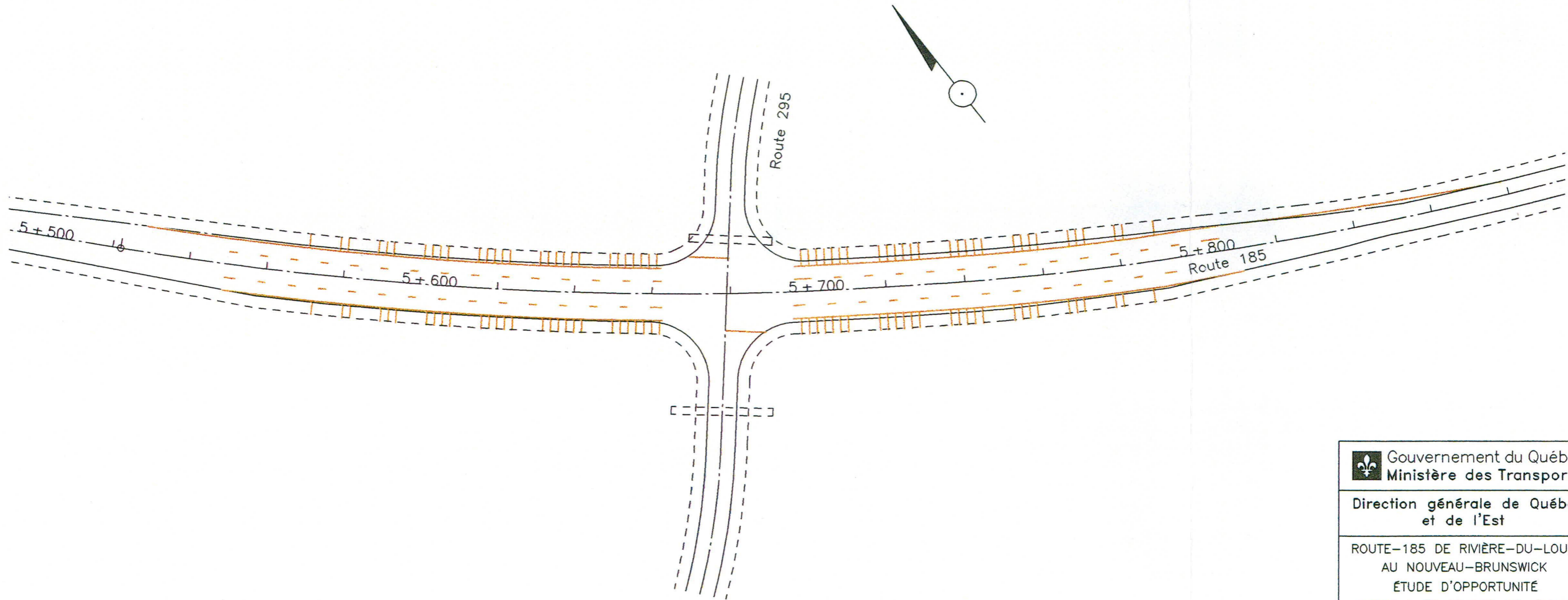
SITE
 Courbe de la route 185 avec le croisement
 du chemin Arc-en-Ciel, km 6


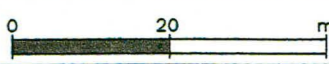
PRÉPARÉ PAR
 Gilles Dussault, ing.
 Valérie Kirouac

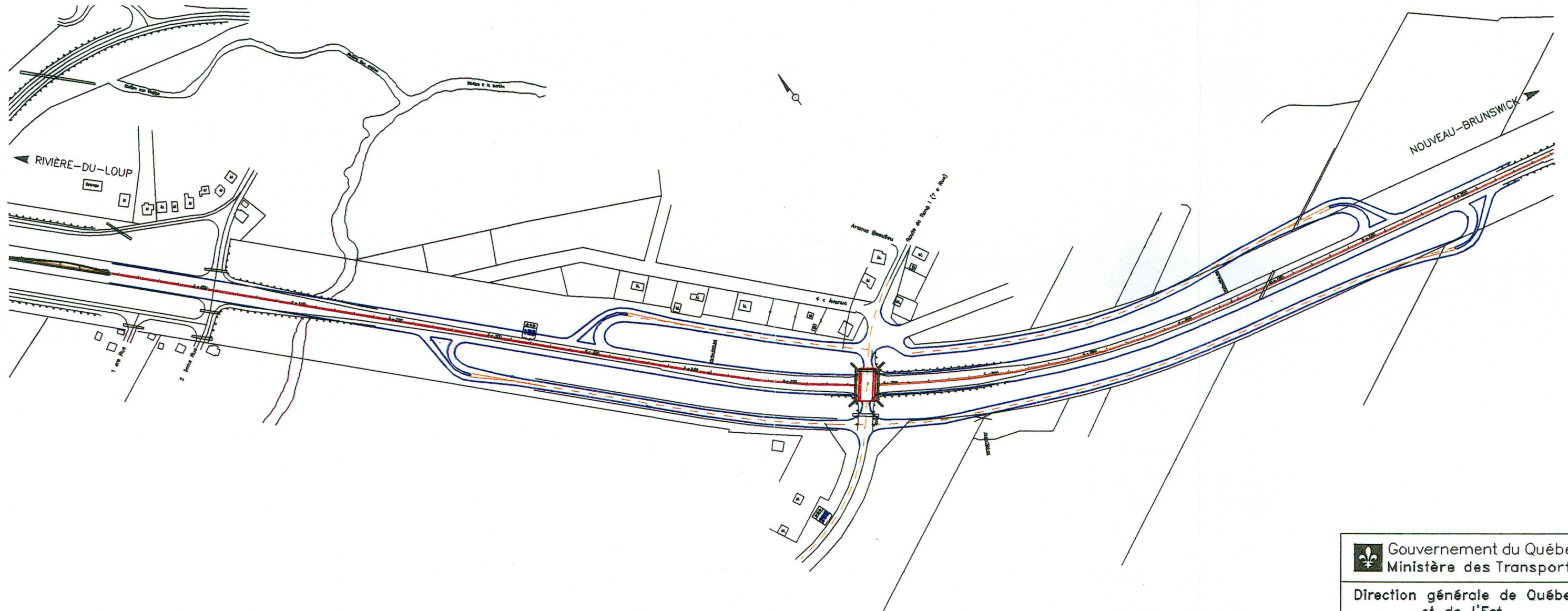
A	M	J
97	10	14


ÉCHELLE


D.T. C.S. ESQUISSE NO. **3**
 33 72



 Gouvernement du Québec Ministère des Transports							
Direction générale de Québec et de l'Est							
ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP AU NOUVEAU-BRUNSWICK ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS							
LOCALISATION DU PROJET							
ROUTE	TRONÇON SECTION						
0, 1, 8, 5	0, 0, 1, 0, 1, 0						
MUNICIPALITÉ DÉGELIS							
SITE Intersection de la route 185 avec la route 295, km 14							
PRÉPARÉ PAR Gilles Dussault, ing. Valérie Kirouac	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>M</td> <td>J</td> </tr> <tr> <td>97</td> <td>10</td> <td>15</td> </tr> </table>	A	M	J	97	10	15
A	M	J					
97	10	15					
ÉCHELLE 							
D.T. 33	C.S. 72						
ESQUISSE NO. 4							




