

2 RAISON D'ÊTRE DU PROJET

Ce chapitre présente la problématique de la sécurité sur la route 185, les caractéristiques de la circulation actuelle et future ainsi que les principales raisons qui ont amené le ministère des Transports du Québec (MTQ) à planifier ce projet sur le territoire des municipalités de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

Dans le but de faciliter la compréhension du texte et la description du milieu, il est entendu que l'orientation de la route 185 est nord-sud. Ainsi, chaque côté de celle-ci est défini par est ou ouest.

2.1 Caractéristiques de la circulation actuelle et future

La route 185 constitue un des tronçons de la route Transcanadienne traversant le Québec. Elle relie l'autoroute 20 de Rivière-du-Loup jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick, sur une longueur de 101 km dans la région administrative du Bas-Saint-Laurent. Elle fait partie du réseau des routes nationales du ministère des Transports. Le pourcentage de camions observés (près de 30 %) sur le tronçon à l'étude confirme que la route 185 est un axe stratégique important pour le transport des marchandises entre le Québec et les provinces de l'Atlantique, mais aussi entre le Québec et l'Ontario.

2.1.1 Portrait de la circulation actuelle

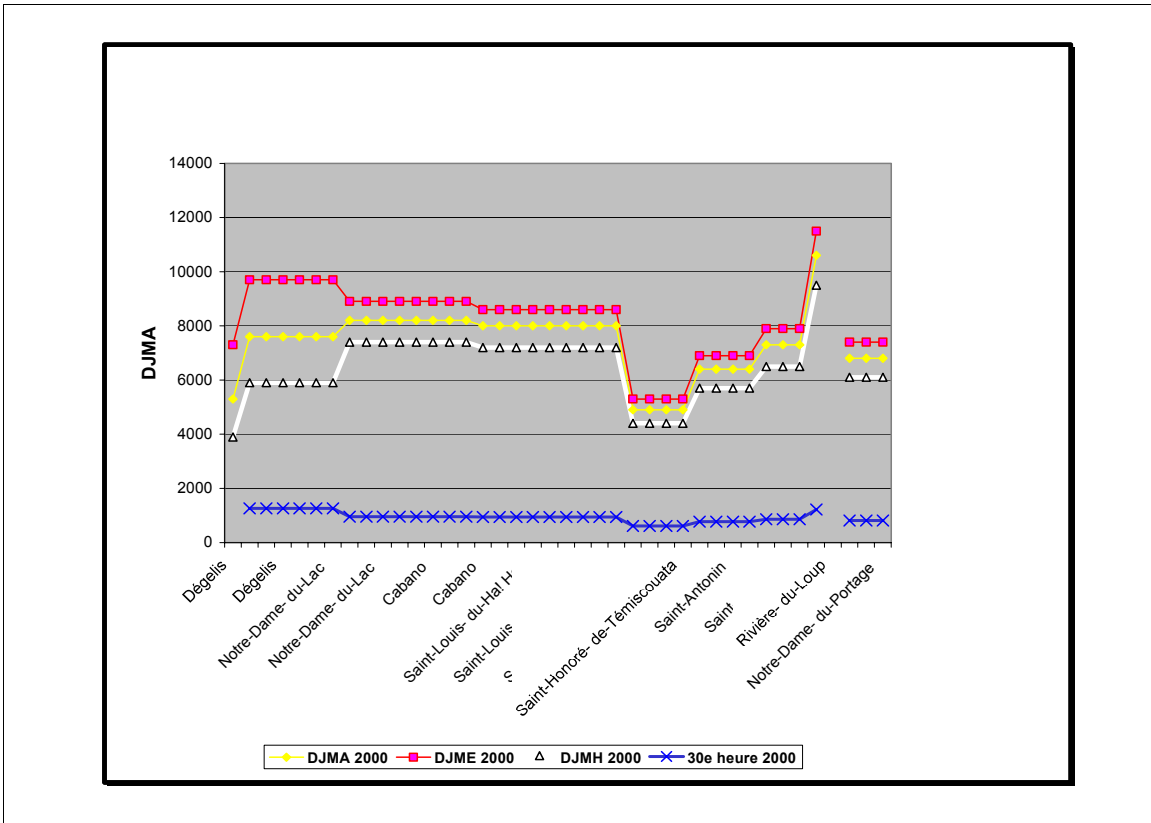
Le Ministère dispose de plusieurs stations de comptage afin d'observer l'évolution des volumes de circulation sur l'ensemble de son réseau routier, principalement en milieu rural. Le graphique 1 présente le volume de circulation observé durant l'année 2000 sur la route 185, entre Rivière-du-Loup et Dégelis. On y constate que le débit journalier moyen annuel (DJMA) varie de près de 7000 à 10 600 véhicules à Rivière-du-Loup pour diminuer à 6400 véhicules à Saint-Antonin, à 4900 véhicules à Saint-Honoré-de-Témiscouata et atteindre près de 8000 véhicules de Saint-Louis-du-Ha! Ha! à Dégelis. Sur le dernier tronçon, à la frontière du Nouveau-Brunswick, le DJMA diminue à 5300 véhicules. Le volume de circulation sur le tronçon à l'étude, soit celui de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, se situe donc parmi les plus importants sur la route 185 entre Saint-Antonin et Dégelis.

Au sud du tronçon à l'étude, une station de comptage permanente située sur le territoire de Dégelis, à 315 m au nord de la frontière du Nouveau-Brunswick, permet de faire un portrait plus précis des variations saisonnières, mensuelles, journalières et horaires de la circulation. À Cabano, le compteur est situé à 1,1 km au nord de l'intersection de la route 232 Ouest, alors que celui de Saint-Louis-du-Ha! Ha! est localisé à 3,2 km au nord-ouest de la route 232 Est. En général, ces compteurs sont utilisés pour quelques journées, à une fréquence d'un relevé aux trois ans. Par exemple, au compteur de Cabano, des relevés, totalisant 15 jours, ont été effectués pour les trois dernières années.

En 2000, les variations saisonnières les plus importantes sont observées à Dégelis. Le débit journalier moyen d'été (DJME) y atteint près de 140 % du DJMA, alors que le débit

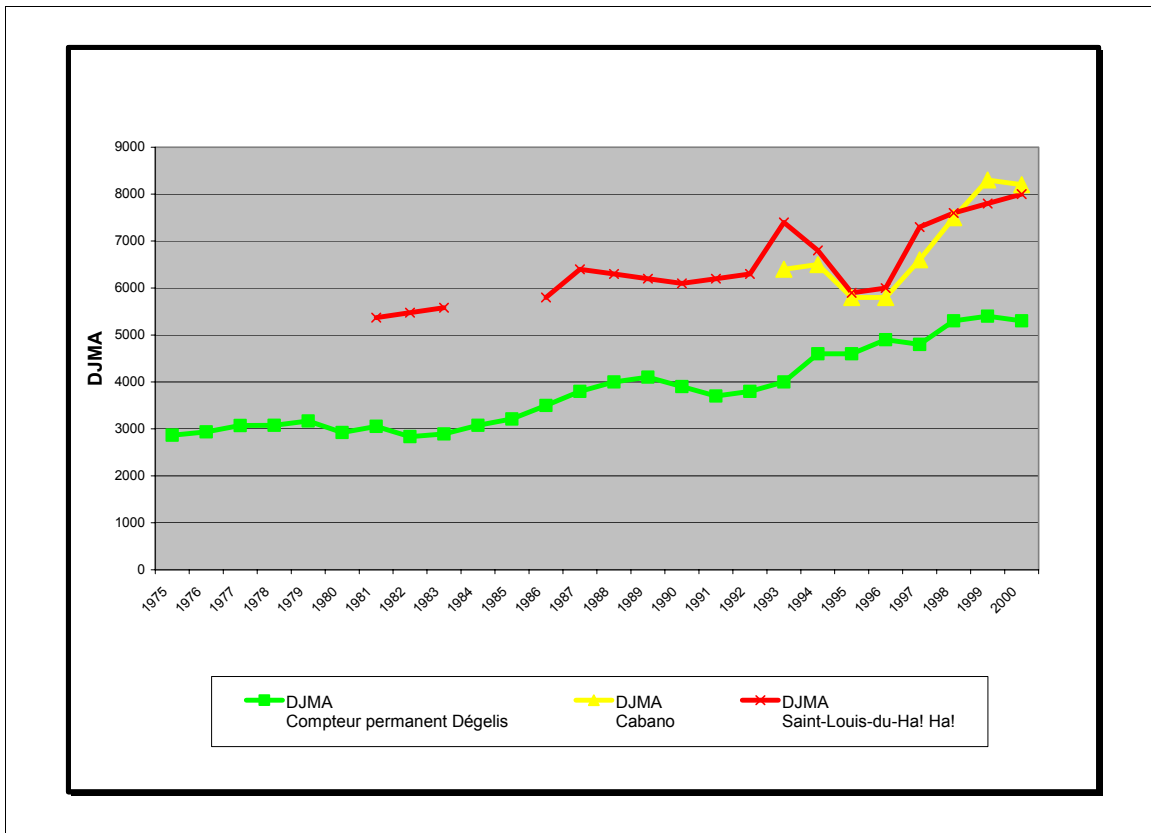
journalier moyen d'hiver (DJMH) n'y est que de 74 % du DJMA. En comparaison, à Notre-Dame-du-Lac, les fluctuations varient entre un DJME qui équivaut à 128 % du DJMA et un DJMH qui représente 78 % du DJMA. Plus au nord, les tronçons de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! ont des volumes saisonniers plus constants. Le DJME y diffère peu du DJMA (109 %), alors que le DJMH y est un peu plus faible que le DJMA (90 %). Cette constance des débits saisonniers signifie que les heures de pointe n'ont pas l'ampleur de celles, entre autres, de Notre-Dame-du-Lac qui, avec près de 1300 véhicules dénombrés à la 30^e heure, représente 17 % du DJMA. En comparaison, pour le tronçon à l'étude, la 30^e heure se situe aux environs de 950 véhicules; ce qui représente 12 % du DJMA.

Graphique 1 – Volume de circulation sur la route 185 par municipalité : 2000



Le graphique 2 présente l'évolution du volume de circulation aux trois stations de comptage de la route 185, entre 1975 et 2000. On y constate que les variations annuelles du débit de circulation à Cabano et à Saint-Louis-du-Ha! Ha! suivent relativement des courbes similaires à la celle de Dégelis.

