

St-Félix-de-Valois, le 15 juin 2006.

Ministère du Développement durable,  
De l'environnement et des Parcs  
A/S Ministre Claude Béchar  
Édifice Marie-Guyart  
675, Boul. René Lévesque Est  
30<sup>e</sup> étage  
Qubec, (Québec)  
G1R 5V7

Télécopieur : (418) 643-4143

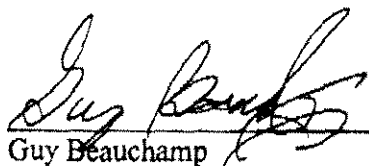
Objet : Demande d'audience publique

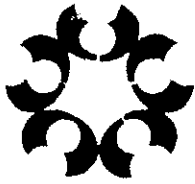
Monsieur,

Par la présente, je demande la tenue d'une audience publique concernant le projet d'élargissement de la route 131, entre Notre-Dame-des-Prairies et St-Félix-de-Valois.

Je vous signifie de plus, que je désires être entendu lors des représentations de cette audience.

Espérant le tout conforme, veuillez agréer, Monsieur Béchar, l'expression des mes sentiments les meilleurs.

  
\_\_\_\_\_  
Guy Beauchamp



**SADC**  
Société d'aide  
au développement  
de la collectivité  
de D'Autray-Joliette

SCW - 315 726

REÇU I

19 JUIN 2006

Rép: \_\_\_\_\_

Joliette, le 15 juin 2006

Au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs  
Monsieur Claude Bécharde  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est  
30e étage  
Québec (Québec) G1R5V7

**Objet : Lettre d'appui à la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes**

*« Projet de l'élargissement de la route 131 incluant la construction  
d'un terre-plein avec un muret de béton au niveau du périmètre  
d'urbanisation de Notre-Dame-de-Lourdes »*

Monsieur,

Par la présente, la SADC de D'Autray-Joliette souligne son appui à la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes dans le dossier où elle s'oppose à l'implantation d'une terre-plein avec un muret de béton dans le cadre du projet de l'élargissement de la route 131 au niveau du périmètre d'urbanisation de ladite municipalité.

En effet, la SADC de D'Autray-Joliette juge que le projet d'élargissement de la route 131, qui est sensé augmenter la fluidité du trafic véhiculaire, nuira au développement économique et social durable de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, et ce, pour plusieurs raisons. Le ministère des Transports du Québec pense simplement à la fluidité de la circulation mais oublie de penser à la vie d'une communauté locale qui serait grandement affecté par la construction de cette voie dans sa forme proposé.

D'ailleurs, le conseil antérieur avait rejeté cette proposition en demandant aux représentants du ministère des Transports du Québec de retravailler leur plan compte tenu que leur proposition était inacceptable pour la sécurité et la qualité de vie de la population de cette municipalité.

**SIÈGE SOCIAL**

Tél. : (450) 836-0990 • Sans frais : 1-877-777-0990 • Téléc. : (450) 836-2001  
Site Internet : [www.sadc-autray.joliette.qc.ca](http://www.sadc-autray.joliette.qc.ca) • Courriel : [info@sadc-autray.joliette.qc.ca](mailto:info@sadc-autray.joliette.qc.ca)  
550, rue Municipale, Bur. 500, Berthierville (Québec) J0K 1A0

**POINT DE SERVICE**

Tél. : (450) 756-0992 • Téléc. : (450) 756-0620  
580, rue Richard, Joliette (Québec) J6E 2T4

Développement économique Canada partenaire de la SADC de D'Autray - Joliette

Première raison : La construction du terre-plein avec un muret de béton au centre de la route 131 nuira au développement économique des commerçants situés sur la route 131 en rendant l'accès difficile voire dangereux à une majorité de la clientèle des commerces de Notre-Dame-de-Lourdes qu'elle soit une clientèle de passage ou locale.

Deuxième raison : La construction du terre-plein avec un muret de béton au centre de la route 131 nuira au développement du nouveau virage touristique et agro-alimentaire que Notre-Dame-de-Lourdes s'est fixée afin de revitaliser son économie et d'assurer un environnement de qualité à ces citoyens. Ce muret de béton ne s'arrime pas à l'image que la municipalité veut projeter ainsi qu'à la stratégie de développement touristique que la municipalité s'est donnée puisqu'il ne favorisera en rien la venue et la rétention des touristes dans la municipalité.


Troisième raison : Le projet de l'élargissement de la route et de la construction du terre-plein avec un muret de béton n'apporte aucun aménagement sécuritaire supplémentaire pour les piétons, les cyclistes et les transports scolaires qui souhaitent traverser cette nouvelle route. De plus, ce projet augmente les risques d'accidents pour les familles vivant dans les zones résidentielles puisque qu'il obligera les individus qui désirent atteindre les commerces à transiter au travers ces zones résidentielles.

Quatrième raison : La construction du terre-plein avec un muret de béton au centre de la route 131 augmentera les délais d'intervention des véhicules d'urgence en les obligeant à emprunter des détours vu qu'ils n'auront plus d'accès direct aux commerces.

Cinquième raison : La construction du terre-plein avec un muret de béton au centre de la route 131 aura comme effet d'accentuer la barrière physique séparant en deux ladite municipalité et ainsi engendrera un climat peu favorable au bon développement économique et social de cette dernière.

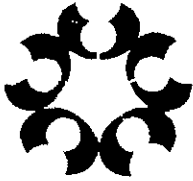
Sixième raison : La construction du terre-plein avec un muret de béton au centre de la route 131 tel qu'annoncé par le ministère des Transports du Québec nuira à l'esthétique du village et par conséquent à la venue et à la rétention des touristes.

Pour ces raisons, la SADC de D'Autray-Joliette réitère son appui à la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes dans ce dossier et demande au ministère des Transports du Québec de modifier son projet d'élargissement de la route 131 de manière à ne pas installer de terre-plein ni de muret de béton au centre de cette route au niveau du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes.

  
Jocelyne Grandpré  
Directeur général  
SADC de D'Autray-Joliette

p. j. Extrait de résolution

c. c. Ministère des Transports du Québec  
Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes  
Ministre responsable de Lanaudière, Monsieur David Whissell



**SADC**  
Société d'aide  
au développement  
de la collectivité  
de D'Autray-Joliette

À la réunion du conseil d'administration de la Société d'aide au développement de la collectivité de D'Autray-Joliette tenue le 14 juin 2006, à 19 h, à laquelle étaient présents :

Monsieur Pierre Marois  
Monsieur Alfred Létourneau  
Madame Claire Tellier  
Monsieur Armand Brissette  
Monsieur François Martin  
Monsieur Jean-Pierre Dea  
Monsieur André Bérard

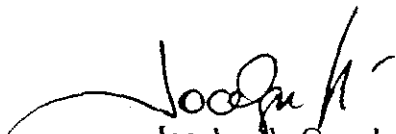
**EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL** non adopté du conseil d'administration de la « Société d'aide au développement de la collectivité de D'Autray-Joliette » (ci-après nommée : « la SADC de D'Autray ») qui sera adopté lors de la prochaine rencontre.

...

**Résolution : CA06-06-014**

**« Il est proposé par Monsieur André Bérard, appuyé par Monsieur Armand Brissette, et résolu à l'unanimité, d'accepter la demande d'appui de Notre-Dame-de-Lourdes concernant l'opposition de l'élargissement de la route 131 à Notre-Dame-de-Lourdes et de rédiger une lettre expliquant nos motifs d'appui au ministère des Transports, au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi qu'à Monsieur David Whissell, ministre responsable de Lanaudière et en copie conforme à la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. »**

**EN FOI DE QUOI**, je certifie cet extrait conforme et j'ai signé ce quinze juin deux mil six à Berthierville.

  
Jocelyn de Grandpré  
Secrétaire adjoint

**Saint-Félix-de-Valois, le jeudi 6 avril 2006**

**Cabinet du ministre  
Ministère du Développement durable,  
De l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesques Est, 30<sup>ième</sup> étage  
Québec, Québec  
G1R 5V7**

**Re : Demande d'audience publique concernant le projet de contournement de la route 131 sur le territoire de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois.**

**Monsieur le ministre,**

**Par la présente, nous demandons la tenue d'une audience publique dans le cadre du projet de contournement de la route 131 sur le territoire de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois par le ministère des Transports du Québec.**

**Ayant assisté à la séance d'information du BAPE sur ce projet, mardi, le 28 mars 2006, nous considérons que le document le plus pertinent et le plus prioritaire, c'est-à-dire le rapport hydrogéologique, n'était aucunement disponible (site internet ou format papier). De plus, il serait nécessaire, voire obligatoire, de s'assurer de la présence d'experts en hydrogéologie afin d'obtenir les informations exactes sur l'impact d'un tel projet sur les zones d'eau pure et potable (aqueduc municipal) desservant le village de Saint-Félix-de-Valois.**

**Nous avons été impliqués de tout temps dans la préservation et la sauvegarde des zones d'eau potable de notre village (projets de nettoyage des sites et reboisement). Nous sommes conscients de la fragilité de ces zones d'eau potable vu leur emplacement dans d'anciennes sablières exploitées maximalement et dont le couvert végétal fut totalement enlevé pour l'exploitation de ces dites sablières.**

**À l'heure actuelle, notre eau potable est pure et ne doit subir aucun traitement par le biais d'une usine de filtration dont aucun équipement n'est existant puisque présentement cela s'avère inutile.**

**Nous sommes de simples citoyens qui ont à cœur la protection et le développement durable de notre communauté et de notre environnement puisque cela s'avère être notre patrimoine le plus précieux à léguer aux générations futures. Les enjeux de ce projet de voie de contournement de la route 131 sont fondamentaux et méritent réflexion et discussion puisqu'il en va de la survie et de l'avenir de notre municipalité.**

Voici une brève nomenclature des impacts majeurs et négatifs tributaires à la construction de cette voie de contournement.

Plan économique :   ⇒ Baisse d'achalandage de consommateurs; perte de revenus.  
                              ⇒ Fermeture de certains commerces  
                              ⇒ Perte d'emplois

Plan environnemental :   ⇒ Destruction des forêts, de la végétation et des couloirs nécessaires à la transhumance des espèces animales du territoire de Saint-Félix-de-Valois.  
                                  ⇒ La majeure partie des travaux de construction de cette voie de contournement se fera directement sur la tête des bassins des zones d'eau potable alimentant le réseau d'aqueduc de Saint-Félix-de-Valois.  
                                  ⇒ Détérioration des paysages naturels de cette partie de notre municipalité.

Plan agricole :   ⇒ Perte de territoire agricole dont l'importance n'est plus à prouver.

Plan humain :   ⇒ Détérioration du tissu social  
                          ⇒ Isolement de la communauté  
                          ⇒ Perte du sentiment d'appartenance à la M.R.C. de la Mattawinie

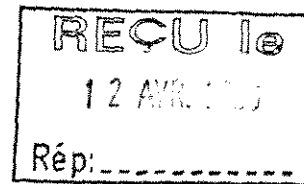
En espérant de tout conforme,

Veillez recevoir, monsieur Béchard, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

  
Lynda Champagne

  
Renaud Champagne

Guylain BARIL



St. Félix de Valois, le 10 avril 2006

Bureau d'audiences publiques sur  
l'environnement  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue St-Amable, bureau 2.10,  
Québec, Qué G1R 6A6

**OBJET : Demande d'audience publique concernant le projet  
du contournement de la route 131 sur le territoire  
de la municipalité de St. Félix de Valois par le Ministère  
des Transports du Québec**

Monsieur/Madame,

Je vous demande, par la présente, la tenue d'une audience publique dans le cadre du projet de contournement de la route 131 sur le territoire de la municipalité de St. Félix de Valois par le Ministère des Transports du Québec.

Ayant assisté à la séance d'information sur ce projet, mardi le 28 mars 2006, je considère, comme citoyens de St. Félix de Valois depuis 48 ans, que l'évolution économique d'un développement souhaité et durable commence par un objectif commun soit, du développement que j'appelle *gagant/gagant*.

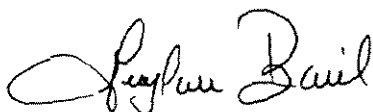
Notre économie qui est très enviée et enviable, ne doit pas être divisée, mais plutôt supportée par un plan de gestionnaire convaincu du développement économique de la région tant en ayant une préoccupation pour la fragilité de l'économie régionale face à des discussions et des évaluations qui ont changé depuis ces 30 dernières années.

