

Etude d'opportunité d'une voie de contournement
à Ste-Thècle dans l'axe de la route 153

MRC de Mékinac

CANQ
TR
GE
PR
245

opportunité d'une voie de contournement à
de la route 153 - Rapport

Exemp. : P

C.G. : 3021



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

663234

Etude d'opportunité d'une voie de contournement
à Ste-Thècle dans l'axe de la route 153

MRC de Mékinac



Préparé par: Roch Huet, ing.
Direction générale du Génie
Division de la planification
du réseau routier
Septembre 1984

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

CANQ
TR
GE
PR
du
Dépôt

SYNTHESE ET RECOMMANDATION

Synthèse

Le village de Ste-Thècle se situe à la frontière d'importantes zones d'exploitation forestière localisées plus au nord, pour lesquelles la route 153 est l'axe majeur les reliant aux zones de transformation établies en très grande majorité à St-Tite, St-Sévérin et Grand-Mère, soit au sud de Ste-Thècle.

Sur une longueur de 2,4 km à l'intérieur de ce village, la route 153, qui joue aussi le rôle d'artère principale, est constituée d'une chaussée dont la largeur moyenne de 8,4 m (2 voies + 1 stationnement par endroits) peut être considérée comme acceptable. Toutefois, la présence de poteaux d'Hydro-Québec en bordure du pavage, dans certaines sous-sections, limite la pleine utilisation de la surface pavée. La situation se complique davantage durant la période hivernale à cause de l'amoncellement de neige en bordure de la chaussée et sur les trottoirs, ce qui réduit encore plus la voie carrossable et force les piétons à marcher dans la rue. C'est également la période de l'année où la circulation lourde affectée au transport du bois (sous toutes formes) est la plus intense.

Aux yeux des résidents de la place, ce transport lourd constitue une source de danger pour les piétons et les automobilistes, de même qu'une source de pollution de l'air et du climat sonore. La solution qu'ils réclament, soit la réalisation d'une voie de contournement du village (au coût de + 1 000 000 \$), dépasse cependant de loin les besoins en termes de circulation puisque l'artère actuelle offre une capacité de quelque 5 000 véh/jr, alors que le débit journalier moyen annuel n'est que de 2 300 véh/jr.

D'autre part, le trafic lourd qui regroupe diverses catégories de véhicules (10 roues, semi-remorque, autobus, etc...) compose moins de 10% du DJMA, soit environ 200 véhicules/jour en moyenne. Les véhicules affectés au transport du bois représentent pour leur part 50% ou plus de la circulation lourde dépendant des saisons.

L'examen des statistiques d'accidents a révélé que les conditions de sécurité sur cette section de route sont typiques d'une zone urbaine de faible densité et qu'il ne semble pas y avoir de concentration anormale d'accidents. Par ailleurs, l'évaluation du climat sonore indique un niveau de bruit moyen (se rapprochant de fort) qu'on peut qualifier d'impropre à l'implantation de zones résidentielles. Cette dernière constatation n'est certes pas unique à Ste-Thècle puisqu'elle est vécue dans un grand nombre de municipalités à travers le Québec.

Compte tenu du contexte global qui a pu être observé à Ste-Thècle, il n'apparaît pas opportun pour le ministère des Transports de soutenir le projet de voie de contournement du village d'autant plus que des interventions plus modestes sont susceptibles d'améliorer au moins les conditions de circulation et de sécurité.

Recommandation

Il est par conséquent recommandé:

- que le MTQ retire le projet de voie de contournement de Ste-Thècle village de sa programmation de travaux;
- que le MTQ s'engage à réaliser les améliorations suivantes:

