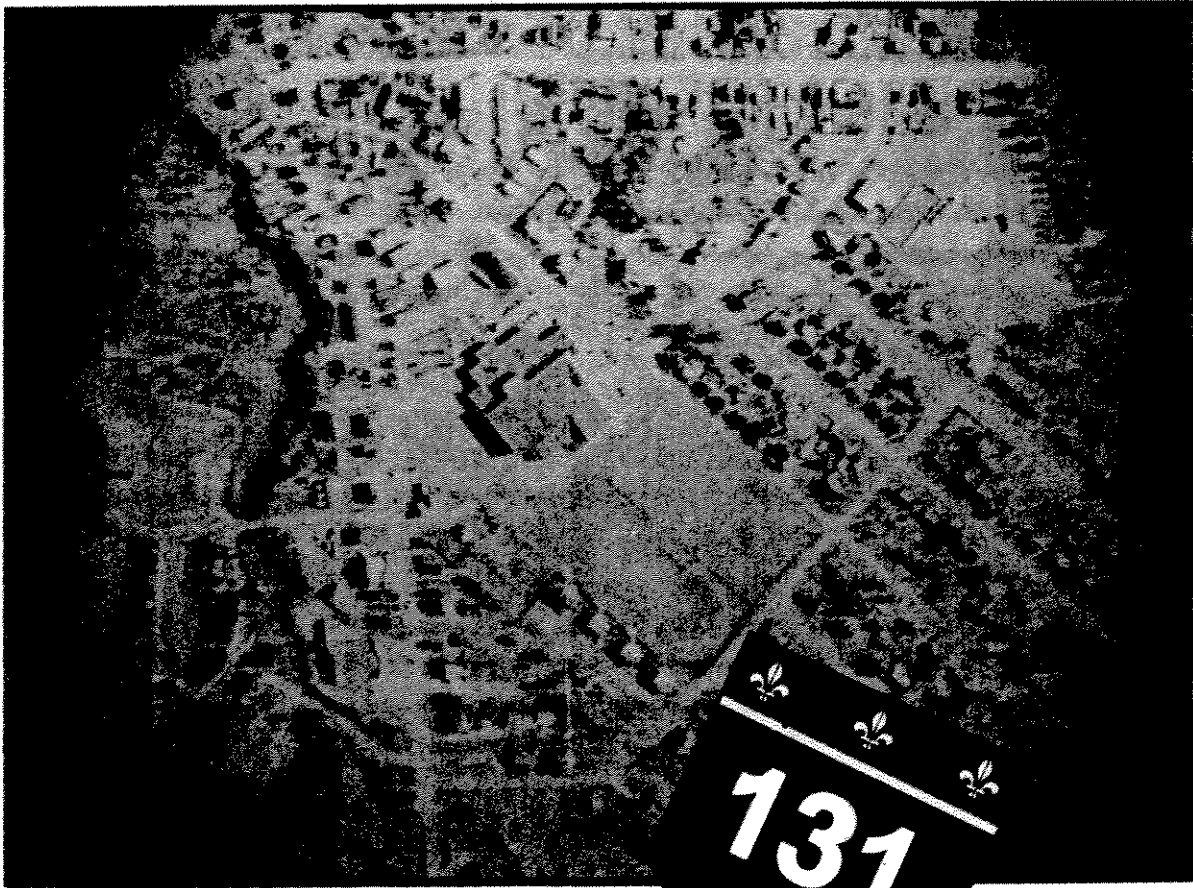


# Impact de la voie de contournement de la Route 131 à Saint-Félix

Projets d'élargissement de la route 131 entre  
Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois  
et de contournement à Saint-Félix-de-Valois  
Saint-Félix-de-Valois 6211-06-073

## Dossier de positionnement et d'argumentation



Octobre 2000

Projet : 00-1003

Présenté à :



SAINT-FELIX-DE-VALOIS

154890589



**enviram inc.**  
Groupe-conseil



**MUNICIPALITÉ DE  
SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS**

**VOIE DE CONTOURNEMENT  
DE LA ROUTE 131**

**DOSSIER DE POSITIONNEMENT  
ET D'ARGUMENTATION**



**Leroux, Beaudoin, Hurens et associés Inc.**  
MEMBRE DU GROUPE LEROUX

**experts - conseils**

110, BOUL. CRÉMAZIE OUEST, BUREAU 220 TÉLÉPHONE : (514) 384-4220  
MONTRÉAL (QUÉBEC) H2P 1B9 TÉLÉCOPIEUR : (514) 383-8017



**enviram inc.**  
Groupe-consult

**LE GROUPE-CONSEIL ENVIRAM (1986) INC.**

1470, de Coulomb, bureau 200  
Boucherville (Québec) J4B 7K2  
Tél.: (514) 990-0587  
Fax : (450) 449-1654  
enviram@globetrotter.net

**VOIE DE CONTOURNEMENT  
DE LA ROUTE 131 À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS**

**DOSSIER DE POSITIONNEMENT  
ET D'ARGUMENTATION**

Présenté à :

---

---

**MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS**

---

---

600, chemin de Joliette, C.P. 220  
Saint-Félix-de-Valois (Québec) J0K 2M0

Préparé par :

---

---

**Le Groupe-Conseil Enviram (1986) inc.**

---

---

1470, de Coulomb, bureau 200  
Boucherville (Québec) J4B 7K2  
Tél.: (514) 990-0587  
Fax : (450) 449-1654  
enviram@globetrotter.net

---

---

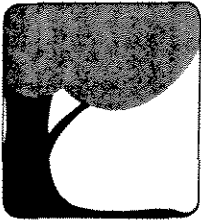
**Leroux, Beaudoin, Hurens et associés inc.**

---

---

110, boul. Crémazie Ouest, bureau 220  
Montréal (Québec) H2P 1B9

**NOVEMBRE 2000**



**enviram** (1986) **inc.**  
**Groupe-conseil**

Siège social: 1990, rue Jean-Talon Nord, local 225, Sainte-Foy (Qué.) G1N 4K8 - Tél.: (418) 682-3449 - Fax: (418) 682-5562  
Boucherville: 1470, de Coulomb, bureau 200, Boucherville (Qué.) J4B 7K2 - Tél.: (514) 990-0587 - Fax: (450) 449-1654

Boucherville, le 15 novembre 2000

Monsieur Jacques Brissette  
Municipalité de Saint-Félix-de-Valois  
600, chemin de Joliette, C.P. 220  
Saint-Félix-de-Valois (Québec)  
J0K 2W0

**OBJET : Voie de contournement de la Route 131 à Saint-Félix-de-Valois**  
**N/Dossier : 00-1003**

---

Monsieur,

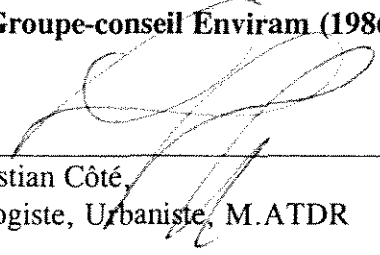
Nous sommes heureux de déposer notre rapport final sur le dossier de positionnement et d'argumentation en regard de la voie de contournement de la Route 131 à Saint-Félix-de-Valois.

Notre travail a consisté à réaliser une analyse du projet et de déterminer des options de modification ou de bonification afin de satisfaire les attentes signifiées par la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois.

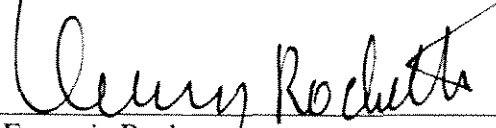
Conscient de l'importance de ce dossier pour la Municipalité, nous avons procédé à une analyse concise des répercussions environnementales et de la planification du développement et de l'aménagement du territoire.

Nous sommes disponibles pour toutes informations additionnelles ou complémentaires. Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

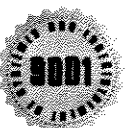
**Le Groupe-conseil Enviram (1986) inc.**

  
Christian Côté,  
Biologiste, Urbaniste, M.ATDR

**Léroux, Beaudoin, Hurens & associés inc.**

  
François Rochette,  
Ingénieur, M.Sc.

CC/bs  
p.j.