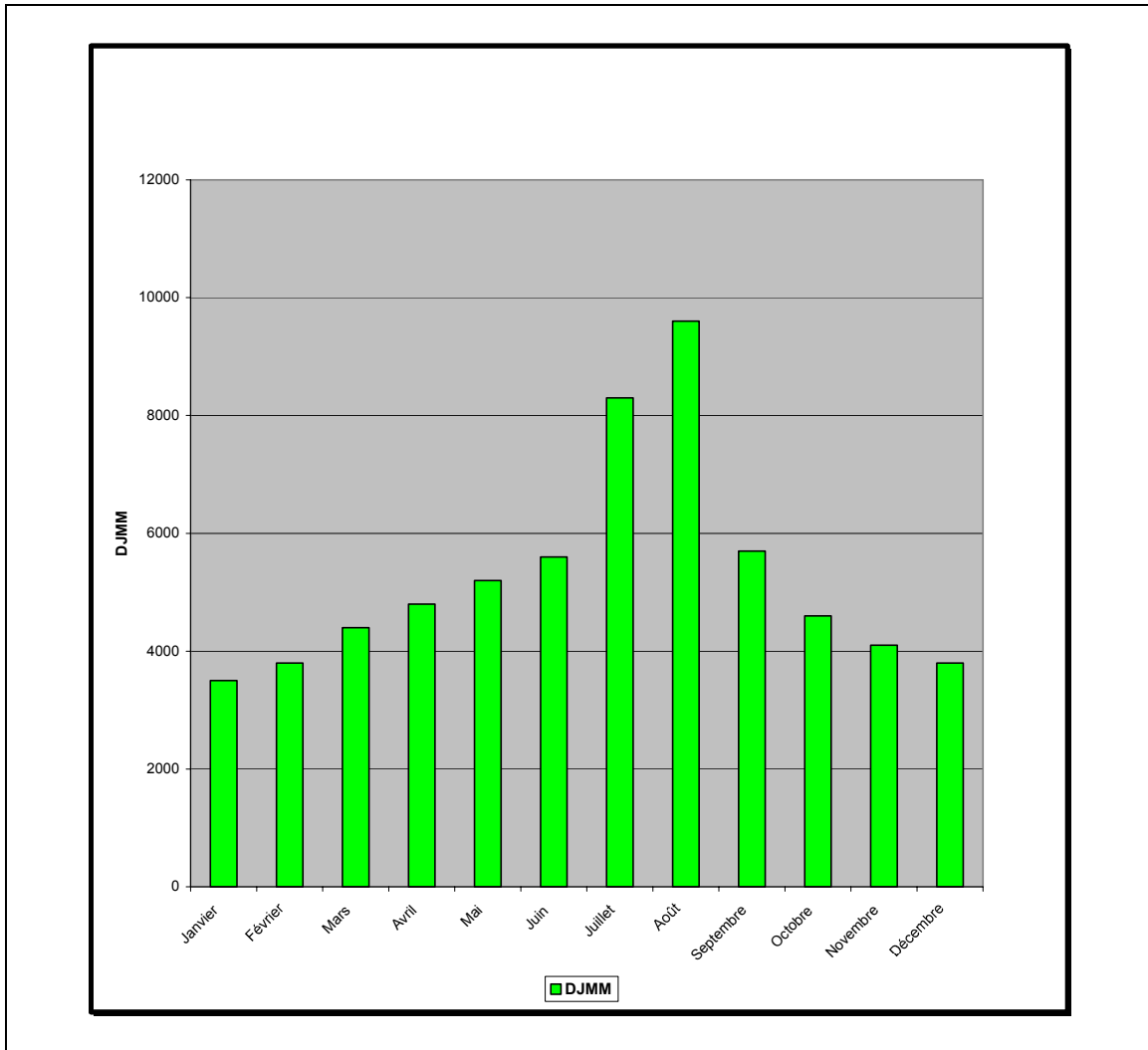
Graphique 2 – Évolution de la circulation aux stations de comptage de la route 185 : 1975 à 2000



La station de comptage permanente localisée à Dégelis est donc utile pour décrire les variations mensuelles et hebdomadaires de la circulation sur la route 185. Il faut cependant garder à l'esprit les nuances évoquées précédemment concernant une fluctuation moins grande des débits journaliers moyens mensuels (DJMM) à Cabano et à Saint-Louis-du-Ha! Ha!.

Le graphique 3 illustre le DJMM observé au compteur de Dégelis pour l'année 2000. Le DJMM observé atteint 9600 véhicules au mois d'août 2000; ce qui représente plus de 180 % du DJMA. Au mois de janvier, il ne représente plus que 3500 véhicules, soit à peine plus de 66 % du DJMA.

Graphique 3 – Variation mensuelle de la circulation observée sur la route 185 à la station de comptage de Dégelis : 2000



Le tableau 2.1 présente les variations hebdomadaires pour les mois d'été utilisés pour le calcul du DJME. On y remarque pour le mois d'août de l'an 2000, des débits journaliers moyens mensuels de plus de 10 000 véhicules le dimanche, à plus de 11 200 véhicules le vendredi, jusqu'à plus de 11 300 véhicules le samedi. Ces données confirment que le profil de la circulation à Dégelis est de type touristique.

Tableau 2.1 – Débit journalier moyen mensuel de la circulation à la station de comptage de Dégelis : 2000

	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Juin	5630	4620	5130	5560	5740	6500	5690
Juillet	9030	7350	6960	7200	8270	9330	9700
Août	10 290	8800	7800	8000	9460	11 260	11 350
Septembre	6100	4900	5000	5300	5700	6700	6200

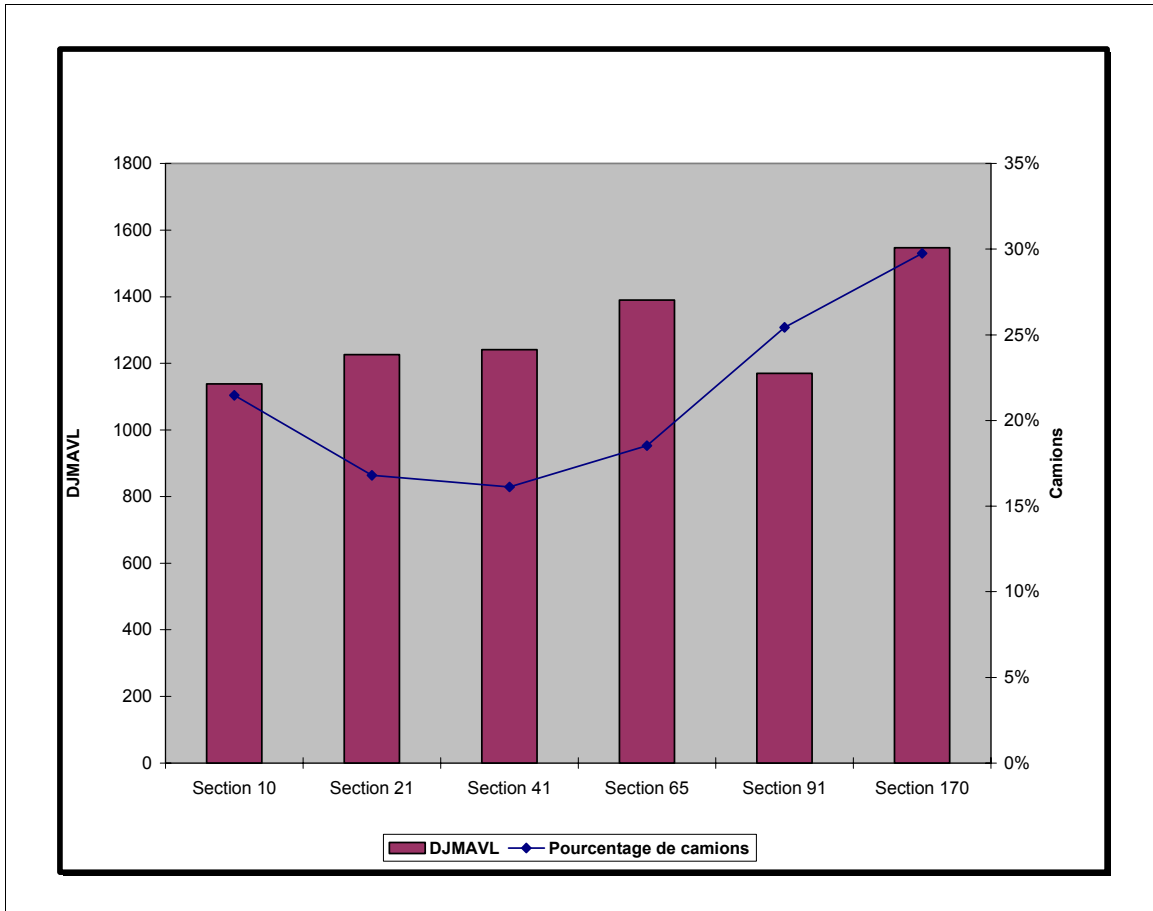
La compilation des heures de pointe observée à Dégelis révèle qu'en 1998, à l'heure la plus forte, on dénombre plus de 1150 véhicules; ce qui représente près de 22 % du DJMA. À la 30^e heure de pointe la plus forte de l'année, le nombre excède légèrement 900 véhicules, ce qui représente plus de 17 % du DJMA.

En 1998, le débit journalier moyen annuel de véhicules lourds (DJMAVL) sur la route 185 se situent entre 1100 et 1500 véhicules; ce qui représente un pourcentage de camions qui fluctue entre 16 % et 30 % (graphique 4). En 2000, pour le tronçon à l'étude, le pourcentage de camions des derniers relevés ponctuels se situe à près de 30 % de l'ensemble du volume de la circulation; ce qui représente environ 2400 camions par jour ouvrable. Il est à noter que ce pourcentage fluctue durant l'année. Les données de la station de comptage permanente à Dégelis servent à l'appréciation des variations mensuelles du camionnage. Le DJMA observé en 2000 est de 5300 véhicules, alors que le volume de camions estimé, est de 1430; ce qui représente un pourcentage de près de 27 % de camions. Les camions articulés¹ comptent pour 88 %, alors que les camions porteurs² équivalent à 12 %.

1 Un camion articulé est composé de deux entités : tracteur et remorque.

2 Un camion porteur est constitué d'une entité.

Graphique 4 – Débit journalier moyen annuel des véhicules lourds sur la route 185 : 1998



Note : Les sections 10 et 21 sont situées à Dégelis, la section 41 à Notre-Dame-du-Lac, la section 65 à Cabano, la section 91 à Saint-Honoré-de-Témiscouata et la section 170 à Rivière-du-Loup.

En 2000, le volume mensuel des véhicules lourds varie de plus de 1100 camions au mois de janvier, à près de 1700 au mois de juillet (graphique 5). Le volume hebdomadaire du mois d'août, quant à lui, varie de près de 1200 véhicules le dimanche, à plus de 2000 véhicules le mercredi, tel que compilé au tableau 2.2.