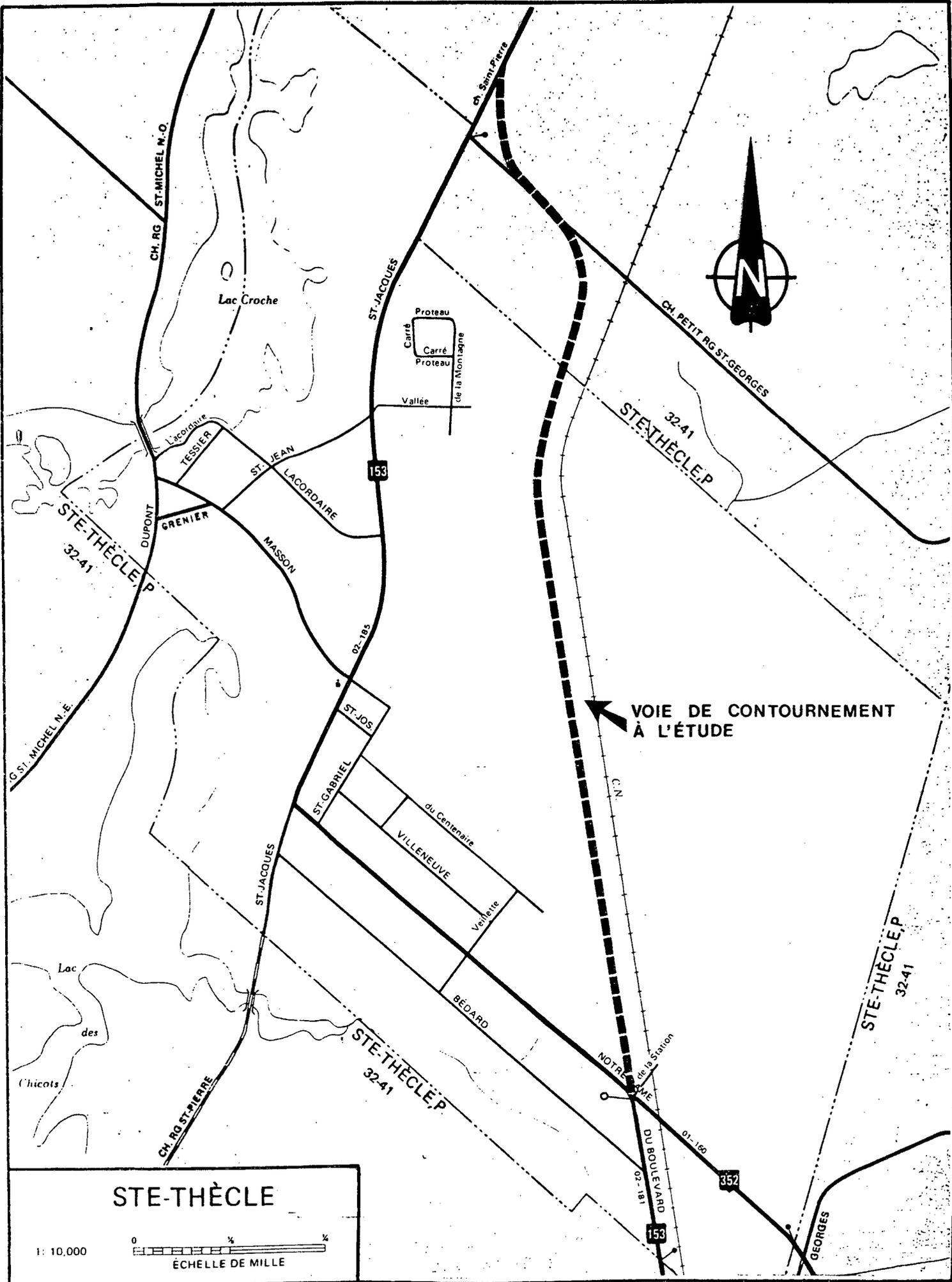
1. Au carrefour des rues Saint-Jacques et Notre-Dame, il serait nécessaire de régulariser le rayon du côté sud-ouest et de rehausser le trottoir entre les points A et B, ceci afin de mieux délimiter la géométrie de l'intersection et contrôler les accès au garage localisé à ce point. Une signalisation plus adéquate devrait également être implantée à ce carrefour.
2. Sur la rue Saint-Jacques, entre Notre-Dame et Masson, les poteaux devraient être déplacés à l'arrière des trottoirs.
3. Entre les rues Masson et Lacordaire, l'alignement de la chaussée devrait être légèrement modifié de façon à pouvoir porter la largeur de la chaussée à environ 9,5 mètres. Ceci implique le déplacement des poteaux d'Hydro-Québec et la relocalisation d'une propriété.
4. De la rue Lacordaire, en direction est, les poteaux devraient également être repoussés à l'arrière.

Les coûts de réalisation pour le déplacement des poteaux, l'expropriation ainsi que les corrections géométriques de la route pourraient se chiffrer à environ 150 000 \$.