## TABLE DES MATIÈRES

---

	Page
1.0 INTRODUCTION .....	1
2.0 OBJECTIFS DE L'ANALYSE .....	2
3.0 CONSTAT SUR LE PROJET ET LE TERRITOIRE .....	3
4.0 ORIENTATIONS DE LA MUNICIPALITÉ EN REGARD DU PROJET.....	6
5.0 ENJEUX .....	7
6.0 ANALYSE DE LA VARIANTE RETENUE PAR LE MTQ : VOIE DE CONTOURNEMENT .....	8
7.0 ALTERNATIVE DE LA MUNICIPALITÉ : UN BOULEVARD URBAIN À QUATRE VOIES DANS L'EMPRISE ACTUELLE .....	11
7.1 Présentation de l'alternative proposée par la Municipalité .....	11
7.2 avantages et inconvénients de cette alternative.....	13
7.3 Constat.....	17
8.0 AVENUES DE BONIFICATION DE LA PROPOSITION DU MTQ.....	18
9.0 COMPARABLE ENTRE LA PROPOSITION DE LA MUNICIPALITÉ ET LES BONIFICATIONS DE LA PROPOSITION DE VOIE DE CONTOURNEMENT ..	21
10.0 CONCLUSION .....	22
ANNEXE 1 – VARIANTES PROPOSÉES PAR LE MTQ : VOIE DE CONTOURNEMENT DE LA ROUTE 131	
ANNEXE 2 – ALTERNATIVE PROPOSÉE PAR LA MUNICIPALITÉ : AMÉNAGEMENT D'UN BOULEVARD URBAIN À QUATRE VOIES AVEC TERRE-PLEIN DANS L'EMPRISE ACTUELLE DE LA ROUTE 131	
ANNEXE 3 – AVENUES DE BONIFICATION DU PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT DE LA ROUTE 131 PRÉSENTÉ PAR LE MTQ	
ANNEXE 4 – TABLEAU COMPARABLE ENTRE LA PROPOSITION DE LA MUNICIPALITÉ ET LES BONIFICATIONS DE LA PROPOSITION DE VOIE DE CONTOURNEMENT	

Le ministère des Transports du Québec a proposé des variantes pour la réalisation d'une voie de contournement du village de Saint-Félix-de-Valois. L'objectif du projet du MTQ est d'augmenter la fluidité de la Route 131 dans un esprit de sécurité des usages en augmentant la vitesse de circulation.

Le projet déposé comprend la construction d'une voie de contournement à l'ouest du tracé actuel, qui d'une part, limite l'accès au tissu urbain de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois et qui d'autre part, traverse le bassin de captation des eaux de surface alimentant les sources d'approvisionnement en eau potable de la municipalité. Le projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois retenu par le MTQ (variante Ouest) est d'une longueur de 5,7 kilomètres (7,4 kilomètres incluant les raccordements) et il est évalué à 10,9 millions de dollars.

Compte tenu des enjeux, le MTQ et la Municipalité ont convenu de créer un comité de concertation afin de bien identifier les conséquences directes et indirectes du projet sur le territoire de la municipalité ainsi que de proposer des avenues de rapprochement sur un projet respectant les attentes de la population de Saint-Félix-de-Valois.

Le but du comité est de démontrer que le projet du MTQ doit être bonifié en regard des attentes de la Municipalité et de proposer des avenues de solutions. Nous croyons à cette étape de la démarche qu'il est important d'entreprendre notre analyse en gardant comme toile de fond que le projet du MTQ, en terme de volonté de réalisation, est inévitable. Il faut donc aborder nos interlocuteurs avec des solutions novatrices répondant à nos attentes soit en satisfaisant le fondement du projet.

## 2.0 OBJECTIFS DE L'ANALYSE

---

L'analyse du projet de voie de contournement a comme objectifs de :

- Évaluer le projet proposé par le ministère des Transports du Québec et de proposer un projet alternatif répondant aux exigences et aux préoccupations de la Municipalité.
- Préparer un dossier argumentaire justifiant les choix proposés par la Municipalité.

En conclusion, nous voulons faire modifier le projet du MTQ en regard des préoccupations des citoyennes et des citoyens de Saint-Félix-de-Valois sans pour cela compromettre le développement économique de la région nord de Lanaudière et de Matawinie.

Lors de la première séance de travail tenue le 4 mai 2000 à Saint-Félix-de-Valois, plusieurs constats ont été identifiés en regard du projet à analyser et du territoire dans lequel il s'inscrit. Nous dressons la liste de ces constats sans toutefois en faire les liens thématiques ou fonctionnels.

- A) La problématique soulevée par le ministère des Transports ne semble pas assez étayée afin de démontrer hors de tout doute raisonnable de la nécessité du projet d'une voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois :
- Peu d'accident, voire même nul ;
  - Un seul arrêt (intersection chemin de Joliette et rue Principale). L'ajout d'un îlot déviateur (cédez) a permis d'améliorer considérablement cette situation ;
  - Un seul étranglement depuis le carrefour chemin de Joliette / rue Saint-Georges jusqu'à l'intersection rue Principale / rue Lionel ;
  - Aux autres endroits, les emprises sont suffisantes ;
  - Le temps de circulation est relativement rapide ;
  - Est-ce que le flux de circulation nécessite la construction d'une voie de contournement ?
  - Une des orientations du MTQ dans la proposition du plan de transport<sup>1</sup> est « *d'optimiser les infrastructures routières existantes de préférence à la construction de nouvelles routes, le tout afin de permettre une bonne accessibilité aux lieux touristiques de même que le soutien au développement des réseaux récréatifs afin de soutenir le développement socio-économique de la région.* »
- B) La circulation et surtout le camionnage sont importants vers l'est sur la rue Principale ou via le chemin Barrette. Le projet se doit de solutionner cette problématique du réseau de circulation.
- C) On retrouve plusieurs accès directs sur la Route 131 afin de desservir les résidences, commerces et industries. Toutefois, cette situation est aussi présente sur la Route 131 en aval de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois.

---

<sup>1</sup> MTQ. *Plan de transport de la région de Lanaudière*. Mars 2000. p.21.



- D) Les dimensions des emprises peuvent à certains endroits permettre la réalisation d'une rue à quatre voies avec terre-plein :
- Un étranglement est cependant important sur un tronçon du chemin de Joliette et de la rue Principale.
  - Les commerces, industries et résidences devraient canaliser leurs accès (accès commun).
  - Les résidences verraient leur façade se faire empiéter à certains endroits en raison des dimensions nécessaires pour ce type de voie et d'autres bâtiments devront être reculés.
- E) Dans le noyau villageois, qu'il y ait ou non la construction d'une voie de contournement, des correctifs doivent être apportés sur le chemin de Joliette et sur la rue Principale afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes et de réduire la vitesse de la circulation.
- F) La municipalité de Saint-Félix-de-Valois a un rôle économique important :
- Plusieurs industries ;
  - Haltes pour les villégiateurs ;
  - Plusieurs pôles de services diversifiés ;
  - Des commerces actifs et présents sur une base de desserte plus large que le territoire de la municipalité.

On peut donc affirmer que Saint-Félix-de-Valois est une destination pour le travail. Les gens y viennent pour travailler, utilisent les services et repartent vers leur lieu de résidence.

- G) La municipalité a un rôle de services important puisque les usagers en transit peuvent obtenir des services directs au sein de la trame commerciale et de services de la municipalité.

Il est important de souligner que le camionnage, quoique important, n'est pas la clientèle visée par les commerces car les installations existantes ne répondent pas à leurs besoins. Le camionnage utilise le réseau routier sans s'arrêter à Saint-Félix-de-Valois, sauf exception. Le camionnage est important tant vers l'est que vers l'ouest.

- H) La clientèle autochtone est importante et consomme, par choix, plusieurs biens et services sur le territoire. Elle se déplace du nord pour se rendre spécifiquement à Saint-Félix-de-Valois.
- I) Le parc industriel est peu développé mais se doit de répondre à l'historique industriels des résidents.

- J) Les commerçants ont signifié leurs craintes des répercussions du projet proposé par le MTQ sur leur chiffre d'affaires.
- K) La Municipalité doit s'assurer que son positionnement régional soit compétitif afin de maintenir son rôle économique actuel.
- L) Les restaurants sont utilisés tant par les travailleurs que par les gens de passage. Le transit constitue donc une source de revenu indispensable pour ce type de commerce dans le contexte de Saint-Félix-de-Valois.
- M) La portion Est de la rue Principale, à partir de l'intersection du chemin de Joliette, est étroite et ne peut être agrandie sans modifier significativement la trame urbaine existante. Le milieu bâti urbain ne peut être traversé par un nouvel axe routier sans un changement majeur de la trame urbaine, il doit être contourné ou des ajustements doivent être prévus à l'axe actuel.
- N) Dans le noyau villageois, nous retrouvons une architecture particulière qui doit être protégée. Des efforts de conservation et de mise en valeur doivent être apportés.
- O) La municipalité s'approvisionne en eau potable à partir de puits crépinés dans une nappe aquifère libre possédant un large bassin de captation. Le dossier de l'eau potable est depuis longtemps une source de préoccupation pour la Municipalité en raison de sa fragilité.