La présente a pour but de vous faire part de mes préoccupations sur les impacts majeurs et négatifs à notre économie ainsi qu'une solution de gestionnaire de P.M.E. afin de minimiser les coûts déjà en croissances, reliés à ce projet d'envergure et qui sera sûrement suivi et analysé sur tous ses angles par les contribuables qui voudrons avoir la certitude des dépenses de ce projet versus la profitabilité du résultat.

Voici une liste de mes réflexions comme gestionnaire, sur les impacts majeurs et négatifs.

- Économique :** La base du commerce est l'achalandage;  
Perte de revenu de 30% (facile à quantifier);  
Baisse d'une croissance démographique soutenue;  
Affaiblissement d'un pôle régional qui a le profil le plus complet du point de vue économique.
- Environnement :** La richesse de notre source d'approvisionnement en eau potable qui est située dans un secteur entièrement naturel, dû à des aménagements coûteux, déboursés par les citoyens de St. Félix de Valois et qui, maintenant, a une valeur économique inestimable (l'eau est le nerf de la guerre pour les années futures). Combien vaut ce risque?
- Agricole :** Ma référence est l'aéroport de Mirabel.
- Social :** La génération future va-t-elle s'exiler pour le travail comme les jeunes de la Gaspésie. Cependant eux, ils ont le secteur du tourisme comme cheval de bataille. Toutefois je ne suis pas convaincu de la croissance qu'apporte ce secteur à la région gaspésienne.
- Solution :** Réaliser un boulevard, une rue, une route, afin de contrer les conséquences négatives et de planifier avec rigueur et équité une artère commerciale pour soutenir les gens d'affaires tant en modernisant l'avenir du nord qui, sûrement, aura d'autres attentes dans 30 ans.

Je vous remercie à l'avance de l'attention que vous porterez à la présente et vous prie d'agréer, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Guylain Baril

cc : Cabinet du Ministre, M. Claude Bécharde,  
Chambre de commerce St. Félix de Valois  
M. André Bourdeau, Député de Berthier

GB/lg



Le 10 avril 06  
Saint-Félix-de-Valois

Demande d'audience publique


- À : Cabinet du ministre, M. Claude Béchar  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, Boulevard René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage,  
Québec, PQ  
G1R 5V7
- À : M. Alexandre Bourdeau  
Député Berthier  
204-L rue Principale  
Saint-Jean-de-Matha  
J0K-2S0
- À : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
Projet : Voie de Contournement de la route 131  
Édifice Lomer-Gouin  
575 rue St-Amable bureau 2.10  
Québec PQ  
G1R 6A6

À qui de droit,

Je m'appelle Bruno Archambault, je suis un résident de Saint-Félix-de-Valois depuis 30 ans. J'ai assisté à la réunion d'information du 28 Mars à la salle des Chevaliers de Colomb au sujet du projet de voie de contournement de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. Plusieurs questions ont été soulevées par la foule présente. Cela fait déjà 8 ans que je suis de près ce dossier. Les questions tournent toujours autour du même sujet : 1- la nappe d'eau, 2- la baisse d'achalandage commercial, 3- les pertes d'emploi, 4- la dé-évaluation des résidences et bâtisses, 5- Le milieu agricole perturbé, 6- le refus systématique d'écouter les propositions de tracé alternatif des instances municipales ainsi que de la chambre de commerce. Vous trouverez ci-joint mon mémoire qui sera plus complet pour les audiences publiques. Veuillez prendre note que je suis pour le développement régional mais qu'affaiblir un des quatre pôles économiques de la MRC Matawinie, le deuxième en importance, pour stimuler l'industrie touristique saisonnière n'est pas du développement durable. Contaminer nos sources d'alimentation en eau potable n'est pas du développement durable. Depuis le début de ce dossier, nous proposons des tracés qui ont des impacts économiques, environnementaux et sociaux positifs. Pourquoi ne pas nous écouter?

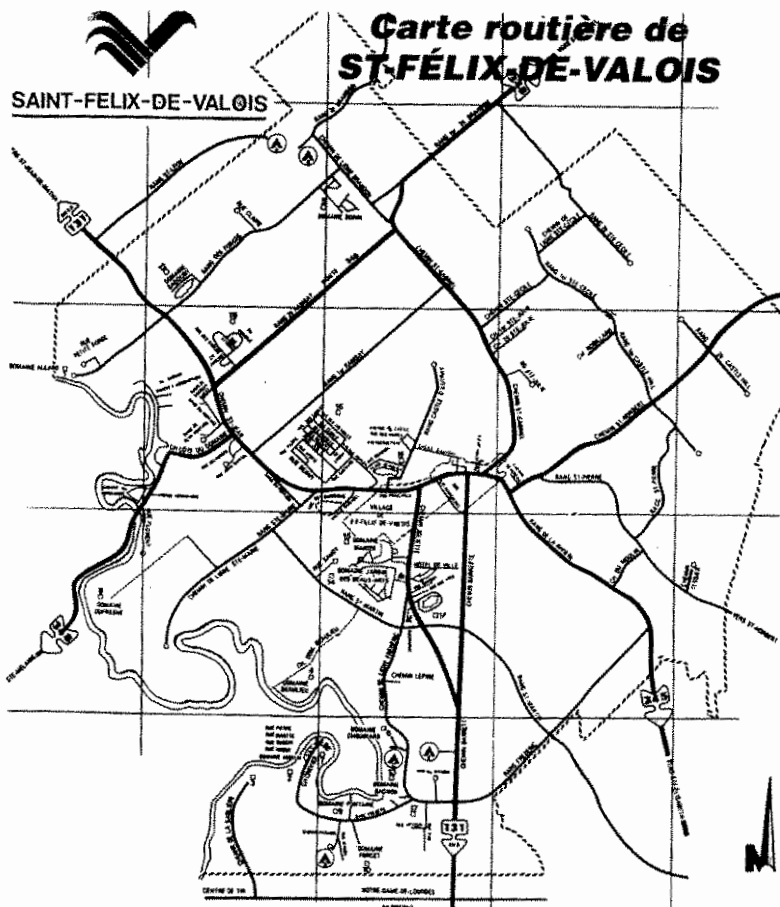
Pour toutes ces interrogations, je demande des audiences publiques.

SVP Répondez positivement à cette demande, il y va de la crédibilité des instances gouvernementales.  
Merci de votre attention!

 x signé le 10 avril 06 à Saint-Félix-de-Valois  
Bruno Archambault

Mémoire de  
**Bruno Archambault**  
Commerçant et résidant de Saint-Félix-de-Valois

# Projet voie de contournement de Saint-Félix-de-Valois



**Impact négatif  
du tracé proposé  
et proposition de  
nouveaux tracés**

**10 Avril 2006**

mémoire présenté par  
**Bruno Archambault**  
5020 rue Principale (131)  
Saint-Félix-de-Valois, Qc  
J0K 2M0  
tel.: 450-889-4155  
télec.: 450-889-4156

Table des matières

Chapitre 1	
1- Introduction	page 1
Chapitre 2 Chiffres et situation réelle	
2-1 Débits journaliers moyens	page 2
2-2 Provenance et destination	page 3 et 4
2-3 Accidents	page 4, 5 et 6
2-4 Niveaux de service	page 6
2-5 Estimation de la croissance du trafic	page 7 et 8
2-6 Temps de parcours	page 9
2-7 Sécurité publique	page 9 et 10
Chapitre 3 Dangers environnementaux	
3-1 Risque de pollution de la nappe d'eau	page 11, 12, 13
Chapitre 4 Les préoccupations économiques	
4-1 Les commerces affectés	page 14
4-2 Emplois perdus	page 15
Chapitre 5 Deux propositions de rechange	
5-1 Proposition par-dessus le ruisseau Beaubec	page 16 et 17
5-2 proposition sur le tracé actuel	page 17, 18, 19 et 20
Chapitre 6 Conclusion	
6- Conclusion	page 21

## **1. introduction**

La route 131 est un des deux axes vitaux pour la MRC de la Matawinie, l'autre étant la route 125 entre Rawdon et Saint-Donat. La route 131 traverse cinq municipalités, soit Saint-Félix-de-Valois, Saint-Jean-de-Matha, Sainte Émélie-de-l'Énergie, Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints. Dans toutes ces municipalités, la route 131 est à l'intérieur du périmètre urbain.

La municipalité de Saint-Félix-de-Valois est l'un des quatre pôles économiques et humains de la MRC de Matawinie, le deuxième en importance après Rawdon. Selon l'étude de Roche et Roche et coll. de 1997, la moitié du débit journalier moyen annuel du tronçon entre le rang Frédéric au Sud et le rang 2<sup>e</sup> Ramsay au Nord serait local (voir chapitre deux).

La principale problématique est la fluidité de la circulation. Il est vrai qu'une intersection en « T » est un point de congestion en période de pointe cependant, il n'y a qu'une seule période de pointe par jour, soit de 17h à 17h20 du lundi au vendredi et de 18h à 19h les vendredis du congé estival.

La deuxième problématique est l'accroissement du débit journalier, il est à noter que la population de toutes les municipalités au nord de Saint-Félix-de-Valois ont connu depuis 1998 soit une stabilisation soit une diminution. Il est erroné d'appliquer le pourcentage d'augmentation de débit routier de la région de Lanaudière à la MRC de la Matawinie car il y a eu une explosion démographique dans les municipalités du sud de la région; Repentigny, LaPlaine, Terrebonne et Mascouche en sont de bon exemples.

La troisième problématique est la sécurité routière. Il est surprenant que le rapport final « Projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois » de la firme Tecsalt cite encore une fois des chiffres qui sont antérieurs au réaménagement de l'intersection des routes 131 et 345 (rue Principale et chemin Joliette). Il faut rappeler que ce rapport est la troisième version portant le titre de rapport final soumis à la municipalité de Saint-Félix-de-Valois ainsi qu'à la MRC de la Matawinie et que cette anacronisme leur a été signifié verbalement lors de rencontres avec m.D'Astous et m. Turcotte où j'étais présent. Il y avait un accrochage par deux semaines et maintenant, c'est maximum au six mois qu'il y a accrochage.

Ce document comprend 7 chapitres : 1-L'introduction, 2-Chiffres et situation réelle, 3-Les dangers environnementaux, 4-Les préoccupations économiques, 5-Deux propositions de solution et 6-Conclusion.

## 2-Chiffres et situation réelle

### 2-1 Débits journaliers moyens

Les premières données disponibles proviennent de l'étude d'opportunité de Roche et Roche et coll. de 1997. Les **seules données réelles** datent de 1991 (voir tableau ci-bas tiré du rapport Tecsub 2003). Les autres sont des extrapolations estimées donc, le taux de 53 % d'augmentation du trafic est un taux ajusté à l'augmentation du débit régional. Il faut cependant rappeler l'explosion démographique du sud lanauois qui crée une disproportion de l'augmentation du trafic entre le nord, moins peuplé et ayant une démographie plutôt stable, et le sud, très peuplé et une démographie en hausse rapide.

