

Mémoire

**« Projet d'élargissement de la route 131 entre la
municipalité de Saint-Félix-de-Valois et la
municipalité de Notre-Dame-des-Prairies »**

**Déposé par
Le Garage Luc Sainte-Marie**

Le 12 juin 2007

Table des matières

Préambule	3
Présentation des deux organismes qui soumettent le mémoire	4
Intérêt porté au projet	5
Préoccupations liées aux projets	6
Suggestions et commentaires	15
Position des organismes	16
Références	17

Préambule

Ce mémoire est déposé par le garage Luc Ste-Marie dans le cadre des audiences publiques qui ont eu lieu du 15 au 17 mai et du 12 au 14 juin 2007 pour le projet d'agrandissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois ainsi que la construction d'un muret sur cette route.

Après une étude du projet, il ressort que le projet d'élargissement tel que proposé par Transport Québec aura des impacts négatifs sur le développement économique et social de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes.

Coordonnées de l'entreprises

Nom de l'entreprise : Garage Ste -Marie

Nom du propriétaire : Luc Ste-Marie

Adresse : 2151 rt.131 Notre-Dame de Lourdes

Téléphone : 750-753-3640

Nombre d'année d'existence : **43 ans**

Intérêt porté au projet

En tant que commerçant et entrepreneur qui possède une bâtisse commerciale sur la rue principale. Je suis très préoccupé par le projet d'élargissement de la route 131 et surtout par la construction du terre-plein avec un muret. En effet, ma station service vit en majorité grâce à une clientèle de passage que je prendrais en grande majorité à cause de la construction de ce muret.

Les préoccupations liées au projet

Dans cette partie concernant les préoccupations, nous traiterons en premier lieu des préoccupations quant aux impacts engendrés par la construction du muret dans le cadre de l'élargissement de la route 131 sur le développement économique local des commerçants et des entreprises.

En deuxième lieu, nous comparerons la situation de la route 131 sur le tronçon de Notre-Dame-des-Prairies et sur le tronçon de Notre-Dame-de-Lourdes pour justifier la non-nécessité de la construction d'un muret.

En troisième lieu, nous aborderons certaines ambiguïtés quant aux retombées positives de ce projet pour les entreprises et nous traiterons des lacunes quant aux mesures d'atténuation des impacts pour les entreprises que nous avons relevées dans le rapport final de Transport Québec d'août 2004 sur lequel Transport Québec base son argumentaire pour justifier le projet d'élargissement de la route 131 et la construction d'un muret.

Enfin en quatrième lieu, nous aborderons l'absence d'évaluation des impacts, engendrés par les nouveaux flux de circulation détournés vers les zones résidentielles, constatée dans le rapport final sur lequel Transport Québec se base pour justifier son projet d'élargissement de la route 131.

Première préoccupation

La construction du terre-plein avec un muret en béton dans le cadre de l'élargissement de la route 131 nuira à l'atteinte des objectifs de développement économique et social de Notre-Dame-de-Lourdes

L'élargissement de la route 131 a comme principal objectif d'améliorer la fluidité de la circulation sur cette route. Au niveau du développement régional, ce projet permettra aux villégiateurs d'avoir accès plus rapidement aux zones de villégiature situées dans la MRC de Matawinie.

Au niveau local, ce projet, selon Transport Québec, aurait comme conséquence d'améliorer la déserte et l'achalandage des entreprises locales.

Les objectifs d'élargissement de la route 131 au niveau du développement régional seront conservés, car ce projet permettra une meilleure déserte des municipalités situées au nord de la région.

Toutefois, les objectifs de développement local seront, quant à eux, usurpés, et ce, principalement parce que la construction du muret ne permettra plus à la clientèle de passage et à certains résidents d'accéder facilement à leurs commerces. Cette accessibilité à ces commerces devenue difficile engendrera

- une diminution du chiffre d'affaires
- une perte d'emploi
- une baisse des valeurs de ces terrains commerciaux
- une diminution des projets de développement commercial

De ce fait, nous sommes préoccupés par le bon développement économique de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes si la construction du muret est mise en œuvre dans le cadre du projet de l'élargissement de la route 131.