Le présent article précise les orientations de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois en regard du projet retenu :

- Le trajet actuel (Route 131) doit être privilégié pour la conception d'un projet d'amélioration de la fluidité de circulation sur la Route 131.
- La trame commerciale de la municipalité doit sortir grandie par le projet structurant du MTQ.
- Compte tenu de son rôle économique, l'accès à la trame urbaine par les travailleurs venant de l'extérieur doit être maintenu, voire même facilité. Ainsi, le projet ne doit pas former un obstacle aux déplacements des résidents de Saint-Félix-de-Valois et des municipalités plus au nord et plus à l'est. Ainsi, la circulation vers le sud depuis le chemin de Joliette et le chemin Barette ne doit surtout pas être interrompue par un cul-de-sac ; pas plus que la circulation vers le nord-ouest depuis la rue Principale. En fait, le village de Saint-Félix-de-Valois ne doit pas être un noyau isolé des autres pôles plus au sud (Joliette, Notre-Dame-de-Lourdes) et au nord-ouest (Saint-Jean-de-Matha).
- Le projet doit être structurant pour le développement économique de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, tout comme pour les municipalités du nord de Lanaudière et de Matawinie.
- Le projet doit solutionner tant la problématique de la Route 131 que la problématique de la circulation de camions sur la rue Principale via la municipalité de Sainte-Élisabeth (par la Route 345) pour se rendre à Berthierville.
- Le projet doit structurer la trame urbaine du noyau villageois et doit préserver les particularités architecturales présentes sur le territoire.
- Le projet doit permettre l'amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes et la réduction de la vitesse de la circulation dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois.
- La source d'approvisionnement en eau potable de la municipalité doit être protégée et des mesures de compensation doivent prendre en considération les impacts potentiels actuels et futurs.

---

Quatre enjeux motivent la demande de la Municipalité au projet du MTQ.

Le premier enjeu regarde spécifiquement l'approvisionnement en eau potable de la municipalité. La source d'approvisionnement en eau potable de la municipalité est une nappe aquifère libre dans laquelle des ouvrages de captage de type puits crépinés y sont aménagés. La Municipalité a investi d'importantes sommes d'argent en achetant des terrains pour créer une aire de protection de sa source d'approvisionnement ainsi que pour améliorer ses ouvrages de captage. Compte tenu de la fragilité et de la vulnérabilité de la formation aquifère exploitée, tout projet sur le territoire de la municipalité incluant celui du MTQ ne doit en aucune manière affecter l'approvisionnement en eau potable de la municipalité.

Le deuxième enjeu est associé à la trame urbaine existante jumelée au rôle économique important de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. Les entreprises localisées sur le territoire de la municipalité génèrent plusieurs centaines d'emplois dont les travailleurs résidant dans la région. Il y a donc un flux de circulation généré par les activités économiques présentes sur le territoire et ce, tant par les travailleurs que le camionnage. S'additionne à cela, le rôle économique joué par les commerces et services sur une base régionale. Les services présents sur le territoire de la municipalité sont utilisés tant par la population de Saint-Félix-de-Valois que par la population limitrophe. Les fonctions commerciales et de services ont consolidé leur niveau de services par l'apport de revenus additionnels et associés à la circulation de transit. Ces revenus d'appoint sont non négligeables et il est impératif de maintenir et de consolider la fonction commerciale afin qu'elle puisse être compétitive au niveau régional. Enfin, le projet de contournement doit aussi avoir un effet de levier sur le développement et la mise en valeur du territoire. Il est important que les investissements de cet axe routier majeur engendre des répercussions pour l'ensemble de la Municipalité.

Le troisième enjeu est associé à la circulation de transit du camionnage sur la rue Principale pour se rendre à Berthierville via la municipalité de Sainte-Élizabeth par la Route 345. Ce trajet génère beaucoup de déplacements et le projet du MTQ, pour être complet, doit apporter des solutions concrètes afin de solutionner cette situation.

Le quatrième enjeu regarde particulièrement la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que la réduction de la vitesse de la circulation dans le noyau villageois. À l'approche d'un village, des modifications sont à prévoir dans le comportement des conducteurs afin de les inciter à ralentir et à être plus vigilants. Pour ce faire, des aménagements particuliers doivent être prévus, qu'il y ait ou non une voie de contournement.

## 6.0 ANALYSE DE LA VARIANTE RETENUE PAR LE MTQ : VOIE DE CONTOURNEMENT

---

Les variantes proposées par le ministère des Transports du Québec sont illustrées à l'annexe 1. Le tracé privilégié par le MTQ, « Variante Ouest »<sup>2</sup>, prend racine sur la Route 131 à la hauteur du parc industriel ; traverse le parc industriel ; le chemin de Ligne Frédéric ; le rang Saint-Martin pour se rendre au rang Sainte-Marie et enfin, rejoindre la Route 131 à la hauteur du rang 1<sup>er</sup> Ramsay.

Le comité a examiné les plans et procédé à une visite systématique du tracé proposé ainsi que du tracé actuel de la Route 131. Pour fin de présentation, nous avons subdivisé les éléments de constats et de réflexions en section du tracé proposé par le MTQ.

### Raccordement à la hauteur du parc industriel

- Le raccordement à la hauteur du parc industriel implique des bretelles importantes.
- Le cul-de-sac projeté sur le chemin Barrette et sur le chemin de Joliette ne permet aucune circulation à cette hauteur et transfère la circulation à l'échangeur localisé dans le parc industriel.
- Les fonctions commerciales (restaurants, stations-services) se trouvent privées d'un accès direct pour la circulation de transit puis les résidents et travailleurs de Saint-Félix-de-Valois sont contraints de faire un détour par l'échangeur.
- Le flux de circulation sur le chemin Barrette et le chemin de Joliette est canalisé à l'échangeur.
- La localisation, la forme et l'emplacement de l'échangeur ne facilitent pas l'accès à la municipalité de Saint-Félix-de-Valois.
- On se doit pour ce secteur d'apporter une solution plus avantageuse au niveau de l'accès au chemin de Joliette et au chemin Barrette.

---

<sup>2</sup> MTQ. *Étude d'impact sur l'environnement du contournement de Saint-Félix-de-Valois (Route 131)*. Figure 1.1, décembre 1998, page 1-3.

### Traverse chemin de Ligne Frédéric ainsi que du rang Saint-Martin

- Ce tronçon se situe à l'intérieur de la limite du bassin de réalimentation de la source d'approvisionnement de la municipalité.

Compte tenu que la formation aquifère constituant la source d'approvisionnement est une nappe libre vulnérable et fragile, il est impératif de déterminer une solution alternative afin de ne pas empiéter dans la limite du bassin de réalimentation de la formation aquifère ou du moins, d'en minimiser le plus possible ledit empiétement.

- S'additionnent à cela, les risques de contamination tant pour l'entretien (sel de déglacage) que lors d'un événement (accidentel, déversement de matières dangereuses). Cela nécessite soit le rejet de cette variante ou des mesures de mitigation et de conception adéquates ainsi que sécuritaires.

À ce titre, dans son rapport sur l'étude hydro-géologique des sources d'approvisionnement en eau potable (2000-09-11), les experts-conseil précisent « *qu'il est essentiel que des mesures de mitigation soient entreprises pour empêcher tout potentiel de contamination dans la zone du tracé.* » De plus, ils précisent qu'il faudrait envisager l'implantation de mesures de compensation pour la perte de réalimentation en eau. Pour ce faire, il faudrait entreprendre une étude détaillée et exhaustive du secteur de formation aquifère ou le projet se concrétisera afin de délimiter de façon précise les paramètres à considérer pour la mise en place de mesures de mitigation.

### Traverse du rang Sainte-Marie

- La traverse du rang Sainte-Marie implique des bretelles importantes ainsi qu'un flux de trafic additionnel sur cette rue compte tenu du trafic engendré par le passage des camions qui doivent emprunter la rue Principale pour se rendre à Berthierville via la municipalité de Sainte-Élizabeth par la Route 345.
- L'accès au tissu urbain de la municipalité (partie nord) sera plus difficile compte tenu du trajet suggéré qui nécessite un détour considérable ainsi que du temps de parcours. Par conséquent, on se doit de prévoir un accès plus facile au tissu urbain en y incluant une solution pour le transit de camions vers l'est.