**Tableau 3.1**  
**Débits journaliers moyens annuels (DJMA)**

1	Du boulevard Antonio-Barrette au 2 <sup>e</sup> Rang de la Chaloupe	17 045	17 320	-
2	Du 2 <sup>e</sup> Rang de la Chaloupe au 1 <sup>er</sup> Rang de la Chaloupe	16 500	15 301	-
3	Du 1 <sup>er</sup> Rang de la Chaloupe au rang Sainte-Rose	15 409	13 255	-
4	Du rang Sainte-Rose à la rue Principale	14 363	11 851	14 000
5	De la rue Principale au rang Frédéric	11 391	10 737	11 000
6	Du rang Frédéric au chemin Barrette	9 333	10 737	10 900

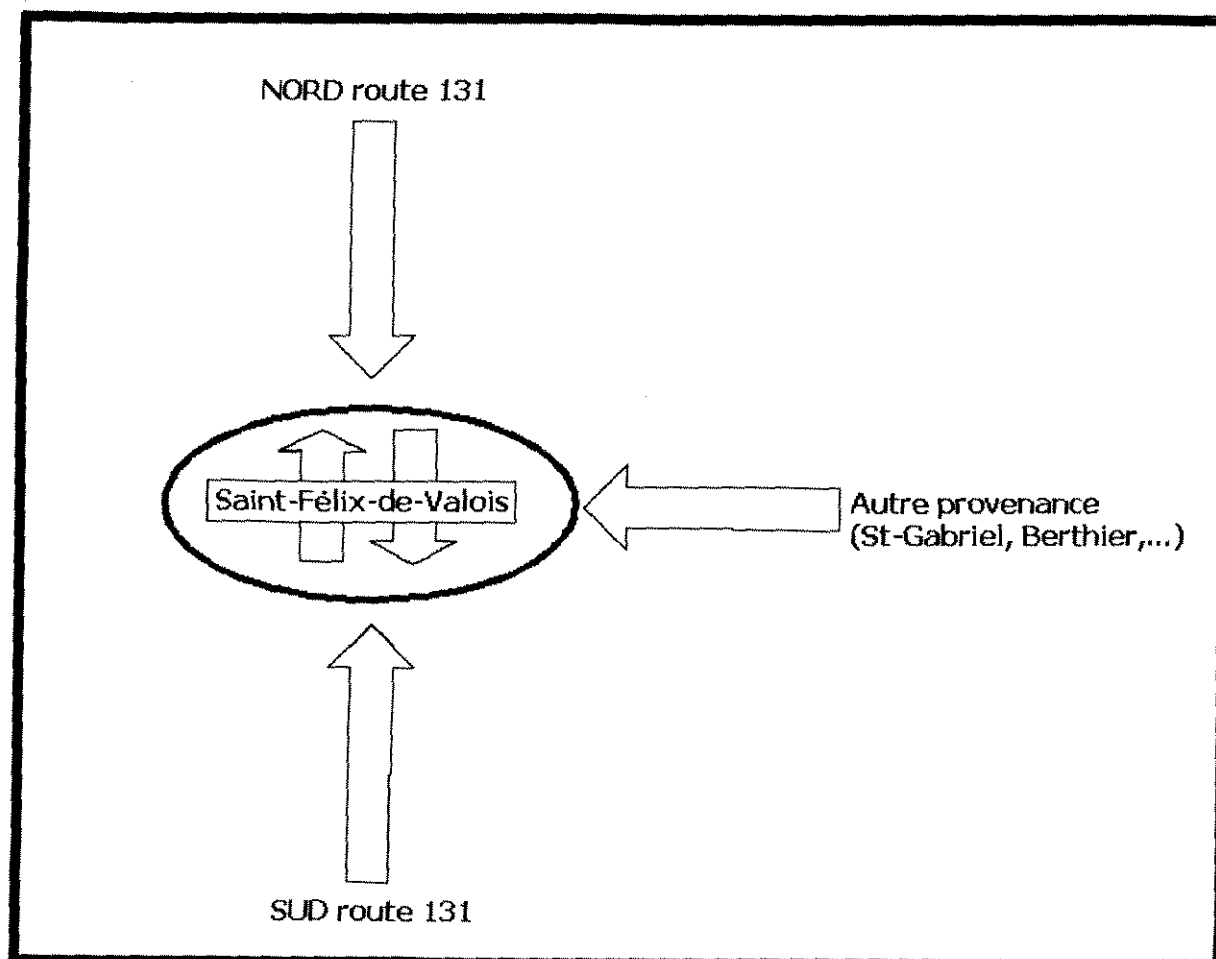
(1) Tiré de Roche et Roche et coll., 1997.

(2) Données fournies par le MTQ (2003).

Le débit entre la rue Principale de Notre-Dame-de-Lourdes et le rang Frédéric au sud où il n'y a pas de rue ou maison entre ces deux points, est de 11391 véhicules en 1991. Le débit entre la Côte-du-domaine et le deuxième Ramsay au nord est de 5769 véhicules en 1991. Donc, 49,35% du trafic ne se dirige pas vers le nord ou le sud.

## **2-2 Provenance et destination**

Le MTQ a réalisé deux enquêtes pour connaître l'origine et la destination des véhicules circulant sur le tronçon sud de la route 131. Les enquêtes ont eu lieu à partir de deux postes afin de quantifier les déplacements dans les directions nord et sud. Le poste visant à étudier les déplacements en direction nord était localisé immédiatement au nord de Notre-Dame-de-Lourdes. Pour la direction sud, le poste était situé immédiatement au nord de l'agglomération de Saint-Félix-de-Valois. Les enquêtes ont été réalisées au mois d'août 1996. Il est important de rappeler que les villégiateurs sont beaucoup plus nombreux en été. Les déplacements en direction nord qui ne provenaient pas de la 131 mais qui passaient par Saint-Félix-de-Valois ainsi que les déplacements sud qui ne provenaient pas de la 131 n'ont pas été comptabilisé (voir tableau ci-bas)



**Route 131 – Mémoire de Bruno Archambault sur dossier « projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois**

Si 49.35% du trafic est généré par la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, un bon pourcentage du trafic n'a pas été enquêté. Pour une meilleure compréhension de l'origine et la destination, les postes auraient dû être bi-directionnels.

Une étude par saison aurait été préférable car les motifs de déplacement sont différents par saison. Selon le tableau ci dessous, les loisirs sont la cause d'une grande part des déplacements, surtout la fin de semaine. (tableau provenant de Tecsumt)

**Tableau 3.2**  
**Importance (%) relative des motifs de déplacement en direction nord et sud**

Loisirs	39	69
Travail (domicile)	35	11
Magasinage	10	13
Affaires	9	2
Études	1	-
Autres	6	5
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Loisirs	38	84
Travail (domicile)	32	4
Magasinage	12	5
Affaires	10	4
Études	1	-
Autres	7	3
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

*SOURCE* : Roche et coll., 1997.

### **2-3 Accidents**

Le rapport de Tecsumt cite l'étude d'opportunité de Roche et Roche et coll. de 1997. Cette étude dénombre les accidents de 1985 à 1995. Durant cette période, le transport lourd était très élevé car le site d'enfouissement de Saint-Jean-de-Matha, site transport Bérrou, générait un trafic de 120 à 150 camions par jour aller-retour et l'intersection de la route 131 et 345 n'était pas encore améliorée. Depuis la fermeture du site d'enfouissement en 1996 et l'amélioration de l'intersection en août 1997, aucune étude ou prise de donnée n'ont été réalisées.

Les accidents sont séparés en quatre types : mortel, grave, mineur et dms (dommage matériel seulement). Le nombre d'accident mortel face au nombre total d'accidents survenus entre 1985 et 1995 est de 1%, les accidents graves 3%, les accidents mineurs 21% et les accidents dms 75%. Le tronçon étudié par Roche et Roche et coll. commence au boul. Antonio-Barrette de Notre-Dame-des-Prairies au sud et le rang 2<sup>e</sup> Ramsay de Saint-Félix-de-Valois au nord, soit 22 km contre un tronçon de contournement de 5.5 km, 25% ou le quart du tronçon. (tableau page suivante provenant de Tecsumt)

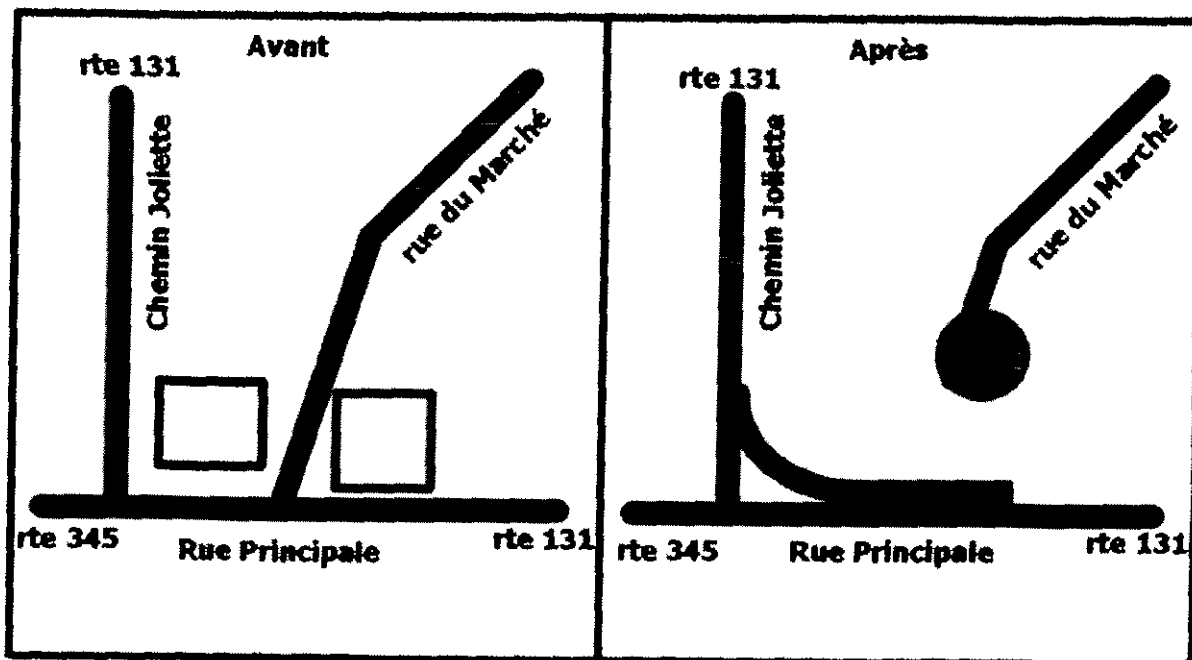
**Tableau 3.3**  
**Nombre d'accidents entre le boulevard Antonio-Barrette et le rang 2<sup>e</sup> Ramsay**

1985	137	2	5	25	105
1986	117	0	2	22	93
1987	129	4	3	28	94
1988	144	1	5	30	108
1989-1991	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
1992	162	1	3	33	125
1993	125	0	6	26	93
1994	121	2	4	30	85
1995	99	1	4	22	72

(1) DMS : Dommages matériels seulement.

Source : Roche et coll., 1997.

Lors du réaménagement de l'intersection 131-345, deux bâtisses furent démolies permettant une meilleure visibilité et la réalisation d'une bretelle direction sud (voir tableau ci dessous). La fluidité et la sécurité furent grandement améliorées grâce à ces aménagements.





## Route 131 – Mémoire de Bruno Archambault sur dossier « projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois

Dans le rapport de Tecsum, le tronçon de 5.5km entre le rang St-Martin au sud et la Côte-du-Domaine au nord a été identifié comme la portion la plus problématique du grand tronçon entre le boul. Antonio-Barrette et le rang 2<sup>e</sup> Ramsay. Cependant, n'ayant aucune donnée vérifiable après août 1997, il est très difficile de juger de la pertinence d'une voie de contournement pour améliorer la sécurité, surtout quand on sait que les deux accidents mortels de ce tronçon sont survenus dans les sections rapides (90 km/h) et sont dus principalement à la vitesse. (voir tableau provenant de Tecsum ci dessous)

**Tableau 3.4**  
**Accidents recensés en section courante sur l'ensemble du tronçon de la route 131**  
**entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, de 1992 à 1995**

Boulevard Antonio-Barrette au 1 <sup>er</sup> Rang de la Chaloupe	2,0	10	42	14	21,0
1 <sup>er</sup> Rang de la Chaloupe au rang Saint-Martin	8,2	39	99	32	12,1
Ensemble des segments	20,9	-	311	-	14,9

Source : Roche et coll., 1997.

### 2.4 Niveaux de service

La définition des niveaux de service fournie par le MTQ est l'adéquation entre l'offre de transport, déterminée par la géométrie et les éléments de contrôle, et la demande de transport, exprimée par les débits de circulation. Les niveaux de service sont ainsi cotés de A à F; A représentant une situation excellente ou idéale et F une situation inacceptable ou de saturation. Le niveau E équivaut à la capacité maximale de l'intersection ou du segment étudié. Pour un segment de route, le niveau de service est exprimé en termes de densité de circulation, cette mesure étant une mesure de l'achalandage des routes. Ainsi, plus la densité sur un segment est élevée, plus la vitesse des véhicules est diminuée. Un niveau de service A représente un écoulement libre, soit moins de 20 véhicule par km de voie, pour un niveau de service F, l'écoulement est forcé et on observe des problèmes de congestion. On y dénombre alors plus de 107 véhicule par km de voie.