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Direction générale de Québec et de l'Est

ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP AU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS

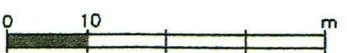
LOCALISATION DU PROJET

ROUTE	TRONÇON	SECTION
0, 1, 8, 5, 0, 0, 1, 0, 1, 0		

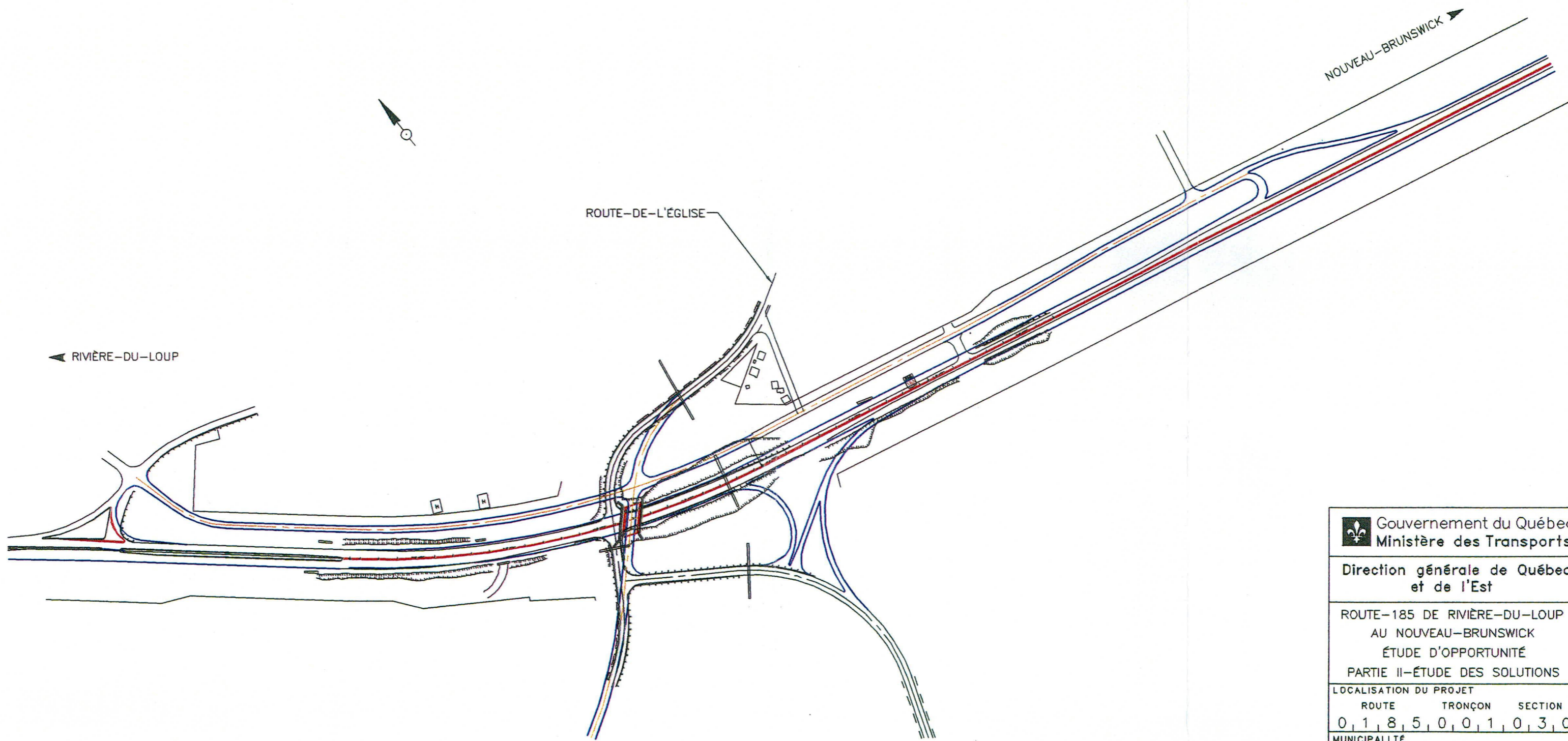
MUNICIPALITÉ
 Dégelis


SITE
 Carrefour Route 295
 km 14

PRÉPARÉ PAR	A	M	J
Charles Morin, ing.	97	11	26
Steve Hugues			

ÉCHELLE


D.T.	C.S.	ESQUISSE NO.
33	72	5



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Direction générale de Québec
et de l'Est


ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP
AU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS

LOCALISATION DU PROJET		
ROUTE	TRONÇON	SECTION
0, 1, 8, 5	0, 0, 1	0, 3, 0
MUNICIPALITÉ		
NOTRE-DAME-DU-LAC		

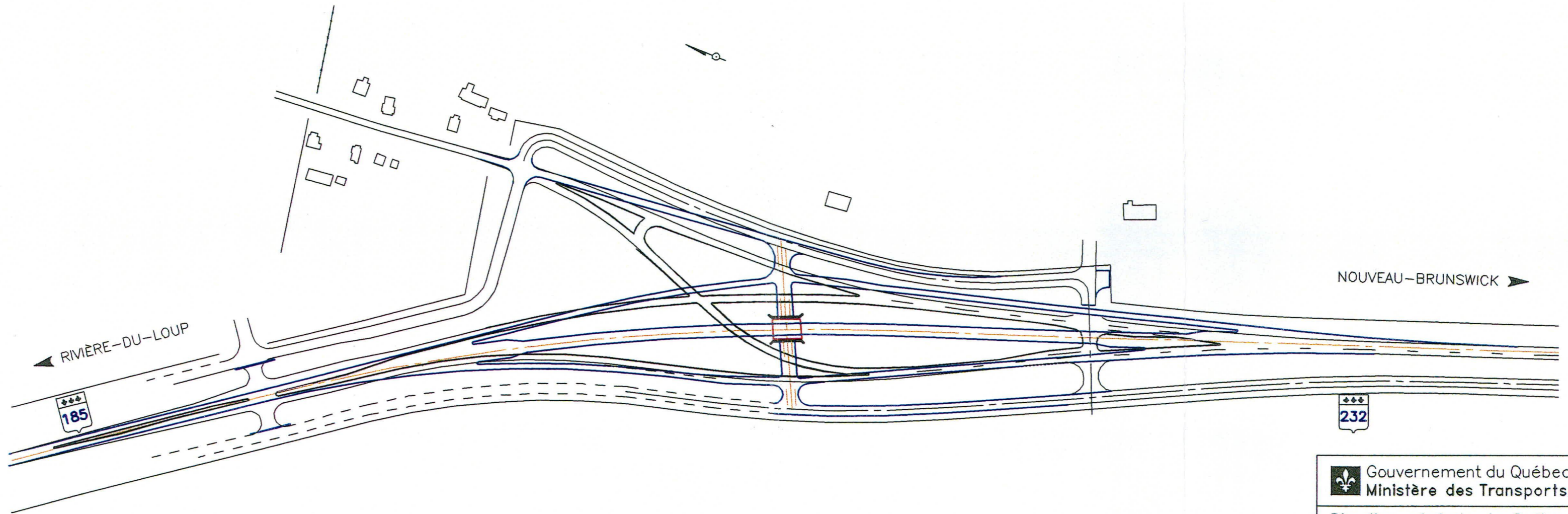
SITE
Carrefour Route de l'Église
km 29


PRÉPARÉ PAR	A	M	J
Charles Morin, ing.	97	11	26
Steve Hugues			

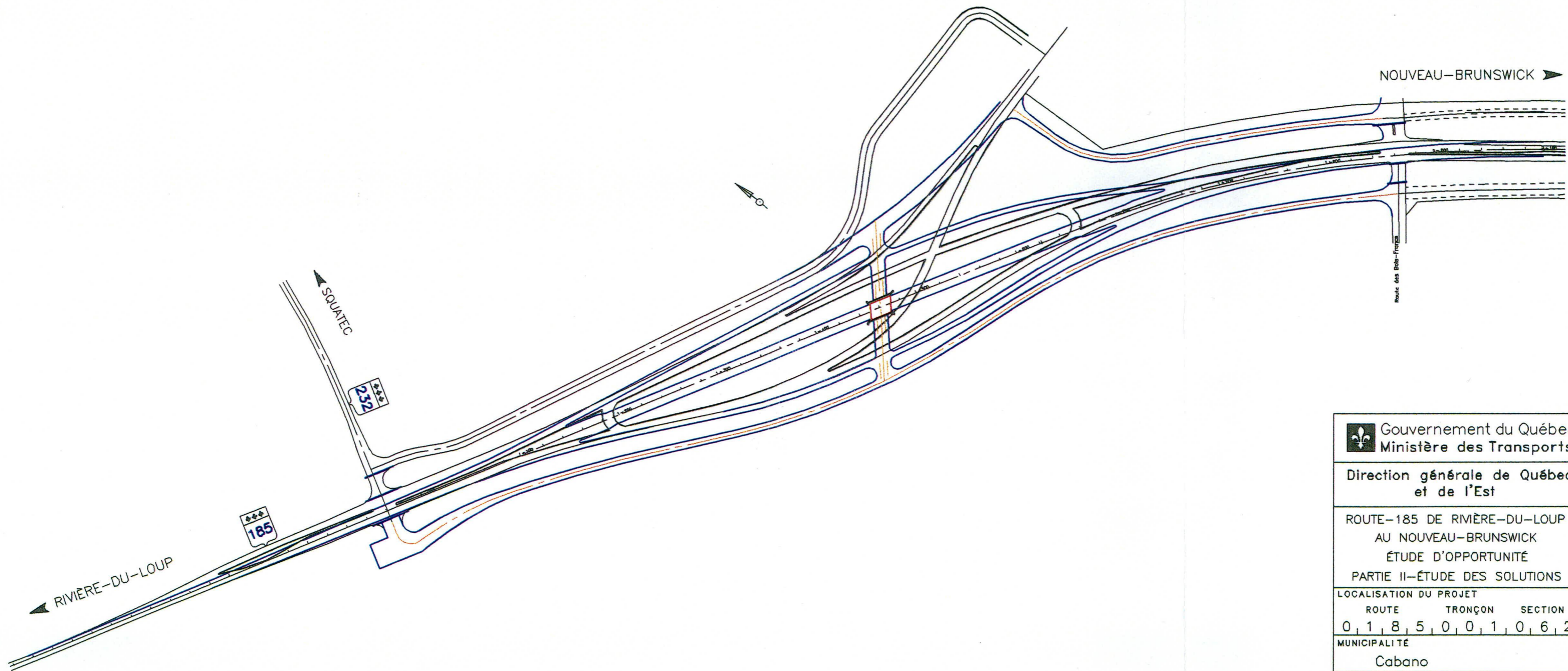
ÉCHELLE
0 20 m




D.T.	C.S.	ESQUISSE NO. 6
33	72	



 Gouvernement du Québec Ministère des Transports			
Direction générale de Québec et de l'Est			
ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP AU NOUVEAU-BRUNSWICK ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS			
LOCALISATION DU PROJET			
ROUTE	TRONÇON	SECTION	
0 1 8 5	0 0 1	0 6 1	
MUNICIPALITÉ			
Cabano			
SITE			
Carrefour Commerciale Sud km 37			
PRÉPARÉ PAR			A M J
Charles Morin, ing. Steve Hugues			97 11 28
ÉCHELLE			
AUCUNE			
D.T.	C.S.	ESQUISSE NO. 7	
33	72		




Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Direction générale de Québec
 et de l'Est

ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP
 AU NOUVEAU-BRUNSWICK
 ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
 PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS

LOCALISATION DU PROJET

ROUTE	TRONÇON	SECTION
0, 1, 8, 5, 0, 0, 1, 0, 6, 2		

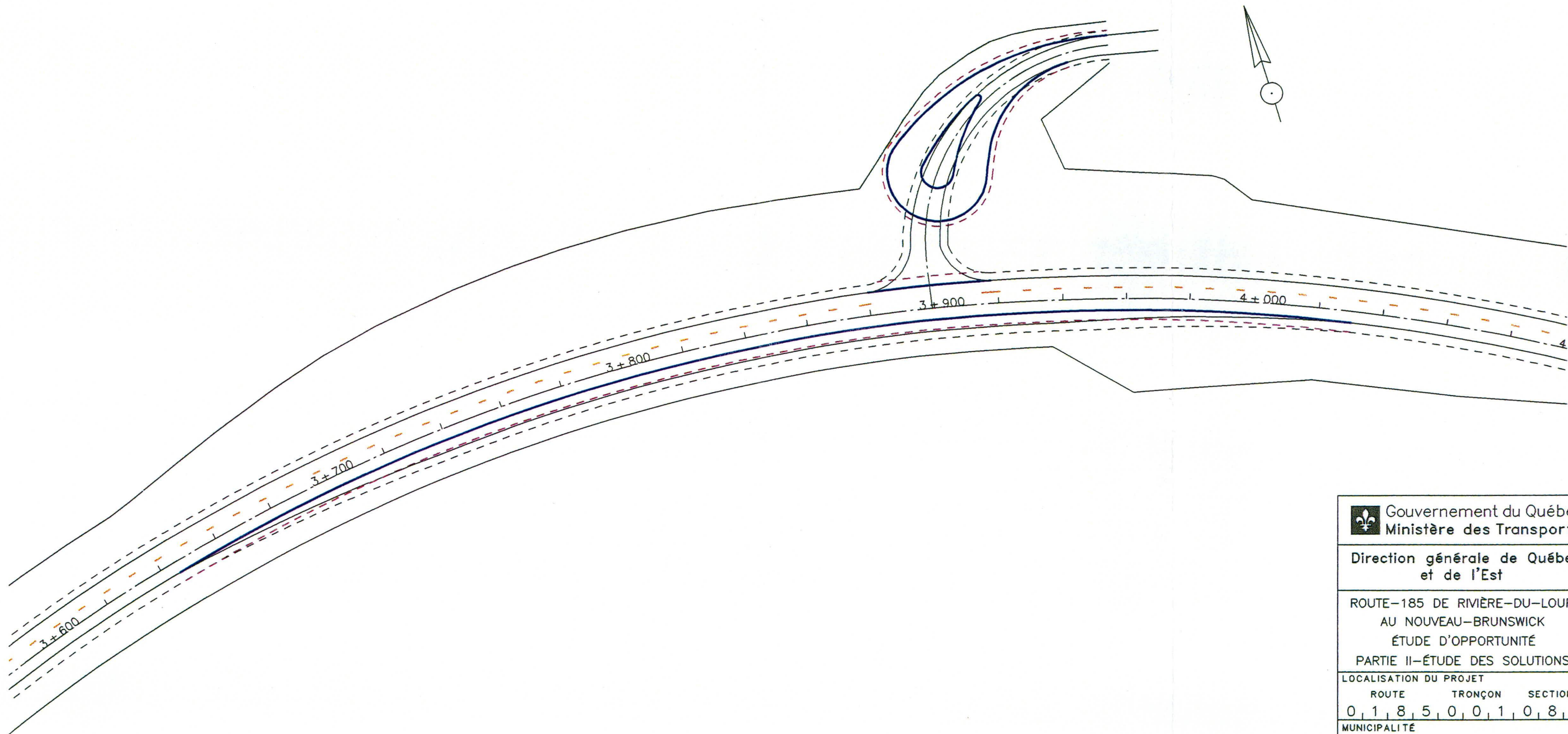
MUNICIPALITÉ
 Cabano


SITE
 Carrefour Commerciale Nord
 km 40

PRÉPARÉ PAR	A	M	J
Charles Morin, ing. Steve Hugues	97	11	26

ÉCHELLE
 0 20 m

D.T.	C.S.	ESQUISSE NO.
33	72	8



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Direction générale de Québec
et de l'Est

ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP
AU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS

LOCALISATION DU PROJET


ROUTE	TRONÇON	SECTION
0, 1, 8, 5, 0, 0, 1, 0, 8, 7		

MUNICIPALITÉ
Saint-Louis-du-Ha-Ha

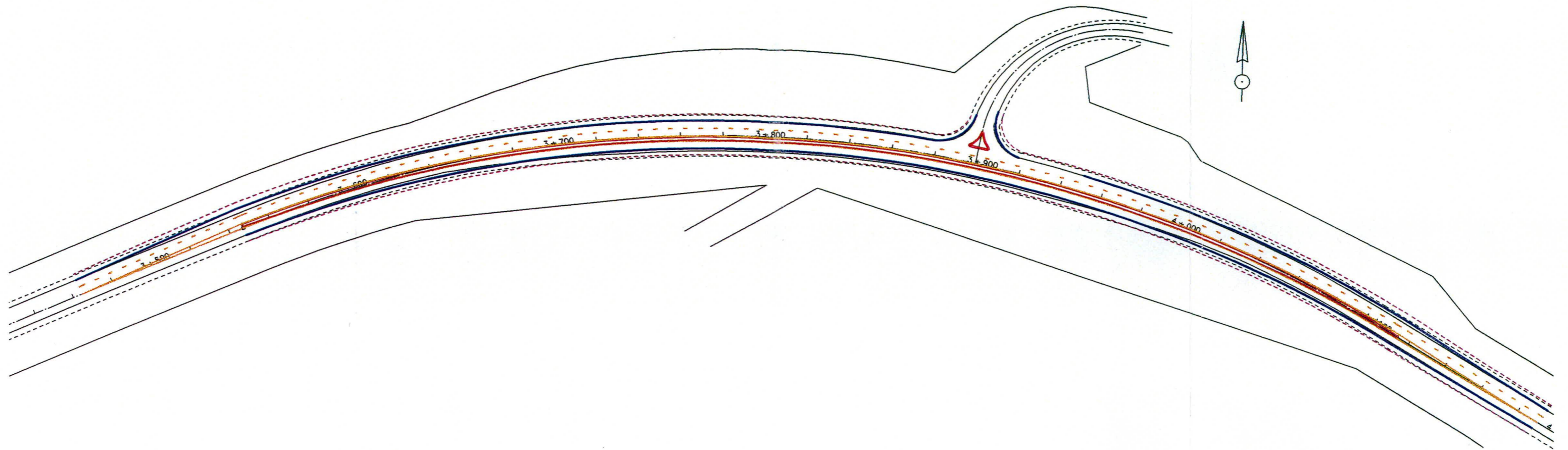
SITE OPTION A
Section de la route 185 incluant la route
Savane nord, km 50