Il serait également souhaitable d'inciter la municipalité de Ste-Thècle village à:

- régler et permettre le stationnement d'un seul côté, sur la rue St-Jacques, ceci afin d'éviter le stationnement en quinconce existant, lequel diminue grandement la fluidité de la circulation;

- procéder de façon systématique à l'enlèvement de la neige accumulée en bordure de la route et sur les trottoir;
- favoriser l'implantation de commerces et d'industries le long de la route 153 préférentiellement au développement résidentiel.



STE-THÈCLE

1: 10,000



VOIE DE CONTOURNEMENT
À L'ÉTUDE

Table des matières

SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS

Table des matières

1. Introduction

- 1.1 Objet de la demande
- 1.2 Nature du problème
- 1.3 Objectif de l'étude
- 1.4 La zone d'étude

2. Portrait socio-économique

- 2.1 La population
- 2.2 Les principales activités économiques
- 2.3 Les zones d'échanges

3. Portrait de la circulation

- 3.1 Le réseau routier
- 3.2 Les caractéristiques de la route 153
- 3.3 Les débits de circulation
- 3.4 Le trafic lourd
- 3.5 Les accidents
- 3.6 Le niveau de bruit généré par la circulation routière

4. Le projet de voie de contournement

5. Conclusion

1. INTRODUCTION

1.1 Objet de la demande

La demande formulée par la municipalité de Ste-Thècle village vise avant tout la déviation de la circulation lourde de son itinéraire actuel qui emprunte la route 153 à travers ce village (rues Notre-Dame et St-Jacques).

1.2 Nature du problème

A l'intérieur des limites de Ste-Thècle village, la route 153 remplit le rôle d'artère principale pour la municipalité et l'utilisation du sol aux abords de la route est multifonctionnelle (résidentiel, commercial, institutionnel). Le développement est linéaire, serré et soutenu sur toute la longueur de la section concernée. De plus, les bâtiments sont en général assez rapprochés de la chaussée (de 2 à 4 mètres).

Sur l'ensemble de la section concernée, la route 153 est constituée d'une plate-forme pavée (voies et accotement) de 8,4 mètres en moyenne.

Etant donné l'étroitesse de la chaussée, le passage des mastodontes affectés principalement au transport des billes, billots et copeaux de bois représente, au dire de la population locale, un certain danger potentiel pour les piétons et les automobilistes, en plus de gêner la circulation et de nuire à la qualité de vie du milieu (bruit, vibration, émanations).

1.3 Objectifs de l'étude

La présente étude a pour but d'analyser l'opportunité pour le MTQ de réaliser une voie de contournement du village de Ste-Thècle.

1.4 La zone d'étude

La zone immédiate d'étude se limite au territoire du village de Ste-Thècle (2,2 km²) qui est traversé par la section 02-185 de la route 153, laquelle couvre une longueur de 2,4 km entre l'intersection avec la route 352 au sud et sa jonction avec le chemin Petit Rang St-Georges à l'extrémité nord de la municipalité.

Cependant, l'analyse de certains éléments sectoriels du dossier fait en sorte que le territoire à l'étude doit s'étendre de Grand-Mère jusqu'à la réserve forestière située dans St-Rémi-de-Portneuf.

2. PORTRAIT SOCIO-ECONOMIQUE

2.1 La population

La population de l'agglomération de Ste-Thècle (village et paroisse) n'a connue qu'une très faible augmentation de 1976 à 1981. Il en est de même pour l'ensemble des municipalités avoisinantes, tel que le démontrent les chiffres suivants:

<u>Municipalités</u>	<u>Population</u>	
	<u>1986</u>	<u>1981</u>
St-Rémi par. (Lac aux Sables)	1 396	1 454
Ste-Thècle par.	1 098	1 171
Ste-Thècle village	1 761	1 703
St-Tite par.	1 272	1 387
St-Tite village	3 128	3 031
St-Adelphe par.	<u>1 220</u>	<u>1 159</u>
	9 875	9 905

En ce qui concerne les municipalités situées légèrement au nord de la zone immédiate d'étude, soit N-D-de-Montauban et N-D-de-Portneuf, leur population a connu une légère baisse de 1976 à 1981.