### Raccordement Rang 1<sup>er</sup> Ramsay

- Le dernier secteur analysé est le raccordement de la voie de contournement à la Route 131, à la hauteur du Rang 1<sup>er</sup> Ramsay. La proposition comprend la construction d'un cul-de-sac sur la rue Principale pour la conclusion du tracé de la Route 131 actuelle.
- Ce cul-de-sac est inacceptable car il complique la sortie nord de la municipalité en obligeant les utilisateurs à revenir à l'échangeur du rang Sainte-Marie. Cela est plus long et plus dérangeant pour les utilisateurs. De plus, l'impact sur la fonction commerciale est non négligeable. Il est important de proposer des aménagements alternatifs pour ce secteur. À noter que la rue Principale et le village de Saint-Félix-de-Valois ne doivent pas être isolés des secteurs plus à l'ouest.

La variante proposée par la Municipalité est illustrée à l'annexe 2 du présent document. Celle-ci privilégie le tracé actuel en y apportant des modifications majeures, à savoir le doublement des voies de circulation (de deux voies à quatre voies) ; l'implantation d'un terre-plein central continu, l'aménagement des entrées de ville ; l'enfouissement des poteaux électriques ; l'aménagement de trottoirs de part et d'autre de la route ; l'amélioration de la signalisation, de l'éclairage et du marquage au sol et enfin, le réaménagement du carrefour chemin de Joliette / rue Principale et l'aménagement de l'ancien carrefour rue du Marché / rue Principale.

En fait, ce qui est projeté par la Municipalité est la transformation des tronçons du chemin de Joliette et de la rue Principale présents dans le noyau villageois en boulevard urbain.

Cette alternative quoique inacceptable au préalable par le ministère des Transports, se doit d'être analysée sérieusement afin de présenter la situation optimale qui, aux yeux des autorités municipales, est un compromis acceptable entre le statu quo et la proposition de voie de contournement du MTQ.

## **7.1 PRÉSENTATION DE L'ALTERNATIVE PROPOSÉE PAR LA MUNICIPALITÉ**

---

Nous avons examiné l'opportunité de conserver le tracé actuel et de l'élargir en fonction des besoins du flux de circulation. Cela a permis de dégager les constats suivants :

### **A) Tronçon au sud du noyau villageois**

Plus en retrait du noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois, soit à partir du parc industriel jusqu'à environ 150 mètres (≈ 500 pieds) de l'intersection de la rue Principale, il serait possible d'aménager une route à quatre voies avec terre-plein. Elle aurait des répercussions au niveau des accès véhiculaires tant résidentiels que commerciaux ainsi que sur les cours, les stationnements privés et les marges avant qui pourraient être réduites à certains endroits.



### **B) Section comprise dans le noyau villageois**

Le tronçon de la rue Principale compris entre l'intersection de la rue Georges et du chemin de Joliette et le carrefour de la rue Principale et de la rue Lionel (section présente dans le noyau villageois) présente un étranglement qui nécessiterait une expropriation importante au sud de l'emprise actuelle de la rue Principale et à l'ouest de l'emprise du chemin de Joliette et aurait des répercussions majeures sur les façades des bâtiments, sur les cours, les stationnements privés et les marges avant qui seraient réduites considérablement sur la majorité des terrains de ce secteur.

Puis, plus de vingt bâtiments devraient être reculés sur le terrain et quatre autres résidences devraient être démolies ou relocalisées sur un autre terrain. Cette intervention majeure sur environ 750 mètres de l'emprise actuelle de la Route 131 aurait des conséquences importantes sur la trame urbaine.

### **C) Carrefour rue Principale / chemin de Joliette**

Le carrefour de la rue Principale et du chemin de Joliette présente un étranglement qui nécessiterait une expropriation importante, tant pour l'emprise elle-même que pour les marges de manœuvre de l'intersection. En fait, dans ce secteur la profondeur des terrains est pratiquement réduite de moitié. Une modification majeure de la trame urbaine serait donc obligatoirement envisageable.

### **D) Tronçon à l'ouest du noyau villageois**

À l'ouest du noyau villageois, soit à partir de l'intersection de la rue Lionel jusqu'aux limites municipales, l'emprise semble suffisante et permettrait de réaliser une route à quatre voies avec terre-plein. Elle aurait des répercussions sur les accès véhiculaires tant résidentiels que commerciaux ainsi que sur les cours, les stationnements et les marges avant qui pourraient être réduites à certains endroits. D'autre part, on devrait apporter une attention particulière à la jonction du réseau routier existant afin de ne pas créer des situations difficiles pour accéder aux quatre voies. Cela pourrait se traduire dans le temps par des contrôles de la circulation pour certains carrefours.

Pour fin de présentation, nous avons divisé les éléments de la proposition par thèmes que nous vous présentons en énonçant ses avantages et ses inconvénients.

### **A) Doublement des voies de circulation**

L'ajout d'une voie de circulation de 3,5 mètres de chaque direction permettrait de doubler le volume de circulation possible. Cet élément aiderait à combler les attentes du MTQ puisque avec quatre voies de circulation à Saint-Félix-de-Valois, les problèmes de fluidité de la circulation seraient passablement résolus et il serait maintenant possible d'effectuer des dépassements.

Toutefois, l'élargissement de l'emprise actuelle impliquerait une modification majeure de la trame urbaine du noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois qui devrait être supportée par un programme d'amélioration de la trame urbaine, ce qui impliquerait fort probablement une modification des fonctions urbaines qui pour y remédier nécessiterait une implication régionale dans le développement des fonctions. De plus, puisque plusieurs édifices devraient être déplacés, un programme particulier d'urbanisme (PPU) et un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) devraient être planifiés par la Municipalité pour le tronçon présentant un étranglement afin de bien orienter le réaménagement.

### **B) Implantation d'un terre-plein central continu**

L'aménagement d'un terre-plein central continu aurait l'avantage de séparer la circulation, ce qui augmenterait considérablement la sécurité et permettrait un refuge pour les piétons lors de la traverse aux carrefours. En milieu urbain, le terre-plein pourrait aussi être aménagé de fleurs ou d'arbustes.

Cependant, cet élément aurait le désavantage de compliquer les accès depuis les terrains riverains à la Route 131. Afin d'atténuer cet impact négatif, le terre-plein devrait nécessairement être interrompu avec des feux de circulation et des voies de virage à gauche devraient y être aménagées à certains endroits. Cette alternative ne répond toutefois pas à la volonté du MTQ d'accroître la vitesse de la circulation afin de réduire le temps de parcours et elle augmente les risques de conflits entre les usagers de la route. De plus, l'implantation d'un terre-plein met un frein important à la croissance économique du secteur puisqu'il limite les accès aux commerces existants et futurs.

### **C) Aménagement des entrées de ville**

Afin de modifier le comportement des conducteurs, une attention particulière devrait être apportée à l'aménagement des entrées de ville. Ainsi, un marquage au sol (dallage) ; la plantation d'arbres ; le resserrement de tissus urbains et une signalisation adaptée permettraient de favoriser un ralentissement chez le conducteur à l'approche du village. Un aménagement paysager et l'implantation d'un panneau identifiant le noyau villageois ajouteraient à la symbolique des lieux.

Cette alternative ne répond toutefois pas à la volonté du MTQ d'accroître la vitesse de la circulation afin de réduire le temps de parcours sur la Route 131.

### **D) Enfouissement des poteaux électriques**

Les poteaux électriques qui sont à l'intérieur du trottoir sur des tronçons du chemin de Joliette et de la rue Principale devraient être enfouis afin de réduire les risques de conflits et de faciliter la circulation des camions vers l'est. L'enfouissement de ces poteaux permettrait d'améliorer considérablement la sécurité et le paysage urbain aux abords de la Route 131. Toutefois, ces travaux sont souvent majeurs et coûteux et sont souvent remis aux oubliettes.

### **E) Aménagement de trottoirs de part et d'autre de la route**

Étant donné la densité du milieu urbain dans les tronçons de la rue Principale et du chemin de Joliette (secteur centre-ville), un trottoir de chaque côté de la rue devrait être prévu. L'aménagement de ces trottoirs de chaque côté de la route dans les tronçons présents dans le noyau villageois (à partir de la rue Georges sur le chemin de Joliette jusqu'à la rue Lionel sur la rue Principale) favoriserait un accroissement de la sécurité des piétons et un meilleur accès à l'ensemble des usagers de la route.

