

# RAPPORT D'ÉTUDE

PROJET DE LA RUE BOURASSA  
LAC-AUX-SABLES

CANQ  
TR  
GE  
PR  
246

/D.T. 39 1987 Ref: 001180  
Portneuf - Projet de la rue Bourassa -

Exemp. : P C.G. : 3021

663239

PROJET DE LA RUE BOURASSA  
LAC-AUX-SABLES

Région-district : 4 - 32  
Organisme régional : M.R.C. Mékinac  
Circonscription électorale: Portneuf  
Municipalité : Lac-aux-Sables  
Numéro de dossier : 1.19.0, région 04



Ministère des Transports  
Québec, Mars 1987

Direction de la planification  
routière  
Service des projets (Québec)

CANQ  
TR  
GE  
JK  
246  
Dépôt

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, boul. RENÉ-LÉVESQUE EST, 21e étage  
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA  
G1R 5H1

Analyse et rédaction

Huan Nguyen, ing.  
Jacques Michaud, ing.

Cueillette des informations et mise sur carte

Jean Allard, tech.  
François Prémont, tech.  
Gérard Beaulieu, tech.

Secrétariat

Diane Grondin

## TABLE DES MATIÈRES

DESCRIPTION	PAGE
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 ÉTAT DE LA SITUATION.....	3
2.1 Territoire à l'étude et réseau routier.....	3
2.2 Rue Bourssa, Lac-aux-Sables.....	3
2.3 Route de la Traverse et chemin Montauban - Rivière à-Pierre.....	4
2.4 Rue Principale, Lac-aux-Sables.....	5
2.5 Caractéristiques de la circulation.....	5
2.6 Circulation de camions.....	7
2.7 Trafic ferroviaire.....	9
3.0 PROBLÉMATIQUE.....	10
4.0 HYPOTHÈSES D'INTERVENTION.....	12
4.1 Objectif principal recherché.....	12
4.2 Options de solution.....	12
5.0 ANALYSE DES OPTIONS DE SOLUTION.....	16
5.1 Option 1 - Voie de contournement.....	16
5.2 Option 2 - Réaménagements ponctuels de la rue Bourassa.....	19
5.3 Option 3 - Itinéraire alternatif.....	21
6.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	22

## LISTE DES PLANCHES

DESCRIPTION	PAGE
Planche 1: Zone d'étude Lac-aux-Sables - Rivière-à-Pierre.....	2
Planche 2: Débit de circulation - Lac-aux-Sables, M.R.C. Mékinac...	6
Planche 3: Localisation et itinéraire des principaux transporteurs.	8
Planche 4: Localisation route de contournement - Lac-aux-Sables....	13
Planche 5: Réaménagement - Intersection des rues Principale et Bourassa.....	14
Planche 6: Option 3 - Itinéraire alternatif.....	15
Planche 7: Profil d'une route de contournement - Lac-aux-Sables....	18

## 1.0 INTRODUCTION

Le 21 mai 1985, la Direction régionale 04 transmettait à la Direction de la planification routière une résolution adoptée par la municipalité de Lac-aux-Sables en date du 15 mars 1984, à l'effet d'améliorer la condition de circulation de la rue Bourassa, l'accès principal à l'est de la municipalité.

Cette résolution a été étudiée à la Direction régionale entre-temps. Elle nous était transmise suite à un rappel du 14 mars 1985 venant de la municipalité.

Le principal problème soulevé par la municipalité est l'utilisation de la rue Bourassa par des transporteurs de bois en longueur et des transporteurs de lourdes charges de pierre venant de Rivière-à-Pierre, lesquels causent des inconvénients majeurs aux résidents riverains. Dans le but de soulager cette rue, les résidents, appuyés par le conseil municipal suggèrent au Ministère de détourner ce trafic via un nouveau tracé passant à l'est de la rue Principale.

Ce rapport a pour but de faire l'état de la situation, d'identifier la problématique et d'évaluer les options de solution susceptibles d'apporter des améliorations à la condition actuelle.

Planche

Localisation du Projet -

Planche 1: Zone d'étude Lac-aux-Sables  
Rivière-à-Pierre

## 2.0 ÉTAT DE LA SITUATION

### 2.1 Territoire à l'étude et réseau routier

L'étendue du territoire de cette étude se limite au secteur borné au nord par le Lac-aux-Sables, à l'est par la municipalité de Rivière-à-Pierre et la Réserve de Portneuf, à l'ouest par la municipalité de St-Tite et au sud par Notre-Dame-de-Montauban.