<u>Municipalités</u>	<u>Population</u>	
	<u>1976</u>	<u>1981</u>
N-D-de-Montauban SD	903	893
N-D-de-Portneuf par.	<u>1 905</u>	<u>1 856</u>
	2 808	2 749

2.2 Les principales activités économiques

Dans l'agglomération Ste-Thècle paroisse et village, les activités génératrices d'emplois sont principalement reliées au domaine agro-forestier. Ainsi, sur quelques 180 emplois dans le secteur industriel à Ste-Thècle, plus de 90% concernent l'industrie de transformation du bois.

Le secteur agro-forestier est également prédominant dans toute la zone environnant Ste-Thècle. En effet, la route 153 relie la zone Grand-Mère/Shawinigan à la zone d'exploitation forestière située au delà de Lac aux Sables.

Le territoire de coupe de bois qui génère une circulation lourde sur la route 153 se situe au nord de Ste-Thècle. Ce territoire comprend la partie nord-est de l'unité de gestion de la Mauricie de même que la partie nord-ouest de celle de Portneuf.

Le mode de tenure est celui de la forêt publique à l'exception de la Seigneurie Perthuis qui appartient à la Consolidated Bathurst.

Depuis les trois dernières années, la moyenne de coupe annuelle s'est stabilisée autour des quantités suivantes:

Unité Bas St-Maurice

Consolidated Bathurs	100 000 m ³
Crête & Fils	36 400 m ³
C.I.P.	<u>60 000 m³</u>
	196 400 m ³

Unité de Portneuf

CIP	30 000 m ³
-----	-----------------------

De plus, l'usine Groleau de Ste-Thècle coupe normalement 35 000 m³ par an dans ces deux unités de gestion. Toutefois, en raison de la conjoncture économique, cette usine avait interrompue ses activités depuis 3 ans. La production semble maintenant reprendre lentement.

Le bois coupé dans les zones d'exploitation situées au nord de Ste-Thècle est dirigé vers des points de destination tous situés au sud du village de Ste-Thècle. Le bois est acheminé à 49% vers St-Séverin, à 26% vers Grand-Mère, à 12% vers Les Piles et le reste, soit 13%, s'arrête aux limites sud de Ste-Thècle.

En plus du bois coupé transporté tel quel, certaines activités de transformations qui prennent place au nord de Ste-Thècle génèrent également un certain nombre de déplacements reliés au transport du bois oeuvré vers des points de destination aussi situés au sud de Ste-Thècle.

Activités de transformation du bois

- . Notre-Dame des Anges
 - Provenance: Réserve Mattawin
 - Destination: Diverses (au sud de Ste-Thècle)
 - Déplacements générés: 2000/an

- . Rivière-à-Pierre
 - Provenance: Rivière-à-Pierre
 - Destination: Diverses (au sud de Ste-Thècle)
 - Déplacements générés: 5000/an

Concernant le potentiel d'exploitation, mentionnons que les trois compagnies oeuvrant dans l'unité Bas St-Maurice exploitent cette zone depuis une quinzaine d'années. Le plan de gestion prévoit que le rythme actuel devrait être mentenu pour les dix prochaines années. Cela ne signifie pas toutefois que la ressource sera épuisée après ce délai, loin de là. Advenant une reprise pour la demande de feuillus, l'exploitation reprendrait dans la réserve de Portneuf, ce qui pourrait engendrer une augmentation de la fréquentation de la route 153 par la circulation lourde.

2.3 Les zones d'échange

Pour l'ensemble du secteur à l'étude, les principaux pôles d'attraction sont sans contredit Shawinigan/Grand-Mère, Trois-Rivières/Cap-de-la-Madeleine et St-Tite.

Ste-Thècle et les municipalités situées plus au nord n'échappent pas à cette influence, comme le prouvent les données qui suivent:

<u>Municipalités</u>	<u>Principaux pôles d'attraction</u>
. Ste-Thècle village	Shawinigan/Grand-Mère 58%, St-Tite 26%, Trois-Rivières/ Cap-de-la-Madeleine 13%
. Ste-Thècle par.	Shawinigan 53%, St-Tite 31%, Trois-Rivières 10%
. St-Rémi (Lac aux Sables)	Grand-Mère 53%, St-Tite 12%, Québec 10%, Trois-Rivières 10% Ste-Thècle 7%
. N-D-de-Montauban	Shawinigan 24%, Québec 15%, Trois-Rivières 15%, St-Casimir 18%, St-Rémi 13%
. N-D-des-Anges	Québec 23%, Shawinigan 24%, Trois-Rivières 16%, St-Casimir 12%, St-Rémi 8%, St-Tite 8%

A part les mouvements locaux, Ste-Thérèse ne semble pas polariser beaucoup de déplacements. Toutefois, de par sa situation géographique, cette municipalité devient une étape à franchir pour la population établie plus au nord et qui se dirige vers Shawinigan, Trois-Rivières ou St-Tite.

