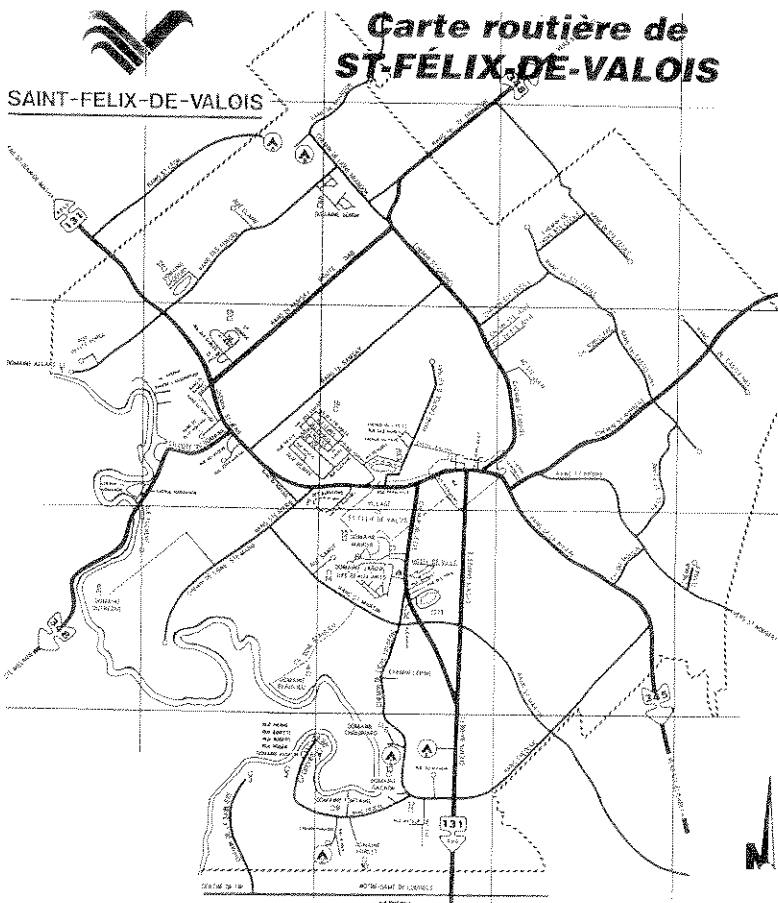


Mémoire de Bruno Archambault

Commerçant et résidant de Saint-Félix-de-Valois

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

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



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

7 juin 2007

mémoire présenté par
Bruno Archambault

Table des matières

| | |
|--|-----------------------|
| Chapitre 1 | |
| 1- Introduction | page 1 |
| Chapitre 2 historique du projet | page 2 |
| Chapitre 3 Les points justifiants | |
| 3-1 Débits journaliers moyens | page 3 et 4 |
| 3-2 Provenance et destination | page 4, 5 et 6 |
| 3-3 Accidents | page 7 et 8 |
| 3-4 Niveaux de service | page 9 |
| 3-5 Estimation de la croissance du trafic | page 9 et 10 |
| 3-6 Temps de parcours | page 10 et 11 |
| 3-7 Trafic lourd | page 11 |
| 3-8 Sécurité publique | page 12 et 13 |
| Chapitre 4 Dangers environnementaux | |
| 4-1 Risque de pollution de la nappe d'eau | page 13, 14, 15 et 16 |
| 4-2 Les Terres humides affectées | page 16 |
| Chapitre 5 Les préoccupations économiques | |
| 5-1 Les commerces affectés | page 17 et 18 |
| 5-2 Emplois perdus | page 18 |
| 5-3 Études citées en exemple | page 18 et 19 |
| Chapitre 6 Deux propositions de rechange | |
| 6-1 Proposition par-dessus le ruisseau Beaubec | page 19 et 20 |
| 6-2 Proposition sur le tracé actuel | page 20, 21, 22 et 23 |
| Chapitre 7 Conclusion | |
| 7- Conclusion | page 24 |

I. 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 sept municipalités, soit Notre-Dame-des-Prairies, Notre-Dame-de-Lourdes, 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, 43% du débit journalier moyen annuel du tronçon entre le rang Frédéric et la rue Principale de Notre-Dame-de-Lourdes serait de Saint-Félix-de-Valois (voir chapitre deux). Dans la même étude d'origine – destination, seulement 38% des déplacements seraient attribuables aux municipalités du nord de St-Félix-de-Valois.

La principale problématique relevée par le promoteur, le ministère des transport du Québec, 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 à Saint-Félix-de-Valois, soit de 17h à 17h30 du lundi au vendredi et de 18h à 19h les vendredis du congé estival car le matin, il y a une bretelle pour éviter toute congestion.

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, entre 1996 et 2001, une très légère augmentation de 1.75%. 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 Tecsub 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 cet anacronisme leur a été signifié verbalement lors de rencontres avec m.D'Astous et m. Turcotte où j'étais présent.

La quatrième problématique est le trafic lourd. La situation du trafic lourd a considérablement évoluée entre 1995, date de début des études sur la faisabilité de la voie de contournement, et 2007. Une grande diminution du trafic lourd est survenue à la suite de plusieurs fermetures de scieries et de compagnies forestières.

Ce document comprend 7 chapitres : 1-L'introduction, 2-Historique du projet, 3-Les points justifiants, 4-Les dangers environnementaux, 5-Les préoccupations économiques, 6-Deux propositions de solution, 7-Conclusion.

2-Historique du projet

Avant 1995, le député du comté était M. Albert Houde représentant le parti Libéral du Québec. Selon sa mémoire, le projet de voie de contournement remonte à l'année 1948, au tout début du projet de l'autoroute 50 reliant Hull à Shawinigan. C'est en 1973 et 74 que le Gouvernement du Québec a procédé à plusieurs expropriations pour l'établissement de la voie de contournement croyant avoir le financement nécessaire. Après entente avec le ministère, les résidents ont conservé le droit d'occuper les lieux jusqu'au début des travaux. Au début des années 80, le MTQ, ministère des transports, a revendu les terrains aux résidents expropriés car il n'avait plus le financement nécessaire. À partir de là, le dossier de la voie de contournement est devenu un « running gag » dans la municipalité, comme M. Sylvain Gagnon, urbaniste de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois à cette époque et maintenant à l'emploi de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, l'a expliqué devant la commission le 17 Mai dernier.

Après l'élection de M. Gilles Baril du Parti Québécois en 1995, le dossier est revenu à l'avant-scène car il avait fait cette promesse aux municipalités du nord, soit Saint-Jean-de-Matha, Sainte-Émélie-de-L'Énergie, Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints. Son collègue ministre des transports, M. Guy Chevrette, député de Joliette à cette époque, l'a appuyé sans réserve. Une étude d'opportunité fût commandée à la firme Roche et coll. dès 1995. L'étude fût déposée en 1997 à la municipalité de Saint-Félix-de-Valois et arrivait à la conclusion que cette voie n'était pas nécessaire immédiatement et qu'une ré-étude de l'ensemble du dossier devrait être en 2020. La firme Teesult fût alors mandatée par le MTQ pour faire l'étude d'impact sur l'environnement. Le premier rapport final qui a été présenté à la municipalité date de décembre 1998. Le maire de cette époque, M. Jacques Brissette, a transmis une copie du rapport à la chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois. Après étude conjointe, entre la municipalité et la chambre de commerce, la municipalité a voté une résolution de non-appui au projet. Plusieurs rencontres entre le MTQ, représenté par M. Turcotte, M. Barabé et M. D'astous, le conseil de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois et les représentants de la chambre de commerce dont je faisais partie, ont eu lieu. Nous leurs avons exposé nos griefs, qui étaient très nombreux. Jamais ils nous ont répondu et nous ont même menacés de ne pas essayer d'entrer dans une guerre de chiffre car eux, ils étaient des ingénieurs et qu'ils savaient mieux que nous la situation de la route actuelle. C'est à la suite de ces rencontres que la municipalité, avec l'appui de la chambre de commerce, leur a présenté l'option de tracé alternatif expliqué au chapitre 6.