En 1996, une étude a été menée pendant une heure de pointe du dimanche soir du mois d'août. Trois segments ont été étudiés, soit le segment compris entre le chemin Barrette et le rang St-Martin, celui compris entre le rang St-Martin et la route 345 et celui compris entre la route 345 et le rang 2<sup>e</sup> Ramsay. Sur l'ensemble des trois segments, la cote générale était D. L'intersection 131-345 était classée F. Avec l'amélioration de l'intersection, la cote est passée de F à B et l'intersection 131-chemin Barrette pourrait passer de D à A avec une réorganisation et l'installation de feux de circulation. De plus, la cote de l'intersection 131-345 passerait, selon le pire scénario de B à C en 2016.

2-5 Estimation de la croissance du trafic

Dans le rapport de Tecslut, à la page 3-8, le taux d'augmentation du trafic est estimé de 2 à 5 % par année pour un total entre 1991 et 2000 de 17 à 53% d'augmentation. Il est surprenant de constater une différence entre l'augmentation du taux précédent et celui du tableau de la page 3-21 (voir tableau ci bas) qui estime, selon trois scénarios : croissance faible, croissance modérée et croissance élevée, une augmentation de 1% par année jusqu'en 2006 et de 0.7% jusqu'en 2016. cette dernière évaluation est fondée sur les projections démographiques de la région.

Tableau 3.5  
Détermination du facteur de croissance du trafic par le tronçon de la route 131  
compris entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois pour les périodes 1996-2006 et 2006-2016

Population (magasins, affaires, études, etc.)	28 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %	0,35 %	0,7 %	1,4 %
Vilégature et tourisme <sup>(1)</sup>	46 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %	0,35 %	0,7 %	1,4 %
Déplacements travail-domicile	26 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %
Taux de croissance, deux directions	100 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %	0,4 %	0,8 %	1,6 %

(1) L'enquête origine-destination qui a permis d'établir les motifs de déplacement a été réalisée au mois d'août. Durant la période hivernale, il est fort probable que les déplacements pour motifs de vilégature soient moins nombreux.  
Source : Roche et coll., 1997.

**Route 131 – Mémoire de Bruno Archambault sur dossier « projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois**

À la page suivante, Tecslut nous montre un tableau ayant un taux maximum de 42% face aux données partielles et non-concluantes, tel que démontré plus tôt, de 1996. (voir tableau ci dessous)

**Tableau 3.6**  
**Prévisions des débits sur la route 131 pour le tronçon compris entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois**  
**pour les périodes 1996-2006 et 2006-2016**

Sud du boulevard Firestone (Joliette)	10 341	10 870	11 423	12 606	11 301	12 334	14 687
Du boulevard Firestone au boulevard Antonio-Barrette	13 651	14 349	15 079	16 640	14 919	16 281	19 388
Du boulevard Antonio-Barrette au 2 <sup>e</sup> Rang de la Chaloupe	17 320	18 206	19 132	21 113	18 928	20 657	24 599
Du 2 <sup>e</sup> Rang de la Chaloupe au 1 <sup>er</sup> Rang de la Chaloupe	15 301	16 084	16 901	18 652	16 721	18 249	21 731
Du 1 <sup>er</sup> Rang de la Chaloupe au rang Sainte-Rose	13 255	13 933	14 641	16 158	14 485	15 809	18 825
Du rang Sainte-Rose à la rue Principale	11 851	12 457	13 091	14 446	12 952	14 135	16 832
De la rue Principale au rang Frédéric	10 737	11 286	11 860	13 088	11 734	12 806	15 250
Du rang Frédéric au chemin Barrette	10 737	11 286	11 860	13 088	11 734	12 806	15 250
Du chemin Barrette au rang Saint-Martin	8 126	8 542	8 976	9 906	8 881	9 692	11 541
Du rang Saint-Martin au chemin de Joliette	8 126	8 542	8 976	9 906	8 881	9 692	11 541
Du chemin de Joliette au rang Sainte-Marie	7 922	8 327	8 751	9 657	8 658	9 448	11 251
Du rang Sainte-Marie au chemin Côte-du-Domaine	7 922	8 327	8 751	9 657	8 658	9 448	11 251
Du chemin Côte-du-Domaine au rang 2 <sup>e</sup> Ramsay	6 730	7 074	7 434	8 204	7 355	8 027	9 558
Du rang 2 <sup>e</sup> Ramsay à la limite nord de Saint-Félix-de-Valois	5 590	5 876	6 175	6 814	6 109	6 667	7 939
Augmentation relative par rapport à 1996		5,1 %	10,5 %	21,9 %	9,3 %	19,3 %	42,0 %

Source : Roche et coll., 1997.

## 2-6 Temps de parcours

Le temps de parcours entre le boul. Antonio-Barrette et le rang 2<sup>e</sup> Ramsay, soit 22 km, en 1996 était, en période de pointe, de 19,9 minutes. En période hors pointe, le parcours s'effectue en 16,1 minutes. Les deux temps de parcours resteraient similaires jusqu'en 2016 même si aucune amélioration n'avait été faite. Après les modifications de l'intersection, le parcours prendrait 17,6 minutes en pointe en 2006 et 18,1 minutes en 2016. (voir tableau provenant de Tecsalt)

**Tableau 3.7**  
**Temps de parcours et nombre de véhicules/heure/an**  
**entre le boulevard Antonio-Barrette et la limite nord de Saint-Félix-de-Valois**

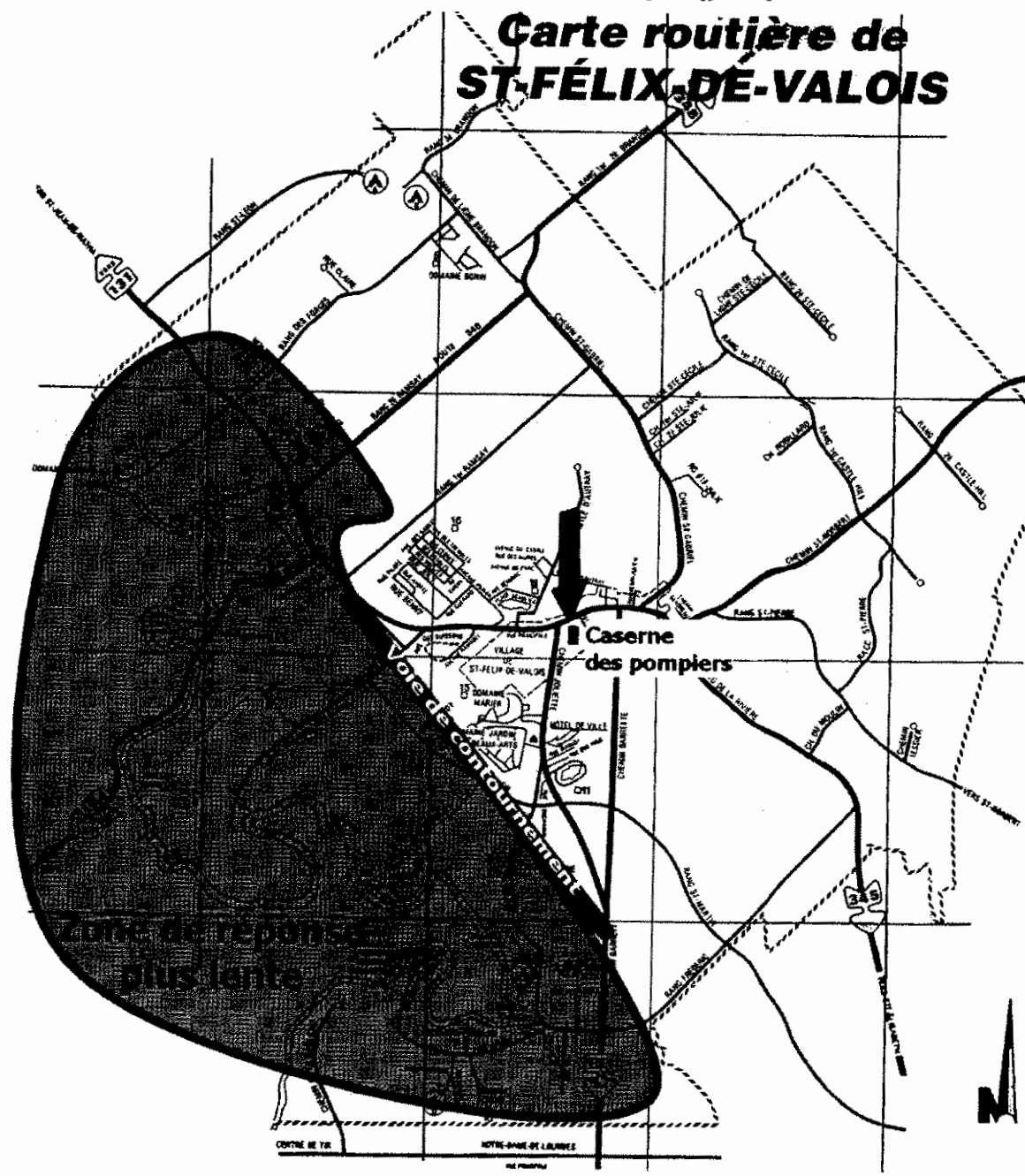
Année	Statut	Temps de pointe (min)	Temps hors pointe (min)	Nombre de véhicules/an
1996	Statu quo	19,9	16,1	1 023 883
2006	Statu quo	19,9	16,1	1 135 688
	Modifications ponctuelles	17,6	16,1	1 094 418
2016	Statu quo	19,9	16,1	1 221 172
	Modifications ponctuelles	18,1	16,1	1 182 637

Source : Roche et coll., 1997.

## 2-7 Sécurité publique

Selon M. Dany Cloutier, ex-directeur du service des incendies de Saint-Félix-de-Valois, le temps de réponse lors d'un incendie ou d'un accident du côté ouest de la voie de contournement serait beaucoup plus long, ce qui aurait comme conséquence la hausse des dommages matériels et humains, ce qui augmenterait les coûts d'assurance. Depuis 10 ans, la municipalité et le service des incendies ont travaillé à améliorer la cote de danger incendie auprès des compagnies d'assurances. Un délai de 1 seule minute suffit à augmenter les dégâts matériel. (Voir carte page suivante)

Carte de temps de réponse de la sécurité publique (pompiers et unité de secours)



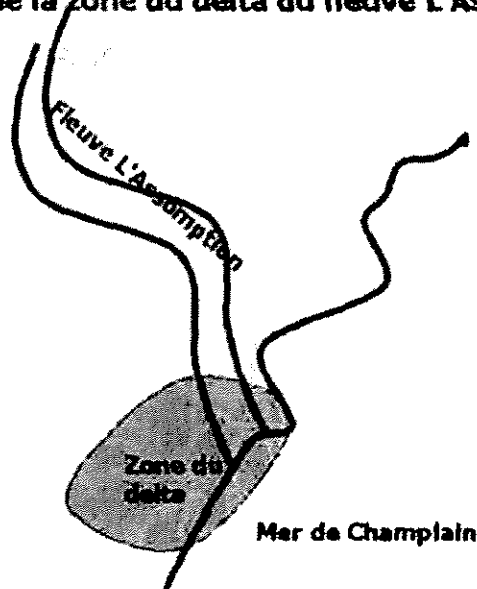
### 3- Dangers environnementaux

#### 3-1 Risque de pollution de la nappe d'eau

Il y a deux bassins versants qui sont touchés par l'implantation d'une voie de contournement : le bassin versant de la rivière L'Assomption et le bassin versant de la rivière Bayonne. Le bassin le plus vulnérable est celui de la rivière L'Assomption car il s'agit d'un ancien delta qui date de la mer de Champlain. Plusieurs types de sables s'y retrouvent : sable jaune, surtout en surface; sable gris, qui retient l'eau des puits municipaux et qui se retrouve à 10 pieds de profondeur; sable blanc et autres, tous sont sans contaminant agricole ou industriel. Une mauvaise perception de la profondeur des puits municipaux a été émise lors d'une rencontre avec le MTQ, la municipalité et les représentants de la chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois à laquelle j'assistais. Le MTQ croyait que l'eau était à la même profondeur que la rivière L'Assomption, soit de 185 pieds environ cependant, la profondeur réelle était de 5 à 15 pieds. Nous avons alors suggéré qu'une personne de l'équipe de conception du MTQ vienne sur le terrain vérifier nos dires. Trois personnes ont pris part à cette tournée des sites soit M. Géatane Desrosiers, le maire M. Jacques Brissette ainsi que la personne mandatée par le MTQ. Lors d'une vérification à la jonction du rang St-Martin et du rang Ste-Marie, la profondeur des puits résidentiels démontrait hors de tout doute que la profondeur était de 10 pieds au maximum.