3. PORTRAIT DE LA CIRCULATION

3.1 Le réseau routier

La route 153, qui traverse le village de Ste-Thècle, relie l'agglomération Grand-Mère/Shawinigan à la zone forestière située au nord des municipalités d'Hervey Jonction et de Lac aux Sables. Dans le secteur à l'étude, les routes 352 et 363, de même que certaines routes d'accès aux zones d'exploitation forestière, viennent se greffer à la route 153. Cette route constitue pour les résidents de Ste-Thècle le seul lien

convenable et continu les rattachant au reste du réseau routier principal. A l'intérieur même du village de Ste-Thècle, la route 153 s'avère à la fois la rue principale et la seule artère ininterrompue pouvant assurer les déplacements internes.

3.2 Les caractéristiques de la route 153

A l'intérieur des limites de Ste-Thècle, la route 153, dont la largeur carrossable varie de 7,6 m à 9,75 m, est aménagée selon un type urbain et flanquée d'un trottoir de chaque côté. Du carrefour des routes 352 et 153 (rue Notre-Dame), la route est en ligne droite et bien dégagée jusqu'à la rue St-Jacques; la circulation s'y effectue normalement sans contrainte même si la largeur de la chaussée (8,4 m) peut sembler légèrement étroite. Entre les rues Notre-Dame et Masson, la route 153 (Saint-Jacques) présente une largeur de chaussée plus qu'acceptable (9,75 m) entre trottoirs; le seul inconvénient est causé par la présence des poteaux d'Hydro-Québec qui sont localisés en bordure immédiate de la chaussée.

Sur le segment suivant, soit entre les rues Masson et Lacordaire, la chaussée est plus étroite (7,6 m), quelque peu sinueuse et également bordée de trottoirs. On retrouve aussi quelques poteaux en bordure de la route, ce qui rétrécit encore plus l'espace disponible pour les automobilistes. C'est en fait le seul segment qui impose une certaine contrainte à l'écoulement fluide de la circulation.

A l'exception de ce dernier segment, le stationnement est en général permis sur la section urbaine de la route 153.

Enfin, passé la rue Lacordaire, la géométrie ne présente aucun problème et satisfait amplement aux besoins de la circulation.

Compte tenu de ses caractéristiques géométriques, il est estimé que la route 153 offre une capacité au niveau de service D de 5 000 véh/jr et plus.

Sur le plan structural, notons que la chaussée a fait récemment l'objet d'une réfection dans le but d'éliminer les dommages causés par la circulation lourde et que l'état actuel peut être qualifié de très acceptable.

Enfin, signalons qu'en période hivernale, le MTQ est responsable du déneigement de cette rue. La neige qui est repoussée sur le bord de la chaussée n'est toutefois pas ramassée ni par le Ministère, ni par la municipalité. Compte tenu de l'importance de l'accumulation, les trottoirs deviennent à l'occasion des aires d'entreposage. Cette situation limite davantage l'espace disponible pour les voies de roulement ou le stationnement et, en plus, force les piétons à marcher dans la rue. Le problème s'accroît dû au fait que ce moment de l'année coïncide avec la période la plus intense du transport du bois.

3.3 Les débits de circulation

Les relevés de circulation de 1979 et 1982 nous indiquent que le débit journalier moyen annuel est de l'ordre de 2 300 véh/jr sur cette section de route alors que le débit journalier moyen d'été s'approche de 2 600 véh/jr.

Un comptage de douze heures, effectué en date du 3 novembre 1982, a par ailleurs donné l'information suivante concernant la composition de la circulation:

Recensement 82-11-02 (12 heures)

Automobiles	:	753	
Camionnettes	:	309	
Camions (10 roues)	:	50	
Semi-remorque	:	97	
Autobus scolaire	:	<u>33</u>	
TOTAL	:	1 242	véhicules

3.4 Le trafic lourd

Compte tenu des besoins en matière ligneuse, des périodes de transport et des déplacements occasionnés en fonction de la provenance et de la destination des produits bruts ou transformés, il est permis d'évaluer qu'en pleine période d'activité, environ 100 véhicules lourds du type semi-remorque traversent quotidiennement le village de Ste-Thècle. En pleine période de production, l'usine Groleau, située à la limite sud de Ste-Thècle, génère une quantité additionnelle de 12 à 15 déplacements par jour en moyenne.