En novembre 2001, un nouveau conseil fût élu. Le maire Brissette ne s'est pas représenté en raison de problème de santé. Le nouveau maire, Me. André Asselin, a coupé tous les ponts avec la chambre de commerce ainsi qu'avec l'organisme Action-Revitalisation qui oeuvrait à la revitalisation de la municipalité. C'est en avril 2002 que la municipalité a voté une résolution d'appui au projet. Depuis ce temps, le dossier a cheminé jusqu'à l'audience publique actuelle.

3-Les points justifiants

3-1 Débits journaliers moyens

Les premières données disponibles proviennent de l'étude d'opportunité de Roche et Roche et coll. de 1997 (voir tableau ci-bas tiré du rapport Tecsub 2003).

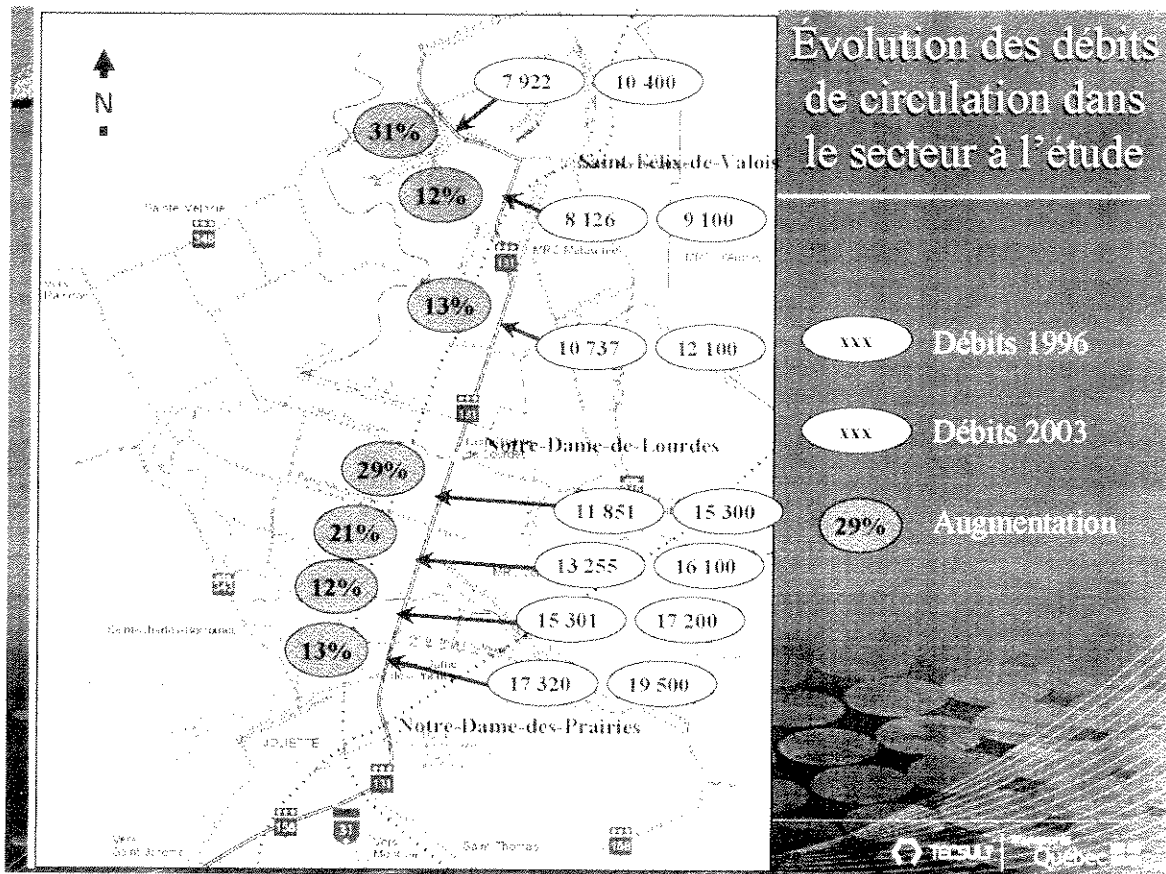
Tableau 3.1
Débits journaliers moyens annuels (DJMA)

| Segment | | DJMA ⁽¹⁾ | DJMA ⁽¹⁾ | DJMA ⁽²⁾ |
|---------|--|---------------------|---------------------|---------------------|
| No | Description | 1991 | 1996 (estimé) | 2000 |
| 1 | Du boulevard Antonio-Barrette au 2 ^e Rang de la Chaloupe | 17 045 | 17 320 | - |
| 2 | Du 2 ^e Rang de la Chaloupe au 1 ^{er} Rang de la Chaloupe | 16 500 | 15 301 | - |
| 3 | Du 1 ^{er} 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 |
| 7 | Du chemin Barrette au rang Saint-Martin | 5 615 | 8 126 | 8 500 |
| 8-9 | Du rang Saint-Martin à la route 345 | 7 250 | 8 126 | 8 500 |
| 10 | De la route 345 au rang Sainte-Marie | 7 916 | 7 922 | - |
| 11-12 | Du rang Sainte-Marie au chemin Côte-du-Domaine | 6 153 | 7 922 | 9 400 |
| 13 | Du chemin Côte-du-Domaine au rang 2 ^e Ramsay | 5 769 | 6 730 | - |
| 14 | Du rang 2 ^e Ramsay à la limite municipale | 5 000 | 5 590 | - |

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

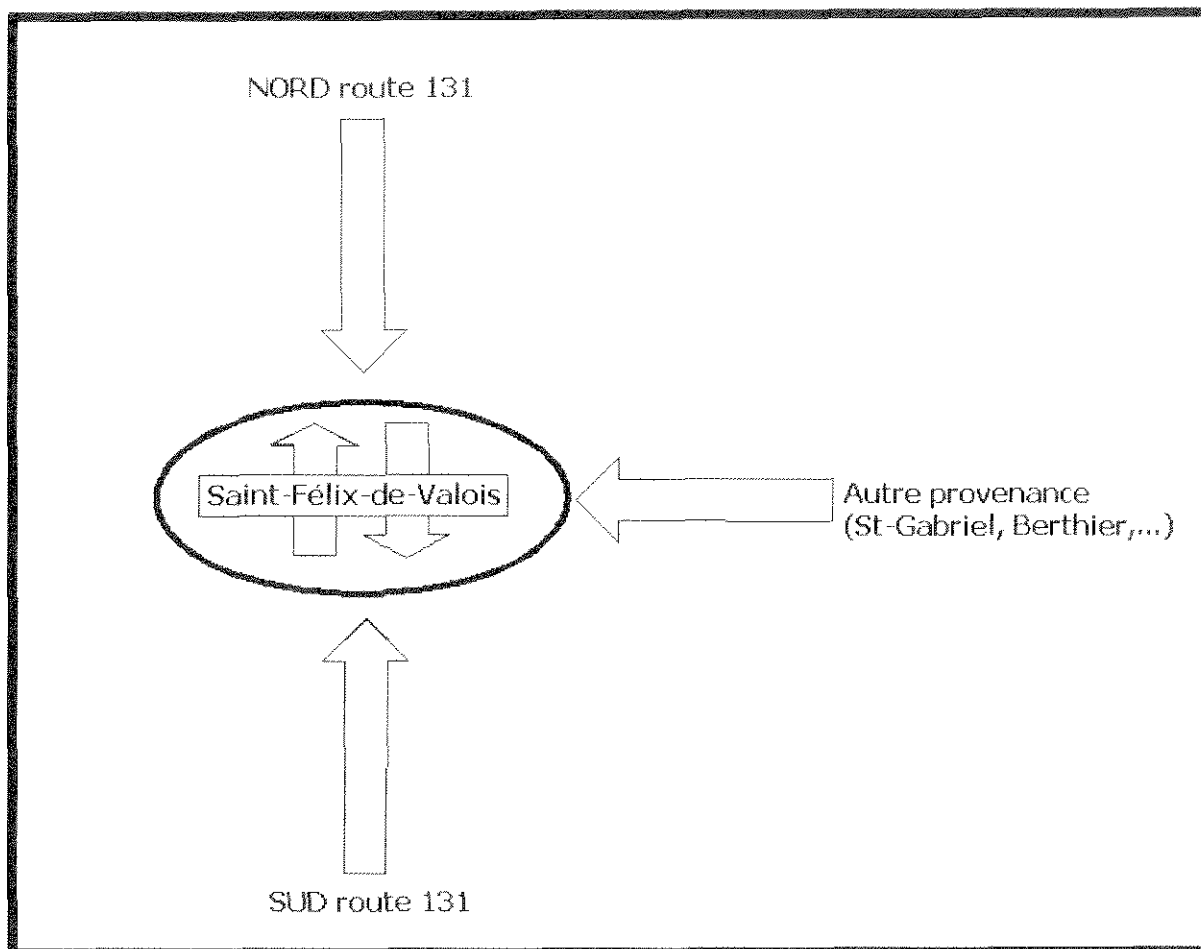
(2) Données fournies par le MTQ (2003).