PRÉPARÉ PAR	A	M
Gilles Dussault, ing. Valérie Kirouac	97	10

ÉCHELLE
0 20 m



D.T.	C.S.	ESQUISSE NO.
33	72	9



 **Gouvernement du Québec**
Ministère des Transports

**Direction générale de Québec
et de l'Est**

**ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP
AU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS**

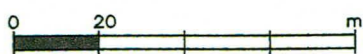
LOCALISATION DU PROJET
ROUTE TRONÇON SECTION
0 1 8 5 0 0 1 0 8 7

MUNICIPALITÉ
Saint-Louis-du-Ha-Ha

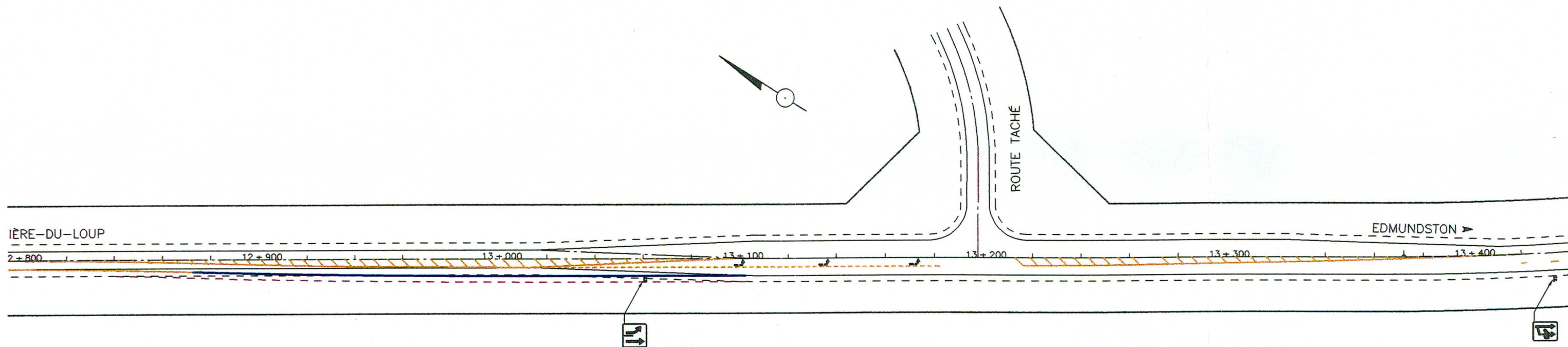
SITE OPTION B
Section de la route 185 incluant la route
Savane nord, km 50


PRÉPARÉ PAR	A	M	J
Gilles Dussault, ing.	97	10	20
Valérie Kirouac			

ECHELLE
0 20 m



D.T.	C.S.	ESQUISSE NO. 10
33	72	



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Direction générale de Québec
et de l'Est

ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP
AU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS

LOCALISATION DU PROJET

ROUTE	TRONÇON	SECTION
0 1 8 5	0 0 1 1	1 1 1

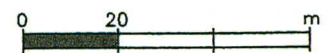
MUNICIPALITÉ
SAINT-HUBERT

SITE
Intersection route 185 et rue Taché,
km 72

PRÉPARÉ PAR

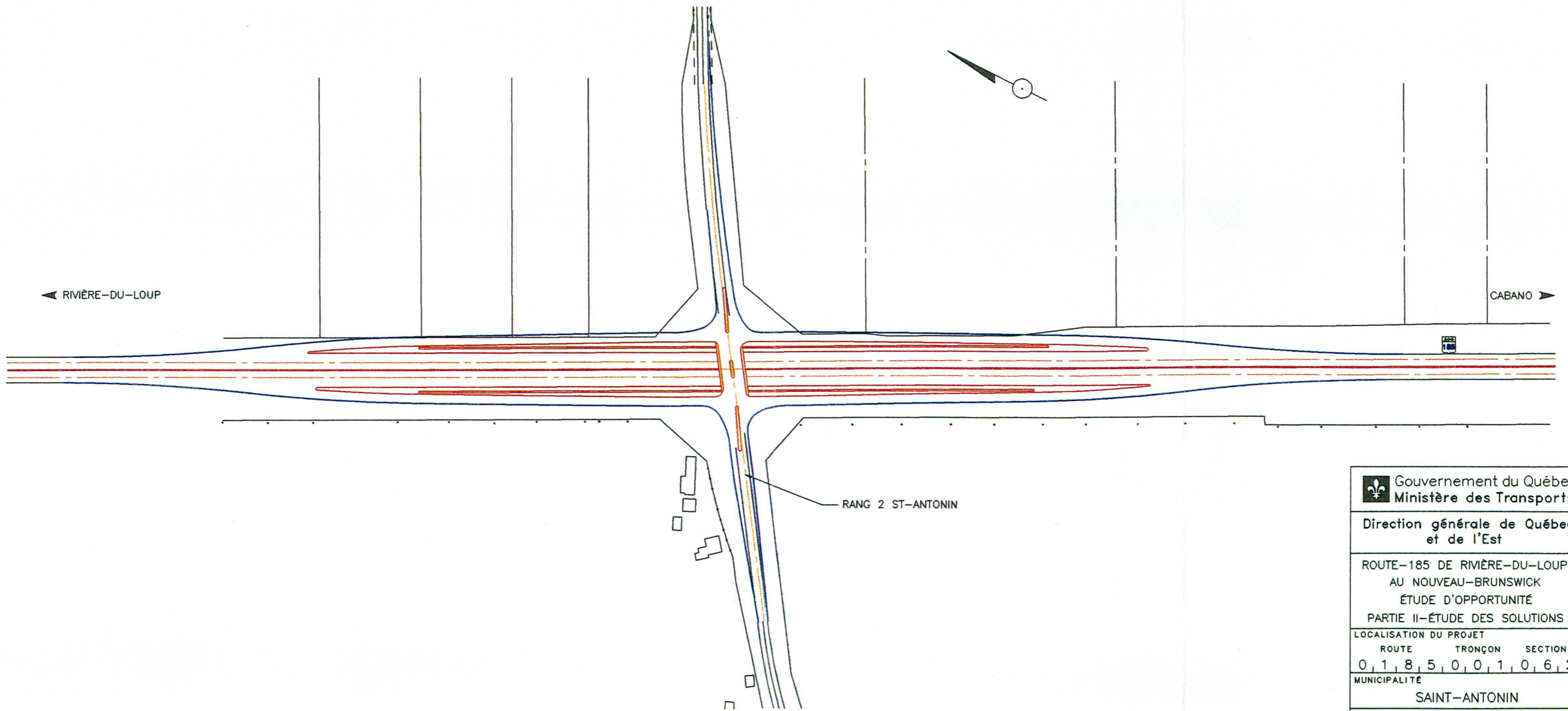
Gilles Dussault, ing.	A	M	J
Nathalie Arguin	97	10	20


