

INVESTISSEMENTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

Plan stratégique d'intervention sur la route 185
entre Dégelis
et Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup

ON REDOUBLE D'EFFORTS

MERCI

DE REDOUBLER DE PATIENCE

CANQ
TR
664



Transports
Québec

Québec



751756



Gouvernement du Québec
Cabinet du
ministre des Transports

**NOTES POUR L'ALLOCUTION DU MINISTRE DES TRANSPORTS Du
QUÉBEC, MONSIEUR JACQUES BRASSARD,**

**LORS DU DÎNER DES CHAMBRES DE COMMERCE
DE NOTRE-DAME-DU-LAC ET DE CABANO
ANNONÇANT LE PLAN STRATÉGIQUE D'INTERVENTION
SUR LA ROUTE 185 ENTRE DÉGELIS ET
SAINT-PATRICK-DE-LA-RIVIÈRE-DU-LOUP.**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
230, CHEMIN SAINTE-FOY
8^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC)
G1S 4X9

QTRD

CANQ

TR

664

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION

16 MAI 2008

**Cabano, le 6 octobre 1998
(version prononcée prévaut)**

TRANSPORTS QUÉBEC



700, boul. René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone: (418) 643-6980
Télécopieur: (418) 643-2033

35, rue de Port-Royal Est, 5^e étage
Montréal (Montréal) H3L 3T1
Téléphone: (514) 873-3444
Télécopieur: (514) 873-7886

SALUTATIONS D'USAGE,

Permettez-moi d'abord de remercier les Chambres de commerce de Notre-Dame-du-Lac et de Cabano de m'offrir cette tribune pour annoncer à toute la population du Témiscouata et de la grande région du Bas-Saint-Laurent que la route 185 fait maintenant l'objet d'un Plan stratégique d'intervention.

Ce matin, je rencontrais les maires des MRC Témiscouata et Rivière-du-Loup à Notre-Dame-du-Lac pour leur faire connaître dans le détail l'ensemble de notre plan de match. Je leur confirmais qu'au cours des six prochaines années, le ministère des Transports du Québec redoublera d'efforts pour non seulement améliorer cet axe routier, mais aussi pour s'assurer qu'il corresponde effectivement aux besoins socio-économiques de la région, et cela tout en faisant de la sécurité routière une priorité incontournable. Nous investirons 55.635 millions \$ dans la concrétisation de ce Plan stratégique d'intervention. Près de 45 millions \$ seront consacrés aux travaux proprement dit. Quelque 11 millions seront consacrés aux activités connexes, c'est-à-dire le plan d'expropriation, le déplacement des utilités publiques, la confection des plans et devis, la surveillance de chantier...

Depuis mon arrivée au ministère des Transports, j'aurai autorisé cinq Plans stratégiques d'intervention, celui de la 185 étant le sixième. Il s'agit effectivement d'une nouvelle manière de faire les choses pour mieux répondre aux besoins exprimés par les régions en matière de réseau routier. Celui que j'annonce ce matin s'ajoute à ceux déjà enclenchés en Mauricie sur la route 155, en Gaspésie sur la route 132, sur la Côte-Nord sur la route 138, dans la région de Lanaudière sur la 131 et au Saguenay-Lac-Saint-Jean sur les routes 175 et 169 qui traversent la réserve faunique des Laurentides.

La route 185 entre Dégelis et Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup possède déjà un statut particulier que confirme comme sa vocation économique.

Ce qu'il faut comprendre d'un Plan stratégique d'intervention c'est qu'il s'agit d'une manière différente de répondre à une problématique réelle et souvent particulière. Je dirais qu'un Plan stratégique permet de mieux planifier et de trouver les véritables solutions, celles qui auront un impact concret sur la sécurité routière, celles aussi qui supporteront les espoirs de développement de votre communauté.

Un Plan stratégique d'intervention nous permet d'agir avec plus de cohésion, d'efficacité et d'efficience. Les travaux peuvent être qualifiés de majeurs, il s'étendent sur une plus longue période de temps et les budgets nécessaires sont puisés sur plus d'un exercice financier. Je dirais que tous les plans annoncés jusqu'à maintenant revêtaient un certain caractère d'urgence, en ce sens que ces travaux étaient réclamés depuis longtemps et qu'ils s'imposaient.