Ce territoire qui chevauche sur les deux MRC: Mékinac et Portneuf est parsemé de petites localités de caractère rural dont les principales sont: Lac-aux-Sables (1 540 habitants), Notre-Dame-de-Montauban (940 habitants), St-Sévérin (1 070 habitants) et Rivière-à-Pierre (730 habitants). Il est desservi par un réseau routier composé des routes numérotées 153, 363, 352 et 367.

Les échanges vers le sud sont assurés par les routes 363, 352 et 367 et vers l'ouest par la route 153 qui relie Lac-aux-Sables à Shawinigan et ensuite vers la région de Trois-Rivières via l'autoroute 55.

Quant aux échanges vers l'est, ils sont desservis par l'axe constitué de la rue Bourassa et des routes secondaires, la route de la Traverse et la route Montauban-Rivière-à-Pierre (voir planche 1). Cet axe constitue un lien privilégié reliant Lac-aux-Sables à Rivière-à-Pierre en passant par Notre-Dame-des-Anges.

### 2.2 Rue Bourassa - Lac-aux-Sables

Située à l'est de la rue Principale (ch. du Village), l'artère principale de Lac-aux-Sables, cette rue longe le lac et emprunte un tracé très

sinueux et très étroit. Elle traverse un milieu bâti sur une distance d'environ 500 mètres. On y trouve des résidents et des chalets, construits à peu de distance (3 mètres) de la route, ce qui réduit considérablement la visibilité. La vitesse affichée est de 50 km/h.

La largeur du pavage ne dépasse pas 5,5 mètres dans une emprise de 6,7 mètres approximativement. On y a relevé une courbe très prononcée située à peu de distance (environ 100 mètres) de l'intersection de la rue Principale. Quant à cette intersection, sa géométrie est également très restrictive et non conforme aux normes d'aménagement.

Ainsi les caractéristiques géométriques de la rue Bourassa comportent de nombreuses déficiences qui rendent très difficiles la circulation des poids lourds.

### 2.3 Route de la Traverse et chemin Montauban - Rivière-à-Pierre

La route de la Traverse qui est la continuité de la rue Bourassa, relie Lac-aux-Sables à Notre-Dame-des Anges d'une distance d'environ 8 km. Cette route est également vallonnée et sinueuse. Le pavage est étroit.

La visibilité est très faible et ne permet pas une vitesse d'opération élevée. Cette vitesse demeure généralement inférieure à la vitesse affichée de 80 km/h. Sur cette route, on a relevé deux (2) traverses à niveau dont une, située plus à l'est, manque sérieusement de visibilité.

La route Montauban - Rivière-à-Pierre relie Notre-Dame-des-Anges à Rivière-à-Pierre et la Réserve de Portneuf sur une distance d'environ 20 km. Elle est en gravier et a une géométrie également très restrictive. Le tracé longe le chemin de fer CN et le croise à plusieurs reprises. On a relevé effectivement dans cette partie, six (6) traverses à niveau.

#### 2.4 Rue Principale, Lac-aux-Sables

Cette rue dessert le centre de Lac-aux-Sables. Elle constitue le lien entre la rue Bourassa et les routes numérotées 153 et 363. Toutes les activités commerciales, de services et autres se concentrent le long de cette rue ayant une longueur d'environ 1,2 km. Le pavage a 7,30 mètres de large bordé par un trottoir du côté ouest.

#### 2.5 Caractéristiques de circulation

Les résultats des comptages effectués au centre du village et sur la rue Bourassa sont montrés à la planche 2. Le débit de circulation y est très faible. En effet, au centre du village, le débit varie de 1 057 à 1 863 véhicules par jour. Au sud, il atteint 1 800 véhicules sur la route 153 et 981 véhicules sur la route 363 alors qu'à l'est, il est inférieur à 600 véhicules sur la rue Bourassa et à 500 véhicules sur la route de la Traverse.

Aux heures de pointe, le débit horaire est également faible, il ne dépasse pas 200 véhicules sur la rue Principale et la route 153. Quant à la route de la Traverse et la rue Bourassa, il y a moins de 60 véhicules à l'heure de pointe.

Ainsi, ce faible débit enregistré aux heures de pointe démontre qu'il n'existe pas présentement de problème de capacité d'écoulement de circulation. Par ailleurs, on n'entrevoit pas non plus de problème de cette nature dans un avenir prévisible.