Afin de mieux saisir la situation, nous allons préciser les impacts économiques négatifs engendrés par la construction du muret qui rend l'accès difficile à ces commerces.

L'actuel secteur commercial de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes se situe sur la route 131, de la rue Claude jusqu'à la première avenue. (voir la carte)

Les villégiateurs sont les deuxièmes utilisateurs en importance de la route 131 après les résidents du bassin d'influence local et avant les camionneurs. Lors d'une enquête sur les motifs de déplacements des usagers de la route 131 on note que les motifs de déplacement vers le nord en semaine sont les loisirs (39%) et le travail-domicile (35%) et en fin de semaine les loisirs dominent avec 69%. Pour ce qui est des motifs de déplacement vers le sud sont les loisirs (38%) et le travail-domicile (32% en semaine et en fin de semaine les loisirs dominent avec (84%)

En 2000, selon une étude de développement économique Canada, Notre-Dame-de-Lourdes se situait parmi les municipalités les plus défavorisées de Lanaudière qui ne recevaient pas de l'aide du gouvernement fédéral. En effet, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes a dû faire face à une baisse de l'activité économique principalement reliée à la perte de la production de tabac. Depuis 2000, la municipalité ne cesse de croître au niveau démographique, à améliorer sa qualité de vie ainsi que son économie. Pour ce faire, la municipalité mise sur un virage agrotouristique ainsi que sur le développement des zones commerciales situées sur la route 131.

Voici quelques données extraites d'une étude du Ministère des Transports du Québec réalisée en 2003 auprès des entreprises concernées par le projet d'élargissement de la route 131 qui caractérisent ce secteur ¹:

- le Ministère du Transport du Québec dénombrait en 2003, 36 entreprises et commerces situés sur la route 131 entre Notre-Dame-de-Prairies et Saint-Félix-de-Valois. Ce chiffre est en constante progression (si en 2000, on comptait 29 entreprises, en 2003 on en comptait 36);
- Ces entreprises et commerces sont principalement situées sur le côté est de la route 131 à partir de la rue Claude jusqu'à une centaine de mètres au-delà de la rue Principale et du côté ouest à partir de la rue principale jusqu'à une centaine de mètres vers le nord (voir la carte)
- la principale raison de la localisation des entreprises sur le site commercial en question est la visibilité, l'achalandage, la facilité d'accès au réseau routier et l'accessibilité aux commerces.
- Les principales clientèles sont une clientèle régionale ou des villégiateurs soit des clientèles de passage. Ces clientèles, bien que très lucratives sont peu fidèles;
- Ces entreprises emploient 197 travailleurs et ont ensemble un chiffre d'affaires de 20 870 000\$Can;

Selon la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, ce secteur commercial est en consolidation et plusieurs projets de développement commercial sont actuellement à l'étude.

De plus, il importe de préciser que ce secteur commercial fait actuellement l'objet d'une demande d'expansion au niveau des instances de la municipalité régionale de comté de Joliette (second projet de schéma d'aménagement révisé).

La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes a la chance de compter sur plus de 2500 mètres de terrains développables commercialement le long de la route 131. Les terrains développables commercialement en bordure de la route 131 sont rares et très convoités, d'où leurs prix élevés. Toutefois, le projet d'élargissement de la route 131 comme proposé par le ministère du Transport du Québec, pourrait nuire à ces projets de développement. En effet, ces terrains perdraient leur valeur à cause de leur quasi-inaccessibilité.

¹ chapitre 5 p40



L'élargissement de la route vise à améliorer la fluidité de la circulation des automobilistes entre le sud de la région de Lanaudière et les municipalités de villégiature du nord de la région. Néanmoins, les commerces localisés sur la route 131 qui vivent de l'achalandage de la clientèle de passage et de villégiature, ne pourront pas bénéficier de cette amélioration. En effet, la construction du muret aura un effet pervers sur cette amélioration, car elle ne permettra l'accès à ces commerces que très difficilement. Pour rendre plus compréhensible cette difficulté d'accès, la carte ci-dessus illustre 2 exemples de trajet pour accéder à des commerces.