En période de rareté des ressources financières, il nous fallait donc trouver un modus vivendi qui nous permet d'enclencher des grands travaux sans pour autant handicaper l'objectif d'assainissement des finances publiques. Les augmentations de budget qui m'ont été consenties l'ont été parce qu'il aurait été périlleux de poursuivre dans la voie du sous-financement du réseau routier. Elles l'ont été en regard de priorités très précises :

- assurer la mobilité des personnes et des marchandises ;
- favoriser le développement économique des régions et de l'ensemble du Québec ;
- conserver et améliorer le patrimoine routier québécois ;
- en un mot, jumeler économie et sécurité routière.

Les Plans stratégiques d'intervention s'inscrivent dans ce portrait d'ensemble. Ils me permettent, je le répète, de répondre aux besoins particuliers et justifiés des régions/ressources. Il m'est ainsi possible :

- de solutionner adéquatement une problématique particulière ;
- de définir la liste des chantiers à mettre en œuvre dans un échéancier précis ;
- de confirmer certaines actions spécifiques qui seraient jugées pertinentes ;
- d'étaler sur plus d'un exercice financier les budgets nécessaires à la réalisation du plan ;
- de donner un statut particulier à des axes routiers reconnus comme stratégiques.

Le Plan stratégique d'intervention sur la 185 nécessitera, comme je le soulignais précédemment, des investissements de 55.6 millions \$ et s'échelonnera de 1999 à 2004. Nous ouvrirons 11 chantiers majeurs et nous entreprendrons 19 interventions spécifiques. Les grands chantiers viseront à :

- aménager des carrefours dénivelés et des chemins de desserte ;
- construire des terre-pleins centraux ;
- construire des voies lentes, des voies auxiliaires et des voies de dépassement ;
- corriger des courbes.

Les municipalités de St-Hubert, St-Antonin, Dégelis, Notre-Dame-du-Lac, St-Honoré, St-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup et Cabano verront dans certains cas, arriver les travailleurs et les équipements lourds dès le printemps prochain, tandis que d'autres, nous verrons débarquer au fur et à mesure que nous aurons obtenu les autorisations gouvernementales requises (Certificats d'Autorisation de Réalisation et les autorisations de la Commission de la Protection du Territoire Agricole).

J'attire cependant votre attention sur le gros chantier de St-Patrice et de St-Antonin. Ce chantier comportera trois phases. À lui seul, il nécessitera des investissements de 20.2 millions \$ en incluant les activités connexes. Deux années de préparation technique seront nécessaires compte tenu de la complexité des travaux. Il s'agit en fait de construire deux carrefours dénivelés et de prolonger le quatre voies divisées jusqu'à St-Antonin.

Trois grands chantiers s'ouvriront en 1999 : la construction de voies de dépassement à St-Hubert et St-Antonin et la correction d'une courbe à Dégelis. Ils nécessiteront des investissements de 3.6 millions \$ incluant les activités connexes.

Quant aux interventions spécifiques, elles se réaliseront toutes dans le courant de l'année 1999. Elles ont pour objectif premier d'améliorer la sécurité routière et cela très rapidement. Huit municipalités seront touchées : Dégelis, Notre-Dame-du-Lac, Cabano, Saint-Louis-du-Ha-Ha, St-Honoré, Saint-Hubert, Saint-Antonin, Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup. Le total des travaux s'élève à 720 000.\$ dollars, incluant les activités connexes.

En 1999, le ministère des Transports aura consacré 4.3 millions \$ à la réalisation du Plan stratégique d'intervention sur la 185. Il poursuivra en l'an 2000 avec l'aménagement du premier carrefour dénivelé à Notre-Dame-du-Lac. 9.6 millions incluant les activités connexes seront consacrés à la réalisation de ce projet qui s'échelonnnera sur 2 saisons de travaux compte tenu de la complexité des ouvrages à réaliser. D'autres interventions se chiffrant à 1.4 million \$ viendront compléter le bilan des deux premières années du Plan stratégique.