Planche 2: Débit de circulation

Lac aux Sables

MRC Mékinac

## 2.6 Circulation de camions

Le taux de camions obtenu durant les jours de comptage demeure faible, 7% ou moins, à l'exception de la route de la Traverse où il s'élève à 15,5%. Cependant, compte tenu du peu de trafic sur cette route, ce pourcentage ne représente qu'environ 50 camions observés sur une période de 12 heures (de 7:00 h. à 19:00 h.).

Même si le nombre de camions n'est pas important, la grosseur des véhicules et le type de produits transportés sont des sources d'inconvénients aux résidents riverains de la rue Bourassa.

Deux principaux transporteurs, Goyette et Voyer, traversent Lac-aux-Sables présentement avec de lourdes charges de bois en longueur et de pierre en provenance de Rivière-à-Pierre et de la Réserve de Portneuf. Leur itinéraire est constitué du chemin Montauban - Rivière-à-Pierre, de la route de la Traverse, de la rue Bourassa, la rue Principale et enfin de la route 153 vers l'ouest. (Planche 3)

Le transport de bois en longueur est assuré par le transporteur Goyette qui effectue la navette entre Rivière-à-Pierre et St-Sévérin, où se trouve la Scierie Crête. La compagnie Crête possède également un terrain de dépôt à Notre-Dame-de-Montauban.

Les camions utilisés sont de type semi-remorque avec une plate-forme à plusieurs essieux chargés de bois en longueur coupé dans la Réserve de Portneuf et aux environs. Le chargement dépasse souvent l'arrière des camions jusqu'à 3 mètres.

De St-Sévérin, les camions transportent du bois de "pulpe", de longueur d'environ 4 pieds, des résidus et autres, pour déposer à Notre-Dame-de-Montauban.

Planche 3: Lac-aux-Sables, M.R.C. Mékina  
Localisation et itinéraire des principaux transporteurs

Le transport de bois se fait surtout à l'automne et l'hiver. Durant la période d'achalandage en hiver, le nombre de voyages chargés peuvent atteindre 12 par jour en moyenne.

Le deuxième transporteur est Voyer Ltée. Il transporte des blocs de granit à partir de la Carrière Voyer située également à Rivière-à-Pierre pour rejoindre l'autoroute 55 via Grand-Mère.

Selon les informations recueillies auprès de la Carrière Voyer, le nombre de voyages de livraison atteint environ 300 par an, soit en moyenne une livraison par jour. Il n'y a pas toutefois de période de pointe précise pour la livraison, tout dépend de la demande.

## 2.7 Trafic ferroviaire

L'itinéraire entre Rivière-à-Pierre et Lac-aux-Sables rencontre de nombreuses traverses à niveau dû à la présence d'un réseau CN majeur dans la région.

Ce réseau possède deux (2) centres répartiteurs situés à Rivière-à-Pierre et Hervey Jonction. Le premier dessert l'est de la province soit la région de Québec, du Saguenay Lac St-Jean et autres. Quant au centre de Hervey Jonction, il dessert l'ouest dont l'Abitibi et Joliette.

Selon l'horaire, le trafic ferroviaire est le suivant sur la voie entre Rivière-à-Pierre et Hervey Jonction:

1. deux trains de passagers par jour, d'une longueur de 3 à 4 wagons;
2. deux trains de marchandises par jour, d'une longueur d'environ 1 kilomètre;
3. à l'occasion, des trains organisés pour la chasse et la pêche selon les demandes spécifiques

Malgré cette fréquentation du trafic ferroviaire, le coefficient du conflit entre trains et autos demeure faible et ne représente pas de risques élevés d'accidents.

### 3.0 PROBLÉMATIQUE

La municipalité de Lac-aux-Sables se trouve dans l'axe est-ouest reliant Rivière-à-Pierre et la Réserve de Portneuf aux régions de Trois-Rivières et de Montréal situées à l'ouest.

Si le lien entre l'ouest et Lac-aux-Sables est bien desservi par un réseau routier numéroté, la route 153 et la route 363, celui entre Lac-aux-Sables et Rivière-à-Pierre est par contre, constitué des routes secondaires comportant de nombreuses déficiences géométriques. L'utilisation de ce réseau secondaire par des transporteurs de produits forestiers et de construction comme le bois en longueur, les blocs de granit et autres, en provenance de Rivière-à-Pierre, y cause des inconvénients sérieux à la population riveraine.