Graphique 5 – Débit journalier moyen mensuel des véhicules lourds à la station de comptage de Dégelis : 2000

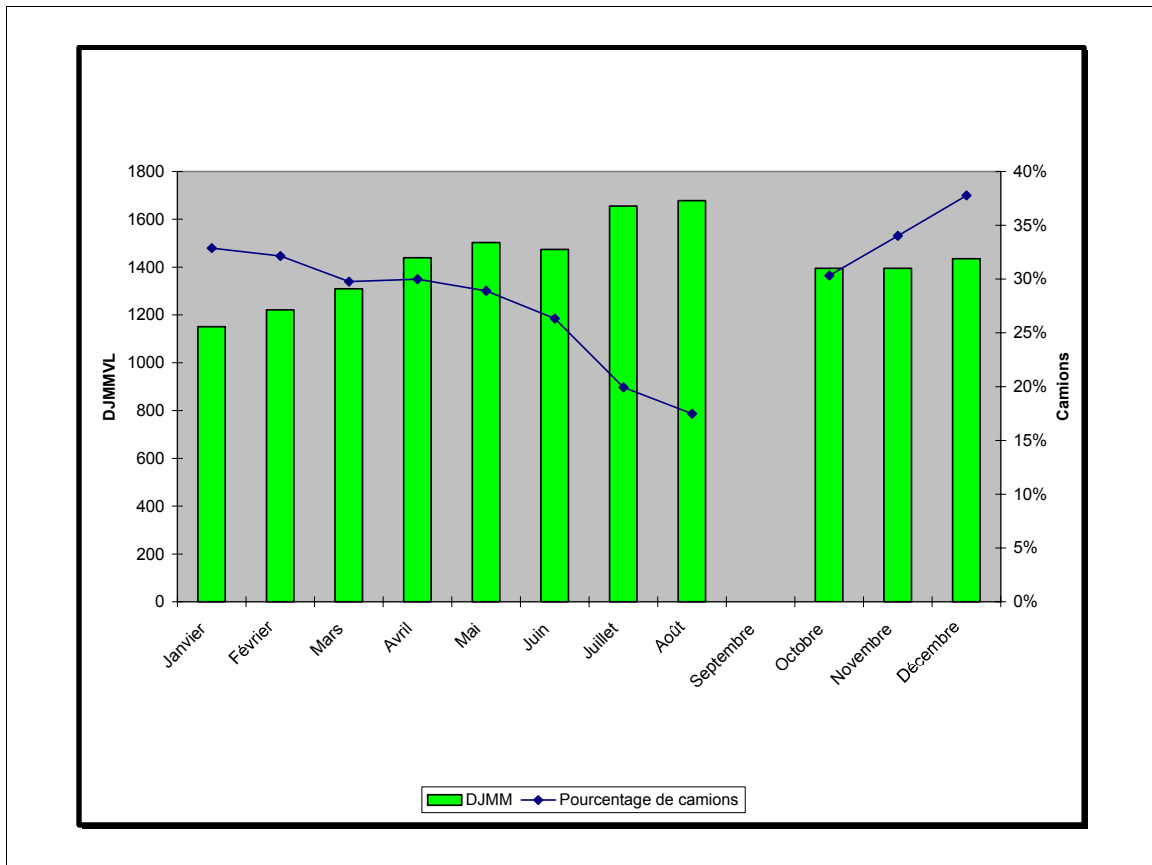


Tableau 2.2 – Débit journalier moyen mensuel des véhicules lourds à la station de comptage de Dégelis : 2000

	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Juin	1016	1315	1719	1838	1786	1515	1128
Juillet	1266	1534	1781	1944	1987	1644	1427
Août	1213	1562	1795	2008	1977	1736	1456

Le camionnage s'effectue donc principalement durant les jours ouvrables. Le volume de ces journées représente en moyenne 108 % du DJMM des véhicules lourds, alors que ceux du samedi et du dimanche n'équivalent respectivement qu'à 87 % et 72 % du DJMAVL.

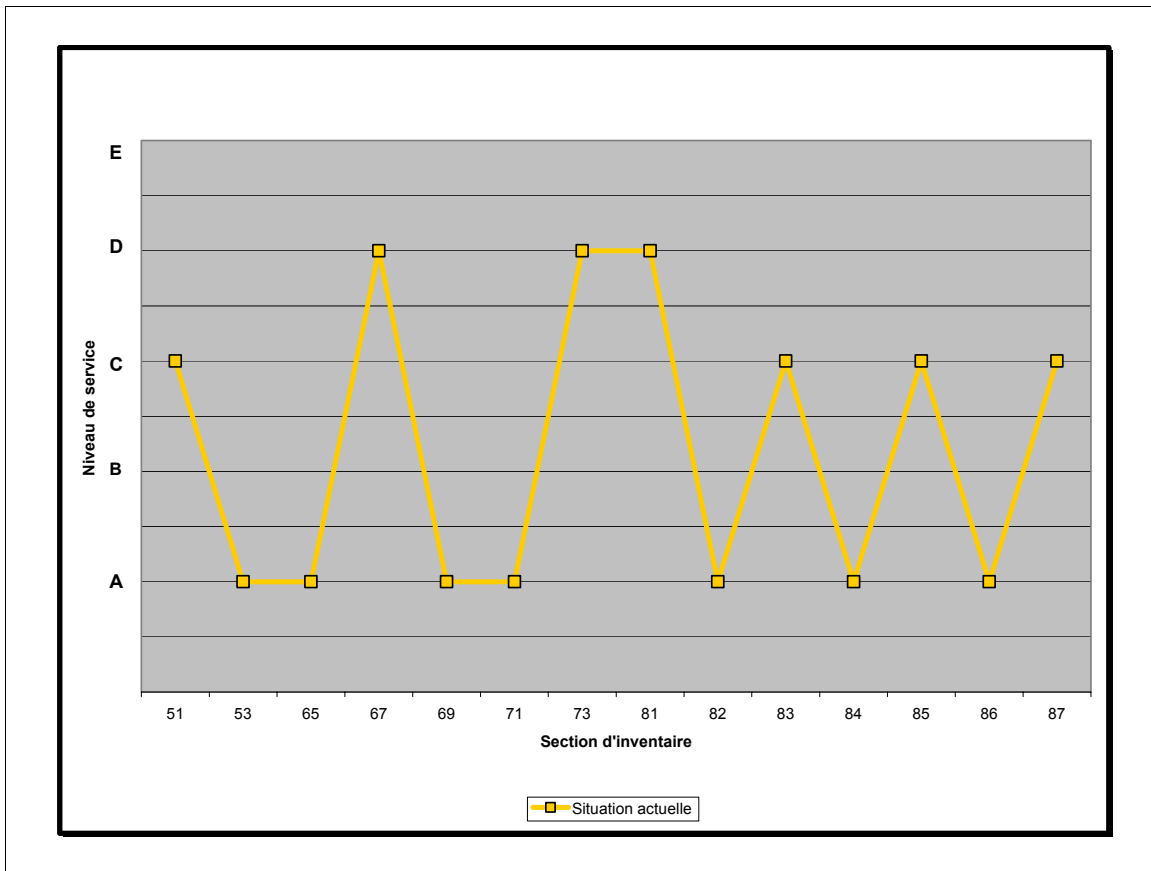
2.1.2 Niveau de service

La méthodologie utilisée pour évaluer le niveau de service est celle du HCM 2000 du Transportation Research Board du National Research Council américain. L'évaluation du niveau de service considère la largeur des voies et des accotements, le profil longitudinal du tronçon analysé, le nombre d'accès, le pourcentage des zones de non-dépassement, le volume de véhicules à l'heure de pointe, la répartition directionnelle de la circulation et le pourcentage de véhicules lourds. L'évaluation porte également sur les

sections de route pourvues d'une voie auxiliaire et sur celles qui disposent d'une géométrie à quatre voies divisées.

Une évaluation du niveau de service actuel de la route 185 est présentée au graphique 6. Cette analyse porte sur les sections de route en écoulement continu. Certaines hypothèses sont formulées, notamment en regard de la vitesse libre estimée.

Graphique 6 – Niveau de service actuel sur la route 185



Compte tenu des changements majeurs dans la géométrie de la route 185 (sections à deux voies, avec des voies auxiliaires et à quatre voies divisées) et du débit relativement constant, le niveau de service fluctue grandement. On observe donc une variation du niveau de service qui oscille entre le niveau A et les niveaux C et D tout au long du parcours. Cette fluctuation oblige le conducteur à s'adapter à un environnement routier non uniforme.

Le niveau de service A représente un écoulement libre de la circulation. Le niveau C se situe encore dans le domaine de l'écoulement stable, alors que le niveau D désigne un écoulement à haute densité. Au niveau D, il y a d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre. Le confort et l'aisance de la conduite sont médiocres. À ce niveau de service, il ne suffit généralement que d'une légère augmentation de la circulation pour créer des problèmes d'écoulement des véhicules. Un niveau de service E, signifie que les conditions de circulation sont près ou atteignent la capacité de la route.

Le tronçon de la route 185 à l'étude intercepte actuellement près d'une dizaine de rues municipales et, à deux endroits, la route numérotée 232 Est et Ouest. À Saint-Louis-du-Ha! Ha!, les principales intersections sont celles des rues Commerciale Nord et Sud et de la rue Raymond. À Cabano, ce sont aussi les intersections des rues Commerciale Nord et Sud avec la route 232 Est et Ouest, plus celles des rues des Bois-Francs, des Érables et du Parc-Industriel.

Une étude d'opportunité, réalisée en août 1997 par le ministère des Transports, permet d'analyser le niveau de service des principales intersections entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick, sur l'ensemble de la route 185¹. Parmi les intersections analysées, il y a celle de la rue Raymond à Saint-Louis-du-Ha! Ha! de même que celles de la route 232 Est et Ouest, de la rue des Érables et de la rue des Bois-Francs à Cabano. Ces intersections comptent une ou des voies supplémentaires sur la route 185 et certaines présentent aussi des «surlargeurs» sur la rue secondaire. Les niveaux de service pour les virages à gauche de la route 185 vers les rues secondaires et pour les virages à droite de la route secondaire vers la route 185 sont tous excellents. Les mouvements les plus contraignants, en termes de délai, sont le virage à gauche à partir de la route secondaire et la traverse en ligne droite de la route 185. Aux principales intersections, le service est de niveaux B et C; ce qui est considéré comme bon.

Contrairement aux données provenant des stations de comptage permanentes qui permettent d'observer l'ensemble des heures d'une année, celles disponibles pour les intersections viennent de relevés ponctuels de 12 heures. Les relevés sur le tronçon à l'étude dataient principalement de 1996, de sorte que l'évaluation présentée dans l'étude de 1997 était utilisée comme point de référence. Une actualisation des comptages effectués au mois d'août 2002 a permis d'évaluer les niveaux de service actuels. Essentiellement, on a constaté des diminutions de service jusqu'au niveau D pour certains mouvements à plusieurs carrefours.