Il m'apparaît important de vous confirmer qu'un Plan stratégique d'intervention représente une œuvre collective, en ce sens que plusieurs partenaires sont mis à contribution. Au premier chef, il y a les élus municipaux et les responsables territoriaux du ministère des Transports.

Il y a dans la confection d'un tel Plan, de la consultation, beaucoup de collaboration et finalement la recherche d'une certaine concertation. Il est aussi important d'avoir une idée claire de la problématique, en ce sens je peux vous assurer que nous avons tout mis en œuvre pour avoir en main toutes les données pertinentes. Je vous invite d'ailleurs à consulter le document que nous rendons public ce matin. Vous verrez que nous n'avons rien négligé et que nous nous engageons à mettre en œuvre les actions les plus pertinentes et les plus efficaces pour que cette route continue de bien desservir les intérêts de ses multiples usagers et de la région.

Nous avons tenu compte des demandes des citoyens et des élus qui se préoccupent de sécurité routière. Les travaux de la table de travail nous ont aussi inspirés quant aux meilleures actions à entreprendre, celles à prioriser. Nous avons aussi considéré les contraintes propres à cette route de transit allant au Nouveau-Brunswick. Le défi était

de taille puisqu'il fallait aussi prévoir des aménagements compatibles avec la fonctionnalité de la route.

Les difficultés de la route 185, tout le monde les connaît : nombreuses intersections, accessibilité réduite aux intersections et possibilités de dépassement faibles à certains endroits. C'est en regard de tout cela que nous avons décidé d'agir sur l'ensemble du parcours.

J'indiquerai que tout n'est pas fini pour que nos travaux soient une réussite. En effet, nous devons rapidement poursuivre notre étroite collaboration avec les municipalités et les MRC concernées afin de s'entendre sur la gestion de ce corridor routier de 100 kilomètres.

Dans mon esprit, c'est bien grâce à ce partenariat efficace que nous réussirons à abaisser le nombre d'accidents graves et mortels sur la 185 et que nous maintiendrons sa vocation d'axe stratégique majeur.

Je considère qu'un projet routier doit avoir une valeur ajoutée. Il ne lui suffit pas d'être exceptionnel au plan technique et économique. Il doit s'enraciner dans la protection de la vie humaine et la qualité de vie du citoyen. Encore une fois, et sans autre prétention que celle du travail accompli, ma présence ici ce midi avec vous tous témoigne de la capacité de leadership du ministère des Transports et de sa compétence à concrétiser des projets dont l'impact socio-économique ne fait aucun doute.

Une manière plus concrète de vous dire les choses serait de vous confirmer que je m'attaque à la tâche, que j'aborde chaque dossier en étant bien conscient de l'impact des transports dans le développement social et économique des personnes, des communautés et des entreprises.

De nos routes dépendent des millions d'emplois et des milliers d'entreprises. Grâce au réseau routier, le savoir-faire québécois se déplace à l'intérieur même du territoire, mais il s'exporte aussi. Ainsi présentés la vocation économique et le caractère névralgique, je dirais stratégique des transports prend tout son sens.

J'ai donc la conviction profonde, et j'espère vous la faire partager, qu'un Québec moderne et ouvert sur le monde doit appuyer sa stratégie économique sur des axes majeurs, celui des transports en étant un incontournable.

J'ajoute qu'à titre de ministre des Transports comme à celui de ministre responsable de la Société de l'assurance automobile, il m'est impossible d'oublier que tous les jours des familles vivent des drames directement reliés à l'utilisation de la route. Voilà pourquoi mes décisions s'appuient aussi sur cette autre priorité qui, comme je l'ai déjà dit est pratiquement devenue dans mon cas une obsession : jumeler sécurité et économie.

Le Plan stratégique de la 185 a été modelé à partir de cet objectif. Je garde la conviction qu'il répondra aux besoins de votre région.