Des aménagements particuliers devraient aussi être réalisés dans le village de Saint-Félix-de-Valois afin d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes. Pour ce faire, on devrait éloigner les piétons et les cyclistes de la circulation automobile par une zone tampon, une bordure ou un système de retenue.

L'implantation d'une piste cyclable sur la rue Principale pourrait aussi faire l'objet d'une demande particulière.

Ces propositions devront toutefois être réalisées en même temps que l'élargissement des voies de circulation puisqu'elles impliquent une réorganisation majeure de l'emprise de la route actuelle.

## **F) Amélioration de la signalisation, de l'éclairage et du marquage au sol**

L'implantation d'une signalisation plus visible et plus appropriée à l'ensemble des usagers de la route (piétons, automobilistes, camionneurs) permettrait d'améliorer la sécurité aux abords de la Route 131. Une attention particulière devrait être apportée aux entrées de ville et aux carrefours.

De plus, l'aménagement d'un éclairage approprié à l'ensemble des usagers permettrait d'être vu en tout temps, le jour comme la nuit. Un éclairage particulier pour les piétons serait à prévoir. Bien plus, les équipements d'éclairage pourraient aussi être harmonisés avec l'ensemble du mobilier urbain du village.

Enfin, la conception d'un marquage au sol distinctif aux carrefours et aux entrées de ville favoriserait un changement de comportement des conducteurs à l'approche de ces points culminants. Ainsi, un dallage d'une couleur différente du pavage pourrait être aménagé à ces endroits.

Toutefois, ces propositions peuvent aussi être prévues pour la voie de contournement de la Route 131.

## **G) Réaménagement du carrefour chemin de Joliette / rue Principale**

En milieu urbain, les carrefours devraient être conçus autant pour la circulation automobile que pour les piétons et les cyclistes. Pour ce faire, les îlots déviateurs (voies de cédez) sont à proscrire puisqu'ils sont dangereux pour les piétons du fait que la circulation automobile n'est pas interrompue et ils ne permettent pas un bon encadrement des bâtiments.

Les réservoirs pour les virages à droite, tout en étant fonctionnels pour la circulation automobile, sont plus sécuritaires pour les piétons et plus urbains. Cette alternative devrait être retenue pour le carrefour chemin de Joliette et rue Principale.

Ainsi, le réaménagement du carrefour du chemin de Joliette et de la rue Principale impliquerait l'aménagement d'un réservoir de 60 mètres sur le chemin de Joliette en direction nord afin de faciliter les virages à gauche ; d'un réservoir de 60 mètres sur la rue Principale en direction est afin de faciliter les virages à droite ; ainsi qu'un réservoir de 60 mètres sur la rue Principale en direction est afin de faciliter les virages à droite depuis le chemin de Joliette.

De plus, des aménagements particuliers pour les piétons seraient à prévoir afin d'accroître la sécurité à cette intersection névralgique. D'abord, des feux pour piétons, une signalisation adaptée ; un marquage au sol pour le passage des piétons et un éclairage particulier devraient être ajoutés.

D'autre part, la présence de terre-plein permettrait un refuge pour les piétons qui traversent la Route 131. Puis, le marquage au sol de flèches et du rayon de giration des voies de circulation ainsi que l'ajout de panneaux de signalisation identifiant les voies à emprunter favoriseraient une meilleure compréhension des voies à emprunter pour la manœuvre au carrefour.

Le réaménagement de la géométrie du carrefour favoriserait un bon encadrement de la route puisque l'alternative sans voie de déviation (cédez) offre davantage de superficies constructibles.

Enfin, la présence d'un feu de circulation au carrefour permettrait d'interrompre la circulation ce qui diminuerait les risques d'accidents à l'approche de ce point potentiellement dangereux.

Toutefois, ces propositions sont loin de rencontrer les attentes du MTQ face à un accroissement de la vitesse de la circulation afin de répondre à une diminution du temps de parcours. De plus, le réaménagement du carrefour, dû à l'élargissement à quatre voies, implique une déstructuration majeure de la trame urbaine et une réorganisation complète de ce carrefour ainsi que des développements limitrophes.

#### **H) Aménagement de l'ancien carrefour de la rue du Marché et de la rue Principale**

Lors du réaménagement de la Route 131 dans l'emprise actuelle, il serait important d'en profiter pour restructurer les terrains de la rue du Marché et pour y aménager un cul-de-sac. De plus, les lots anciennement occupés par la rue Marché, à l'intersection de la rue Principale devraient aussi être développés à des fins commerciales ou résidentielles.

#### **I) Déviation du camionnage sur le chemin Barrette**

Afin de répondre au caractère souhaité d'un boulevard urbain intégré à la trame urbaine, le réaménagement de la Route 131 dans l'emprise actuelle nécessiterait la déviation du camionnage sur le chemin Barrette.

Il est important de signaler qu'en déposant cette solution, le ministère des Transports du Québec interpellera la Municipalité en spécifiant que cette solution présente plus de risques pour les utilisateurs en raison des accès au boulevard à quatre voies. De fait, ce phénomène est réel et ce n'est pas la réduction de la vitesse qui pourrait bonifier cette situation.

Enfin, cette variante aurait la valeur de répondre au trafic vers l'est sur la rue Principale pour se rendre à Berthierville par la Route 345 ; elle améliorerait du même coup les problèmes de sécurité présents sur la rue Principale et favoriserait la structuration du noyau commercial de Saint-Félix-de-Valois autour d'un axe structurant : la Route 131. Toutefois, à quel prix ?

La visite de terrain a permis d'analyser des avenues de modification ou de bonification au projet de voie de contournement retenues par le ministère des Transports du Québec. Les éléments de bonification de cette variante sont illustrés sur un plan concept présent à l'annexe 3.

Ainsi, nous avons examiné l'opportunité de bonifier la « variante Ouest ». Cela a permis de dégager les constats suivants :

- De façon générale, il importe de reconfigurer les accès planifiés par le MTQ pour la voie de contournement de la Route 131 afin de faciliter les échanges est / ouest ainsi que les échanges nord / sud avec le tissu urbain existant. Pour ce faire, le carrefour de la voie de contournement localisé au sud de la municipalité ainsi que l'intersection ouest devraient permettre d'entrer facilement au noyau villageois et d'y sortir tout aussi aisément.
- De façon particulière, le branchement au sud de la municipalité devrait être rapproché du noyau villageois, au-delà du carrefour en « Y » actuellement aménagé entre le chemin Barrette et la Route 131. À ce titre, cette intersection devrait être localisée le plus haut possible sur le chemin de Joliette, en passant par le parc industriel et en se connectant de façon perpendiculaire à la Route 131 afin d'éliminer le lien en « Y ». Cela permettrait d'améliorer cette intersection.
- Un accès au parc industriel devrait aussi être planifié afin de viabiliser les infrastructures en place et ainsi permettre le développement de ce secteur.
- La voie en cul-de-sac, telle que proposée par le MTQ au sud de Saint-Félix-de-Valois, est à proscrire complètement puisqu'elle élimine tous les liens nord / sud possibles vers le noyau villageois, tant par le chemin de Joliette que le chemin Barrette qui est un lien fréquemment utilisé pour le camionnage. Pour corriger cette situation, un accès direct vers l'amont devrait être maintenu sur le chemin de Joliette (accès vers le nord via une voie de déviation « cédez ») afin de permettre aux usagers d'accéder facilement et en tout temps au cœur du tissu commercial.
- Le MTQ devrait s'impliquer pour dégager des aménagements correctifs pour le camionnage en direction de Berthierville par la Route 345.

- Puis pour que les résidents, les visiteurs et les autres usagers transitant dans le noyau villageois puissent rejoindre la voie de contournement de la Route 131 vers le sud, un réaménagement du carrefour du chemin de la Grande-Ligne et du chemin de Joliette devrait être réalisé, le tout afin de faciliter un accès direct et en tout temps vers le sud et vers la voie de contournement.
- Ensuite, le trajet devrait rejoindre le rang Saint-Martin et l'utiliser jusqu'à la hauteur du développement de la Place Jardin-des-Beaux-Arts ; pour ensuite se situer au nord du rang Saint-Martin ; en passant sur un viaduc au-dessus du chemin de la Grande-Ligne et en planifiant une entrée à la voie de contournement sur l'emprise actuelle du rang Saint-Martin.

Puis, un carrefour perpendiculaire (de 75° à 105°) devrait être aménagé sur cette voie de contournement afin de brancher la section ouest du rang Saint-Martin et ainsi permettre un accès direct à la voie de contournement pour les résidents de ce secteur.