ÉCHELLE

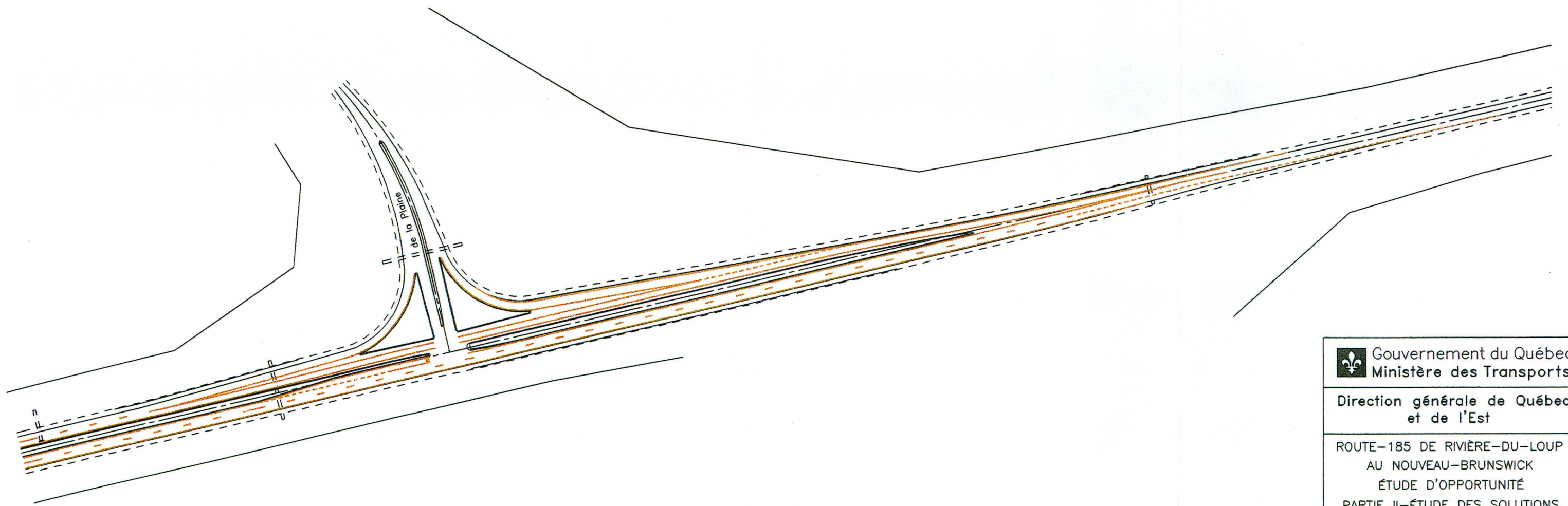



D.T.	C.S.	ESQUISSE NO. 11
33	72	

185toch. 7.plt



 Gouvernement du Québec Ministère des Transports			
Direction générale de Québec et de l'Est			
ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP AU NOUVEAU-BRUNSWICK ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS			
LOCALISATION DU PROJET			
ROUTE	TRONÇON	SECTION	
0, 1, 8, 5	0, 0, 1, 0, 6, 2		
MUNICIPALITÉ			
SAINT-ANTONIN			
SITE			
Carrefour 2e Rang			
km 89			
PRÉPARÉ PAR			A M J
Charles Morin, ing.			97 11 26
Steve Hugues			
ÉCHELLE			
AUCUNE			
D.T.	C.S.	ESQUISSE NO. 12	
33	72		



 Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Direction générale de Québec
et de l'Est

ROUTE-185 DE RIVIÈRE-DU-LOUP
AU NOUVEAU-BRUNSWICK
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ
PARTIE II-ÉTUDE DES SOLUTIONS

LOCALISATION DU PROJET

ROUTE	TRONÇON	SECTION
0, 1, 8, 5, 0, 0, 1, 1, 4, 1		

MUNICIPALITÉ

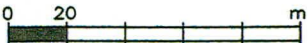
St-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup

SITE

Intersection route 185 et route de
la Plaine, km 93,7

PRÉPARÉ PAR	A	M	J
Gilles Dussault, ing. Valérie Kirouac	97	10	20

ÉCHELLE



D.T.	C.S.	ESQUISSE NO. 13
33	73	

LOCALISATION DU PROJET		
ROUTE	TRONÇON	SECTION
0, 1, 8, 5,	0, 0, 1,	0, 4, 1

MUNICIPALITÉ
ST.Patrice-de-la-Rivière-du-Loup

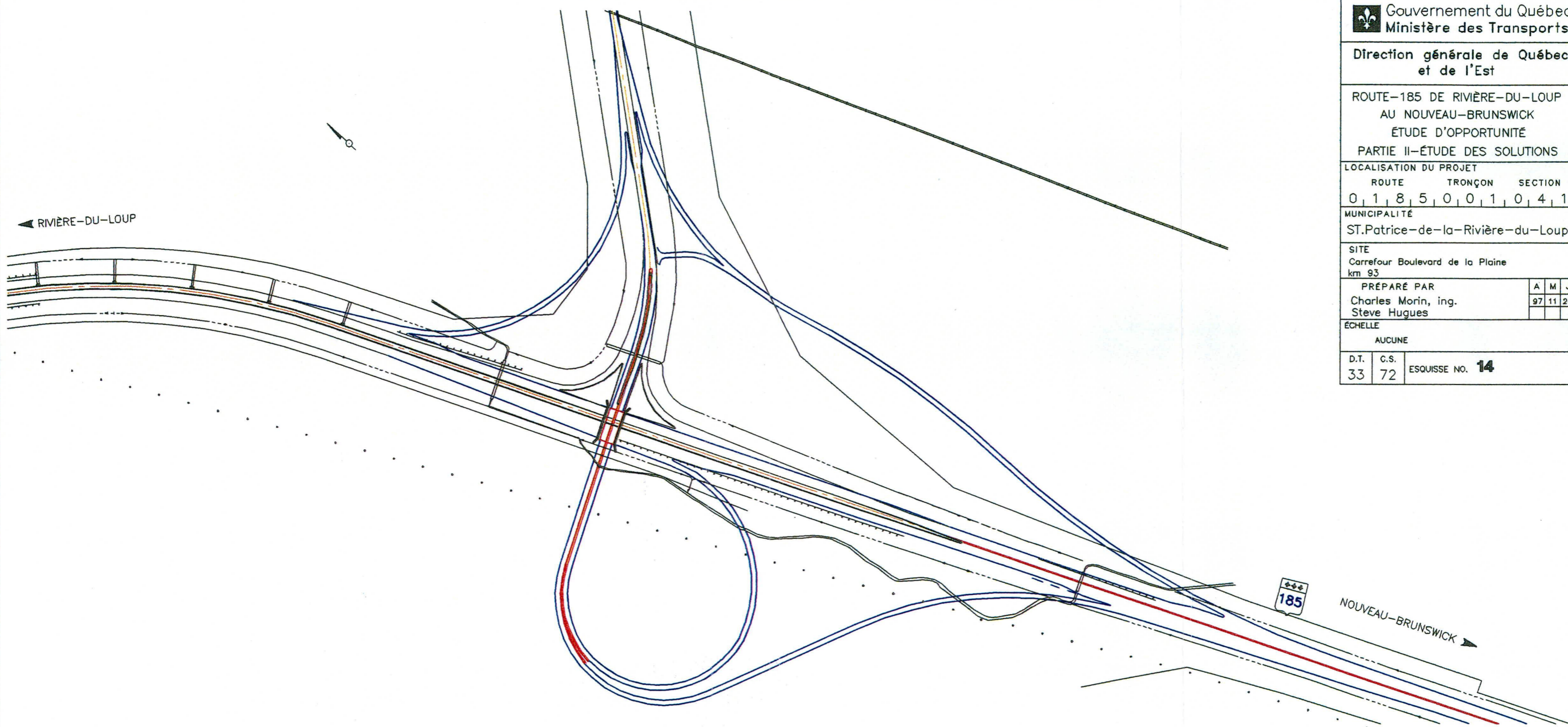
SITE
Carrefour Boulevard de la Plaine
km 93