Merci de votre attention



État de situation

Route 185
entre Dégelis et
Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup

Ministère des Transports du Québec
Direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-
Îles-de-la-Madeleine

6 octobre 1998



LES FAITS

Caractéristiques

- La 185 est une route nationale
- Elle s'étend sur un peu plus de 100 km entre le Nouveau-Brunswick et Rivière-du-Loup
- Cette route est en bon état avec un niveau de service adéquat
- Réaménagée dans le cadre du développement de la route transcanadienne entre 1970 et 1980

Améliorations majeures depuis 1970

- 44 km de voies de déviation
- 10 km de voies séparées
- 30 km de voies pour véhicules lents
- 9 passages à niveau éliminés
- Élargissement de la route

Démarches du MTQ depuis 1996

- Entendre les représentations des élus et des citoyens de la région et des usagers
- Participer au Comité de la Transcanadienne (route 185)
- Favoriser le partenariat entre les intervenants dont les municipalités et le MRC
- Définir les problématiques et les besoins d'amélioration

Outils d'analyse du MTQ

- Faire un relevé de circulation
- Analyser les accidents sur une période de 5 ans
- Faire des relevés des conditions de la route, des infrastructures et des accès
- Analyser les schémas d'aménagements, les plans et les règlements d'urbanisme
- Faire des enquêtes de perception auprès des résidents et des camionneurs

SITUATION ACTUELLE

Affectation du sol :

- zone rurale à 70%
- zone urbaine à 30%

Utilisation du sol :

- concentration d'accès en zone rurale
 - 71,4 % des accès toutes catégories
 - 58,3 % des accès commerciaux

Tendances du développement

Pas de développement linéaire systématique

Augmentation future des accès

- commerces et industries en zone rurale
- consolidation des secteurs périurbains

Développement de chaque côté de la 185

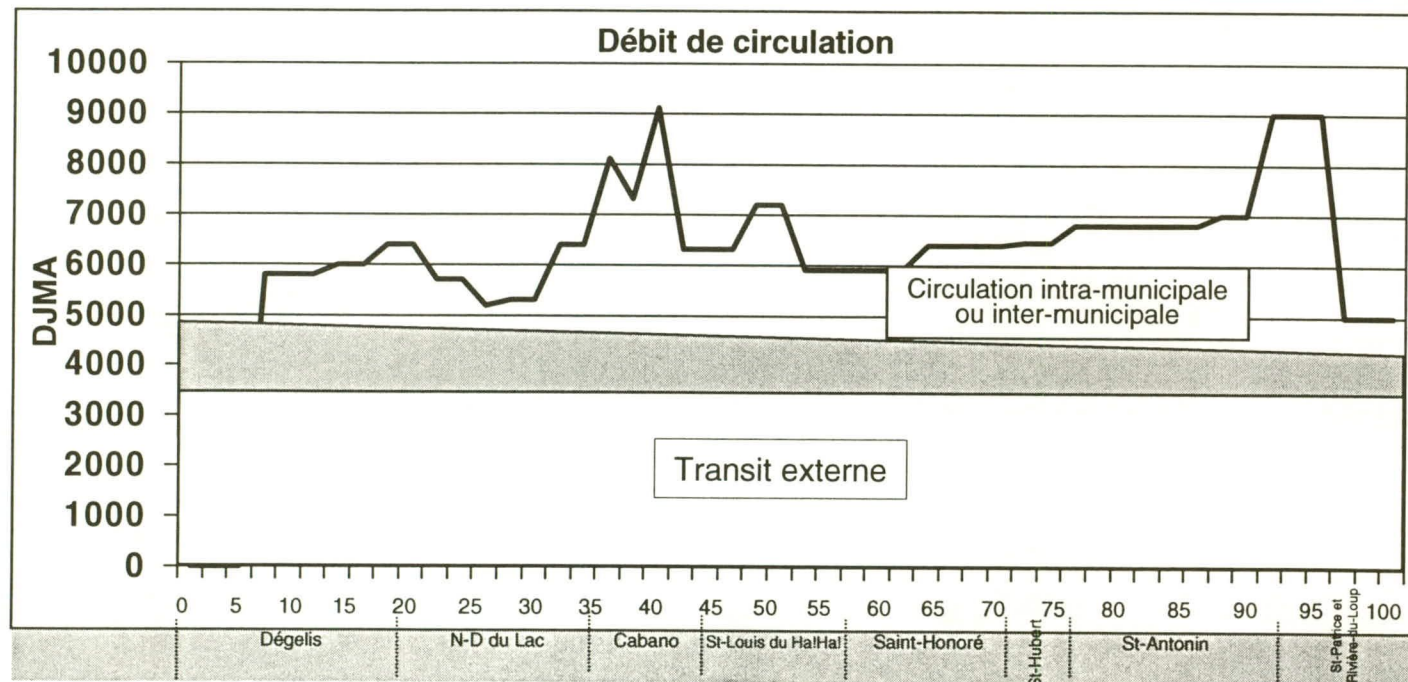
- projets industriels et résidentiels
- agrandissement des périmètres d'urbanisation