2.1.3 Prévision des volumes de circulation

Un examen des données historiques compilées aux stations de comptage de Cabano et de Saint-Louis-du-Ha! Ha! ainsi qu'à la station de comptage permanente de Dégelis, présentée au chapitre 2.1.1, a été effectuée afin d'en déterminer l'évolution passée et d'en esquisser la tendance projetée pour les 20 prochaines années.

L'évolution de la circulation, exprimée en taux moyen annuel d'accroissement a été évaluée et est présentée au tableau 2.3. Le taux moyen annuel d'accroissement pour la période de 1975 à 2000 est de 3 % par année, pour une évolution linéaire à la station de Dégelis. Il augmente à 4 % pour les 10 dernières années, soit de 1990 à 2000. Par ailleurs, la même évaluation pour les sections de comptage de Saint-Louis-du-Ha! Ha! et de Cabano nous donne des résultats comparables.

1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Route 185 : Rivière-du-Loup – Nouveau-Brunswick : Étude d'opportunité : Partie I : Étude des besoins*. Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 1997, 114 pages plus annexes.

Tableau 2.3 – Évolution de la circulation aux stations de comptage de la route 185 : 1975 à 2000

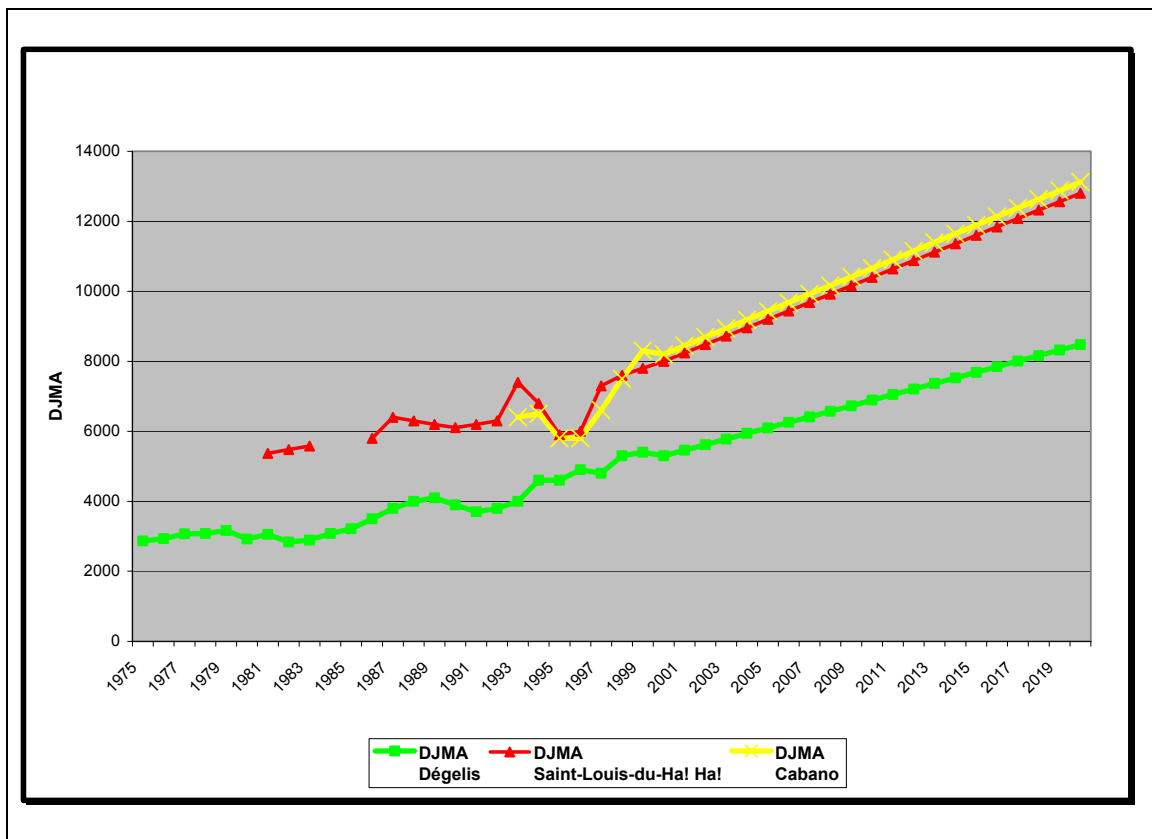
Localité	Taux moyen annuel d'accroissement	
	1975-2000	1990-2000
Dégelis	3 %	4 %
Cabano	Non déterminé	4 % ¹
Saint-Louis-du-Ha! Ha!	3 %	3 % ²

1 Le taux moyen annuel de Cabano est évalué pour la période de 1993 à 2000.

2 Le taux moyen annuel de Saint-Louis-du-Ha! Ha! est évalué pour la période de 1981 à 2000.

L'évaluation du débit projeté est basée sur une hypothèse de prolongement de l'évolution observée depuis les 25 dernières années à la station permanente de Dégelis, soit un taux annuel initial de 3 %. Le même taux sert aux projections à Cabano et à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. La projection linéaire des débits de circulation est présentée au graphique 7. Selon cette hypothèse, en 2020, le DJMA atteindrait près de 8500 véhicules à Dégelis et environ 13 000 véhicules à Saint-Louis-du-Ha! Ha! et à Cabano.

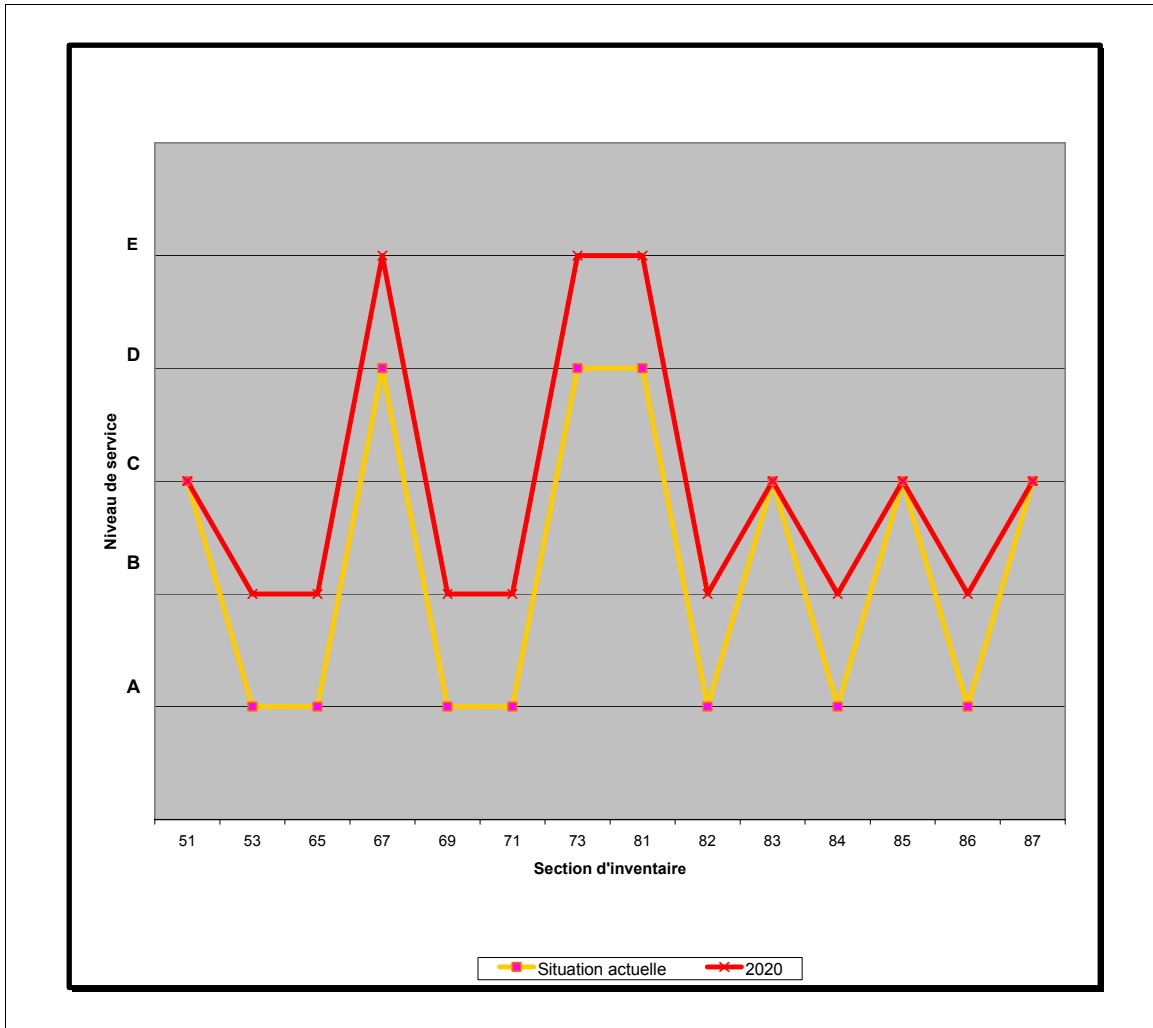
Graphique 7 – Prévion des volumes de circulation aux stations de comptage de la route 185 : 2020



Le graphique 8 compare les niveaux de service de la route actuelle avec ceux de la même route en 2020, en tenant compte des volumes de circulation projetés. L'évaluation

des niveaux de service est faite en fonction du taux d'accroissement de 3 % initial sur l'horizon projeté de 20 ans.