Trajet A : Un véhicule provenant du nord sur la route 131 désire se rendre au commerce A. Il doit, dès lors, dans un premier temps, s'arrêter à l'intersection de la rue principale et 131 pour tourner sur la rue Principale vers l'est. Dans un deuxième temps, il devra tourner à droite sur la rue Raymond, ensuite prendre la rue Thibodeau à droite et tourner encore à droite pour revenir sur la route 131 direction nord pour enfin pouvoir tourner dans le stationnement du commerce A

Trajet B : Un véhicule venant du nord et voulant accéder au commerce B devra dans un premier temps prendre la 1^{er} avenue à partir de la route 131 vers la droite, tourner ensuite à gauche dans la rue Adam, puis encore à gauche sur la rue principale direction est. Ensuite, il devra traverser l'intersection pour pouvoir reprendre la 131 direction nord et entrer dans le stationnement du Commerce B.

La clientèle cherche des moyens pour se rendre directement aux commerces. En regard à l'obstacle du muret, cette clientèle de passage et non fidélisée sera influencée à opter dès lors vers d'autres

commerces plus accessibles ou visiblement accessibles au dépend des commerces de Notre-Dame-de-Lourdes.

Selon l'étude du Ministère des Transports du Québec réalisée en 2003 auprès des entreprises concernées par le projet d'élargissement de la route 131, les impacts de la construction d'un terre-plein sur ces entreprises et commerces seraient²:

- dans un premier temps, une perte notable de clientèle de villégiature (46.2%), de la clientèle régionale (79,3%) et de la clientèle extra-régionale (34.4%) et ce pour 61% de ces entreprises;
- dans un deuxième temps, une perte d'emplois estimée à 20 employés soit 10% des effectifs;
- dans un troisième temps, on note une anticipation pour 58.6% des entreprises de la baisse de leur chiffre d'affaires (CA) de 1 932 500 soit un peu moins que 10% de leur CA;
- dans un quatrième temps, une diminution des valeurs des propriétés estimée par 40% des répondants.

De plus, en regard à ces impacts négatifs, les promoteurs de nouveaux projets de développement commercial à l'étude dans ladite zone seront influencés à retirer leurs projets.

De par ces chiffres, je suis préoccupé par une perte d'une partie de la clientèle de ces entreprises qui engendrerait des impacts négatifs tels que la perte d'emploi ou encore la diminution du chiffre d'affaires sur le bon développement économique de ces entreprises et commerces situés en bordure de la route 131. Cette préoccupation n'aurait pas lieu d'être si le ministère du Transport du Québec n'érigait pas de terre-plein avec muret dans le cadre de son projet d'agrandissement de la route 131 et se limiterait à mettre en place une voie de virage à gauche à 2 sens (VVG2S), comme à la première phase de son projet.

Deuxième préoccupation

Nous nous préoccupons quant aux justifications données par le Ministère du Transport sur lesquelles il base son argumentaire sur la nécessité de construire un terre-plein avec un muret à la hauteur de Notre-Dame-de-Lourdes

La route 131 à la hauteur de Notre-Dame-des-Prairies soit à moins d'un km au sud de Notre-Dame-de-Lourdes a été élargie. Elle est constituée de 5 voies incluant une voie de virage à gauche à 2 sens (VVG2S) au centre de ces 4 voies sans toutefois qu'on y construise un terre-plein avec un muret. La circulation à cette hauteur est fluide et sécuritaire et les commerces sont facilement accessibles.

Lors de l'audience publique en mai 2007, la question suivante a été posée à M. Jean-Pierre Barabé de Transport Québec : quels sont les aspects et caractéristiques de la route 131 à la hauteur de Notre-Dame-de-Lourdes qui justifient la construction d'un muret? M. Barabé a souligné que la construction du muret se fait en prévention de l'augmentation du trafic et, de par cet effet même, de la possibilité de l'augmentation des accidents.