L'analyse des caractéristiques géométriques et de circulation permet de dégager les points majeurs suivants:

#### Route de la Traverse et chemin Montauban - Rivière-à-Pierre

Malgré que ces routes sont sinueuses, vallonnées et étroites, compte tenu qu'elles traversent un secteur non développé et portent un débit de circulation très faible, 500 véhicules par jour ou moins, ces routes n'éprouvent pas de difficultés pour accommoder ce débit. Les véhicules lourds peuvent y circuler convenablement. Si le débit augmentait de façon importante dans l'avenir, quelques corrections ponctuelles s'imposeraient pour augmenter la visibilité de la route surtout à l'approche des traverses à niveau.

Rue Bourassa.

Le problème causé par le passage des camions-remorques provient sur la rue Bourassa du fait de l'étroitesse de cette artère, de la proximité des résidences, de la présence d'une courbe trop accentuée et enfin, à la non-conformité de l'intersection avec la rue Principale compte tenu du type de circulation en place.

**Largeur de la rue Bourassa:**

Ce tronçon possède une emprise et un pavage dont les largeurs ne sont respectivement que de 6,7 et 5,5 mètres approximativement.

**Proximité des résidences:**

La majorité des habitations sur la section étudiée est localisée à moins de 3 mètres de la rue.

**Courbe accentuée:**

Les camions-remorques empiètent dans la voie opposée lors de leur passage. Cette courbe est localisée à quelques 100 mètres à l'est de l'intersection.

**Faible géométrie de l'intersection Bourassa/Principale:**

Les camions-remorques éprouvent des difficultés à effectuer les virages et doivent empiéter sur les voies opposées de ces deux rues pour compléter leurs manoeuvres.

#### 4.0 HYPOTHÈSES D'INTERVENTION

##### 4.1 Objectif principal recherché.

L'objectif principal visé par le Ministère est d'assurer un lien routier adéquat et sécuritaire entre le secteur de Rivière-à-Pierre et l'ouest de Lac-aux-Sables tout en minimisant les inconvénients majeurs causés par les transports lourds à la population riveraine de cette municipalité.

##### 4.2 Options de solution.

On élabore dans cette partie les trois options de solution suivantes permettant d'améliorer la condition de circulation et surtout la circulation lourde dans le secteur de la rue Bourassa.

###### Option 1: Voie de contournement.

Cette option consiste à réaliser une voie de contournement telle que préconisée par la municipalité de Lac-aux-Sables, afin de détourner la circulation venant de Rivière-à-Pierre vers la périphérie "sud-est" de la zone résidentielle linéaire de la rue Principale. Elle permettrait ainsi de soulager la rue Bourassa et la rue Principale du trafic lourd. (Planche 4)

###### Option 2: Réaménagements ponctuels de la rue Bourassa.

Cette option consiste à procéder au réaménagement ponctuel de la rue Bourassa pour faciliter la circulation lourde. On y identifie deux endroits précis, soit l'intersection des rues Bourassa et Principale et la courbe accentuée localisée à environ 100 mètres à l'est de cette intersection. (Planche 5)

###### Option 3: Itinéraire alternatif.

Cette option consiste à déterminer un itinéraire alternatif constitué des routes existantes afin de dévier les transporteurs de bois et de granit de la rue Bourassa. (Planche 6)

Planche 4: Localisation route de contournement Lac-aux-Sables

Planche 5: ?

Planche 6: Option 3: Itinéraire alternatif

## 5.0 ANALYSE DES OPTIONS DE SOLUTION

Les options de solution retenues précédemment sont analysées en fonction des paramètres de circulation, de faisabilité, de coûts, d'environnement et d'efficacité dans la desserte du trafic lourd de transit à Lac-aux-Sables.

### 5.1 Option 1: Voie de contournement.

#### 5.1.1 Description.

Cette option consiste en un tracé contournant par le côté sud-est la municipalité de Lac-aux-Sables; il débute sur la route de la Traverse, à proximité de la traverse de la voie ferrée, pour gravir le flanc d'une montagne et longer ensuite la limite périphérique "sud-est" de la zone urbanisée jusqu'au raccordement à l'intersection de la rue Principale et de la route 153 (planche 4).