Incidences de l'utilisation du sol sur la mobilité et la sécurité

*L'urbanisation linéaire qui diminue la mobilité
Nombre et type d'accès qui augmentent les
risques d'accidents en sections*

- Nombre d'accidents plus élevé sur :
 - 6/15 sections avec concentration d'accès
 - 6/10 sections avec concentration de commerces

*Le développement urbain est-ouest qui
augmente les risques d'accidents aux carrefours*



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Accidents entre 1991 et 1996

957 accidents

Gravité

Sections (total 715) ⁽¹⁾

- 25 accidents mortels
- 48 accidents graves
- 98 accidents légers
- 544 accidents avec dommages matériels

Intersections (total 242)

- 5 accidents mortels
- 19 accidents graves
- 58 accidents légers
- 160 accidents avec dommages matériels

⁽¹⁾ N.B.: Aux fins de faciliter l'identification des sites, la route a été subdivisée en sections d'un km

Sections avec un plus grand nombre d'accidents

km 6, 12 et 14	Dégelis
km 30, 32 et 33	Notre-Dame-du-Lac
km 57	Saint-Honoré
km 43	Saint-Louis du Ha! Ha!

Intersections avec un plus grand nombre d'accidents

2 ^e rang	Saint- Antonin
Route de l'Église	Notre-Dame-du-Lac
Boul. de la Plaine	Saint-Patrice
Commerciale	Cabano

PROBLÉMATIQUES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Opportunité de dépassement médiocre

Saint-Antonin

km 75 au km 92	direction nord
km 84 au km 71	direction sud

Dégelis

km 15 au km 0	direction sud
---------------	---------------

Interférences entre le transit et le local

Secteur
semi-urbain



Dégelis
Notre-Dame-du-Lac
Cabano
Saint-Antonin

Accessibilité réduite à ces intersections

2 ^e rang	Saint-Antonin
1 ^e rang	Saint-Antonin
De la Plaine	Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup
232 est	Cabano
232 ouest	Cabano
Des Érables	Cabano
De l'Église	Notre-Dame-du-Lac
Raymond / Michel	Saint-Louis-du-Ha! Ha!
295 / 7 ^e Rue	Dégelis

Évaluation des conditions de circulation future

Augmentation moyenne de 2% pour les 20 prochaines années

Mobilité sur l'axe de la route 185 acceptable

•opportunité de dépassement réduite

Accessibilité de plus en plus difficile

- à la route 185
- à la route transversale

AVENUES DE SOLUTION

Améliorer la route actuelle de manière à augmenter la liberté de manœuvre des usagers :

- En corrigeant les intersections;
- En simplifiant et en sécurisant les dépassements;
- En aménageant des terre-pleins centraux;
- En contrôlant mieux les accès par une meilleure gestion de ce corridor routier, le tout en étroite collaboration avec les intervenants municipaux.