Toutefois, aucune étude ni aucune donnée quantifiable sur le flux de la circulation future et des accidents engendrés par le projet d'élargissement de la route 131 n'a été réalisée par le ministère du Transport du Québec qui justifierait la construction d'un muret.

Quant à l'argument concernant l'augmentation du trafic, selon le rapport final du ministère de Transport Québec³ en août 2004, le ministère « ne prévoit pas un flot important de nouveaux véhicules avec le projet d'élargissement de la route 131 ». De ce fait, on peut se poser des questions sur la pertinence de ce premier argument qui justifie la nécessité de construire un tel muret.

² Chapitre 6 p.95

³ Chapitre 6 p 27

Nous pensons qu'il y aura une augmentation du flux de véhicule avec le projet d'élargissement de la route 131 car le nord de Lanaudière continue à être une destination de villégiature en pleine expansion.

Toutefois, d'autres moyens peuvent être pris en compte sans toutefois ériger un muret, notamment la réduction de la vitesse maximale de 90 km/h à 70 km/h à la hauteur des lieux identifiés comme dangereux, s'ils existent, par Transport Québec

Quant à l'argument concernant la prévention d'une augmentation des accidents, le ministère du Transport du Québec dans son rapport final s'appuie sur des statistiques de l'Assurance Automobile du Québec datant de 1992-1995. Dans ces données, on constate que le nombre d'accidents a diminué de 28% de 1985 à 1995 et que le nombre d'accidents graves ou mortels représente une proportion de 4.2%, ce qui est inférieur à la moyenne nationale.

Premièrement, ces statistiques démontrent une diminution des accidents et de ce fait, ne justifient en rien la construction d'un muret.

Deuxième, nous avons certaines préoccupations quant à la crédibilité des données datant de plus de 10 ans sur lesquelles s'appuie le ministère du Transport pour fonder son principal argumentaire de la nécessité de construire un terre-plein soit la sécurité.

Lors de l'audience publique en mai 2007, la commission a demandé au ministère du Transport s'il pouvait actualiser ses données sur le nombre d'accidents ainsi que quantifier des prévisions sur l'augmentation des accidents sur la route 131 à la hauteur de Notre-Dame-de-Lourdes en prenant en compte l'augmentation du flux de véhicule et la construction du muret.

Le Ministère du Transport a déposé un document actualisant les données (2004-2006). Toutefois, le document ne précise pas où ont lieu ces accidents qu'ils soient mortels, graves ou légers.

De plus, le ministère du Transport n'a déposé aucune donnée relative aux prévisions sur l'augmentation des accidents sur la route 131 à la hauteur de Notre-Dame-de-Lourdes qui prendrait en compte l'augmentation du flux de véhicule et la construction du muret.

Nous jugeons ces données primordiales pour le ministère du Transport du Québec afin qu'il puisse prendre une décision éclairée sur la nécessité ou non de construire un terre-plein avec un muret et par conséquent de mettre en jeu la rentabilité de plusieurs commerces.

Comme mentionné précédemment, nous pensons qu'il y aura une augmentation du flux de véhicule avec le projet d'élargissement de la route 131 car le nord de Lanaudière continue à être une destination de villégiature en pleine expansion. Pour appuyer nos dires, nous nous référons à une étude de Roche-Roche effectuée en 2007. Dans leur étude, Roche-Roche (1997) estiment que le débit de véhicules et les niveaux de services correspondant pour les heures de pointe sur le tronçon « Sainte-Rose/ Principale » augmentera sur 12 ans (de 1997 à 2009) de 11% en semaine et de 21% en fin de semaine.

Cependant, nous jugeons nécessaire que Transport-Québec se dote de prévisions à plus long terme et actualisé.