Les données actualisées sont dans le tableau de la page suivante qui a été présenté lors de la première partie des audiences publiques (source Tecsub). Le tronçon au sud du noyau villageois, entre le chemin Barrette et le rang Frédéric, a un djma, débit journalier moyen annuel, de 12100 véhicules, entre le chemin Barrette et la route 345 (rue Principale), le djma est de 9100 véhicules, soit 3000 véhicules de moins, équivalent à 25% du trafic étudié. Il faut noter qu'au nord de l'agglomération, le djma remonte à 10400 véhicules, cela permet de supposer qu'un pourcentage des véhicules allant ou provenant du nord a pour origine ou destination la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. Il faut également noter qu'aucune donnée sur les autres provenances ou destinations (Saint-Gabriel-de-Brandon ou autre) n'a été étudiée. Combien de véhicules proviennent de la route 345 à l'est de la route 131, combien de véhicules proviennent du rang St-Gabriel?...

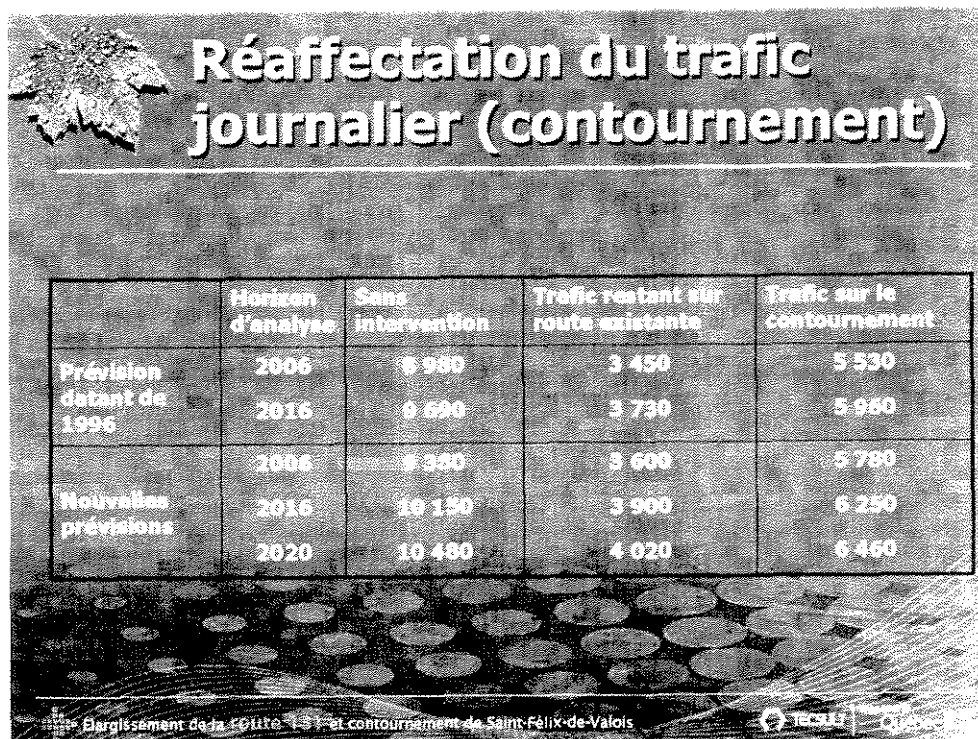


3-2 Provenance et destination

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 comptabilisée (voir tableau ci-bas) cependant, comme l'a indiqué le promoteur, le trafic non-répertorié dans un sens l'a fort probablement été dans l'autre, soi-disant « effet miroir ». Donc, le MTQ juge l'étude viable et juste.



Selon l'étude origine-destination d'août 1996, sur 81 % des déplacements recensés, 43 % étaient de Saint-Félix-de-Valois, 19% de Saint-Jean-de-Matha, 19% du nord de Saint-Jean-de-Matha et, finalement, 16 % de Saint-Gabriel-de-Brandon. Donc, le trafic provenant ou allant au nord de Saint-Félix-de-Valois est de seulement 38% et non pas de 60% tel que présenté par le promoteur. Ceci a pour conséquence de complètement inverser la prévision du MTQ, qui est de 4020 véhicules dans le noyau villageois en 2020 et 6460 véhicules empruntant la voie de contournement(voir tableau suivant source Tecresult)



Réaffectation du trafic journalier (contournement)

| | Horizon d'analyse | Sans intervention | Trafic restant sur route existante | Trafic sur le contournement |
|---------------------------|-------------------|-------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Prévisions datant de 1996 | 2006 | 6 980 | 3 450 | 5 530 |
| | 2016 | 6 690 | 3 730 | 5 960 |
| Nouvelles prévisions | 2006 | 6 360 | 3 600 | 5 780 |
| | 2016 | 10 130 | 3 900 | 6 250 |
| | 2020 | 10 480 | 4 020 | 6 460 |

Élargissement de la route 131 et contournement de Saint-Félix-de-Valois

Une étude par saison aurait été préférable car les motifs de déplacements 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 Teesult)

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

| Motif de déplacement | En semaine | Fin de semaine |
|-----------------------|------------|----------------|
| Direction nord | | |
| Loisirs | 39 | 69 |
| Travail (domicile) | 35 | 11 |
| Magasinage | 10 | 13 |
| Affaires | 9 | 2 |
| Études | 1 | - |
| Autres | 6 | 5 |
| Total | 100 | 100 |
| Direction sud | | |
| Loisirs | 38 | 84 |
| Travail (domicile) | 32 | 4 |
| Magasinage | 12 | 5 |
| Affaires | 10 | 4 |
| Études | 1 | - |
| Autres | 7 | 3 |
| Total | 100 | 100 |

Source : Roche et coll., 1997.

3-3 Accidents

Le rapport de Teesult 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 200 à 300 camions par jour 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 comparative entre les données du premier rapport et aujourd'hui n'a été faite, un tableau nous a été présenté qui nous démontre une augmentation des accidents. Cependant, il ne nous a pas été démontré que le nombre d'accidents serait en baisse après la réalisation de la voie de contournement. Nous n'avons pas eu accès aux causes des accidents recensés, ce qui ne nous permet pas d'évaluer la dangerosité de la 131 actuelle.