Cela permettrait de minimiser la perturbation du bassin de captation des sources d'eau potable. Cette alternative devrait être jumelée à des mesures de compensation à la Municipalité ainsi qu'à des normes de construction particulières afin d'éviter toute contamination via l'usage ou les risques de contamination accidentelle.

- La section centrale de la voie de contournement pourrait suivre le tracé de la « variante Ouest » projeté par le MTQ, en évitant toutefois de couper transversalement les lots existants et d'affecter plusieurs propriétaires terriens. Ainsi, la voie de contournement pourrait être aménagée au centre du lot 115-P.

De plus, il importe de noter que cette alternative doit favoriser l'implantation d'activités commerciales, résidentielles et agricoles et permettre une utilisation rationnelle des espaces à aménager et à développer. Pour ce faire, il faut se doter d'espace additionnel pour le développement des affectations du sol et ainsi, s'assurer des retombées économiques pour la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois par une augmentation du potentiel de développement et de la valeur des terrains riverains à la voie de contournement. Il faudrait donc maximiser le développement le long du nouveau trajet par une voie de service, où il y aurait des constructions qui déboucheraient à un carrefour clé.

- Partout où l'on peut favoriser le développement ou des raccordements le long du trajet, on devrait prévoir des accès et modifier au besoin le projet pour viabiliser ces espaces.



- Un dossier d'affichage particulier devrait aussi être implanté afin de favoriser l'accès aux services offerts à la municipalité (commercial, industriel, etc.).
- La même dynamique que le branchement au sud s'appliquerait au raccordement à l'ouest de la rue Principale. Les automobilistes devraient être capables d'accéder au même niveau que la Route 131 via un « cédez » et non utiliser le nouveau carrefour avec bretelles à la hauteur du rang Sainte-Marie.

Cela aurait comme conséquence qu'un villégiateur peut accéder directement au cœur de la municipalité par la route existante, en éliminant le cul-de-sac projeté sur la rue Principale, et revenir facilement de la Route 131 depuis le noyau villageois.

- Une problématique très importante de la voie de contournement projetée réside dans un aménagement plus fonctionnel du carrefour du rang Sainte-Marie. On devrait examiner l'opportunité d'y implanter un feu de circulation plutôt que des bretelles. Nous croyons qu'il est important de ne pas compromettre les déplacements de la population de Saint-Félix-de-Valois. Le cul-de-sac proposé est donc à proscrire. La voie de contournement de la Route 131, telle que proposée, fait du transit extérieur et nous sommes d'avis qu'il faut créer un milieu comme celui qui existe entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois.

Enfin, il est important de signaler qu'en retenant la « variante Ouest », le ministère des Transports du Québec devrait envisager sérieusement une meilleure intégration au milieu et une réduction des impacts négatifs de l'aménagement d'une voie de contournement au caractère autoroutier (bretelles, cul-de-sac).

## 9.0 COMPARABLE ENTRE LA PROPOSITION DE LA MUNICIPALITÉ ET LES BONIFICATIONS DE LA PROPOSITION DE VOIE DE CONTOURNEMENT

---

Le tableau présenté à l'annexe 4 identifie les avantages et les inconvénients de la proposition présentée par la municipalité, soit l'aménagement d'un boulevard urbain en rapport avec les avenues de bonification proposées pour la proposition de voie de contournement de la Route 131 présentée par le ministère des Transports du Québec.

Comparativement à la « variante Ouest », l'alternative de la Municipalité permettrait d'éviter d'affecter l'approvisionnement en eau potable ; d'atténuer la problématique de la circulation du camionnage vers Berthierville ; de limiter la perte de territoire agricole et le morcellement d'exploitation puis de réduire les risques sur l'environnement (hydrologie, boisé, agriculture, prise d'eau, etc.).

Relativement au statu quo, l'alternative de la Municipalité permettrait aussi d'accroître la sécurité des piétons et des cyclistes.

Pour sa part, l'alternative retenue par le MTQ, soit l'aménagement d'une voie de contournement à l'ouest de la Route 131, aurait l'avantage d'accroître la sécurité et de réduire les accidents sur les tronçons de la rue Principale et du chemin de Joliette ; de ne pas modifier la trame urbaine du noyau villageois ; d'accroître la qualité de vie des résidents du secteur ; de limiter l'expropriation de propriétés et de réduire le transit dans le village de Saint-Félix-de-Valois. Cependant, c'est justement la circulation de transit qui permet la survie de la fonction commerciale du secteur.

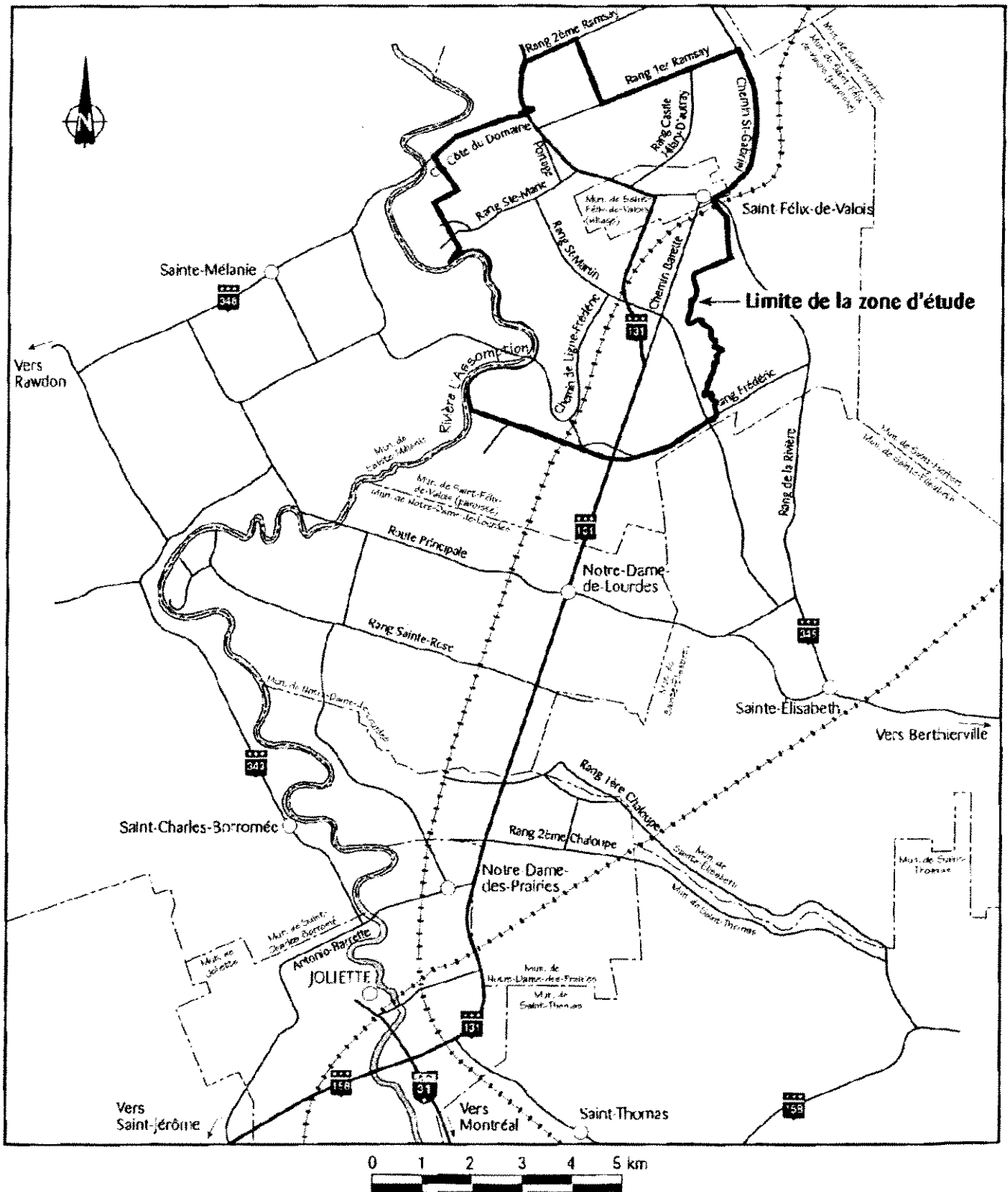
Enfin, la variante qui sera retenue par le ministère des Transports du Québec devrait être bonifiée en considérant les éléments de bonification présentés au présent rapport. Mais, peu importe la solution retenue par le ministère des Transports du Québec, des aménagements devraient être réalisés sur le chemin Barrette.