PLAN STRATÉGIQUE D'INTERVENTION SUR LA ROUTE 185 ENTRE DÉGELIS ET SAINT-PATRICE-DE-LA-RIVIÈRE-DU-LOUP

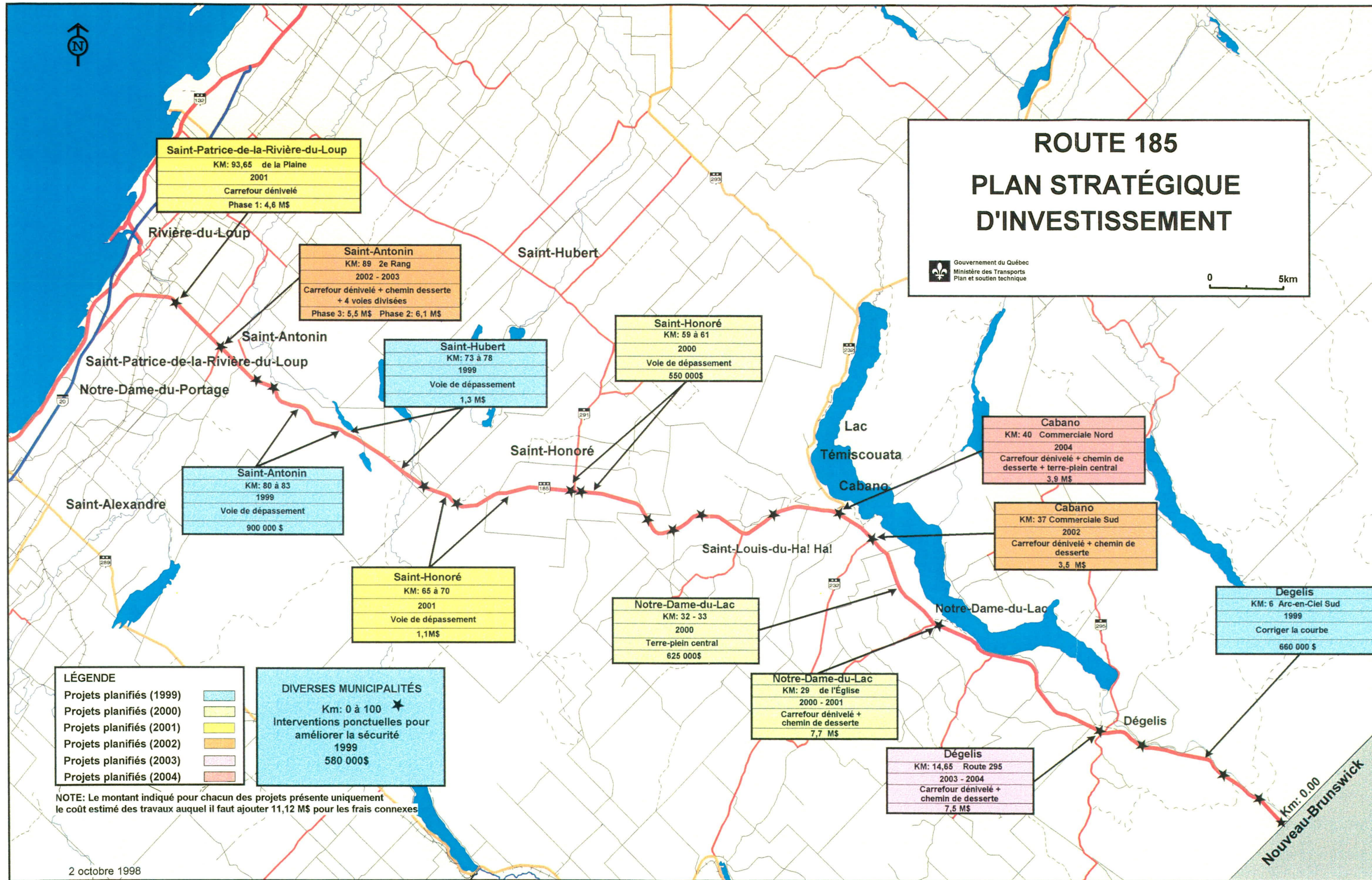
LOCALISATION	Longueur (km)	Description	Coûts	Échéancier
St-Hubert (km 73 à 78)	5	Construction d'une voie de dépassement	1,3 M\$	1999
St-Antonin (km 80 à 83)	3	Construction d'une voie de dépassement	0,90 M \$	1999
Dégelis (km 6)	1,0	Correction d'une courbe intersection chemin Arc-en-Ciel	0,66 M \$	1999
Notre-Dame-du-Lac (km 29-30)	3,6	Aménagement d'un carrefour dénivelé et chemin de desserte à l'intersection 185 route de l'Église	7,7 M\$	2000/2001 Appel d'offres automne '99
Notre-Dame-du-Lac (km 32-33)	1	Construction d'un terre-plein central dans le secteur des rues Héroux-Lizotte	0,625 M\$	2000
St-Honoré (km 59-61)	1,5	Construction d'une voie de dépassement	0,55 M\$	2000
St-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup (km 93)	1,3	Construction d'un carrefour dénivelé à l'intersection de la route 185 avec le boulevard de la Plaine. <u>Phase-1</u>	4,6 M\$	2001 Phase-1
St-Antonin (km 89 à 93)	3	Prolongement de la route 185 à 4 voies divisées. <u>Phase-2</u>	6,1 M\$	2002 Phase-2
St-Antonin (km 89)	1	Aménagement d'un carrefour dénivelé à l'intersection du 2 ^e rang et chemin de desserte. <u>Phase-3</u>	5,5 M\$	2002-03 Phase-3
Total du projet			16,2 M\$	CAR requis
St-Honoré (km 65 à 70)	3,5	Construction d'une voie de dépassement	1,1 M\$	2001
Cabano (km 37 à 39)	3,2	Aménagement d'un carrefour dénivelé et chemin de desserte dans le secteur de la rue commerciale Sud	3,5 M\$	2002
Dégelis (km 14,65)	1,6	Aménagement d'un carrefour dénivelé et chemin de desserte à l'intersection 185-295	7,5 M\$	2003/2004 CAR requis
Cabano (km 39 à 42)	2,6	Aménagement d'un carrefour dénivelé, chemin de desserte et terre-plein central à l'intersection avec la rue Commerciale Nord	3,9 M\$	2004 CAR requis
Total travaux			43,935 M\$	
Interventions spécifiques			0,580 M\$	
Frais connexes : (coûts de préparation, de surveillance, d'expropriation de déplacement d'utilités publiques, etc.)			11,120 M\$	
GRAND TOTAL			55,635 M\$	