Graphique 8 – Comparaison du niveau de service actuel et projeté pour la route 185 : 2020



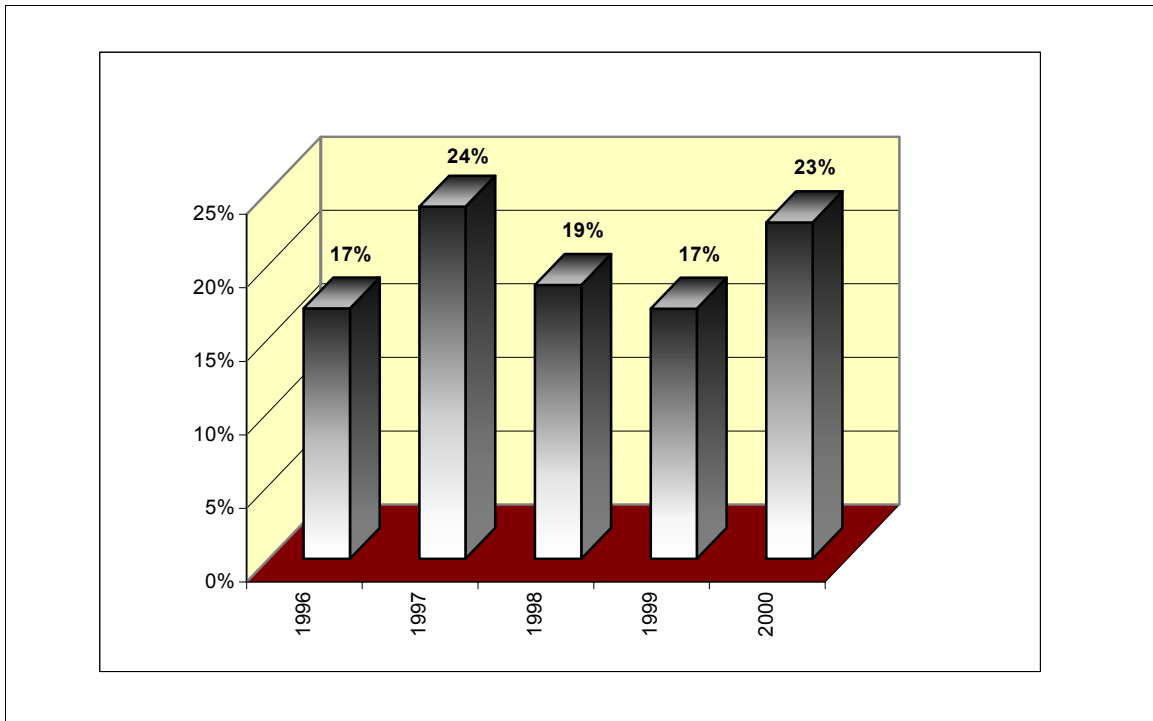
Selon l'hypothèse d'accroissement de la circulation présentée précédemment, le service de plusieurs sections d'inventaires diminuerait pour atteindre le niveau E, c'est-à-dire des conditions de circulation voisines ou équivalentes à la capacité de la route.

2.2 Problématique de la sécurité routière

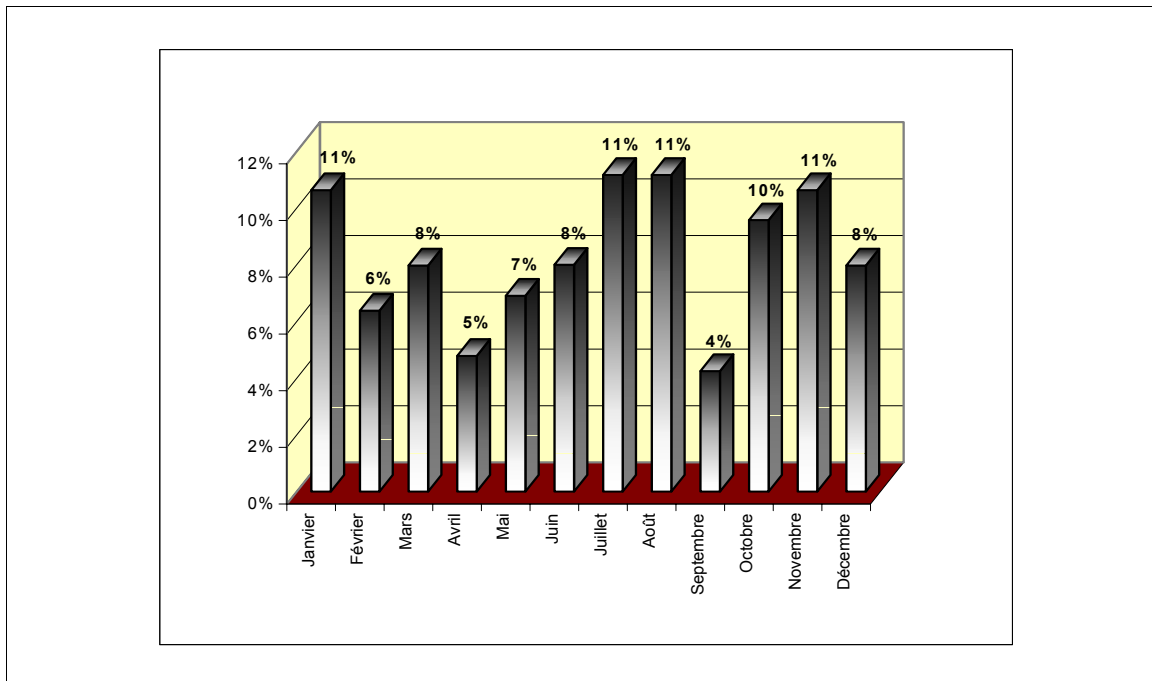
2.2.1 Répartition des accidents

La présente étude se base sur les données d'accidents recueillies par la Société de l'assurance automobile du Québec entre le 1^{er} janvier 1996 et le 31 décembre 2000. Selon ces données, 188 accidents ont été recensés sur le tronçon d'une longueur de 13,7 km, débutant 770 m au sud de l'actuelle intersection de la route 232 Ouest à Cabano et se terminant 1,2 km au nord de l'intersection de la rue Commerciale Nord à Saint-Louis-du-Ha! Ha!. Le nombre d'accidents est relativement constant d'une année à l'autre, avec de légères augmentations en 1997 et 2000. Le graphique 9 présente la répartition des accidents par année entre 1996 et 2000, tandis que le graphique 10 montre leur répartition selon les mois de l'année et le graphique 11, selon la journée de la semaine.

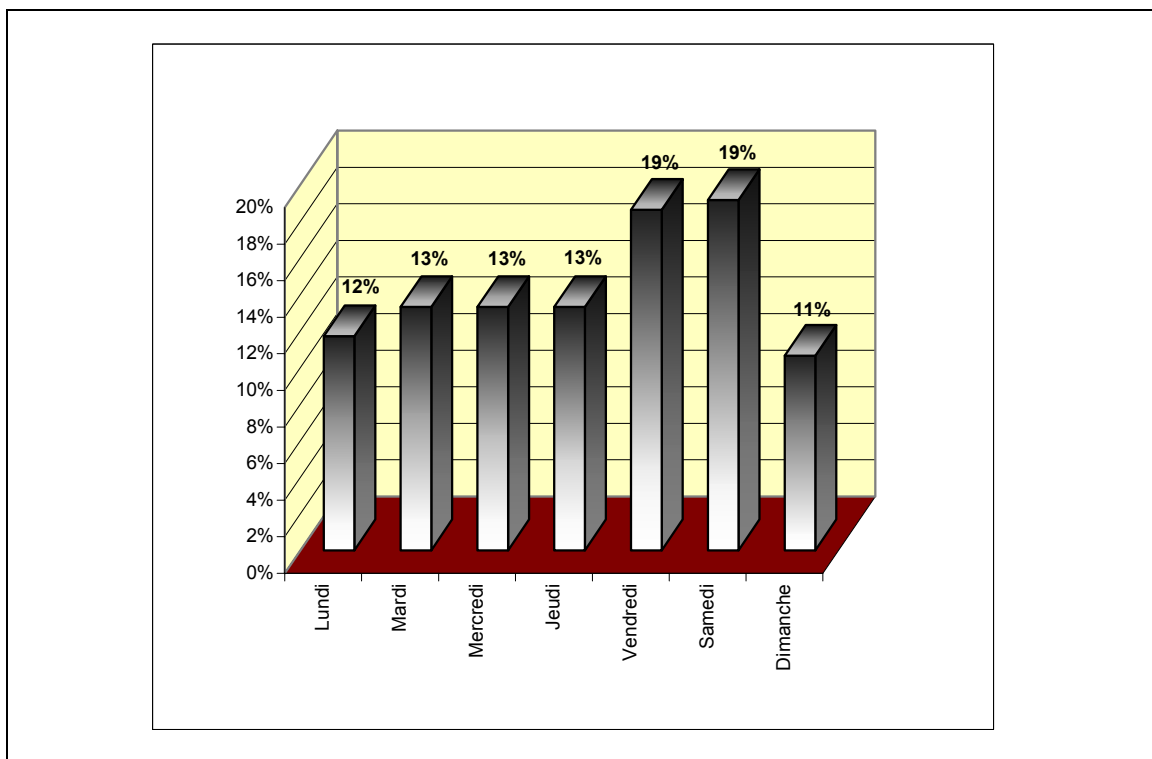
Graphique 9 – Répartition des accidents selon l'année : 1996 à 2000



Graphique 10 – Répartition moyenne des accidents selon les mois de l'année : 1996 à 2000



Graphique 11 – Répartition moyenne des accidents selon la journée de la semaine : 1996 à 2000



Parmi les 188 accidents répertoriés, on compte 10 accidents mortels, 20 accidents avec blessés graves, 35 accidents avec blessés légers et 123 collisions n'occasionnant que des dommages matériels. De plus, 72 de ces 188 accidents n'impliquent qu'un seul véhicule; ce qui représente 38 %, alors que la moyenne provinciale pour ce type de route est de 31 %.

Par ailleurs, 73 % des accidents ont eu lieu le jour et 27 % la nuit; ce qui correspond sensiblement à la distribution de la circulation durant une journée. La majorité des accidents (53 %) se sont produits par temps clair, 14 % sous la neige ou la grêle, 5 % sous la pluie ou la bruine et 26 % par temps nuageux ou sombre. De plus, 18 % des accidents sont survenus sur une chaussée enneigée ou glacée, 15 % sur une chaussée mouillée et 66 % sur une chaussée sèche.

Le nombre de véhicules lourds impliqués dans les accidents recensés dans l'étude n'est pas anormalement élevé, bien au contraire. En effet, 77 % des véhicules impliqués dans ces accidents sont classés «auto/camionnette»¹. La catégorie «camion/autobus»² suit avec 19 % des véhicules accidentés, alors qu'ils représentent 27 % des véhicules circulant sur ce tronçon de la route 185.

Enfin, on dénombre 97 accès directs à la route 185 sur le tronçon à l'étude, dont 19 accès commerciaux dans le secteur de Cabano; ce qui représente une moyenne d'un accès au 65 m. Quant au secteur de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, 52 accès y sont répertoriés, dont 4 accès commerciaux; ce qui représente une moyenne d'un accès au 125 m.

Le nombre d'accès est certes très élevé. Il explique, en partie, le nombre d'accidents survenus dans les secteurs en dehors des intersections. En effet, 27 des 95 accidents survenus en dehors des intersections sont imputables aux accès résidentiels ou commerciaux bordant la route 185. De ce nombre, 13 se sont produits sur le tronçon urbanisé à la sortie nord de Cabano; ce qui représente 50 % des accidents en dehors des intersections sur ces segments. Mentionnons que la vitesse affichée sur la route 185 est de 90 km/h, sans zone de ralentissement ni arrêt obligatoire par des feux ou des panneaux de signalisation.

2.2.2 Analyse des segments et de leurs composantes

Afin de mieux cerner les problèmes de sécurité de la route 185, le tronçon à l'étude d'environ 13,7 km est subdivisé en 12 segments. Pour chacun de ces segments, une description de la géométrie, des courbes horizontales et des intersections est présentée, suivie d'une analyse de sécurité relative aux divers éléments décrits (figure 2.1 et tableau 2.4.).