Les accidents sont séparés en quatre types : mortel, grave, mineur et dms (dommage matériel seulement). Le nombre d'accidents mortels 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^e 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 provenant de Teesult)

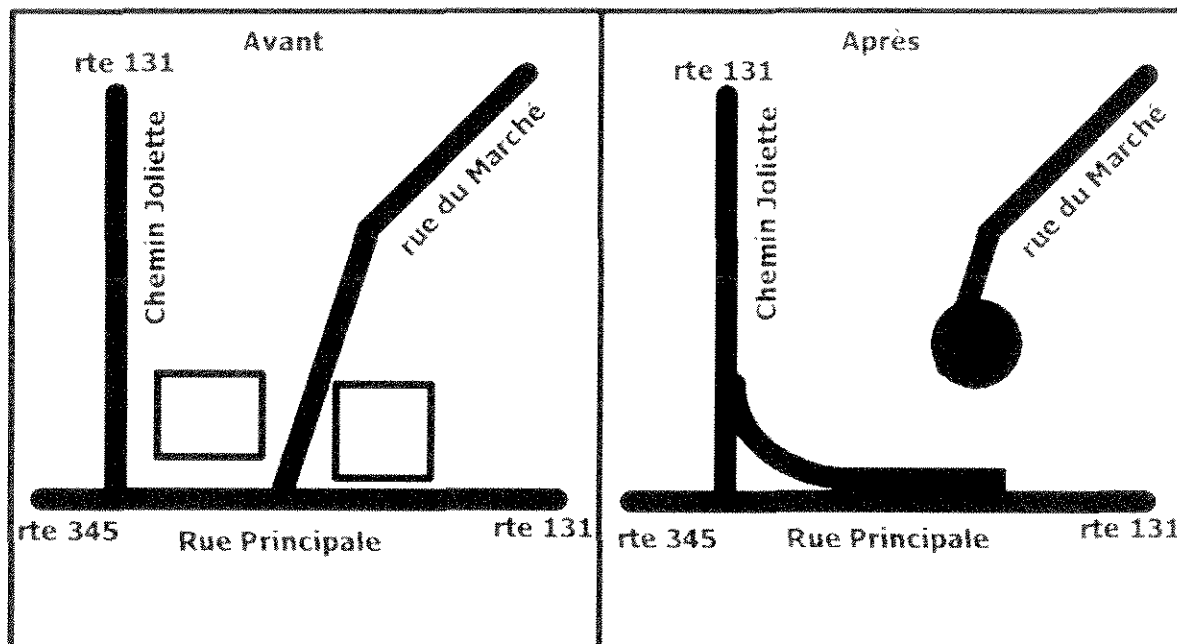
Tableau 3.3
Nombre d'accidents entre le boulevard Antonio-Barrette et le rang 2^e Ramsay

| Année | Total | Catégorie | | | |
|-----------|-------|-----------|-------|--------|--------------------|
| | | Mortel | Grave | Mineur | DMS ⁽¹⁾ |
| 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.



Dans le rapport de Tecsub, 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^e Ramsay. Cependant, n'ayant aucune donnée comparative entre août 1997 et aujourd'hui, 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 1997 de ce tronçon sont survenus dans les sections rapides (90 km/h) et sont dûs principalement à la vitesse et que nous ne savons pas la cause des accidents mortels recensés depuis.

3-4 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^e 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.

3-5 Estimation de la croissance du trafic

Dans le rapport de Teesult, 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 maintenant évalué à 2,3% par an. Le taux d'augmentation démographique, selon Statistique Canada est de 1.75% entre 1996 et 2001 pour les municipalités au nord de Saint-Félix-de-Valois. (voir tableau suivant)

Tableau démographique de la route 131
Source Statistique Canada

| Municipalité | 1996 | 2001 | % variation |
|----------------------------|------|------|-------------|
| Saint-Félix-de-Valois | 5437 | 5465 | +0.5% |
| Saint-Jean-de-Mattha | 3624 | 3624 | -0.6% |
| Sainte-Émilie-de-l'Énergie | 1437 | 1500 | +4.4% |
| Saint-Zénon | 1146 | 1180 | +3.0% |
| Saint-Michel-des-Saints | 2339 | 2414 | +3.2% |

Selon Statistique Canada, la population du Québec cessera de croître à compter de 2013, la population sera aussi plus âgée dans les années à venir. Donc, il serait peut-être bon de réexaminer les modèles mathématiques à ces nouvelles données jamais vécues dans le passé. Est-il possible que l'augmentation anticipée soit de moindre importance?

3-6 Temps de parcours

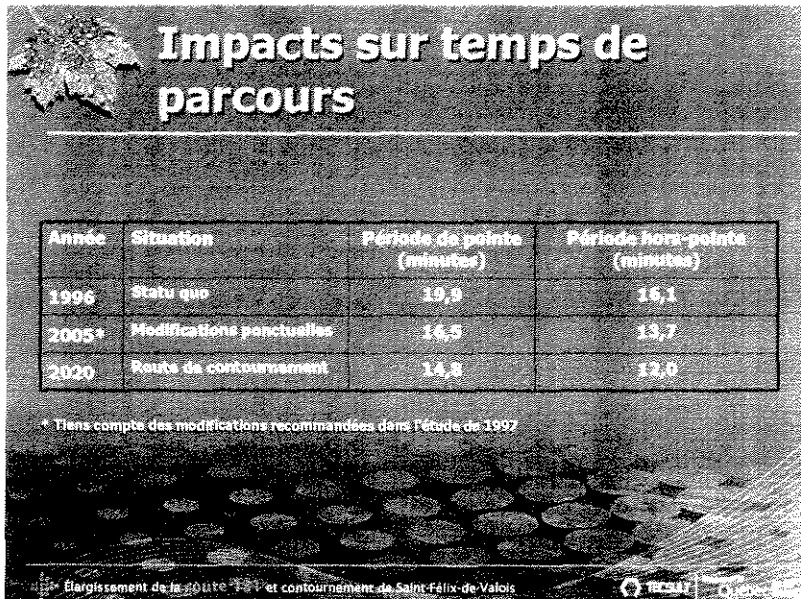
Le temps de parcours entre le boul. Antonio-Barrette et le rang 2^e Ramsay, soit 22 km, en 1996 était, en période de pointe, de 19,9 minutes. En période hors pointe, le parcours s'effectuait en 16,1 minutes. Les deux temps de parcours resteraient similaires jusqu'en 2016 même si aucune amélioration n'avait 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 TecSult)

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 | Situation | Temps de parcours en période de pointe (minutes) | Temps de parcours en période hors pointe (minutes) | Nombre de véhicules/heure/an |
|-------|---------------------------|--|--|------------------------------|
| 1996 | <i>Statu quo</i> | 19,9 | 16,1 | 1 023 883 |
| 2006 | <i>Statu quo</i> | 19,9 | 16,1 | 1 135 688 |
| | Modifications ponctuelles | 17,6 | 16,1 | 1 094 418 |
| 2016 | <i>Statu quo</i> | 19,9 | 16,1 | 1 221 172 |
| | Modifications ponctuelles | 18,1 | 16,1 | 1 182 637 |

Source : Roche et coll., 1997.