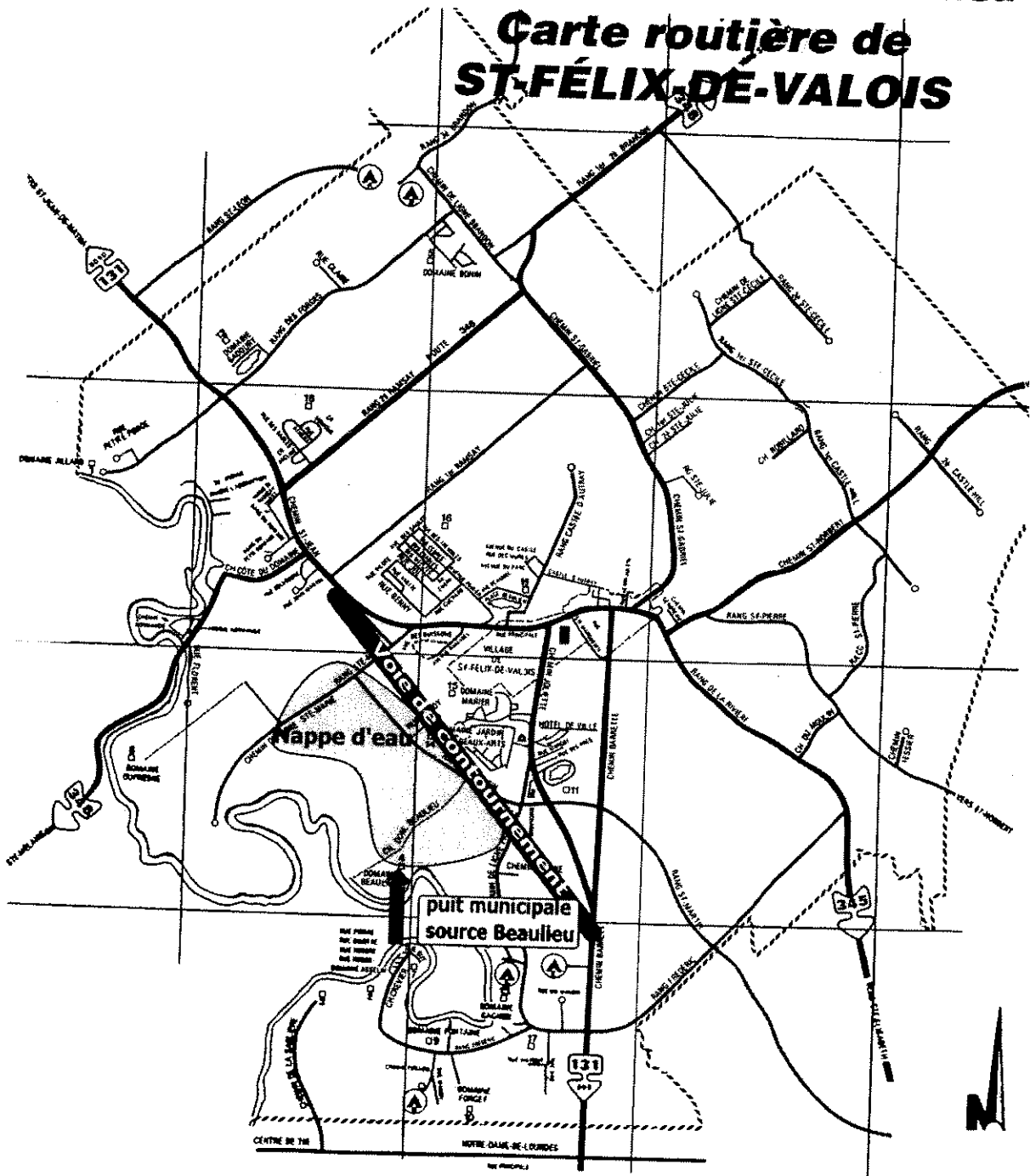
La source d'eau municipale se trouve en bordure de la zone A (voir plan page suivante). La particularité de cette zone est qu'elle n'a aucun affluent et que toute l'eau provient de l'eau de pluie. Donc toute modification dans la zone de captation peut nuire à la nappe d'eau.

**Carte de la zone du delta du fleuve L'Assomption**



# Carte de la nappe d'eau de la source Beaulieu

## Carte routière de ST-FÉLIX-DE-VALOIS



### Route 131 – Mémoire de Bruno Archambault sur dossier « projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois

Le type de sol, sablonneux, permet une grande propagation des contaminants fossiles ou chimiques. Comme la réserve d'eau de la municipalité et celle de plusieurs résidences sont adjacentes à la voie de contournement, les risques de dommage permanent sont très élevés. Selon l'hydrologue de la municipalité, il faut compter une période allant de 10 à 25 ans pour détecter un contaminant à la source Beaulieu, mais qu'une fois détecté, toute la nappe d'eau est contaminée et ce de façon irréversible.

Imaginez si un accident survenait impliquant un camion d'huile à chauffage roulant direction sud à 90 km/h, déboulant de la voie surélevée et se couchant sur le flanc à 15 mètres de la voie pavée. Le chargement s'écoule et un début d'incendie survient. Les pompiers arrivent sur place, commencent à arroser avec de la mousse ignifuge et réussissent à éteindre le feu au bout de deux heures. À 1500 litres à l'heure, cela fait une mare de 3000 litres soit l'équivalent d'une piscine de bonne taille. Comment allez vous récupérer tous les contaminants? En creusant ou en pompant... Ce scénario s'est déjà produit à Ste-Mélanie, cela fait déjà plus de 15 ans que la municipalité pompe pour retirer les contaminants fossiles et ils sont pourtant assez loin du puits municipal, à peu près 2 km alors que nous sommes à seulement 800 mètres du puits municipal. Nous avons plusieurs compagnies qui utilisent l'eau de la municipalité, pensez seulement à Breuvage Kiri, au IGA Rainville, ou même les trois écoles de la municipalité. Imaginez le nombre de camoin d'eau que cela impliquerait. Imaginez le coût relié à la recherche et à l'implantation d'un nouveau réseau d'aqueduc alors que le réaménagement de l'aqueduc Belleville s'élèvera au minimum à 600 mille dollars.

Il faut également penser au réchauffement de la planète et à la hausse du coût des carburants fossiles. Les déplacements routiers seront probablement appelés à diminuer. Nous devons nous rappeler que le Canada a ratifié le protocole de Kyoto.



#### **4- Les préoccupations économiques**

##### ***4-1 Les commerces affectés***

Plusieurs commerces sur la route 131 seront affectés et ce de façon inégale. En voici la liste :

- 1- Restaurant Benny
- 2- Jardinière du Nord
- 3- Meuble Aubaine
- 4- Mobilier Félix-Valois
- 5- Patrick Morin
- 6- Pharmacie Lise Ferron
- 7- Station M.L.Fontaine (Esso)
- 8- Lav-Aut-Cam
- 9- Pub 2000
- 10- Dépanneur St-Félix (Péto-Canada)
- 11- Le Cornettier
- 12- Le Nettoyeur St-Félix
- 13- Papeterie Au Carrefour inc.
- 14- La boucherie Gilles Gravel
- 15- Piece d'auto le Portage
- 16- Subway
- 17- Royaume des frites
- 18- Boutique Goût de Campagne
- 19- IGA Roger Rainville
- 20- Restaurant La Belle Province

Plusieurs autres commerces qui ne sont pas sur la 131 seront touchés car le trafic de transit pour St-Gabriel ne passera plus par le bas du village (rte 345 et rang St-Gabriel). En voici la liste :

- 1- Resto pizzeria Le St-Félix
- 2- Boucherie Geoffroy
- 3- Boucherie Daniel Rainville
- 4- Château du dollars

La majorité de ces commerces ne fermeront pas à court terme. Cependant, à moyen ou long terme, toutes ces entreprises connaîtront des baisses de clientèle ainsi qu'une diminution de leurs revenus. Cela nuit à leur rentabilité et à leur pérennité. Qui achètera un commerce à St-Félix si vous lui dites qu'il n'y aura aucune augmentation de clientèle ni aucun rayonnement régional. Si une desserte commerciale est construite le long de la voie de contournement, il faudra compter 2 ans avant de voir de nouveaux commerces qui remplaceront les commerces existants. Ça peut prendre jusqu'à 20 ans pour retrouver un tissu commercial et social équivalent au niveau actuel. Prenez comme exemple le centre-ville de Berthier, le village de Saint-Jacques et le village de Rougemont.

#### ***4-2 Emplois perdus***

Si 25% des entreprises affectées ferment, cela représentera environ 100 à 150 emplois. Comment dire que l'impact économique et social ne sera pas important? Comment trouver un emploi à St-Félix? Comment garder nos jeunes dans la région? Toutes des questions qui nécessitent réflexion et réponse avant de prendre une décision si cruciale pour la municipalité. Aucune étude socio-économique n'a été réalisée donc aucune solution n'a été proposée.

La chambre de commerce de St-Félix-de-Valois a, à maintes reprises, demandé une telle étude. Pourquoi devons-nous risquer l'avenir de notre municipalité pour améliorer la fluidité et réduire de deux minutes le temps de déplacements en période de pointe de villégiateurs qui vont à leurs chalets. La vie des citoyens de Saint-Félix est-elle à vendre?

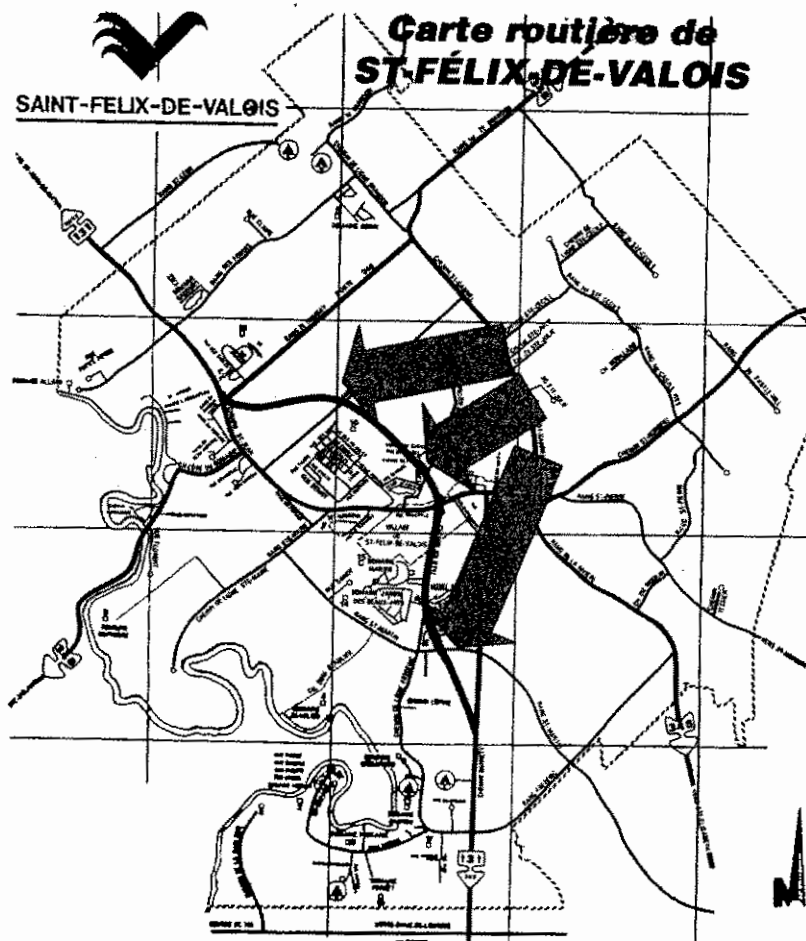
L'emploi en milieu industriel est déjà en baisse depuis la fermeture des deux abattoirs de poulet et la fermeture de la meunerie René Poirier ltée.