Le tracé AB, mesurant environ 2,1 km, possède une section en travers de type F (rural) dans une emprise de 20 mètres de largeur. La localisation de cette option a quelque peu été modelée en fonction de divers éléments existants dans le corridor considéré, soit la montagne au début du projet, ensuite la zone urbanisée linéaire d'une part et un massif rocheux ainsi qu'un ravin d'érosion d'autre part.

Enfin, la nouvelle route s'intègre à une rue déjà existante dans le corridor, à la limite sud-est du développement domiciliaire et se conforme ainsi au tracé suggéré par la municipalité de Lac-aux-Sables.

#### 5.1.2 Nature des sols.

La majeure partie du tracé, soit la jonction avec la route 153 jusqu'au développement résidentiel, est localisée sur une couche sablonneuse

dont l'épaisseur est généralement de 5 mètres, reposant sur l'argile; il longe un ravin d'érosion d'une profondeur de 12 mètres produit par une source d'eau active en provenance du Lac-aux-Sables. (Planche 7)

L'implantation d'une voie de contournement à proximité de ce ravin nécessiterait la canalisation de la source pour contrer son effet érosif. D'une façon générale, la nature des terrains ne présente que quelques problèmes mineurs qui pourraient être corrigés facilement lors de la réalisation de l'axe routier.

#### 5.1.3 Expropriation.

L'option du contournement AB génère l'expropriation de quatre résidences (dont 2 bi-familiales) avec leurs dépendances au niveau du raccordement du nouvel axe (point B) et de la rue Principale (route 363), en face de la route 153, ainsi que le sectionnement de plusieurs propriétés dont une certaine partie sont des terres agricoles exploitées.

#### 5.1.4 Environnement.

L'axe de contournement AB se situe généralement à l'extérieur de la zone agricole, sauf les 500 premiers mètres du parcours qui n'empiètent que légèrement sur les lots 26 et 27 qui sont des terres cultivées. L'impact est considéré mineur sur le plan agricole, quoique le tracé suggéré a pour effet de créer une barrière entre les bâtiments de ferme et les terres exploitées. Des traverses sur la route pour la machinerie agricole ou les animaux seraient évidemment permises.

#### 5.1.5 Coûts.

Construction :	800 000\$
Expropriation:	<u>250 000\$</u>
Total	:1 050 000\$

#### 5.1.6 Avantages et inconvénients.

Cette voie de contournement offre des avantages évidents sur le plan de circulation. Elle permettrait de dégager le trafic de transit et surtout le trafic lourd en provenance de Rivière-à-Pierre de la rue Bourassa et

Planche 7: Profil d'une route de contournement - Lac-aux-Sables

de la rue Principale. Cependant, sur le plan de la justification, elle comporte les points faibles suivants:

- La réalisation de cette voie a pour but de desservir le trafic de transit est-ouest de Lac-aux-Sables qui s'avère toutefois très faible. Le débit actuel de la route de la Traverse ne dépasse pas 500 véhicules par jour dont la majorité a Lac-aux-Sables comme destination. Ainsi, le trafic de transit susceptible d'emprunter cette nouvelle route serait insuffisant pour justifier sa construction.
- Si la circulation de camions-remorques transportant des bois en longueur constitue la problématique majeure de la rue Bourassa, cette circulation se fait de façon sporadique durant l'hiver où il y a peu d'interférence avec la circulation de pointe de l'année. D'autre part, les voyages de pierre à granit de la Carrière Voyer sont marginaux. Il n'y a en moyenne qu'une livraison par jour.
- Le nouvel axe emprunte la rue d'un nouveau secteur résidentiel en voie de développement; cette localisation ne fera donc que transposer, dans un autre secteur de la municipalité, lorsque ce développement sera complété, les problèmes causés par le passage de la circulation lourde en milieu résidentiel.
- Les coûts de réalisation seront très élevés comparativement à ceux des améliorations ponctuelles qui seront analysées plus loin.

## 5.2 Option 2: Réaménagements ponctuels de la rue Bourassa

### 5.2.1 Description.

Comme l'un des problèmes majeurs identifiés par la municipalité est le virage vers le sud-ouest, et inversement, des camions-remorques à l'intersection des rues Bourassa et Principale, cette dernière a fait l'objet d'une étude de réaménagement dont la solution est présentée à la planche 5.

Cette option consiste donc à effectuer deux améliorations ponctuelles dont l'une est l'élargissement portant de 6 à 10 mètres la largeur de la dernière courbe de la rue Bourassa localisée à environ 100 mètres à l'est de l'intersection avec la rue Principale, ce qui aura pour effet d'éliminer l'empiètement des camions sur la voie opposée, et l'autre étant le réaménagement même de cette intersection problématique qui permettra un virage aisé des poids lourds.