A ce nombre s'ajoutent environ 50 à 60 camions de type "10 roues" affectés au transport de matériaux en vrac, de billes de bois, de bois de chauffage, etc...

Enfin, environ 36 à 40 autobus scolaires sillonnent cette route quotidiennement durant les jours de classe. De ce nombre, une dizaine de déplacements se font en transit par rapport au village de Ste-Thècle.

L'approvisionnement en biens de consommation pour Ste-Thècle et les municipalités sises au nord contribue également à augmenter quelque peu le nombre total de véhicule lourds qui empruntent la route 153.

Ainsi, on peut estimer en moyenne à quelque 200 le nombre des véhicules lourds qui circulent quotidiennement sur l'ensemble ou une partie de la section à l'étude (02-185).

3.5 Les accidents

L'analyse des statistiques d'accidents survenus sur la section concernée pour la période 1980-81-82 révèle qu'il s'est produit en moyenne 14 accidents par an sur cette section de route. Pour toute la période d'analyse, on a enregistré 30 accidents avec dommages matériels seulement, 10 accidents avec blessés mineurs et 2 accidents graves qui se sont soldés par deux morts et 1 blessé grave.

Statistiques d'accidents

Route 153 - Ste-Thècle

	<u>Nombre d'accidents</u>					<u>Victimes</u>			
	M	B.G	B.M	DMS	TOT	M	B.G	B.M	TOT
1980	2	-	4	10	16	2	1	8	11
1981	-	-	2	9	11	-	-	2	2
1982	-	-	4	11	15	-	-	7	7
	2	-	10	30	42	2	1	17	20

M : accident mortel ou mort
 B.G : accident avec blessures graves ou blessé grave
 B.M : accident avec blessures mineures ou blessé mineur
 DMS : accident avec dommages matériels seulement

Le taux d'accident pour cette section de route s'établit à 11,1 et peut sembler assez élevé si on le compare à la moyenne provinciale pour ce type de route. Il faut toutefois préciser que cette section n'est pas représentative d'une route en rase campagne, mais plutôt d'un axe traversant une agglomération urbaine de faible densité.

Les statistiques nous révèlent par ailleurs que les accidents se distribuent d'une façon assez uniforme sur une base annuelle même si les mois de juin et de novembre affichent une légère pointe par rapport aux autres mois.

D'après les rapports d'accidents, on peut également constater que les automobiles ont été impliquées dans 71% des accidents, les camions du type semi-remorque dans 21% des cas, les camions de type "10 roues" dans 17%, les motocyclettes dans 17% et les autobus seulement dans 2% des collisions. On note aussi que dans 40% des accidents, un seul véhicule était impliqué.

Enfin, en ce qui concerne les accidents mortels, précisons que le premier impliquait un véhicule seul et que le second résultait d'une collision entre un camion et une motocyclette.

3.6 Le niveau de bruit généré par la circulation lourde

Les relevés sonores de 24 heures effectués dans le village de Ste-Thècle, vers la fin juin 1984, indiquent que le climat sonore est environ $L_{eq}(24\text{ h}) = 64\text{ dB(A)}$ au niveau de la première rangée d'habitations le long de la route 153. L'impact sonore est moyen (se rapprochant de fort).

Le climat sonore enregistré dans le village de Ste-Thècle est celui que l'on retrouve à plusieurs autres endroits aux abords des routes dans la province. En milieu urbain, on retrouve ce type de climat sonore le long des principales artères d'une ville (en excluant les autoroutes où le bruit est beaucoup plus fort). Il est aussi juste d'affirmer que

ce bruit urbain est impropre à l'implantation de zones résidentielles et que les populations vivant dans ce milieu subissent les effets néfastes du bruit des transports.

4. LE PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT

Sans nier la nécessité de vérifier plus à fond l'opportunité et la faisabilité d'un tel projet, le district 32 a déjà élaboré, suite aux pressions locales, un tracé préliminaire pour la construction d'une infrastructure de déviation d'une longueur de 2,3 km (raccordement inclus).