INTERVENTIONS SPÉCIFIQUES DANS LE CADRE DU PLAN STRATÉGIQUE D'INTERVENTION SUR LA ROUTE 185 ENTRE DÉGELIS ET SAINT-PATRICE-DE-LA-RIVIÈRE-DU-LOUP

MUNICIPALITÉ Km	DESCRIPTION DE L'INTERVENTION	Échéancier
✓ Dégelis (Km-0) Station-service Irving	Ce projet, d'une longueur de 500 m, se situe à la station-service Irving (restaurant, pesée et aire de repos pour camionneurs) construite près de la frontière du Nouveau-Brunswick. Les travaux consistent à élargir la chaussée pour délimiter une voie de virage à gauche par un marquage au sol, afin d'améliorer la sécurité de l'accès à cette station-service très achalandée par les camionneurs. Cette intervention s'accompagnera d'une restructuration des accès à la station-service.	1999
(Km-2) Viaduc du CN	Dans le but de prévenir la formation de plaque de glace, le projet consiste à améliorer le drainage le long de l'accotement extérieur de la courbe située aux approches du pont du CN, sur une distance d'environ 550 m.	1999
(Km-5) Halte routière	Construction de voies auxiliaires pour accès à la halte routière. Projet de 165,000 \$	1999
✓ (Km-12) Intersection de la rue Principale sud	Ce projet consiste à améliorer la perception des voies auxiliaires qui sont utilisées comme des voies de dépassement en modifiant le marquage au sol de façon à accentuer la continuité du corridor pour la circulation transit. Une évaluation de l'utilité de conserver chacun des 23 accès sur cette section d'un kilomètre est prévue pour augmenter la sécurité.	1999
(Km-14,65) Intersection de la route 295	<i>En attendant les travaux majeurs</i> du carrefour dénivelé, un feu clignotant et une signalisation seront installés pour améliorer la visibilité de l'intersection. Un resserrement du dégagement visuel sera fait par un marquage au sol afin d'attirer l'attention et d'inciter les conducteurs à modifier leur vitesse.	1999
Notre-Dame- du-Lac (Km-29 et 30) Intersection de la route de l'Église	<i>Avant de construire un carrefour dénivelé</i> , un redressement du dégagement visuel sera fait par un marquage au sol afin d'attirer et d'inciter les conducteurs à modifier leur vitesse	1999
Cabano (Km-37 et 40) Intersections des rues Commerciales nord et sud	Des travaux pour améliorer la sécurité aux intersections des rues Commerciales nord et sud sont prévus en attendant la construction des carrefours dénivelés. Une signalisation sur portique et des corrections au marquage des voies de circulation seront faites pour diriger les conducteurs dans ces croisements non conventionnels.	1999
✓ Saint-Louis-du- Ha! Ha! (Km-43) Intersection du Chemin Petite- Rivière	Pour des raisons de sécurité, le projet consiste à éliminer l'un des accès à l'établissement commercial (bar) situé à l'intersection du Chemin Petite-Rivière, soit celui sur la route 185.	1999