#### 5.2.2 Expropriation.

Cette solution implique l'expropriation d'une parcelle de terrain au niveau de la courbe à corriger ainsi qu'une résidence et ses dépendances à l'intersection des rues Bourassa et Principale.

#### 5.2.3 Environnement.

Aucun impact environnemental n'est observé au niveau de l'application de cette solution, si ce n'est le dérangement des résidents par le maintien de la circulation lourde au centre-ville, qui n'est cependant que sporadique.

#### 5.2.4 Coûts.

Construction :	60 000\$
Expropriation:	<u>50 000\$</u>
Total	: 110 000\$

#### 5.2.5 Avantages et inconvénients.

Même si le trafic lourd continue d'utiliser les rues Bourassa et Principale, cette option comporte les avantages suivants:

- Elle correspond mieux aux besoins de circulation de ce secteur.
- Les coûts de 110 000\$ pour sa réalisation sont faibles comparativement à ceux de la construction d'une voie de contournement qui s'élèvent à 1 050 000\$, créant ainsi un écart de 940 000\$ entre les deux projets.

- Elle améliorerait considérablement la circulation des camions-remorques et par conséquent, permettrait de réduire grandement les inconvénients aux riverains de la rue Bourassa.

### 5.3 Option 3: Itinéraire alternatif

#### 5.3.1 Description

Le réseau routier actuel offre un itinéraire alternatif entre Rivière-à-Pierre et St-Sévérin via Notre-Dame-des-Anges. Cet itinéraire est constitué du chemin Montauban - Rivière-à-Pierre, la route 363 et ensuite la route 153 comme le montre la planche 6.

#### 5.3.2 Avantages et inconvénients

Cette option permettrait de dégager la route de la Traverse et les rues Bourassa et Principale du trafic lourd. D'autre part, le chemin Montauban - Rivière-à-Pierre ainsi que la route 363 ont une meilleure géométrie que la route de la Traverse et la rue Bourassa, ce qui faciliterait la circulation lourde.

Cependant, elle comporte les faiblesses majeures suivantes:

- Le parcours s'allonge d'environ 6 km entre Notre-Dame-des-Anges et la route 153, ce qui entraînerait des coûts additionnels pour les transporteurs et rendrait cette option peu attrayante.
- Pour être efficace, des mesures incitatives s'imposent pour détourner le trafic lourd de son itinéraire actuel, ce qui risque de provoquer des conflits entre les municipalités impliquées et les transporteurs.
- Cette option ne permettrait pas de résoudre le problème du trafic lourd de façon définitive. Le déplacement de ce trafic vers les localités de Notre-Dame-des-Anges et Montauban, y causerait aussi des effets négatifs à la population riveraine.

## 6.0 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'analyse des caractéristiques de la circulation et du lien routier entre Rivière-à-Pierre et l'ouest de la municipalité de Lac-aux-Sables permet de dégager les principales constatations suivantes:

- 1° Les échanges entre Rivière-à-Pierre et l'ouest sont très faibles. Le réseau routier actuel s'avère amplement suffisant pour répondre à la demande.
- 2° Cependant, il existe un problème local bien identifié de la circulation lourde à l'intérieur de la municipalité de Lac-aux-Sables. Même si cette circulation s'effectue de façon marginale et sporadique, elle cause quand même des inconvénients majeurs à la population riveraine compte tenu de la géométrie restrictive de la route qui n'est pas en mesure de la desservir convenablement.

Dans le but d'améliorer cette situation, trois options de solution ont été retenues et analysées. L'option 1 - voie de contournement a été rejetée principalement à cause du trafic de transit très faible et des coûts de réalisation importants. L'option 3 - itinéraire alternatif n'a pas été retenue non plus vu qu'elle est peu attrayante et qu'elle engendrerait, à cause de la circulation lourde, des effets de dérangement aux résidents des localités de Notre-Dame-des-Anges et Montauban.

La solution recommandée est ainsi l'option 2 - le réaménagement ponctuel de la rue Bourassa. Cette option est privilégiée compte tenu de son coût modique d'une part, et de son efficacité sur le plan de la circulation d'autre part. Elle rencontre les objectifs du Ministère dans un contexte de restrictions budgétaires.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 179 341