## 5- Deux propositions de rechange

### 5-1 Proposition par-dessus le ruisseau Beaubec

Cette proposition a été déposée au Ministre des Transports Guy Chevrette lors d'un dîner un vendredi après-midi par le maire de Saint-Félix-de-Valois, m. Jacques Brissette. Cette proposition consistait à l'élargissement à quatre voies jusqu'à l'intersection 131-345, d'installer des feux de circulation et de continuer, en passant par-dessus le ruisseau Beaubec, et de rejoindre la 131 actuelle en tournant entre les domaines Bibeau et Émery. (voir Carte ci-jointe)

**Carte du tracé proposé au ministre Guy Chevrette**



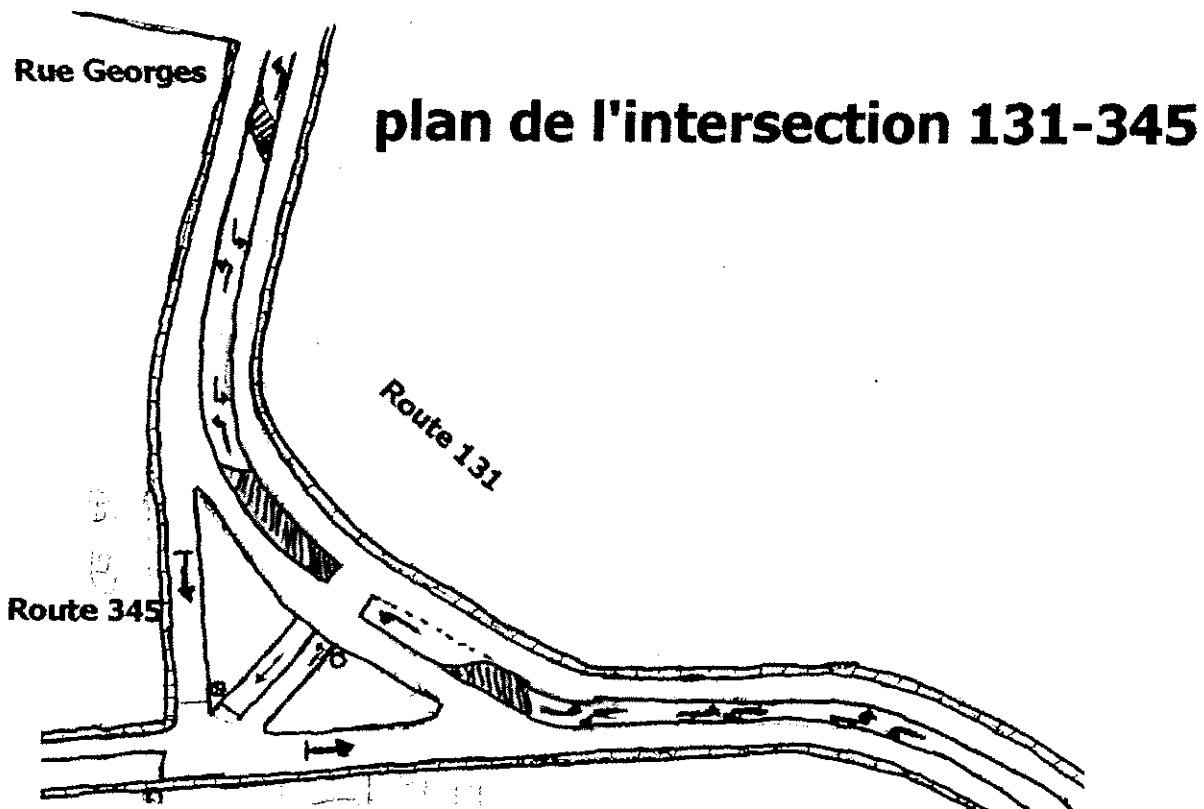
**Route 131 – Mémoire de Bruno Archambault sur dossier « projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois**

Les avantages de ce tracé sont : 1- la fluidité améliorée, 2- la sécurité augmentée, 3- le maintien d'un centre-ville, 4- ne touche presque pas au milieu agricole, 5- un impact économique grandement réduit, 6- la protection des sources d'eau potable de la municipalité.

Ce tracé n'a même pas été étudié par un ingénieur du MTQ. Le ministre Guy Chevrette a reçu ce projet le Vendredi Après-midi et l'a refusé en conférence de presse le Lundi Matin à 9h. N'aurions-nous pas mérité un peu plus de respect.

***5-2 Proposition sur le tracé actuel***

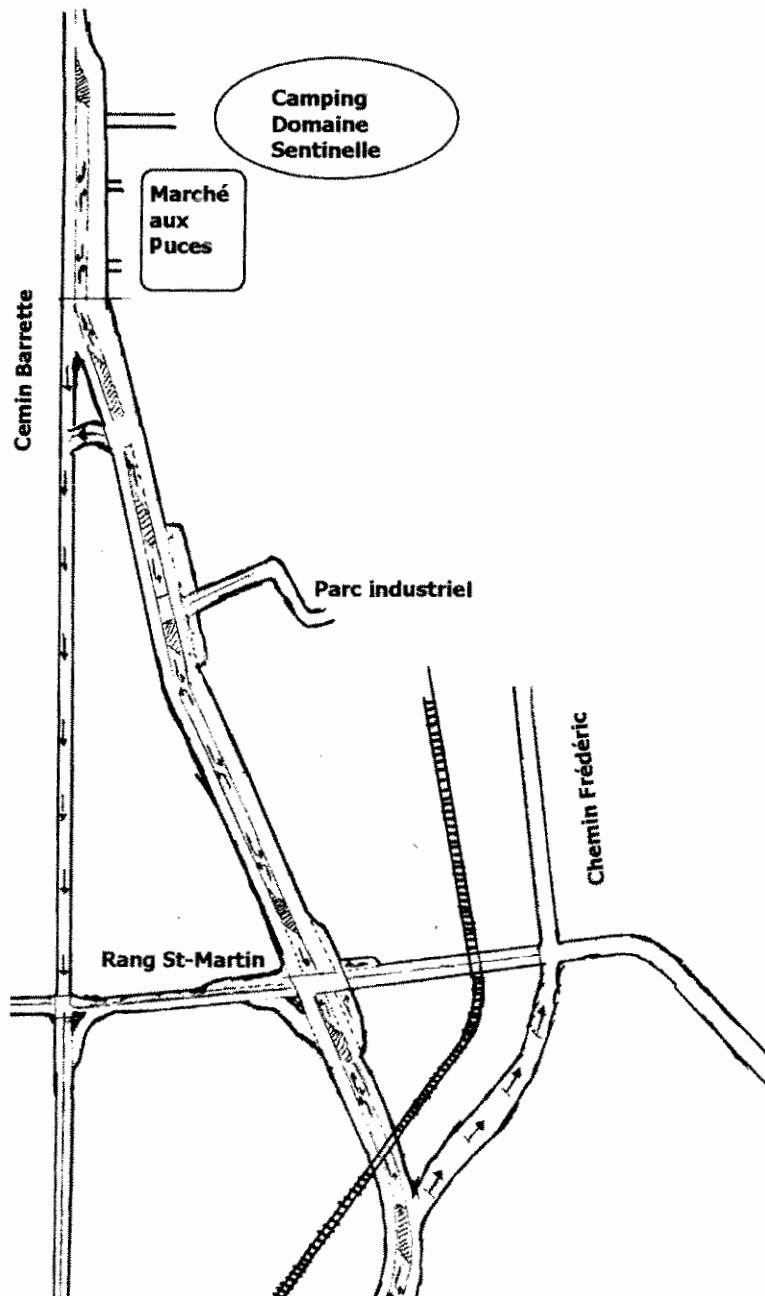
Cette proposition fût la première qui a été soumise au MTQ. Il s'agit d'une route sur le tracé actuel mais à trois voies, une voie de chaque coté et une voie pour tourner à gauche comme sur le boul. Visitation à Saint-Charles-Borromée. Pour ce qui est de l'intersection, elle disparaîtrait au profit d'une courbe large toujours à trois voies avec bretelle. (voir plan ci dessous)



**Route 131 – Mémoire de Bruno Archambault sur dossier « projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois**

L'intersection du chemin Barrette et du chemin Joliette devrait également être réaménagée. Le principal défaut de cette intersection est qu'elle débouche à l'intérieur d'une courbe, ce qui la rend dangereuse. L'aménagement du chemin Barrette en sens unique jusqu'au rang St-Martin augmenterait la sécurité et la fluidité de l'intersection. (voir plan ci-dessous)

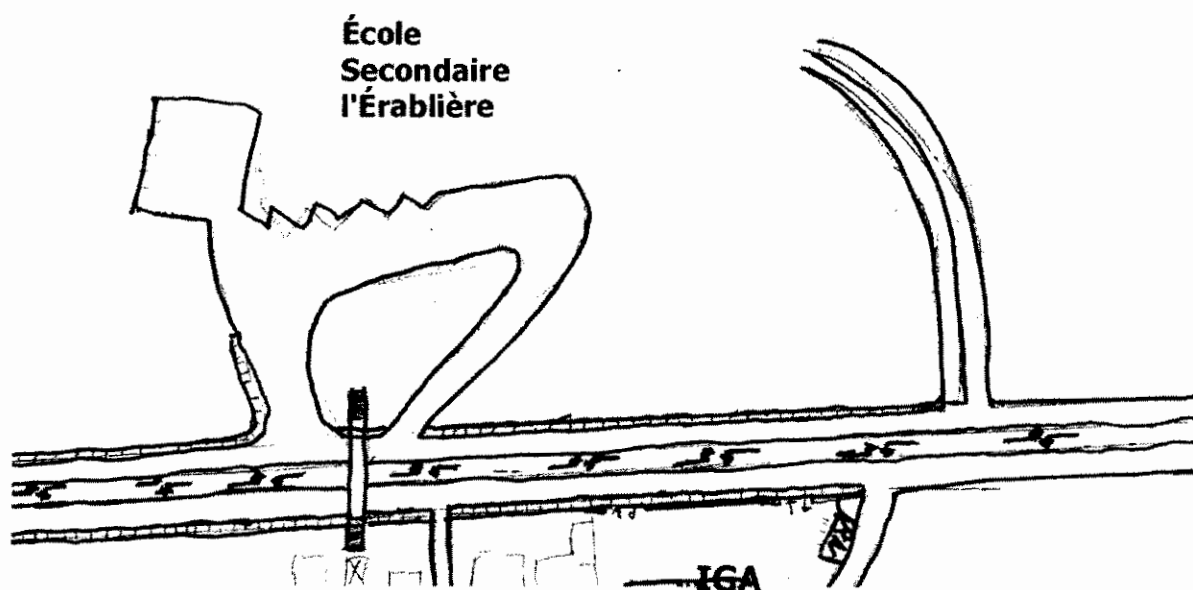
**Plan des intersection chemin Barrette, chemin Joliette et rang St-Martin**



**Route 131 – Mémoire de Bruno Archambault sur dossier « projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois**

L'installation de deux passerelles, une face à l'école secondaire L'Érablière et l'autre à l'intersection de la 131 et de la rue Georges. Cet aménagement permettrait aux piétons de traverser en toute sécurité. La possibilité de changer l'accès au stationnement de l'école secondaire pour les autobus ainsi que pour les visiteurs aiderait grandement à la sécurité du tronçon urbain. L'accès serait resitué sur la rue du Marché comme c'est déjà le cas pour le stationnement des élèves et des enseignants. (voir plan ci dessous)

**Plan de la rue principale face à l'école secondaire l'Érablière**



Les grands avantages de ce tracé sont : la fluidité augmentée, la sécurité améliorée surtout face à l'école secondaire L'Érablière, le maintien du même milieu commercial et aucun impact économique négatif, la nappe d'eau préservée et le tissu social non-modifié.