Une actualisation des données a été présentée lors de la première partie des audiences publiques (voir tableau suivant). Comme vous pouvez le remarquer, de très grandes différences sont apparues entre ces deux tableaux. Premièrement, dans le nouveau tableau, nous ne pouvons pas comparer le temps de parcours entre le « statu quo », les « modifications ponctuelles » et la « voie de contournement ». Deuxièmement, le temps de parcours en période de pointe avec les modifications ponctuelles est passé de 17,6 minutes pour 2006 à 16,5 minutes pour 2005, soit une diminution de 1,1 minute. Le temps de parcours en période hors-pointe est passé de 16,1 minutes en 2006 à 13,7 minutes en 2005. Donc, la fluidité du trafic, malgré une augmentation plus importante du djma, s'est améliorée de façon significative, plus que le MTQ l'avait d'abord estimé.



3-7 Traffic lourd

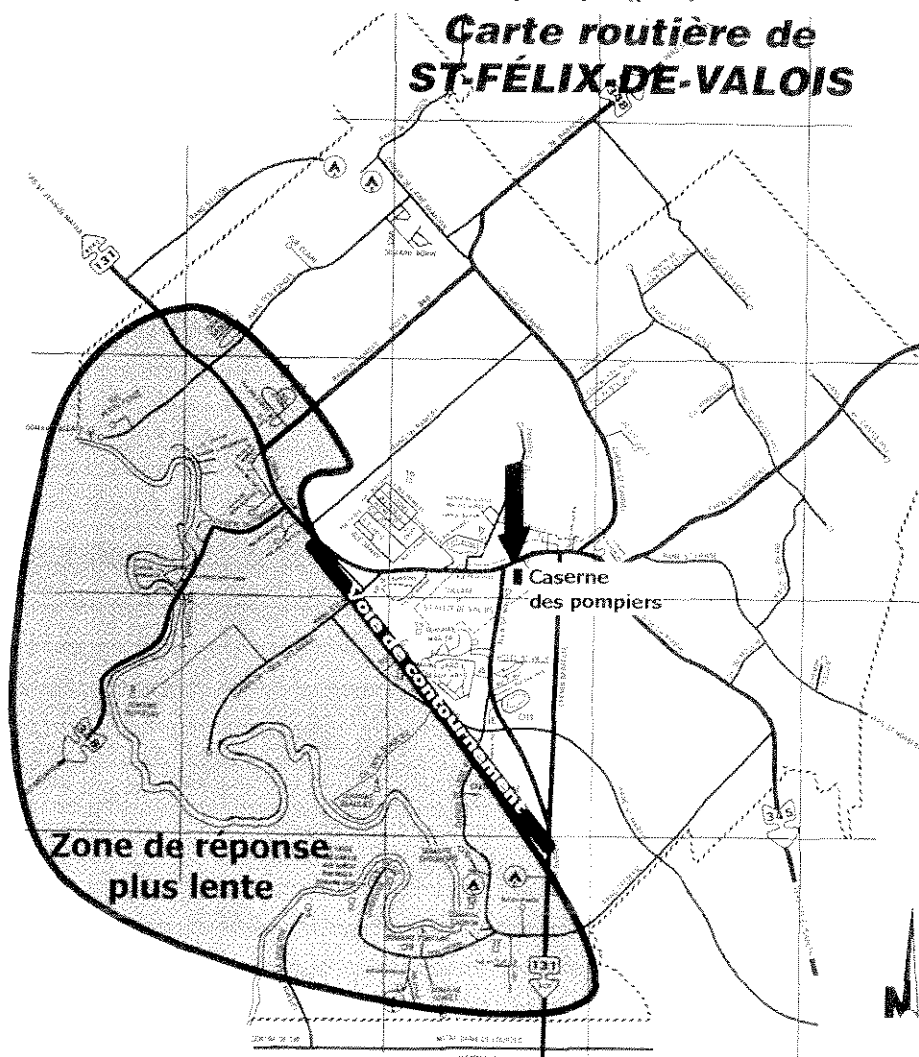
Le pourcentage de trafic lourd variait de 6% à près de 12% selon le segment et la direction étudiée. En 1995, le volume de véhicules lourds étaient évalués à 1450 par jour, selon le premier rapport de Teesult de décembre 1998. En 2005, selon le document déposé DA23, le trafic lourd était de 1025 véhicules par jour. Une augmentation de 3.5% a été relevée en 2006, passant de 1025 à 1061 par jour. Cependant, une analyse comparative pour chacun des mois permet d'observer de grandes disparités et de conclure que les fermetures d'entreprises de l'industrie forestière dans les municipalités au nord de Saint-Félix-de-Valois ont eu un impact sur la quantité de véhicules lourds sur la 131.

Ainsi, pour les sept premiers mois de 2006, le nombre de véhicules lourds était de 11,3% supérieur à celui de 2005. En contrepartie, pour les cinq derniers mois de 2006, ce nombre était de 6,2% inférieur à celui de 2005. Les diminutions observées concernent principalement les véhicules articulés, -15,3%. Depuis janvier 2007, il n'y a plus aucune activité du côté de l'usine de Saint-Michel-des-Saints comme l'a confirmé M. Morin du ministère des ressources naturelles. Il a décrit l'activité qui s'y déroulait entre août 2006, date de la fermeture, et janvier 2007, date d'arrêt du transport des produits forestiers résiduels. Donc, cette diminution est maintenant plus importante, mais nous n'avons que des chiffres fragmentaires.

3-8 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'assurances. 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 dégats matériels.

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



Il faut également noter qu'il faudra un plan d'intervention environnementale pour les risques de contamination de la nappe d'eau. La municipalité de Saint-Félix-de-Valois devra assumer des coûts de formation pour ses employés. Elle devra également acheter des équipements pour lutter contre une contamination éventuelle.