1 Automobile, camion léger, taxi et véhicule d'urgence.

2 Camion, tracteur routier, véhicule de matières dangereuses, véhicule-outil, véhicule d'équipement, autobus, autobus scolaire et minibus.

Segment S-1

Le segment S-1 mesure 1771 m et comprend une courbe horizontale et une intersection située à la route 232 Ouest (I-1). Il s'y est produit 16 accidents entre 1996 et 2000, dont 12 à l'intersection I-1. Mentionnons que cette intersection ne coïncide pas avec la courbe C-1. Bien que le taux d'accidents y soit inférieur au taux critique d'accidents (0,73 *versus* 1,71); ce qui indique que cette intersection n'est pas anormalement dangereuse, l'indice de gravité (I_G)¹ de 2,62 attire l'attention. En effet, cet indice signifie que les accidents à cette intersection sont en moyenne 2,6 fois plus graves que les accidents n'occasionnant que des dommages matériels ; ce qui dénote une certaine problématique. La valeur moyenne de I_G pour les intersections comparables est de 1,89. En d'autres mots, même si le nombre d'accidents ne semble pas problématique en comparaison du taux critique, la gravité de ceux-ci compense leur nombre.

Les quatre autres accidents sont survenus dans la courbe horizontale C-1. Le T_A ² est de 0,37 acc. / 10⁶ véh.-km, alors que le T_C ³ correspondant égale 1,49 acc. / 10⁶ véh.-km. La valeur de T_A inférieure à celle de T_C signifie que d'un point de vue statistique, il n'y a pas de risque anormalement élevé d'accidents sur le reste de ce segment. En raison du peu d'accidents répertoriés à l'extérieur de l'intersection, l'indice de gravité ne serait pas représentatif. Il n'a donc pas été calculé.

Segment S-2

Durant la période de 1996 à 2000, 29 accidents ont été recensés sur le segment S-2, qui mesure 1372 m. De ce nombre, 24 sont attribuables aux deux intersections de ce segment : I-2, située à la rue Commerciale Sud et I-3, correspondant à l'accès au centre commercial. L'analyse des T_A et des T_C de ces intersections n'indique pas de problème particulier quant aux nombres d'accidents (tableau 2,4). Par contre, l'indice de gravité (I_G) moyen des accidents s'y produisant est éloquent. En effet, les accidents répertoriés à l'intersection de la rue Commerciale Sud ont, avec une valeur de 5,31, un indice de gravité moyen près de trois fois plus grand que la moyenne des indices de gravité des intersections comparables, qui égale 1,89. Il est clair que la gravité moyenne de ces accidents est nettement trop élevée et qu'elle constitue en soi un site critique. Mentionnons que cette intersection se situe à l'intérieur d'une courbe horizontale (C-2). D'ailleurs, 77 % des accidents survenus à l'intersection de la rue Commerciale Sud sont à angle droit. Parmi ces accidents, 60 % ont causé des blessures graves ou un décès. À l'intersection de l'accès au centre commercial (I-3), 45 % des collisions sont latérales et impliquent des véhicules voulant s'engager sur la route 185.

Des cinq accidents restants, deux sont survenus dans la courbe C-2, alors que les trois derniers se sont produits sur un alignement rectiligne. Puisque le taux d'accidents est inférieur au taux critique ($T_A = 0,27$ acc. / 10⁶ véh.-km et $T_C = 1,39$ acc. / 10⁶ véh.-km), nous ne pouvons affirmer que ce segment présente un risque particulier d'accident,

-
- 1 L'indice de gravité (I_G) indique l'importance ou la gravité moyenne des accidents comparativement à ceux n'occasionnant que des dommages matériels.
 - 2 Le taux d'accidents (T_A) est une mesure d'exposition au risque exprimée en «accidents par million de véhicules au kilomètre» pour un segment de route donné.
 - 3 Le taux critique d'accidents (T_C) est un indicateur statistique de sécurité correspondant au seuil au-delà duquel un site est probablement dangereux et ce, avec un niveau de confiance variant de 85 % à 95 % (selon la constante «K» utilisée). Ce taux est également exprimé en «accidents par million de véhicules au kilomètre».

hormis aux deux intersections qui en font partie. Toutefois, la géométrie particulière de l'approche du carrefour de la rue Commerciale Sud constitue un risque d'accident relativement inquiétant.

Segment S-3

On déplore 13 accidents sur ce segment de 1064 m, qui comprend trois courbes (C-5, C-6 et C-7) et une intersection située à la rue des Érables (I-4). Entre 1996 et 2000, 11 accidents ont eu lieu à l'intersection I-4. Le taux d'accidents à cette intersection est inférieur à son taux critique; cela signifie peu de problème quant au nombre d'accidents. Toutefois, avec une valeur de trois, l'indice de gravité n'est pas sans inquiéter. D'ailleurs, l'analyse des schémas d'accidents indique que 55 % des accidents à cette intersection sont à angle droit.

Dans le reste du segment, deux accidents ont été enregistrés; ce qui correspond à un taux d'accidents de $0,14 \text{ acc.} / 10^6 \text{ véh.-km}$ comparativement au taux critique de $1,43 \text{ acc.} / 10^6 \text{ véh.-km}$. Bien qu'un accident grave soit survenu, le peu de cas répertoriés empêche l'utilisation de l'indice de gravité moyen pour conclure au potentiel accidentogène du segment. Notons également qu'aucun accident n'a été signalé dans les trois courbes constituant ce segment pendant la période à l'étude.

Segment S-4

Entre 1996 et 2000, 34 accidents sont dénombrés sur ce segment d'une longueur de 1005 m, qui comprend six courbes et trois intersections : I-5 située à la rue des Bois-Francis, I-6 à la rue Commerciale Nord et I-7 à la route 232 Est. De ce nombre, 22 sont imputables à l'une ou l'autre des trois intersections. Bien que les taux d'accidents ne soient pas anormalement élevés, l'indice de gravité moyen des accidents se produisant à l'intersection de la route 232 Est (I-7) l'est. Cet indice est relativement inquiétant, car il signifie la présence d'un problème de sécurité routière bien tangible. Notons que rien de particulier ne ressort des intersections I-5 et I-6, à part le fait qu'elles se trouvent à l'intérieur des courbes horizontales C-6 et C-7 pour l'intersection I-5 et C-8 pour l'intersection I-6. Cependant, l'analyse du schéma d'accidents tend à démontrer un certain problème quant aux manœuvres des usagers de la route à l'approche du carrefour de la rue Commerciale Nord à Cabano (I-6). Mentionnons que la géométrie de ce carrefour est particulière. Composée de plusieurs courbes entremêlées, elle peut provoquer une certaine hésitation et de la confusion chez les conducteurs voulant s'y engager. D'ailleurs, 42 % des accidents survenus à l'approche de cette intersection sont des collisions latérales.

Parmi les 12 autres accidents, 7 sont survenus sur des alignements rectilignes et 5 ont eu lieu dans les courbes C-7, C-8 et C-10; ce qui apparaît relativement peu élevé si l'on tient compte des DJMA recensés. Le T_A associé à ces accidents est de $0,88 \text{ acc.} / 10^6 \text{ véh.-km}$, alors que le T_C est de $1,44 \text{ acc.} / 10^6 \text{ véh.-km}$. La valeur de I_G correspond à 2,42, alors que la valeur moyenne des indices de gravité pour des routes équivalentes est de 1,96. Cela dénote une aggravation des accidents, sûrement occasionnée par des vitesses de circulation élevées.

Segment S-5

Bien qu'aucune courbe ni aucune intersection ne soit présente sur ce segment de 1000 m, 16 accidents y sont survenus. Le taux d'accidents est évalué à 1,15 acc. / 10^6 véh.-km, alors que le taux critique d'accidents correspondant se situe à 1,44 acc. / 10^6 véh.-km. L'indice de gravité moyen (I_G) est évalué à 3,22. En comparaison avec une valeur de 1,96 pour les routes équivalentes, cela peut se traduire par une aggravation des accidents dus à des vitesses de roulement trop élevées. Or, l'examen du schéma des accidents du segment S-5 indique que 13 de ces 16 accidents (81 %) sont liés directement ou indirectement aux accès des commerces et résidences situés en bordure de la route 185. La combinaison de ces deux éléments (vitesse de roulement élevée et accès) explique en grande partie la valeur obtenue pour I_G , en plus de constituer une problématique bien réelle.

Segment S-6

Entre 1996 et 2000, sur le segment S-6, qui mesure 1236 m, 14 accidents se sont produits, dont 6 dans la courbe C-12. Ce segment ne comporte aucune intersection. Le T_A est évalué à 0,81 acc. / 10^6 véh.-km et le T_C correspond à 1,40 acc. / 10^6 véh.-km; ce qui n'indique pas de problème particulier quant au nombre d'accidents. Cependant, il est important de mentionner que la valeur anormalement élevée de I_G (4,04) signifie que les accidents qui surviennent sur ce segment sont en moyenne quatre fois plus graves que ceux n'occasionnant que des dommages matériels. Le facteur pouvant le mieux expliquer ce résultat est sans doute le grand nombre d'accès résidentiel combiné avec des vitesses de roulement élevées. D'ailleurs, 7 des 14 accidents (50 %) sont des collisions arrière, alors que la moyenne provinciale pour ce type de route est de 21 %.

Segment S-7

Aucune courbe ni aucune intersection ne sont répertoriées dans le segment S-7, qui mesure 800 m. Néanmoins, quatre accidents s'y sont produits. Le taux d'accidents correspondant à ces quatre accidents est de 0,36 acc. / 10^6 véh.-km, alors que le taux critique d'accidents est évalué à 1,48 acc. / 10^6 véh.-km. L'indice de gravité n'a pas été calculé à cause du nombre d'accidents répertoriés. En effet, la valeur de I_G n'aurait pas été représentative dans ce cas-ci. Il apparaît donc que du point de vue statistique, ce segment n'est pas problématique quant à la sécurité des usagers de la route.

Segment S-8

Dix accidents ont été dénombrés sur le segment S-8 mesurant 1345 m et comptant une seule courbe et une seule intersection. Quatre accidents se sont produits à l'intersection de la route 185 et du chemin de la Petite-Rivière (I-8). La comparaison des taux d'accidents versus les taux critiques d'accidents de cette intersection n'indique pas qu'elle soit anormalement accidentogène. Bien qu'une valeur élevée soit mentionnée pour l'indice de gravité ($I_G = 3,75$), le nombre relativement bas d'accidents répertoriés empêche toute conclusion quant à l'importance moyenne des accidents à cette intersection.