**Route 131 – Mémoire de Bruno Archambault sur dossier « projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois**

Un autre avantage de ce tracé est la possibilité d'exporter ce concept à d'autres municipalités. Prenons l'exemple de Saint-Jean-de-Matha, une route à trois voies débutant avant le marché Métro et finissant après l'intersection du rang Ste-Louise éviterait toute congestion et augmenterait la sécurité de ce tronçon. Cela donnerait une couleur régionale uniforme et un développement économique de toutes les municipalités de la route 131.

Un bénéfice marginal de ce tracé est le retrait de plusieurs résidences du tronçon urbain de la 131, ce qui permettrait, en augmentant le nombre de terrain disponible en plein milieu urbain, l'établissement de nouveaux commerces. Cela constituerait un impact positif majeur.

Donc, trois facteurs, entre autres, favorisent le choix de cette solution soit le facteur économique, le non-empiétement sur la nappe d'eau et la préservation du territoire agricole.

## 6- Conclusion


Les deux propositions qui ont été faites soit par la chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois ou par la municipalité devraient être étudiées. Nous sommes, résidents de Saint-Félix-de-Valois, les premiers concernés par le réaménagement de la route 131. Nous comprenons tous que la 131 doit être améliorée, mais pas en nous excluants. Nous croyons qu'avec une bonne entente de tous les partis dans ce dossier, nous pourrions faire de la route 131 un tremplin pour toute la MRC de Matawinie, tant au niveau du développement économique qu'au niveau du respect de l'environnement.

Beaucoup de questions demeurent sans réponse. Une étude socio-économique de plus grande envergure serait un bon moyen de répondre à plusieurs de ces questions. Quel est le pourcentage de perte d'achalandage? Quel sont les critères de comparaison économique entre Saint-Félix-de-Valois et Val-D'Or?

Plusieurs questions environnementales devraient avoir une réponse. D'où proviendra l'eau si les puits municipaux sont pollués? Qui en assumera les coûts? Cette solution saura-t-elle assurer le développement de la municipalité?

La proposition que j'explique dans ce mémoire n'amène aucune de ces questions. Je crois donc qu'une ré-évaluation de tout le dossier est de mise et nécessaire.

Je demande donc d'être entendu en audience publique, BAPE, car trop de questions n'ont eu de réponse clair et limpide.

  
\_\_\_\_\_  
Bruno Archambault

x signé le 10 avril 06 à Saint-Félix-de-Valois



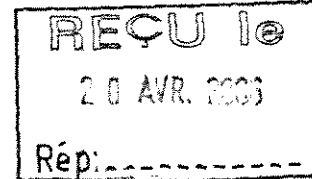


LES FORESTIERS  
**St-Michel**<sup>INC.</sup>  
CONTRACTEUR FORESTIER  
ACHAT ET VENTE DE LOTS

Bur.: (450) 833-2647 Fax: (450) 833-2191  
331, Brassard, St-Michel-des-Saints, Qc J0K 3B0  
forestiers@stelcom.qc.ca

Saint-Michel-des-Saints le 11 Avril 2006

M. Claude Béchard  
Ministre du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs.  
Édifice Marie-Guyart  
675 Blv. René-Lévesque est  
Québec, Qc.  
G1R 5V7



Objet : Demande d'audiences publique pour la voie de contournement de St-Félix-de-Valois

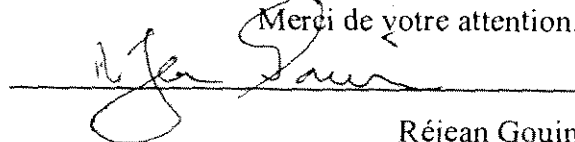
M. Béchard,

En tant que l'un des principaux employeurs de la région, nous désirons vous communiquer notre appui au sujet de la voie de contournement de St-Félix-de-Valois. Pour la Haute-Matawinie, il est très important de voir la réalisation de ce projet de route.

En effet, le développement du nord de notre Comté dépend directement de l'ajout d'une voie de contournement et de la prolongation d'une route à 4 voies, soit la 31 jusqu'à St-Félix-de-Valois. Notre vision du développement et de l'épanouissement de la Haute-Matawinie commence par un route des plus sécuritaire, ce que nous n'avons pas. Pour une région en plein essor, il est indispensable de posséder des aménagements routiers permettant une circulation en toute sécurité.

Nous croyons que le plus tôt possible serait le mieux pour débiter la construction de cette route, ceci permettrait de contribuer au développement du comté. Voilà pourquoi nous transmettons notre appui et demandons que commencent les audiences publiques le plus rapidement possible.

Merçi de votre attention.



Réjean Guoin

Les Forestiers St-Michel Inc.

C.c.; M. Député Pierre A. Paquet  
M. Préfet Gaétan Morin  
M. Député Alexandre Bourdeau

8

**Mémoire présenté par le GARAGE JACQUES GADOURY INC**

131 Chemin, Joliette  
Saint-Félix-de-Valois (Québec) J0K 2M0  
Téléphone : (450) 889-2696  
Télécopieur : (450) 889-7664

Soumis à :

*LA COMMISSION DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT*

Concernant :

**LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE LA ROUTE 131 À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS.**

Délivré en date du 12 avril 2006 à Saint-Félix-de-Valois

### **Avant-propos**

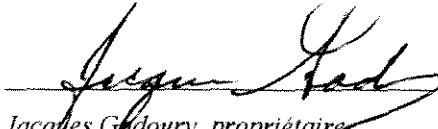
Ce mémoire est présenté par le Garage Jacques Gadoury inc. dans le but de faire une demande d'audience publique au Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) dûment mandaté à cet effet par le gouvernement du Québec aux fins de l'évaluation du projet de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois.

De plus, ce document ne peut être considéré comme le seul et unique moyen par le Garage Jacques Gadoury inc. d'exprimer son opinion, ses inquiétudes face à ce projet tel que présenté et de faire valoir ses droits. Il va s'en dire que ce projet ne fait pas l'unanimité et ne constitue pas un appui formel ni conditionnel au tracé déposé et aux différentes études d'impact socio-économique soit par les recommandations du Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs que par le Ministère des Transport du Québec.

- Je suis citoyen et commerçant à St-Félix-de-Valois depuis 1976
- Je possède un garage de réparations de véhicule lourds et d'automobiles sur la route 131 depuis 1979.
- Nous embauchons 8-10 employés selon les saisons.
- Nous desservons une clientèle de St-Michel-des-Saints à Repentigny ainsi que toutes les paroisses avoisinantes. L'achalandage de la route 131 nous génère beaucoup de clients.
- On nous a informé qu'un projet a été mis sur pied pour améliorer le tracé de la route 131. Les plans de ce tracé, nous démontrent que la route sera à l'extérieur du village . Il est certainement nécessaire d'améliorer la route 131 mais je crois qu'on pourrait apporter des changements à ce plan de façon à ce que cette nouvelle route traverse le village.
- Donc, je suis contre une voie de « contournement ».
- Je sais qu'un autre projet a été présenté, par les commerçants de St-Félix de Valois, proposant une route à trois voies avec des améliorations aux intersections, je crois sincèrement qu'il voudrait la peine de reconsulter ce document qui selon moi apportera des effets bénéfiques pour St-Félix-de-Valois :
  - projet moins coûteux
  - moins d'expropriation
  - moins de dégâts pour nos terres agricoles
  - moins de danger pour la nappe d'eau
  - plus d'achalandage pour une trentaine de commerces
  - Sécurité accrue pour les automobilistes
  - Valeurs monétaires des bâtisses (résidences et commerces) maintenues
  - Une continuité pour la relève
  - Possibilité d'investisseurs futurs à St-Félix-de-Valois

- Si le projet se concrétise de contourner le village, tous les commerçants connaîtront une diminution de leur chiffre d'affaire dû à la baisse de l'achalandage et à court terme des fermetures éventuelles. Il n'y aura plus de place pour la relève. Le village deviendra une population vieillissante et les plus jeunes iront s'établir ailleurs. Il n'y aura plus d'investisseurs potentiels. Les automobilistes qui se dirigent vers le nord n'auront plus l'intérêt de s'arrêter étant donné la grande facilité d'accès aux commerces qui ont pignon sur rue dans nos villages voisins.
- Il est prouvé par des spécialistes en étude de marché que le va-et-vient qu'un plus grand nombre de personnes favorisent la commercialisation. Il est certain que nous avons besoin d'améliorer la route actuelle parce qu'elle est devenue désuète et dangereuse pour les automobilistes.
- Je demanderais une révision du tracé actuel dans le but d'améliorer les contraintes que j'ai mentionnées dans cette demande. Par la même occasion je ferai remarquer que la route 131 de Joliette à St-Félix de Valois n'est plus sécuritaire et en période estivale, elle est très souvent congestionnée. Je ne suis pas contre le développement pour une municipalité dans la mesure où elle protège le développement de celle-ci.
- Pour terminer, j'aimerais faire la demande pour une consultation publique concernant ce projet de voie de contournement afin d'évaluer, d'examiner et d'apporter les corrections nécessaires afin d'atténuer les dégâts.

Signé à St-Félix de Valois, le 12 avril 2006

  
Jacques Gadoury, propriétaire  
131, Chemin Joliette  
St-Félix-de-Valois, PQ, J0K 2M0  
Téléphone : (450) 889-2696  
Télécopieur : (450) 889-7664

St-Félix-de-Valois  
Mercredi, 12 avril 2006

Cabinet du ministre  
Ministère du Développement durable,  
De l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>e</sup> étage  
Québec

Monsieur le ministre,

Par la présente, j'aimerais solliciter votre appui à ma demande d'audience publique en ce qui a trait au projet de contournement de la route 131 à St-Félix-de-Valois.

J'ai assisté à la soirée d'information tenue par le BAPE mardi le 28 mars 2006 et j'avoue mon désarroi devant le très peu d'informations concernant l'expropriation ainsi que sur l'impact réel d'un tel projet sur la préservation et la qualité de notre eau potable.

J'éprouve beaucoup d'inquiétude par rapport à ma situation personnelle et le bien-être de ma famille puisque je suis un résident directement touché par ce projet de voie de contournement de la route 131. Je suis un simple citoyen qui espère obtenir les vraies réponses des spécialistes en environnement.

En espérant que vous acceptiez ma requête.

Bien à vous,



André Rainville

Mémoire présenté au Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement  
Projet : Voie de contournement, route 131 à St-Félix-de-Valois

---

Commission du Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement(BAPE)  
Édifice Lomer-Gouin  
575, rue St-Amable, bureau 2.10  
Québec, (Québec)  
G1R 6A6

**Concernant le projet de :  
Voie de contournement, route 131 à St-Félix-de-Valois**

Mémoire présenté conjointement par :

Le Repaire du Nord inc.  
5310 principale  
St-Félix-de-Valois, Qc.  
J0K 2M0  
450-889-4044

Monsieur Jacques Bourdages  
Madame Suzanne Rainville

**Résumé du contenu**

- Avant-propos
- Présentation de l'entreprise
- Vision économique
- Sauvegarde environnementale
- Résumé des impacts majeurs & négatifs
- Suggestions d'améliorations
- Conclusion
- Pièce-jointe

## **Avant-propos**

Ce mémoire est présenté conjointement par une commerçante et un couple de résidents de St-Félix-de-Valois, dans le cadre du projet de voie de contournement de la route 131, mené par le bureau des audiences publiques dûment mandaté à cet effet par le gouvernement du Québec aux fins de l'évaluation du projet ci-haut mentionné à St-Félix-de-Valois, suite à la soirée d'informations tenue le 28 mars dernier et rendant publique le processus, le rôle la procédure et les impacts de ce projet, en vue d'obtenir la tenue d'une audience.

Ce document se veut un moyen d'exprimer notre inquiétude et notre incertitude face à l'avenir. C'est l'affaissement d'un pôle régional et l'isolement par la baisse considérable d'achalandage en nos lieux.

## **Présentation de l'entreprise**

Notre commerce opère neuf (9) mois par année, nous servons de la restauration rapide et nous existons depuis 1987. Au fil des ans, nous avons eu une augmentation significative de notre chiffre d'affaires s'élevant de 8 à 10% par an.

Parmi cette clientèle, nous pouvons facilement répartir comme suit :

- 60% clientèle touristique
- 40% clientèle locale

## **Présentation de la résidence**

En tant que payeur de taxe et simple citoyen, nous sommes contre ce projet de voie de contournement de la route 131, car nous nous sommes installé au 5741 Rg du Portage à St-Félix-de-Valois, il y a maintenant vingt (20) parce que nous aimions vraiment le coin pour la qualité de vie, la tranquillité et le besoin d'intimité. Aujourd'hui, nous déchantons.