**ANNEXE 1**

**VARIANTES PROPOSÉES PAR LE MTQ :  
VOIE DE CONTOURNEMENT DE LA ROUTE 131**



Figure 2.2 : Situation locale de la zone d'étude










 <p>Gouvernement du Québec Ministère des Transports Direction de Laurentides-Lanaudière</p>	<p>Étude d'impact sur l'environnement <b>ROUTE 131</b></p>	<p>Échelle : 1 : 950 000 approx.</p>
 <p>TECSUL environnement</p>	<p><b>PROJET DE CONTOURNEMENT DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS</b></p>	<p>Date : Décembre 1998</p>

**ANNEXE 2**

**ALTERNATIVE PROPOSÉE PAR LA MUNICIPALITÉ :  
AMÉNAGEMENT D'UN BOULEVARD URBAIN À QUATRE VOIES  
AVEC TERRE-PLEIN DANS L'EMPRISE ACTUELLE DE LA ROUTE 131**

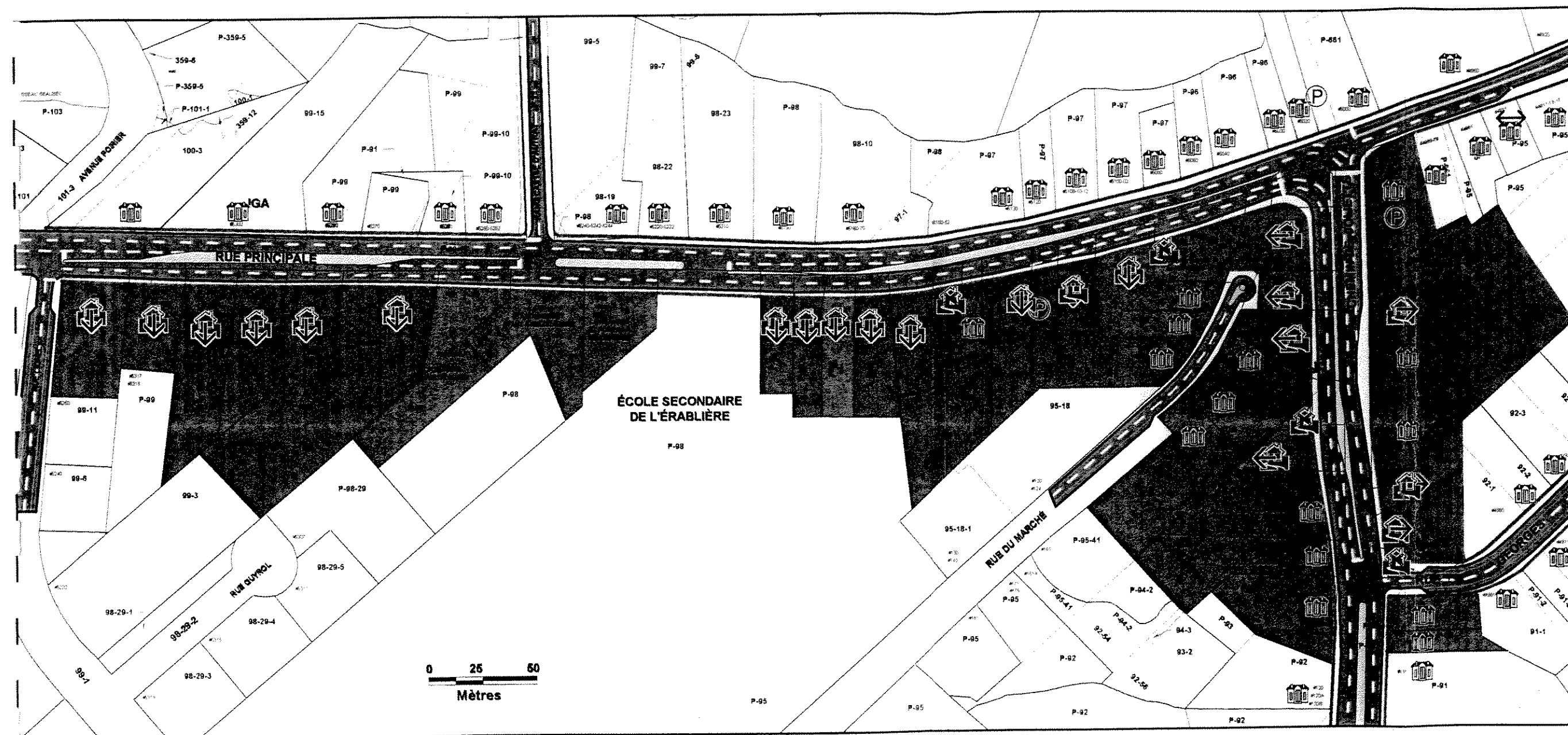


**SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS**  
Plan de développement

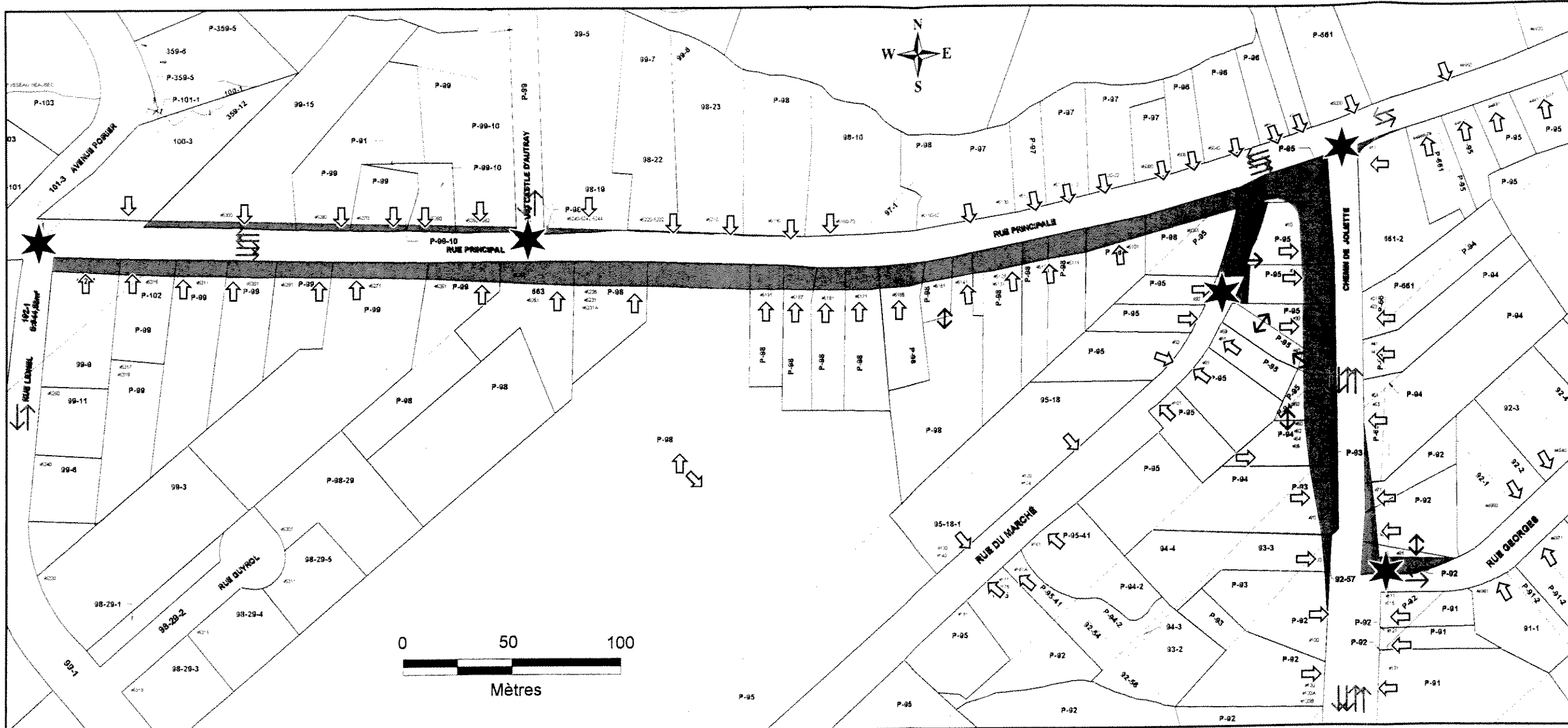
-  Possibilité d'échange de terrain
-  Terrain réglementaire
-  Terrain non réglementaire
-  Bâtiment à déplacer
-  Bâtiment à démolir ou à relocaliser
-  Bâtiment à conserver
-  Stationnement