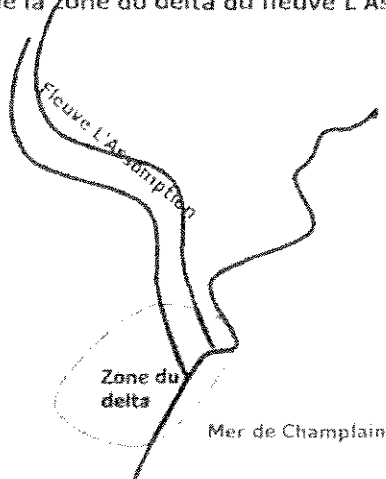
4- Dangers environnementaux

4-1 Risque de pollution de la nappe d'eau

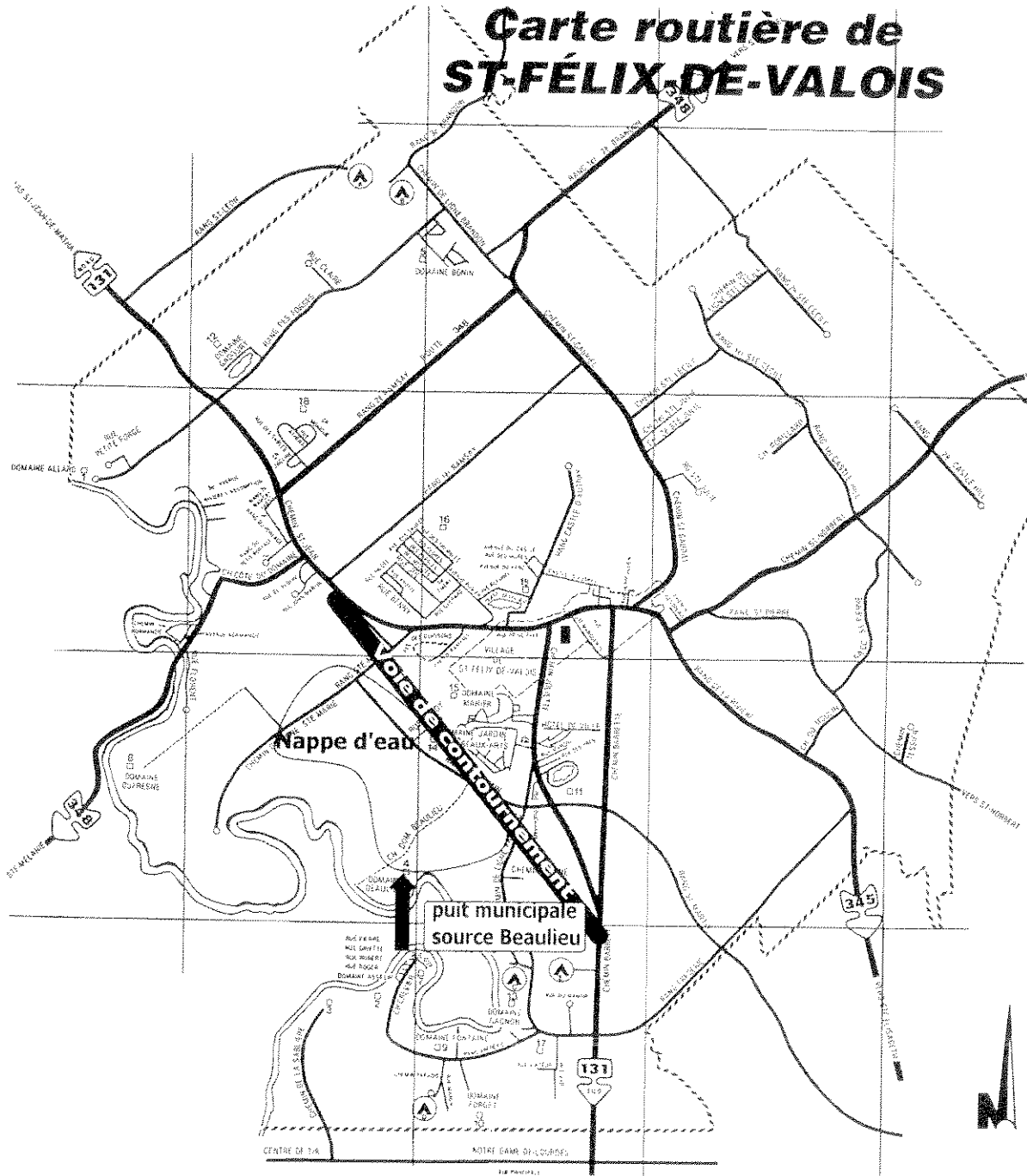
Il y a deux bassins versants qui sont touchés par l'implantation d'une voie de contournement : le bassin versant de la rivière L'Assomption et le bassin versant de la rivière Bayonne. Le bassin le plus vulnérable est celui de la rivière L'Assomption car il s'agit d'un ancien delta qui date de la mer 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. Géatan 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.

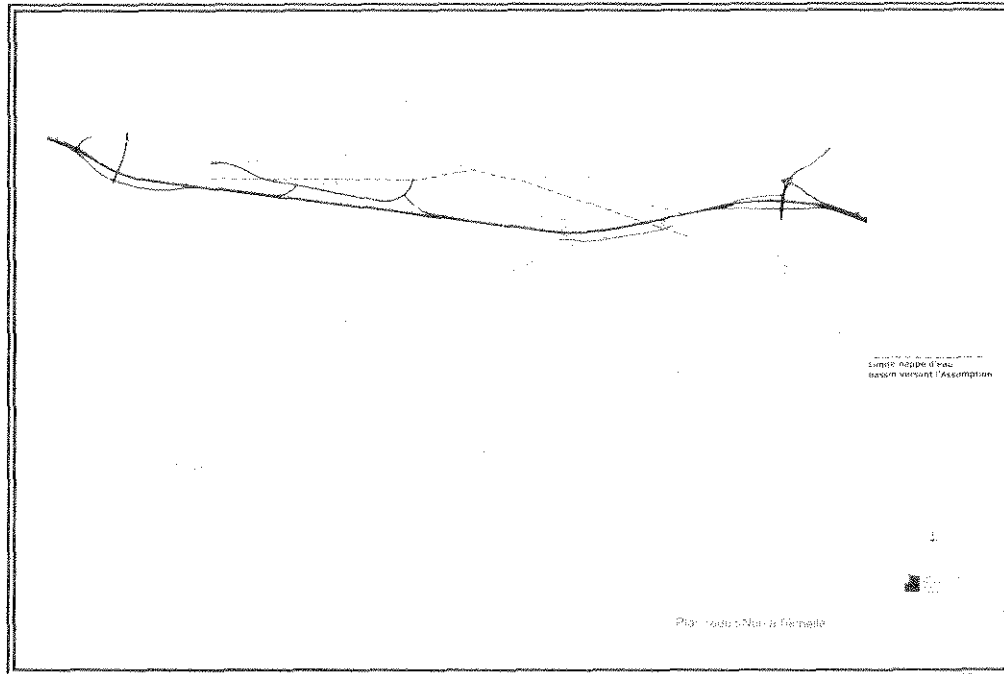
La source d'eau municipale se trouve en bordure de la zone A (voir plan page suivante). La particularité de cette zone est qu'elle n'a aucun affluent et que toute l'eau provient de l'eau de pluie. Donc toute modification dans la zone de captation peut nuire à la nappe d'eau.

Carte de la zone du delta du fleuve L'Assomption



Carte de la nappe d'eau de la source Beaulieu





Le type de sol, sablonneux, permet une grande propagation des contaminants fossiles ou chimiques. La vitesse de percolation du sol est si élevée que s'il y a contamination, il serait impossible d'endiguer le contaminant seulement en creusant, tel que décrit lors de la première partie des audiences publiques par le ministère de l'environnement. 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 avait ratifié le protocole de Kyoto.

4-Les terres humides affectées

Dans le secteur de la voie de contournement, il y a des marécages ainsi qu'un lac qui seront affectés. Depuis 1974, le gouvernement du Québec a adopté plusieurs mesures de conservation des milieux humides par le biais de la loi sur les réserves écologiques qui permettaient notamment d'assurer la protection permanente d'écosystèmes typiques comme les milieux humides. C'est en 1993 que le gouvernement s'accordait un droit de regard sur toutes interventions dans ces milieux.

Les milieux humides constituent l'habitat de plusieurs espèces sensibles aux perturbations. Compte tenu du rôle important que jouent les milieux humides dans l'équilibre écologique et dans la conservation de diversité biologique, le ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs est fortement sollicité afin d'en assurer la sauvegarde. Le ministère s'est engagé à déposer en 2006-2007, une politique de conservation et de gestion durable de ces milieux. Dans cette nouvelle politique, la première des quatre orientations est de freiner la perte de milieux humides en priorité dans les basses-terres du Saint-Laurent; la seconde est d'assurer la gestion durable des milieux humides

5- Les préoccupations économiques

5-1 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- Meubles Aubaine
- 4- Mobilier Félix-Valois
- 5- Patrick Morin
- 6- Toiles St-Félix
- 7- Pharmacie Lise Ferron
- 8- Station M.L.Fontaine (Esso)
- 9- Garage Pierre Coté
- 10- Lav-Aut-Cam
- 11- Pub 2000
- 12- Garage Gadoury
- 13- Liquidation St-Félix
- 14- Pizzeria Dino
- 15- Dépanneur St-Félix (Pétro-Canada)
- 16- Le Cornettier
- 17- Restaurant La Belle Province
- 18- Papeterie Au Carrefour inc.
- 19- La boucherie La Tête de Cochon
- 20- Pièces d'auto le Portage
- 21- Boutique Ma Meu-Meu à moi
- 22- Portes et fenêtres Bordeleau
- 23- Resto L'Ère de Glace
- 24- Garage André Geoffroy
- 25- Club Vidéo St-Félix
- 26- Subway
- 27- Royaume des frites
- 28- JLF Informatique
- 29- Boutique Goût de Campagne
- 30- IGA Roger Rainville
- 31- Restaurant le Repaire du Nord
- 32- Garage St-Félix
- 33- Garage Mondor
- 34- Garage Robert Rainville
- 35- Restaurant La Porte St-Jean
- 36- Garage Émery
- 37- Chocolatrie St-Félix
- 38- Meubles antiques St-Félix
- 39- Service de Pneus Y.L.
- 40- Resto Le Valois

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 Dollard
- 5- Benoit Pinard Électronique

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, le village de Rougemont ou même le village de Saint-Jovite.