Le tracé qui longe en bonne partie la voie ferrée du C.N. se situe en zone blanche dans les limites de Ste-Thècle paroisse.

Les coûts prévus pour la construction de cette section de route dans une emprise de 40 mètres sont de l'ordre de 650 000 \$. A cela, s'ajoutent des coûts d'expropriation (1 garage pour réparation d'automobiles, 1 maison, 1 bâtiment de ferme, 1 cabane à sucre, 13 hectares de terrain) évalués sommairement à 300 000 ".

Compte tenu du débit sur la 153 et des activités du secteur, on peut estimer, à première vue, que 800 à 1 200 véhicules pourraient être déviés sur cette voie de contournement. Ce total incluerait presque 75% des véhicules lourds qui circulent actuellement sur la route 153 dans Ste-Thècle.

Pour l'instant, ce projet de voie de contournement est inscrit à la programmation des projets régionaux et prévu pour la période 1986-1988.

5. CONCLUSION

Bien qu'elle ne rencontre pas les exigences des normes actuelles de design, la chaussée de la route 153 à l'intérieur du village de Ste-Thècle peut être considérée comme acceptable dans l'ensemble, surtout avec une vitesse affichée de 50 km/hre. On doit toutefois signaler que sur une courte sous-section de 300 m (entre la rue Masson et la rue Lacordaire), où la chaussée n'a qu'une dimension minimale (7,6 m), la présence de poteaux de l'Hydro-Québec localisés en bordure de la chaussée vient restreindre un peu plus la surface carrossable.

D'après ses caractéristiques géométriques, la route 153 offre une capacité largement suffisante pour accueillir le débit journalier moyen annuel qui est d'environ 2 300 véh/jr. Le besoin d'une voie de contournement ne peut donc pas se justifier sur la base du débit de circulation.

Quant à la circulation lourde, qui compose en général moins de 10% du débit journalier, une bonne part de celle-ci est affectée au transport du bois sous diverses formes. Ces véhicules, qui affichent des dimensions frôlant la limite des normes permises, se retrouvent en plus grand nombre durant la période hivernale. Si on considère que la municipalité ne procède pas à l'enlèvement de la neige accumulée en bordure de la route et sur le trottoir, on peut comprendre que la circulation automobile de même que la circulation piétonnière se fassent dans des conditions plus difficiles à certains moments.

D'autre part, l'analyse des statistiques d'accidents a révélé que cette section de la route 153 affiche un taux d'accidents typique des routes situées en zone "urbaine". En termes de

gravité, on remarque que le pourcentage d'accidents graves, qui est de l'ordre de 4,8%, est comparable à la situation qu'on retrouve sur l'ensemble des routes du Québec.

Enfin, l'étude du climat sonore a démontré que le niveau de bruit, qu'on retrouve à Ste-Thècle, est comparable à celui enregistré à plusieurs endroits au Québec, même si on considère ce niveau impropre à l'implantation résidentielle. Le contournement de cette municipalité, pour des raisons de pollution sonore, ne peut être retenu comme solution puisque:

- on ne solutionne pas le problème de bruit à la source, on déplace simplement le bruit dans un autre axe en risquant de créer de nouveaux impacts sur l'environnement dans les zones actuellement tranquilles.

Il serait donc préférable pour la municipalité d'aménager son territoire en fonction du climat sonore existant, c'est-à-dire en favorisant l'implantation de commerces et d'industries le long de la route 153.

Compte tenu de ces considérations, il ressort que les problèmes vécus par les résidents de Ste-Thècle ne sont pas d'une ampleur telle qu'ils rendent obligatoire la construction d'une voie de contournement. Leur cas est similaire à beaucoup d'autres petites municipalités qui ont accepté le développement de leur tissu urbain en bordure d'axes de transport.

Dans le cas présent, il apparaît plus souhaitable d'envisager des mesures susceptibles d'améliorer le comportement global de la circulation sur le tracé actuel de la route 153 à Ste-Thècle.

ANNEXE 1

Ouvrages consultés

1. Note de service adressée au Directeur des tracés et projets par la Division des tracés, concernant le contournement de Ste-Thècle village, juin 1983.
2. Rapport "Statistiques d'accidents" fourni par la section Sécurité des Infrastructures, avril 1983.
3. Note de service adressée au Service de l'environnement par la Division du contrôle de la pollution et recherches, concernant le contournement de Ste-Thècle, juillet 1984.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 179 102