Échelle 1 : 2 000  
Source : Municipalité de Saint-Félix-de-Valois

Cartographie : Bruno Labonté  
Conception : Suzanne Bergeron  
Vérification : Christian Côté  
Date : Novembre 2000  
Projet : # 00-1003







**SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS**  
 Plan concept  
 de réaménagement

- ↔ Possibilité d'échange de terrain
- ⇒ Orientation des façades
- Terrain à exproprier
- Terrain à réaménager ou à développer
- ★ Carrefour à réaménager
- ≡ 2 Voies de circulation
- ≡≡ 4 Voies de circulation

Échelle 1 : 2 000  
 Source : Municipalité de Saint-Félix-de-Valois

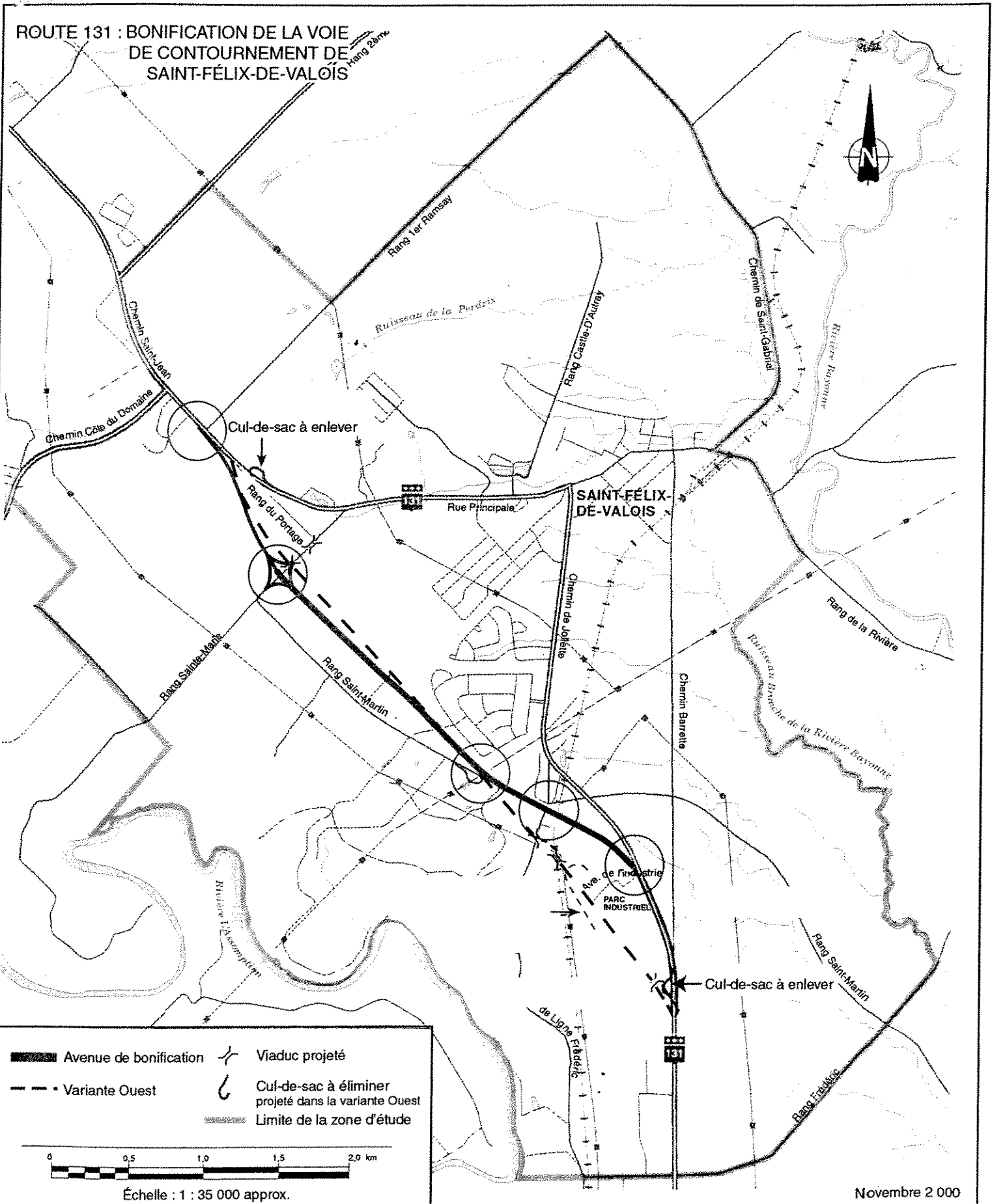
Cartographie : Bruno Labonté  
 Conception : Suzanne Bergeron  
 Vérification : Christian Côté  
 Date : Noembre 2000  
 Projet : # 00-1003



**ANNEXE 3**

**AVENUES DE BONIFICATION DU PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT  
DE LA ROUTE 131 PRÉSENTÉ PAR LE MTQ**

**ROUTE 131 : BONIFICATION DE LA VOIE  
DE CONTOURNEMENT DE  
SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS**



**ANNEXE 4**

**TABLEAU COMPARABLE ENTRE LA PROPOSITION DE LA MUNICIPALITÉ ET LES  
BONIFICATIONS DE LA PROPOSITION DE VOIE DE CONTOURNEMENT**

**TABEAU COMPARABLE ENTRE LA PROPOSITION DE LA MUNICIPALITÉ ET LES BONIFICATIONS DE LA PROPOSITION DE VOIE DE CONTOURNEMENT**

	Proposition de la Municipalité : un boulevard urbain		Proposition du MTQ : voie de contournement bonifiée	
Nombre de bâtiments à déplacer sur le même terrain	21 bâtiments	+	6 bâtiments à déplacer et 10 à rapprocher de la route	-
Nombre de bâtiments à exproprier	4 résidences dont 2 terrains peuvent être constructibles à la suite d'un remembrement	+	16 bâtiments	-
Nombre de terrains vacants touchés	1 terrain situé à la jonction du chemin de Joliette et de la rue Principale	+	25 terrains dont 7 agricoles	-
Gain de temps	Oui, gain d'environ 2 minutes	-	Non	+
Diminution des accidents	Oui, diminution du nombre d'accès	+	Non : plus sécuritaire d'un point de vue mais accroît les risques de conflits d'un autre point de vue	0
Capacité de répondre à la demande de transport futur	Oui, 4 voies de circulation	+	Oui, puisqu'il y aurait élargissement	+
Concordance avec les orientations d'aménagement locales	Non, déviation de la Route 131	-	Non, déstructuration de la trame urbaine	-
Concordance avec les objectifs de planification du MTQ	Oui : accroissement de la fluidité et de la sécurité	+	Non : beaucoup d'accès à la route	-
Qualité de vie des résidents	Diminution des nuisances (bruit, achalandage)	+	Augmentation des nuisances (plus d'achalandage)	-
Diminution du nombre de camions dans le village	Oui	+	Oui, ils emprunteront le chemin Barrette	+
Impact visuel	Modification majeure du paysage	-	Modification de la trame urbaine	-
Expropriation	Sur une bande de 5,25 km de long par 40 m de large	-	Sur une bande de 750 m de long par 5 à 15 m de large : moins d'impact que la voie de contournement	+
Perte de territoire agricole	Environ 900 m x 20 m	-	Aucune perte	+
Accès aux entreprises, aux commerces	Facilité par une diminution du trafic sur les autres tronçons	+	Diminution de l'accès par l'ajout de terre-plein	-
Accès au parc industriel	Oui	+	Aucun impact	-
Développement du secteur récréo-touristique de Saint-Félix-de-Valois	Diminution de l'accès par le contournement du village	-	Aucun contournement	+
Intégrité du développement résidentiel	Le bruit diminuerait l'attrait des secteurs limitrophes	-	Seulement 2 nouveaux terrains constructibles	0
Intégrité du patrimoine bâti	Aucun impact	+	Affecte plusieurs bâtiments qui, sans avoir un potentiel patrimonial élevé, sont le témoin d'une époque passée	-
Impact environnemental	Traverse 3 cours d'eau, un boisé sur une superficie d'environ 6 ha	-	Aucun impact	+
Intégrité de la zone agricole	Traverse la zone agricole protégée sur plus de 2 ha, coupe des lots cultivés	-	Aucun impact	+
Intégrité de la prise d'eau potable	Localisée à environ 1 km	-	Aucun impact	+