5-2 Emplois perdus

Si 25% des entreprises affectées ferment, cela représentera environ 200 à 300 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, seul un inventaire exhaustif des commerces a été fait.

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?

5-3 Études citées en exemple

Lors de la présentation économique du MTQ sur les impacts de la voie de contournement sur l'économie de Saint-Félix-de-Valois, la spécialiste du MTQ a parlé de plusieurs études américaines.

Dans la première étude déposée, l'étude de l'état du Wisconsin (DB23), on note que 63 % des commerces ont survécu à un contournement, sans toutefois en spécifier le type de commerces. On peut conclure que 37% des commerces n'ont pas résisté.

La seconde étude (DB24) porte sur quatre villes : Danville, Virginie avec 53000 habitants; Richmond, Caroline du Sud avec 192000 habitants; Fort Wayne, Indiana avec 230000 habitants ainsi qu'Appleton, Wisconsin avec 72000 habitants. Ce sont tous des centres régionaux. En quoi cette étude peut être associée à la réalité félicienne avec ses 5500 habitants.

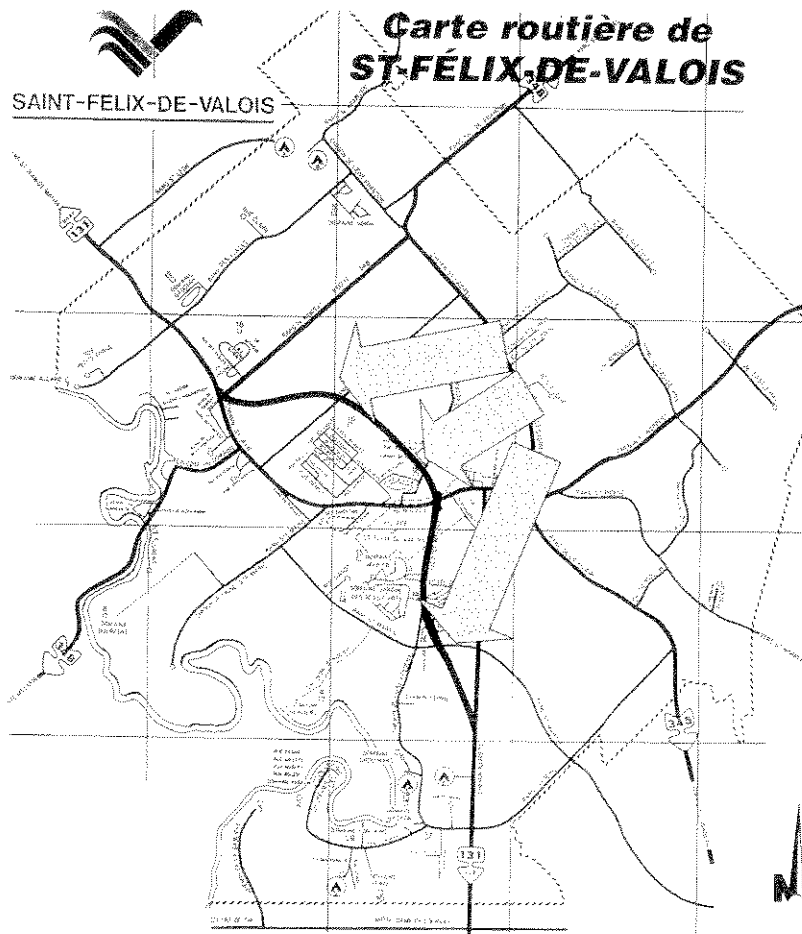
La dernière étude déposée (DB25) ne donne aucun chiffre ni tableau, que de grandes lignes directrices. Comment établir une projection économique avec cette étude.

6- Deux propositions de rechange

6-1 Proposition par-dessus le ruisseau Beaubec

Cette proposition a été déposée au Ministre des Transports M. Guy Chevette 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 Chevette

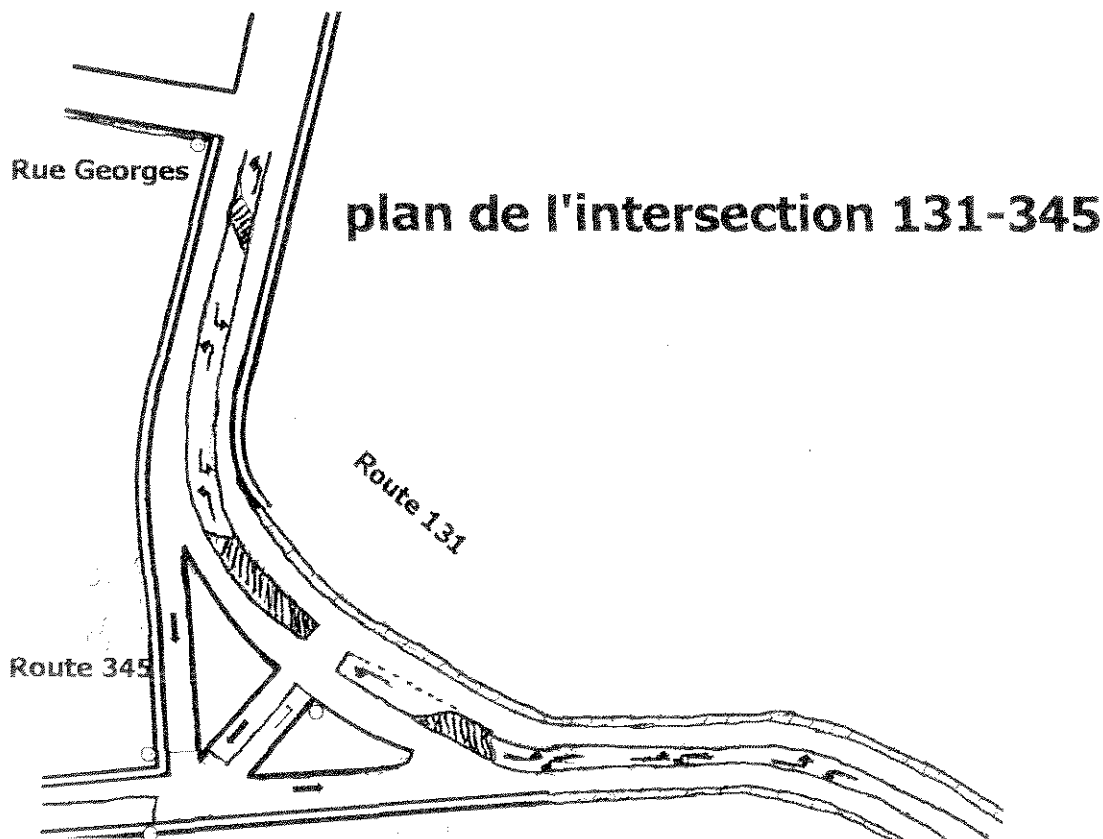


Les avantages de ce tracé sont : 1- la fluidité améliorée. 2- la sécurité augmentée. 3- le maintien d'un centre-ville, 4- ne touche presque pas au milieu agricole. 5- un impact économique réduit. 6- la protection des sources d'eau potable de la municipalité.

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.