PRÉPARÉ PAR	A	M	J
Charles Morin, ing. Steve Hugues	97	11	26

ÉCHELLE
AUCUNE

D.T.	C.S.	ESQUISSE NO.
33	72	14

← RIVIÈRE-DU-LOUP



NOUVEAU-BRUNSWICK →

Annexe -VIII

Position des isophones pour les années 1994 et 2020

Tableau 1: Position des isophones 55 et 65 dBA $L_{eq,24h}$ en bordure de la route 185, à deux voies, selon les données de circulation de 2020

Municipalité	Tronçon-section	Débit journalier moyen estival (DJME)	Vitesse affichée (km/h)	% de camions	Isophone 55 dBA (m)	Isophone 65 dBA (m)	
Dégelis	185-01-010	10 660	90	15	161,2	33,1	
	185-01-021	15 730		15	205,6	47,0	
	185-01-023						
	185-01-025						
Notre-dame-du-Lac	185-01-031	15 730	90	15	205,6	47,0	
	185-01-033						
	185-01-035						
	185-01-041	11 714		17	180,8	39,0	
	185-01-043						
Cabano	185-01-051	11 714	90	17	180,8	39,0	
	185-01-053						
	185-01-065	13 053		17	194,3	43,3	
	185-01-067						
	185-01-069						
	185-01-071	13 053		15	186,8	40,7	
Saint-Louis-du-Ha! Ha!	185-01-081	13 053	90	15	186,8	40,7	
	185-01-082						
	185-01-083						
	185-01-084						
	185-01-085						
	185-01-086						
	185-01-087						
Saint-Honoré	185-01-091	8 367	90	18	150,0	29,8	
	185-01-093						
	185-01-101	8 367		18	150,0	29,8	
	185-01-103	13 053		16	189,3	41,5	
Saint-Hubert	185-01-111	13 053	90	16	189,3	41,5	
Saint-Antonin	185-01-114	13 053	90	16	189,3	41,5	
	185-01-120	13 053		16	189,3	41,5	
	185-01-130	11 379		11	147,8	29,2	
Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup	185-01-141	11 379	90	11 nd	147,8	29,2	
Rivière-du-Loup	185-01-170	8 702	90	21	167,4	34,5	
Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup	185-01-180	8 702	90	21	167,4	34,5	
Notre-Dame-du-Portage	185-01-190	8 702	90	21	167,4	34,5	

¹ La position des isophones a été déterminée à l'aide du modèle américain de prévision du bruit routier STAMINA 2.0 de la "Federal Highway Administration".

Tableau 2: Position des isophones 55 et 65 dBA $L_{eq,24h}$ en bordure de la route 185, à quatre voies à chaussées séparées, selon les données de circulation de 1994

Municipalité	Tronçon-section	Débit journalier moyen estival (DJME)	Vitesse affichée (km/h)	% de camions	Isophone 55 dBA (m) ²	Isophone 65 dBA (m)	
Dégelis	185-01-010	6 370	90	15	119,0	30,1	
	185-01-021	9 400		15	150,0	36,8	
	185-01-023						
	185-01-025						
Notre-dame-du-Lac	185-01-031	9 400	90	15	150,0	36,8	
	185-01-033						
	185-01-035						
	185-01-041	7 000		17	118,4	33,3	
	185-01-043						
	185-01-045						
Cabano	185-01-051	7 000	90	17	118,4	33,3	
	185-01-053						
	185-01-065	7 000		17	118,4	33,3	
	185-01-067						
	185-01-069						
	185-01-071	8 100		15	139,5	34,6	
Saint-Louis-du-Ha!Ha!	185-01-073		90				
	185-01-081	8 100		15	186,8	34,6	
	185-01-082						
	185-01-083						
	185-01-084						
	185-01-085						
Saint-Honoré	185-01-086		90				
	185-01-087						
	185-01-091	5 000		18	112,2	28,4	
	185-01-093						
Saint-Hubert	185-01-101	5 000	90	18	112,2	28,4	
	185-01-103	7 800		16	139,5	34,5	
	185-01-111	7 800		16	139,5	34,5	
Saint-Antoine	185-01-114	7 800	90	16	139,5	34,5	
	185-01-120	7 800		16	139,5	34,5	
	185-01-130	6 800		11	110,6	28,0	
Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup	185-01-141	6 800	90	nd	110,6	28,0	
Rivière-du-Loup	185-01-170	5 200	90	21	123,3	30,9	
Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup	185-01-180	5 200	90	21	123,3	30,9	
Notre-Dame-du-Portage	185-01-190	5 200	90	21	123,3	30,9	

Tableau 3 Position des isophones 55 et 65 dBA $L_{eq,24h}$ en bordure de la route 185, à quatre voies à chaussées séparées, selon les données de circulation de 2020