Le T_A et le T_C correspondant aux six autres accidents sont respectivement de 0,32 acc. / 10^6 véh.-km et de 1,39 acc. / 10^6 véh.-km. La valeur de I_G n'a pas été calculée à cause du nombre relativement peu élevé d'accidents. Ainsi, aucun problème

particulier de sécurité n'a été décelé sur ce segment. Notons enfin que deux des six accidents se sont produits à l'intérieur de la courbe C-13.

Segment S-9

Huit accidents sont survenus sur ce segment de 1108 m, qui ne contient qu'une seule intersection. L'intersection de la route 185 et de la rue Commerciale Sud à Saint-Louis-du-Ha! Ha! (I-9) a contribué à cinq de ces huit accidents. L'analyse des données indique que du point de vue statistique, aucun problème particulier n'est lié à cette intersection. Quant aux trois autres accidents, ils correspondent à un T_A de 0,20 acc. / 10^6 véh.-km, alors que le T_C est de 1,42 acc. / 10^6 véh.-km. L'indice de gravité moyen de ces trois accidents n'a pas été calculé, car le nombre d'accidents est nettement insuffisant pour tirer une quelconque conclusion. Il apparaît donc que ce segment et son intersection ne présentent pas de problème particulier de sécurité routière.

Segment S-10

Entre 1996 et 2000, 29 accidents se sont produits sur le segment S-10, dont 13 à la seule intersection I-10, correspondant à la rue Raymond. Ce segment mesure 1092 m et compte trois courbes et une intersection. Les courbes C-15a et C-15b sont juxtaposées en plan et constituent le prolongement de la courbe C-14, laquelle se scinde en deux chaussées séparées par un terre-plein. L'intersection I-9 se situe à l'intérieur des courbes C-15a et C-15b. La comparaison entre le T_A et le T_C correspondant à cette intersection n'indique aucun problème quant au nombre d'accidents. Cependant la valeur de I_G (2,81) signifie que la gravité moyenne des accidents à cette intersection est relativement élevée; ce qui constitue une problématique.

Les 16 autres accidents représentent un T_A de 1,06 acc. / 10^6 véh.-km et un T_C de 1,42 acc. / 10^6 véh.-km. Du point de vue statistique, ce segment ne pose pas de problème de sécurité routière. D'ailleurs, l'indice de gravité moyen ($I_G = 1,84$) n'indique pas de problème particulier. Par contre, le schéma des accidents montre que cinq des six accidents survenus dans la courbe C-14 ainsi que les deux accidents répertoriés à l'intérieur de la courbe C-15b sont des sorties de route. Il semble que cela soit causé par la perte d'une voie du côté gauche de la route, à l'intérieur de la courbe C-14. Le problème est plus important lors de conditions climatiques défavorables. Enfin, le schéma montre aussi que, sur les huit derniers accidents, en excluant ceux survenus dans les courbes, quatre correspondent à des situations conflictuelles générées par l'accès à un commerce.

Segment S-11

Seulement deux accidents sont à déplorer sur le segment S-11, qui mesure 908 m et ne compte ni courbe horizontale ni intersection. Le T_A correspondant à ces accidents est de 0,16 acc. / 10^6 véh.-km, alors que le T_C est évalué à 1,46 acc. / 10^6 véh.-km. Étant donné le faible nombre d'accidents dénombrés entre 1996 et 2000, l'indice de gravité moyen n'a pas été calculé. Sa valeur n'aurait été ni représentative ni même significative. Ce segment ne génère donc pas un risque anormalement élevé d'accidents.

Segment S-12

Treize accidents ont été répertoriés sur ce segment, qui mesure 1024 m. De ce nombre, seulement deux sont attribuables à sa seule intersection située à la rue Commerciale Nord à Saint-Louis-du-Ha! Ha! (I-11). L'analyse des données indique que du point de vue statistique, l'intersection I-11 n'est pas problématique même si elle est située dans la courbe horizontale C-16.

Pour ce qui est des 11 autres accidents, le taux d'accidents correspond à une valeur de 0,78 acc. / 10^6 véh.-km, tandis que le taux critique associé est de 1,44 acc. / 10^6 véh.-km; ce qui n'indique pas, à première vue, un site particulièrement accidentogène. Cependant, le facteur I_G , avec une valeur de 2,23, montre que les accidents survenus à l'intérieur de ce segment sont, en moyenne, d'une gravité plus élevée que prévu. Enfin, l'étude des schémas d'accidents en dehors des intersections dénote un problème lié aux accès commerciaux présents sur ce segment.

2.3 Nécessité d'intervention

Les résultats des analyses de la sécurité routière et des caractéristiques de la circulation sont les principaux éléments qui expliquent et justifient la nécessité d'intervenir sur le tronçon de la route 185 présentement à l'étude.

2.3.1 Des problèmes de sécurité persistants

L'étude de sécurité présentée au chapitre précédent, démontre que le nombre d'accidents survenus entre 1996 et 2000, sur un tronçon de 13,7 km, n'est pas anormalement élevé. Par contre, la gravité des accidents est, en général, assez alarmante.

Ces résultats obtenus peuvent s'expliquer, en partie, par le nombre d'accès commerciaux et résidentiels aux abords de certains segments de la route 185, combiné avec des vitesses de roulement élevées et des conditions climatiques difficiles (neige, glace noire et brouillard) de même qu'avec la géométrie inusitée des carrefours des rues Commerciale Nord et Sud à Cabano, qui génère hésitation et confusion chez les usagers. Les accidents occasionnés par la grande faune (orignal, cerf de Virginie et ours noir) ne figurent pas dans la liste des principales causes. En effet, seulement six accidents sont survenus entre 1996 et 2000 sur le tronçon de la route 185 à l'étude¹.

Une étude de sécurité menée sur l'ensemble de la route 185 (101 km) entre le premier janvier 1991 et le 31 décembre 1995, dénombrait 957 accidents, dont 242 accidents (25,3 %) aux 38 principaux carrefours étudiés. Durant cette période de cinq ans, les accidents ont occasionné la mort de 42 personnes, d'importantes blessures à 100 personnes et des blessures légères à 380 autres. Cette étude a démontré que la tendance du taux d'accidents mortels augmente pour la route 185 par rapport aux autres routes de gabarit comparable, où elle est stable².

Aujourd'hui, la mise à jour des données confirme cette tendance, du moins sur le tronçon à l'étude. Cela témoigne de l'existence d'un problème de sécurité routière et de l'urgence d'intervenir dans ce secteur. En effet, durant la période du premier janvier 1991 au 31 décembre 1995, il y a eu 191 accidents sur le tronçon actuellement à l'étude (113 à Cabano et 78 à Saint-Louis-du-Ha! Ha!), comparativement à 188 (110 à Cabano et 78 à Saint-Louis-du-Ha! Ha!) pour la période du premier janvier 1996 au 31 décembre 2000. Ces données démontrent une certaine stabilité quant au nombre d'accidents. Cependant, la valeur de l'indice de gravité (I_G) pour ces accidents est en hausse dans la plupart des cas, puisque le nombre d'accidents mortels a augmenté durant la période de 1996 à 2000 (tableau 2.5).

Aux intersections situées à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, la valeur de l'indice de gravité (I_G) a légèrement diminué tout en étant encore très élevée. Il appert que la diminution de la

1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Les Accidents de la circulation occasionnés par la grande faune sur le territoire de la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine. Bilan statistique 1996-2000*, Direction générale de Québec et de l'Est, Service du soutien technique, 2002, p. 27.

2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Route 185 : Rivière-du-Loup – Nouveau-Brunswick : Étude d'opportunité : Partie I : Étude des besoins*. Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 1997, p. 43.

valeur de l'indice de gravité moyen à cet endroit résulte essentiellement du fait que le nombre d'accidents s'y étant produits a doublé, passant de 12 à 24. L'augmentation du nombre de collisions n'occasionnant que des dommages matériels a pour effet de diminuer la valeur de cet indice, bien que le nombre d'accidents ayant causé un décès soit passé de un à deux.

Considérant que la valeur des indices de gravité du tronçon à l'étude est supérieure à celle des indices de gravité moyens (I_G moyen) pour les routes comparables; soit 1,89 aux intersections et 1,96 en dehors des intersections, et compte tenu de la tendance à la hausse de la valeur de ces indices, il est essentiel d'intervenir pour améliorer la sécurité des usagers de cette route.

Tableau 2.5 – Comparaison de la gravité moyenne des accidents : 1991-1995 à 1996-2000

Cabano	Données de 1991 à 1995 DJMA (1993) ¹ = 6 500					Données de 1996 à 2000 DJMA (1998) ¹ = 7 500				
	M ²	BG ³	BL ⁴	DMS ⁴	Total	M ²	BG ³	BL ⁴	DMS ⁴	Total
Type d'accident										
En dehors des intersections	2	2	5	45	54	2	5	6	28	41
Indice de gravité (I_G)	1,86					2,82				
Intersection	2	1	14	42	59	3	10	11	45	69
Indice de gravité (I_G)	2,02					3,00				
Sous-total										
	113					110				
Saint-Louis-du-Ha! Ha!	Données de 1991 à 1995 DJMA (1993) ¹ = 7 400					Données de 1996 à 2000 DJMA (1998) ¹ = 7 600				
	M ²	BG ³	BL ⁴	DMS ⁴	Total	M ²	BG ³	BL ⁴	DMS ⁴	Total
Type d'accident										
En dehors des intersections	2	7	6	51	66	3	4	10	37	54
Indice de gravité (I_G)	2,32					2,56				
Intersection	1	0	5	6	12	2	0	8	14	24
Indice de gravité (I_G)	2,75					2,54				
Sous-total										
	78					78				
Total										
	191					188				

1 DJMA en dehors des intersections.

2 Nombre d'accidents mortels.

3 Nombre d'accidents ayant causé des blessures graves.

4 Nombre d'accidents ayant causé des blessures légères.

5 Nombre d'accidents ayant causé seulement des dommages matériels.

Les problèmes de sécurité sont également exprimés par les résultats d'un sondage sur la perception, effectué en 1997 auprès des usagers de l'ensemble de la route 185. Selon ce sondage, 53,1 % des 605 résidents interviewés ne s'y sentent pas en sécurité. Par contre, 73,2 % des 205 camionneurs interrogés, soit près de trois sur quatre, estiment s'y sentir en sécurité de façon générale. Parmi les causes mentionnées, le trop grand nombre d'entrées privées et commerciales est cité par 78,9 % des camionneurs et 52,2 % des résidents. De même, près de 80 % de tous les répondants disent qu'il est difficile d'effectuer des dépassements sur la route 185. Enfin, 79,8 % des résidents se

plaignent de la vitesse trop élevée des camions, alors que 59 % des camionneurs sont d'avis qu'en général, les conducteurs respectent les limites de vitesse¹.