6-2 Proposition sur le tracé actuel

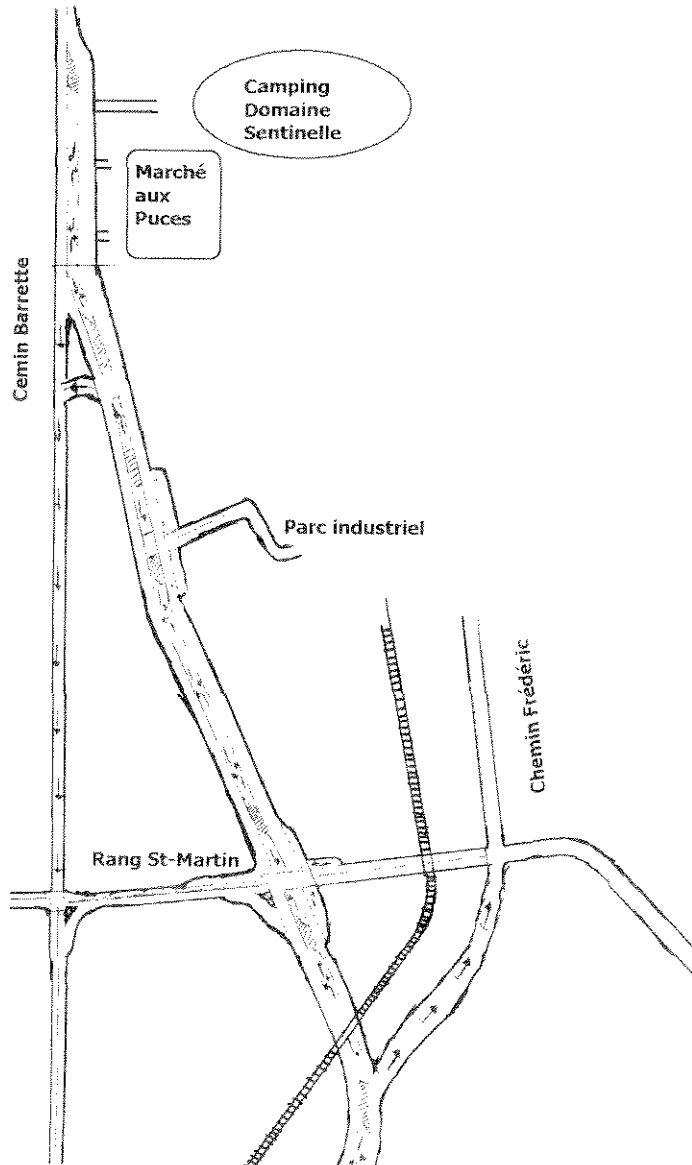
Cette proposition fût la première qui a été soumise au MTQ. Il s'agit d'une route sur le tracé actuel mais à trois voies, une voie de chaque coté et une voie pour tourner à gauche comme sur le boul. Visitation à Saint-Charles-Borromée. Pour ce qui est de l'intersection, elle disparaîtrait au profit d'une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



Une étude réalisée par la firme Enviram a été commandée par la municipalité. Cependant, la firme a étudié un élargissement à 4 voie plutôt que le tracé proposé à 3 voies proposé. Une nouvelle étude de ce dossier est actuellement en cours de réalisation par la firme Technica et qui est défrayée par les commerçants de Saint-Félix-de-Valois.

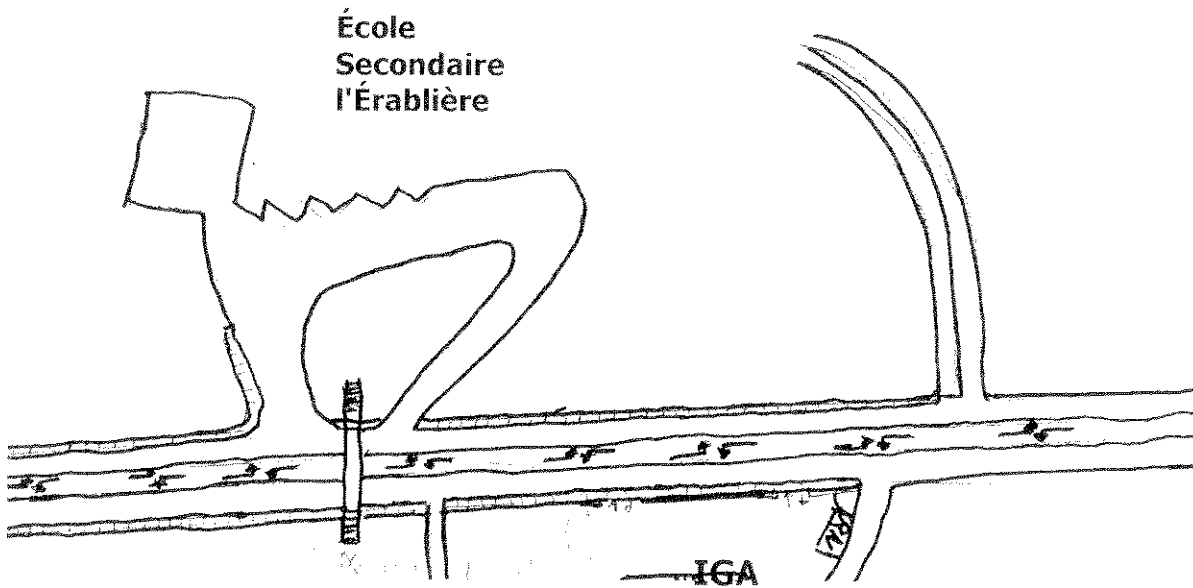
L'étude en question n'étudie que l'aménagement d'un VVG2S sur le tracé actuel de la 131. Cependant, d'autres interventions pourraient améliorer la sécurité et la fluidité du trafic. L'intersection du chemin Barrette et du chemin Joliette devrait également être réaménagée. Le principal défaut de cette 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



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'embauche de brigadiers scolaires serait une solution viable pour la sécurité des enfants. 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 et amélioration du milieu commercial et un impact économique positif, la nappe d'eau préservée, la protection des milieux humides et le tissu social non-modifié. Quel beau développement durable!

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. Notre-Dame-des-Prairies, Notre-Dame-de-Lourdes (en phase I de l'élargissement), Saint-Félix-de-Valois et finalement Saint-Jean-de-Matha auraient une route commerciale similaire avec VVG2S.

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 terrains disponibles en plein milieu urbain, l'établissement de nouveaux commerces. Cela constituerait un impact positif majeur.

Donc, quatre facteurs, entre autres, favorisent le choix de cette solution soit le facteur économique positif, le non-empiétement sur la nappe d'eau, la préservation des milieux humides et, finalement, la possibilité d'avoir un développement régional uniforme et unique..

7- Conclusion

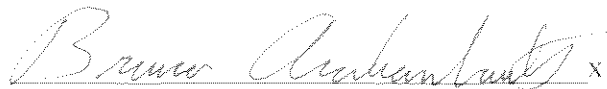
Les deux propositions qui ont été faites soit par la chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois ou par la municipalité devraient être étudiées. Nous sommes, résidents de Saint-Félix-de-Valois, les premiers concernés par le réaménagement de la route 131. Nous comprenons tous que la 131 doit être améliorée, mais pas en nous excluant. Nous croyons qu'avec une bonne entente de toutes les parties 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? Comment comparer Saint-Félix-de-Valois à des villes américaines très peuplée?

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? Que se passera-t-il dans les milieux humides?

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, voire même essentielle. Une voie de plus de 20 millions de dollars contre une de 3 à 4 millions.

Je demande donc au BAPE de faire une recommandation d'étude du tracé alternatif car c'est une option qui est viable et qui serait un exemple à suivre dans l'avenir du développement durable

 x

signé le 07 juin 07 à Saint-Félix-de-Valois