Municipalité	Tronçon-section	Débit journalier moyen estival (DJME)	Vitesse affichée (km/h)	% de camions	Isophone 55 dBA (m) ³	Isophone 65 dBA (m)
Dégelis	185-01-010	10 660	90	15	162,8	39,7
	185-01-021	15 730		15	205,6	49,3
	185-01-023					
	185-01-025					
Notre-dame-du-Lac	185-01-031	15 730	90	15	205,6	49,3
	185-01-033					
	185-01-035					
	185-01-041	11 714		17	182,0	44,0
	185-01-043					
	185-01-045					
Cabano	185-01-051	11 714	90	17	182,0	44,0
	185-01-053					
	185-01-065	13 053		17	194,6	46,3
	185-01-067					
	185-01-069					
	185-01-071	13 555		15	188,8	45,2
	185-01-073					
Saint-Louis-du-Ha!Ha!	185-01-081	13 555	90	15	188,8	45,2
	185-01-082					
	185-01-083					
	185-01-084					
	185-01-085					
	185-01-086					
	185-01-087					
Saint-Honoré	185-01-091	8 367	90	18	152,6	37,2
	185-01-093					
	185-01-101	8 367		18	152,6	37,2
	185-01-103	13 053		16	191,5	45,7
Saint-Hubert	185-01-111	13 053	90	16	191,5	45,7
Saint-Antonin	185-01-114	13 053	90	16	191,5	45,7
	185-01-120	13 053		16	191,5	45,7
	185-01-130	11 379		11	150,0	36,7
Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup	185-01-141	11 379	90	11 nd	150,0	36,7
Rivière-du-Loup	185-01-170	8 702	90	21	167,4	40,7
Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup	185-01-180	8 702	90	21	167,4	40,7
Notre-Dame-du-Portage	185-01-190	8 702	90	21	167,4	40,7

3

La position des isophones a été déterminée à l'aide du modèle américain de prévision du bruit routier STAMINA 2.0 de la "Federal Highway Administration".

Annexe IX

Résumé des résultats de l'analyse avantage-coût des avenues de solution

RÉSULTATS DE L'ANALYSE AVANTAGE-COÛT

Pour répondre aux besoins identifiés en matière de sécurité et de mobilité sur la route 185, les solutions suivantes ont été identifiées et analysées dans le cadre de l'étude d'opportunité soit :

- L'amélioration de la route actuelle par une série d'interventions ponctuelles;
- L'élargissement de la route à quatre voies contiguës ou à chaussées séparées; et
- La construction d'une autoroute dans un autre corridor.

Trois de ces solutions font l'objet de la présente analyse avantage-coût, soit les interventions ponctuelles, l'élargissement de la route à quatre voies, chaussées séparées, et la construction de l'autoroute. S'ajoute à ces trois solutions, un scénario prévoyant l'amélioration de la route par une série d'interventions ponctuelles à compter de 1998-1999 suivie d'un élargissement à quatre voies séparées à compter de 2005-2006. La solution de l'élargissement à quatre voies contiguës a été rejetée d'emblée compte tenu du risque accru d'accidents associé à cette solution sur une route à grande vitesse.

Les résultats de l'analyse avantage-coût des quatre avenues de solution proposées sont présentées au tableau 1. Il s'agit de la somme des valeurs actualisées (ou valeurs présentes) des coûts économiques et des avantages économiques de chacune des solutions sur un horizon de 40 ans (sur la période de 1998-1999 à 2038-2039), c'est-à-dire corrigées pour refléter le coût d'opportunité pour la société des sommes requises pour chacune des solutions. Le taux d'actualisation qui a été retenu pour le calcul est de 7 %. Les résultats de l'analyse avantage-coût sont présentés en dollars constants de 1998, le taux d'actualisation ayant été préalablement ajusté pour tenir compte du fait que l'analyse s'effectue en l'absence d'inflation.

Les résultats ont été calculés sur la base de la méthode incrémentale, c'est-à-dire qu'ils reflètent la valeur des coûts et des avantages additionnels que confèrent à la société chacune des solutions par rapport à la situation actuelle.

Du tableau 1 il ressort que **la solution consistant à intervenir sur la route 185 à l'aide d'une série d'interventions ponctuelles est la seule qui génère des avantages économiques supérieurs aux coûts économiques, le rapport des avantages sur les coûts associé à cette solution étant égal à 1,20.** C'est également la solution la moins coûteuse (43,5 millions de dollars). Cette solution, qui implique des coûts d'investissement actualisés totaux de 42,9 millions de dollars génère une réduction des coûts d'accidents de 51,4 millions de dollars.

Tableau 1

**Analyse avantage-coût
Valeur actualisée des coûts et des avantages**

	Interventions ponctuelles (1)	Élargissement quatre voies séparées (2)	Construction d'une autoroute (3)	Interventions ponctuelles et élargissement (4)
Coûts économiques (en \$ constants de 1998)				
Investissement	42 900 232	95 724 172	307 779 055	114 581 619
Entretien (incl. Réhabilitation)	617 556	9 448 039	13 253 718	9 661 396
Total	43 517 789	105 172 211	321 032 772	124 243 015
Avantages économiques (en \$ constants de 1998)				
Réduction des coûts d'accidents	51 409 870	46 354 291	60 603 357	73 760 617
Gains en temps	-	-	9 885 856	-
Valeur résiduelle	754 554	2 917 286	11 738 352	3 130 759
Total	52 164 424	49 271 577	82 227 565	76 891 376
Rapport avantage/coût	1,20	0,47	0,26	0,62

(1) : Programme d'intervention s'étalant sur la période allant de 1998-1999 à 2004-2005.

(2) : Construction à compter de l'année 2005-2006 s'étalant sur cinq ans.

(3) : Construction à compter de l'année 2007-2008 s'étalant sur cinq ans.

(4) : Programme d'interventions ponctuelles (1998-1999 à 2004-2005) suivi de l'élargissement à quatre voies, chaussées séparées, à compter de 2005-2006.

Les trois autres solutions sont désavantageuses du point de vue du bien-être de la société. La moins désavantageuse est toutefois celle qui consiste à effectuer une série d'interventions ponctuelles et ensuite à procéder à l'élargissement de la route à quatre voies, chaussées séparées. Cette solution nécessite des coûts d'investissement qui, en valeur présente, totalisent 114,6 millions de dollars et a comme résultat de diminuer de 73,8 millions de dollars les coûts reliés aux accidents, soit de façon plus importante que dans le cas des interventions ponctuelles. Elle est toutefois désavantageuse pour la société, le rapport des avantages économiques sur les coûts économiques lui étant associé étant inférieur à l'unité (0,62).

La solution consistant en l'élargissement de la route à quatre voies, chaussées séparées, génère pour sa part des avantages très inférieurs aux coûts à encourir pour la réaliser, soit de 49,3 millions de dollars comparativement à des coûts de 105,2 millions de dollars, pour un rapport avantage/coût de 0,47. Cette solution est, de plus, celle qui génère le moins de gains en sécurité parmi l'ensemble des solutions proposées (46,4 millions de dollars).

La construction de l'autoroute est la solution la moins avantageuse d'entre toutes pour la société du point de vue économique, avec un rapport avantage/coût de 0,26. En effet, cette solution demande à la société des déboursés, en valeur présente, de 321,0 millions de dollars alors qu'elle n'offre des avantages que d'une valeur de 82,2 millions de dollars, dont 60,6 millions de dollars en gains de sécurité. Cette solution est la seule à produire des gains en temps pour les véhicules (9,9 millions de dollars).

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 116 659