## **Vision économique**

L'impact prioritaire de ce projet aurait des répercussions majeures et néfastes pour la survie de l'entreprise. Ainsi, il y aurait une diminution de 40% de notre clientèle touristique, ce qui, s'avérerait catastrophique. De plus, présentement, nous comptons neuf (9) employés, si ce projet, avec le tracé proposé voyait le jour, nous devrions congédier quatre (4) membres de notre personnel. C'est énorme pour une communauté comme la nôtre.

Sans compter que cette entreprise ne prendra pas la valeur escomptée, les acheteurs potentiels ne voudront pas acquérir un commerce dans un village déserté par le tourisme. Les acheteurs potentiels seront et sont très conscients de la baisse du chiffre d'affaires que ce projet provoque.

Pour nous, cette entreprise était notre fond de retraite....Il fond comme neige au soleil...



### **Vision économique (suite)**

Au point de vue personnel, nous habitons dans le rang du Portage de cette même municipalité et il y a deux (2) ans, nous avons perdu une très belle occasion de vendre notre propriété à un prix très alléchant. Par contre, l'acheteur a annulé son offre à cause de l'éventuel passage de la voie de contournement. Notre propriété a perdu son intérêt, sa valeur marchande tombe radicalement et le cachet instauré clamant tranquillité et intimité n'existe plus.

### **Sauvegarde environnementale**

L'inquiétude constante d'une ressource antérieurement nommée inépuisable : L'eau potable.  
Le passage de cette voie compromet beaucoup cette ressource, nous avons de belles nappes phréatiques. Saurez-vous préserver cet avantage ?  
Il y aura destructions de zones vertes, détérioration des paysages naturels et qu'en est-il de la préservation de notre flore et de notre faune, c'est l'éloignement assuré dans les petits gibiers.  
Présentement notre eau est pure et limpide, prendrez-vous le risque de nous en priver ?

Avec le passage de cette voie vous passerez à moins de 10 pieds de nos entrepôts et à moins de 25 pieds de ma résidence. Les normes municipales exigées sont de 46 pieds. Vous couperez notre terre en deux et passerez directement à l'arrière de notre maison. Nous sommes donc, encerclés de toute part avec ce projet.

De plus, vous passerez directement sur mon puits d'eau potable et cela m'occasionne un sérieux problème, car dans notre rang, nous sommes les seuls à détenir une qualité d'eau impeccable. Les autres résidents possèdent une qualité d'eau moindre car cette dernière est soit ferreuse ou rouilleuse et le débit est réduit. Quand est-il de la perte des terres agricoles, des productions maraîchères. Où se situe le respect ?  
Nous possédons une précieuse richesse, soit l'eau potable et cela s'avère un legs inestimable.

### **Résumé des impacts majeurs et négatifs**

- Perte de revenus pour plusieurs commerçants
- Possibilité de fermeture définitive
- Perte financière marquée
- Perte d'emplois
- Baisse significative de la valeur marchande des bâtisses
- Baisse du prix des maisons
- Contrainte ou vice-caché pour la vente
- Travaux exécutés directement sur la cime des bassins d'eau potable
- Diminution de la population
- Moins de service dans le noyau villageois
- Perte du sentiment d'appartenance à la MRC Matawinie

## Suggestions d'améliorations

Selon nous, nous devrions passer directement à un 4 voies dans le village, cela faciliterait la fluidité de la circulation, l'accessibilité ne serait plus problématique, tant les commerçants et que les résidents s'en réjouiraient, en plus d'améliorer la sécurité publique de tous.

Nous pourrions vivre dans une communauté prospère, n'ayant pas toujours une épée de Damoclès au-dessus de la tête, nous rappelant la baisse d'achalandage, de services, de la population et finalement de l'isolement ou de la réclusion à coup sûr.

Évidemment que cette suggestion inclura des expropriations, mais cela vaut mieux que de détruire un village par le passage d'une voie d'évitement.

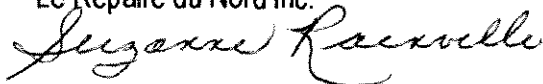
## Conclusion

Nous espérons en tant que commerçant et simples citoyens obtenir le droit d'être entendus et d'ainsi faire valoir notre point de vue. Afin que chacun des parties puissent obtenir satisfaction ? Il a sûrement moyen de trouver une solution souhaitable et viable permettant à notre communauté d'exister en ces lieux en assurant une relève entrepreneuriale accessible.


Nous vous remercions du temps consacré à la lecture de ce document et nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Signé à St-Félix-de-Valois le :

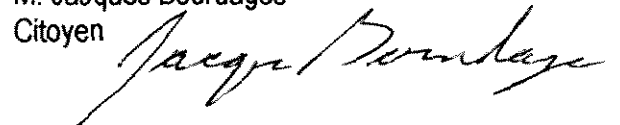
Mme Suzanne Rainville  
Le Repaire du Nord inc.



Mme Suzanne Rainville  
Citoyenne



M. Jacques Bourdages  
Citoyen



P, j, : offre d'achat résiliée  
Projet voie contournement

C.C. :

Cabinet du Ministre  
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Pairs  
M. Claude Bécharde  
Édifice Marie-Guyart  
675, boul. René-Lévesque Est, 30<sup>ième</sup> Étage  
Québec, Qc. G1R 5V7

M. Alexandre Bourdeau  
Député de Berthier  
204-L principale  
St-Jean-de-Matha, Qc. J0K 2S0

Chambre de commerce St-Félix-de-Valois  
15, Chemin Joliette  
St-Félix-de-Valois  
Qc. J0K 2M0





## **M.C.BEAUSÉJOUR & RICHARD INC.**

St-Michel-des-Saints,  
Le 12 avril 2006

M. Claude Béchard  
Ministre du développement durable,  
De l'environnement et des parcs  
Édifice Marie-Guyart  
675 boul. René-Lévesque Est  
Québec G1R 5V7

Objet : appui pour les audiences publiques pour la voie de contournement de St-Félix-de-Valois

M. Béchard,

Nous sommes un commerce Rona en affaires depuis 33 ans et nous possédons deux points de vente : St-Michel-des-Saints et St-Zénon.

Nous desservons une population touristique de plus en plus importante étant donné les auberges réputées qui s'y trouvent ainsi que le développement de notre Lac Taureau. Toujours nous entendons la même plainte de la part de notre clientèle touristique : le réseau routier de la route 131 est inadapté. Cette route est devenue réellement dangereuse parce que trop embourbée. La circulation de poids lourds a augmenté considérablement depuis une dizaine d'années et elle contribue à engorger cette route.



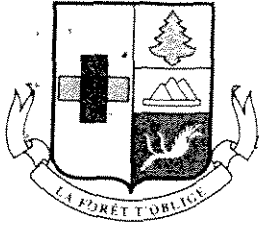
## **M.C.BEAUSÉJOUR & RICHARD INC.**

Afin de ne pas retarder l'essor économique de notre région tant au niveau industriel, commercial que touristique et pour enfin obtenir une route sécuritaire pour tous, nous vous demandons de débiter la construction de la route #131 le plus rapidement possible.

Merci à l'avance,

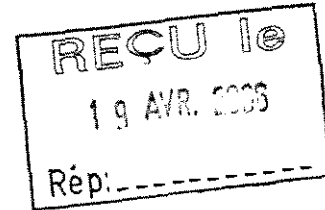
**Claude Beauséjour**, directeur général  
M.C. Beauséjour & Richard inc

C.c. : M. Député Pierre A. Paquette  
M. Préfet Gaétan Morin  
M. Député Alexandre Bourdeau



# MUNICIPALITÉ DE SAINT-MICHEL-DES-SAINTS

Le 12 avril 2006



M. Claude Bécharde  
Ministre du Développement durable,  
de l'environnement et des Parcs.  
Édifice Marie-Guyart  
675, Boul. René-Lévesque est  
Québec (Québec)  
G1R 5V7

**Objet: Demande d'audiences publique pour la voie de contournement de la route 131, Saint-Félix-de-Valois**

Monsieur le ministre,

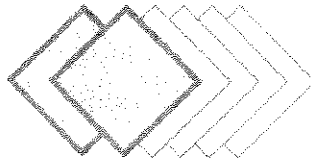
En tant que maire de la municipalité de Saint-Michel-des-Saints, je tiens à témoigner mon appui à la voie de contournement de la route 131, Saint-Félix-de-Valois.

Ce projet est primordial afin d'assurer une bonne fluidité du réseau routier de la route 131, tant pour le transport des marchandises que celui des personnes. Le développement et la consolidation de l'industrie et du tourisme du nord de Lanaudière dépend en grande partie des aménagements routiers permettant une circulation fluide, sécuritaire et agréable pour les usagers.

Espérant, monsieur le ministre, que vous agirez avec diligence dans ce dossier, je vous prie d'accepter l'expression de mes sentiments distingués.

  
Jean-Pierre Bellerose  
Maire

c.c: Préfet Gaétan Morin, M.R.C. de Matawinie  
Député Alexandre Bourdeau



*Chambre de Commerce  
de Saint-Félix-de-Valois*

**Mémoire présenté par la Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois**

Rédigée par : Josée Durand, Directrice générale

15 Chemin, Joliette

Saint-Félix-de-Valois (Québec) J0K 2M0

Téléphone : (450) 889-8161

Télécopieur : (450) 889-1590

Soumis à :

**LA COMMISSION DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT**  
*Édifice Lomer-Gouin, 575, rue Saint-Amable, bureau 2.10 Québec (Québec) G1R 6A6*

Concernant :

**LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE LA ROUTE 131 À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS.**

Délivré en date du 13 avril 2006 à Saint-Félix-de-Valois

membre affilié de :



Chambre de Commerce  
du Québec

15, ch. Joliette, Saint-Félix-de-Valois J0K 2M0

Téléphone: (450) 889-8161 Télécopieur: (450) 889-1590

courriel: [csst-flix@meccq.com.net](mailto:csst-flix@meccq.com.net)



## Table des matières

Avant-propos	page 3
Résumé du mémoire	page 3
Présentation de la Chambre de commerce De Saint-Félix-de-Valois	page 4
Portrait de la municipalité	page 4-5
Portrait de la population de Saint-Félix-de-Valois	page 5
Portrait socio-économique de la municipalité	page 6
Argumentaires du regroupement	page 6 à 8
Signataires de la demande	page 9
Liste des commerçants opposants au projet	page 10 à 16

### **Avant-propos**

Ce mémoire est présenté par la Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois dans le but de faire une demande d'audience publique au Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE) dûment mandaté à cet effet par le gouvernement du Québec aux fins de l'évaluation du projet de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois.

Ce mémoire s'inscrit dans le processus normal des différentes étapes de la procédure administrative faite par le BAPE suite à la phase III de la consultation participative publique du 28 mars dernier faite à Saint-Félix-de-Valois.

De plus, ce document ne peut être considéré comme le seul et unique moyen par, le regroupement des gens d'affaires, soit la Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois d'exprimer son opinion, ses inquiétudes face à ce projet tel que présenté et de faire valoir ses droits. Il va s'en dire que ce projet ne fait pas l'unanimité et ne constitue pas un appui formel ni conditionnel au tracé déposé et aux différentes études d'impact socio-économique soit par les recommandations du Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs que par le Ministère des Transport du Québec.

### **Résumé du mémoire**

Vous trouvez les éléments irritants et inquiétudes d'un tel projet face à la vision de développement de nos gens d'affaires de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. Depuis plusieurs années nous sommes en stagnation dans la planification stratégique de développement de notre localité de peur de voir la concrétisation de ce projet de voie de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois avec toute les retombées néfastes à notre revitalisation.

Que ce soit les institutions financières, les entrepreneurs ou les futurs investisseurs, tous se restreignent dans l'implantation, l'expansion ou la rénovation de leurs entreprises, fautes de voir leur argent et les efforts mis à leurs investissements couler à l'eau. Quiconque à les moyens de perdre d'importante sommes pécuniaires.

Donc, vous trouverez dans les pages qui suivent les arguments et recommandations de nos gens d'affaires.