MUNICIPALITÉ Km	DESCRIPTION DE L'INTERVENTION	Échéancier
(Km-50) Intersection de la route de la Savane nord et section d'un kilomètre	Le projet consiste à dessiner par marquage une voie de virage à gauche à l'intersection de la route de la Savane nord et à fermer l'accès à trois résidences possédant aussi un accès sur la route de la Savane. (Pour des raisons de sécurité et pour diminuer le nombre d'accès à la route 185, la fermeture de l'intersection nord de la route de la Savane et l'élimination de la voie auxiliaire sur la route 185 en direction sud est un autre scénario possible).	1999
Saint-Louis-du-Ha! Ha! (suite) (Km-52,4 à 53,4) Intersection de la route Vauban et section d'un kilomètre	Pour des raisons de sécurité, le projet consiste à utiliser le marquage au sol afin d'interdire le dépassement entre la fin de la voie pour véhicules lents et l'intersection de la route Vauban (ancienne route 2 Nord). L'amélioration de la perception de la fin des voies pour véhicules lents est aussi prévue.	1999
Saint-Honoré (Km-55) Intersection de la rue Principale sud	Le projet consiste à implanter une voie de virage à gauche à l'aide du marquage au sol.	1999
(Km-60) Intersection de la route 291	Des travaux d'amélioration de la géométrie du quadrant de l'approche ouest sont prévus.	1999
(Km-61) Section d'un kilomètre au nord de l'intersection de la route 291	Des actions seront prises pour améliorer la perception de la fin de la voie pour véhicules lents.	1999
(Km-68,6 à 69) Section de 400 mètres des limites nord de la municipalité	Des actions seront prises pour améliorer la perception de la fin de la voie pour véhicules lents.	1999
Saint-Hubert (Km-71,9) Intersection du Chemin Taché	Pour améliorer la sécurité à ce carrefour, l'aménagement d'une voie de virage à gauche à l'aide du marquage au sol est prévu.	1999
Saint-Antonin (Km-85,5 à 86,5)Section d'un kilomètre incluant la station-service	Les travaux consistent à délimiter une voie de virage à gauche par un marquage au sol , afin d'améliorer la sécurité de l'accès à la station-service très achalandée par les camionneurs. Cette intervention doit être accompagnée d'une restructuration des accès à la station-service.	1999

MUNICIPALITÉ Km	DESCRIPTION DE L'INTERVENTION	Échéancier
(Km-86,5) Intersection du Chemin de la Rivière-Verte	Pour améliorer la sécurité, une voie de virage à gauche à l'aide du marquage au sol est prévu.	1999
(Km-89) Intersection du 2 ^e Rang	<i>Avant la construction du carrefour dénivelé</i> , un marquage au sol sera utilisé comme instrument pour resserrer le dégagement visuel afin d'attirer l'attention du conducteur et de l'inciter à réduire sa vitesse.	1999
Saint-Patrice-de-la-Rivière-du-Loup (Km-93,65) Intersection du boulevard de la Plaine	Afin d'améliorer rapidement les problèmes de sécurité <i>en attendant le carrefour dénivelé</i> , un feu clignotant sera installé et une voie de roulement, en direction nord, sera enlevée sur l'approche sud de l'intersection	1999
Total des investissements pour les interventions spécifiques (incluant les frais connexes) : 720,00\$		



Ministère des Transports
Centre de documentation
930, chemin Sainte-Foy,
6^e étage
Québec (Québec) G1S 4X9



Ministère des Transports
Centre de documentation
930, chemin Sainte-Foy,
6^e étage
Québec (Québec) G1S 4X9

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 232 409