2.3.2 Des niveaux de service s'aggravant selon la tendance actuelle

L'évolution du volume de la circulation sur la route 185 pour la période comprise entre 1975 et 2000 démontre une importante croissance, correspondant à un taux moyen annuel linéaire de 3 %. Actuellement, la proportion des camions représente près de 30 % de l'ensemble des volumes de circulation, ce qui signifie environ 2400 camions par jour ouvrable.

L'analyse de la circulation indique également une fluctuation importante du niveau de service, qui varie de A à D. Cette fluctuation est reliée à la géométrie de la route, qui change à plusieurs reprises en fonction du nombre de voies. Le niveau de service D représente un écoulement à haute densité où il y a d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre. À ce niveau, le confort et l'aisance de la conduite sont médiocres et il ne suffit généralement que d'une légère augmentation de la circulation pour créer des problèmes de fluidité. Cela signifie que, selon la projection de la circulation en 2020 appliquée sur la route 185 actuelle, si l'on suit la tendance observée les années précédentes, on assistera à une diminution du niveau service à E pour plusieurs sections d'inventaires. Le niveau de service E signifie des conditions de circulation qui prévalent à près de la capacité et à la capacité de la route.

2.3.3 Solutions privilégiées

Le ministère des Transports étudie plusieurs solutions pour améliorer la sécurité sur l'ensemble de la route 185². Il y a les solutions ponctuelles telles que l'étagement de certains carrefours (échangeur), la correction de courbes dangereuses et la construction de voies de dépassement. Plusieurs interventions ont été réalisées ou sont déjà planifiées. C'est le cas du carrefour de la route de l'Église à Notre-Dame-du-Lac et de la courbe Arc-en-ciel à Dégelis. De même, on a procédé à la correction du marquage et à l'installation de panneaux de signalisation sur portique aux carrefours des rues Commerciale Nord et Sud à Cabano. Bien que ces panneaux puissent éviter les accidents liés à la mauvaise interprétation de la direction à prendre, ils ne règlent pas les conflits entre la circulation locale et celle de transit. Malheureusement, la mise à jour des données confirme que le nombre d'accidents n'est pas en diminution à ces carrefours. Cette intervention est donc considérée comme une mesure temporaire.

Des mesures préventives sont également planifiées. Elles consistent à travailler en collaboration avec les MRC et les municipalités concernées pour contrôler les accès aux propriétés en bordure de l'ensemble de la route 185. Une intervention qui vise les objectifs du projet de politique du MTQ sur le contrôle des accès routiers. Ce projet de

1 IMPACT RECHERCHE, *Sondage auprès des usagers concernant la perception de la sécurité sur la route 185 entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick. Volet n° 1 : Entrevues auprès des résidents de la région. Volet n° 2 : Entrevues auprès des camionneurs*, 1997, 80 p. plus annexes.

2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Route 185 : Rivière-du-Loup–Nouveau-Brunswic. Étude d'opportunité. Partie II : Évaluation des avenues de solution*, Direction territoriale du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, Service du support technique, 1998, 29 p. plus annexes.

politique propose de limiter au minimum le nombre de carrefours (intersections) et d'accès directs au réseau routier supérieur en favorisant une distance de 450 m entre les carrefours et de 200 m entre les accès; ce qui représente cinq accès par kilomètre¹.

Le ministère des Transports a également considéré deux autres solutions : une autoroute de 100 km dans un corridor différent de celui de la route 185 actuelle et une route à quatre voies à chaussées séparées où les carrefours et les accès de la route existante seraient maintenus. Elles ont été rejetées parce que les bénéfices avantages-coûts (gains en sécurité par rapport aux coûts d'investissement et aux impacts environnementaux) n'étaient pas concluants.

Le *statu quo* a aussi été rejeté, car il ne répond pas à l'objectif du ministère des Transports de diminuer de 15 % le nombre de décès et de blessés graves sur l'ensemble des routes du Québec, tel que stipulé dans la *Politique de sécurité routière dans les transports (2001-2005)*.

La **solution privilégiée** est la combinaison de différentes interventions choisies et planifiées selon une perspective à long terme de construction d'une autoroute sur l'ensemble de la route 185. Elle vise à préserver le statut de Transcanadienne de la route 185. Elle correspond aux désirs des élus et de la population consultés dans le cadre d'autres projets en cours sur cette route. Ainsi, le conseil de la MRC de Témiscouata, appelé à s'exprimer sur l'orientation des travaux sur la route 185, a exigé que cette route soit réaménagée dans l'axe actuel afin d'assurer l'activité économique des localités traversées².

Le projet d'amélioration de la sécurité à Cabano et à Saint-Louis-du-Ha! Ha! s'inscrit parmi les mesures planifiées par le MTQ pour l'ensemble de la route 185. La principale intervention consiste à construire un carrefour dénivelé (échangeur) aux points stratégiques des deux municipalités, soit aux intersections des rues Commerciale Nord et Sud à Cabano, où les échanges sont nombreux entre la circulation locale et celle de transit, et à l'intersection de la rue Raymond, qui relie le centre-ville de Saint-Louis-du-Ha! Ha! et la municipalité de Saint-Elzéar. À Cabano, ces carrefours servent à la fois d'entrée au centre-ville et d'accès à la route régionale 232 Est, qui se dirige vers Saint-Michel-du-Squatec ou Rimouski, et à la route 232 Ouest, qui mène à Pohénégamook.

Entre ces carrefours, la sécurité sur la route 185 doit être assurée par la séparation des chaussées et par le contrôle des accès. Au total, le projet inclut un tronçon d'environ 13,4 km construit en grande partie à l'intérieur de l'emprise actuelle du ministère des Transports, qui mesure entre 45,7 m et 90 m de largeur. Des variantes sont aussi étudiées à l'extérieur de l'emprise pour contourner le secteur résidentiel situé à la sortie nord de la ville de Cabano (chapitre 5.1 – Analyse comparative des variantes de tracé).

Le processus itératif entre le ministère des Transports, les élus et la population des deux municipalités dans l'élaboration de l'avant-projet permet de présenter la solution la plus acceptable pour l'environnement.

1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Gestion des corridors routiers. Projet de politique sur le contrôle des accès routiers*, Québec, Direction du soutien aux infrastructures, 1997-02-05, non paginé.

2 CONSEIL DE LA MRC DE TÉMISCOUATA, *Résolution RS-085-00*, juin 2000.

2.3.4 Une intervention souhaitée

Plusieurs groupes formulent des demandes aux gouvernements fédéral et provincial afin d'obtenir les budgets nécessaires à l'amélioration de la sécurité sur la route 185. Le Comité de la Transcanadienne en est un. Formé en 1989 par la MRC de Témiscouata, il rassemble des représentants des MRC de Rivière-du-Loup et de Kamouraska ainsi que des villes d'Edmundston et de Saint-Jacques au Nouveau-Brunswick.

À la suite des revendications et compte tenu de la récurrence des accidents, le gouvernement du Québec fait de la sécurité sur la route 185 une priorité. Un protocole d'entente, qui propose un financement partagé pour la réalisation d'une autoroute à quatre voies, est transmis au ministre fédéral des Transports le 11 décembre 2001¹.

Afin d'accélérer le processus de sensibilisation au problème de la sécurité sur la route 185, une délégation d'élus de la région du Témiscouata ainsi que le maire d'Edmundston rencontrent le ministre fédéral des Transports, le 7 février 2002. Parallèlement, plus de 10 000 cartes postales et 2300 lettres sont envoyées au premier ministre du Canada afin qu'il investisse les millions promis pour ce dossier².

Le 18 février 2002, à la suite d'un accident à Dégelis qui cause la mort de cinq jeunes d'Edmundston, la Coalition Québec–*New Brunswick* organise à Cabano une marche à laquelle participent les étudiants de l'Université de Moncton et du cégep de Rivière-du-Loup³. Ensemble, ils demandent à Ottawa la construction d'une autoroute.

Des discussions avec les élus de Cabano, le 4 juillet 2000 et le 31 mai 2001, ainsi qu'avec les élus de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, le 19 septembre 2001 et le 23 octobre 2002, ont permis de présenter à la population un projet bonifié qui répond à leurs préoccupations.

1 «Route 185 : Québec demande des précisions au fédéral», dans *Journal Info-Dimanche*, le dimanche 10 février 2002, p. 18.

Marc LAROUCHE, «La route 185 est vraiment prioritaire pour le gouvernement du Québec», dans *Journal Info-Dimanche*, le dimanche 10 mars 2002, p. 7.

2 Christian PELLETIER, «Projet d'autoroute pour la 185, Ottawa renvoie la balle à Québec», dans *Le Saint-Laurent/Portage*, le dimanche 10 février 2002, p. 3.

Christian PELLETIER, «Projet d'autoroute pour la 185, Québec renvoie la balle à Ottawa», dans *Le Saint-Laurent/Portage*, le dimanche 10 mars 2002, p. 17.

Mario PELLETIER, «Route 185. La pression est maintenue sur les gouvernements», dans *Journal Info-Dimanche*, le dimanche 24 mars 2002, p. 10.

3 Marc LAROUCHE, «Travaux sur la route 185. Les jeunes de Rivière-du-Loup marcheront avec ceux d'Edmundston», dans *Le Soleil*, le jeudi 14 février 2002, p. A13.

Lors des présentations publiques du 18 février et du 23 octobre 2002, la population s'exprime sur le projet proposé par le ministère des Transports. Voici les principales questions et commentaires.

- La population demande la construction d'une autoroute dans l'axe actuel de la route 185, mais sans en subir les inconvénients comme la disparition des accès directs aux propriétés due au terre-plein de l'autoroute qui élimine tous les virages.
- Certaines personnes demandent si d'autres tracés ont été étudiés à l'extérieur du corridor actuel de la route 185, en dehors des agglomérations, afin d'éviter le problème du bruit de la circulation sur les chemins de desserte des zones résidentielles.
- Plusieurs, dont des expropriés lors des travaux en 1970, se préoccupent du processus d'expropriation actuel. Ils demandent si une maison peut être déplacée sur le même terrain ou reculée dans la zone agricole. Ils veulent également savoir si un propriétaire peut défendre lui-même son dossier et si, dans ce cas, il recevra la rémunération prévue par l'évaluateur.
- D'autres s'inquiètent de la continuité de l'autoroute vers le sud et vers le nord. Gardera-t-elle l'axe actuel de la route 185? Les chemins de desserte seront-ils prolongés? Y aura-t-il des passages sous l'autoroute afin d'accéder aux fermes et aux terres situées de chaque côté?
- Des représentants des véhicules tout-terrains (VTT) et des motoneigistes demandent si le ministère des Transports a prévu au moins une traverse à leur intention.
- L'une des principales questions touche la date du début des travaux, car le projet chemine depuis déjà plusieurs années et les victimes s'additionnent.