Toutefois, nous ne pensons pas que cette augmentation du flux nécessite la construction d'un terre-plein avec un muret en regard aux statistiques sur les accidents et à la situation actuelle à Notre-Dame-de-Lourdes et Notre-Dame-des-Prairies. Ce point sera discuté dans le paragraphe suivant.

Quatrièmement, nous pensons que les détours proposés par Transport Québec pour permettre aux véhicules de rejoindre les commerces sur la route 131 et qui sont occasionnés par la construction d'un terre-plein avec un muret ne feront qu'augmenter les manœuvres et les croisements de véhicules sur la route 131 ainsi que dans des zones résidentielles qui ne sont pas structurées à cet effet. En

effet, cette augmentation des manœuvres non encadrées qui sont engendrées par la construction du muret aura comme conséquence d'entraîner une hausse des accidents sur la route 131 ainsi que dans des zones résidentielles.

Afin de mieux visualiser la situation, nous vous invitons à vous référer aux exemples de la page 8 illustrés dans la carte ainsi qu'aux tableaux ci-dessus.

Les détours obligent les véhicules à transiter par l'intersection entre la rue principale et la route 131, tronçon jugé comme le plus dangereux sur cette route (même si ce danger est limité) par les résidents.

Nombre d'accidents sur la route 131 sur les tronçons de Notre-Dame-des-Prairies et de Notre-Dame-de-Lourdes

Date	Notre-Dame-des-Prairies			Notre-Dame-de-Lourdes Tronçon entre Sainte-Rose/rue Principale			Notre-Dame-de-Lourdes Intersection route 131/rue Principale		
	Accidents Mortel	Accidents graves	Total	Accidents Mortel	Accidents graves	Total ⁴	Accidents Mortel	Accidents graves	Total
2004-2006	-	-	6	-	1	25	2	1	23

Charbonneau (2007)

Ces données nous permettent de valider que c'est l'intersection entre la route 131/rue Principale qui est la plus dangereuse et donc la moins recommandée pour effectuer des manœuvres comme suggérés par Transport-Québec.

Ces données nous permettent également de constater que la circulation est très sécuritaire au niveau du tronçon de la route 131 à la hauteur de Notre-Dame-des-Prairies alors que ce tronçon est constitué de 5 voies, dont une VVG2S, et ne comprend pas de terre-plein avec un muret.

De plus, ces détours obligent également les véhicules de transiter dans des zones résidentielles qui ne sont pas aménagées pour recevoir un trafic de transit et dans lesquelles les résidents sont de jeunes familles. Nous reviendrons sur la question des impacts sur les milieux résidentiels engendrés par les détours à la 4^{ème} préoccupation.

Un élargissement de la route en 5 voies incluant une VVG2S permettrait aux véhicules d'effectuer leur tournant pour se rendre aux commerces voulus en toute sécurité sans devoir effectuer des manœuvres dans le carrefour « rue principale/route 131 » et sans devoir passer par les zones résidentielles.

Troisième préoccupation :

Dans le rapport final : élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois (août 2004) sur lequel Transport Québec se base pour justifier son projet d'élargissement de la route 131, nous constatons certaines ambiguïtés quant aux retombées positives de ce projet pour les entreprises ainsi que des lacunes importantes quant aux mesures d'atténuation des impacts proposées pour les entreprises et commerces

Dans son rapport final, Transport-Québec affirme dans sa section sur la pollution par le bruit que « cette situation ne devrait pas tellement changer puisqu'il n'y a pas un flot important de nouveaux véhicules à prévoir sur la route 131 avec la réalisation du projet ⁵».

⁴ le nombre inscrit dans Total inclut les accidents légers

⁵ Chapitre 6 p.27

Lors des audiences publiques en mai 2007, le répondant de Transport Québec reconnaît que la construction du muret nuira à l'accessibilité de la clientèle aux entreprises et engendrera de nombreux détours notoires (Cf. retranscription des audiences publiques du 15 mai en soirée)

Dès lors, comment Transport du Québec peut-il affirmer⁶, « qu'après un certain temps d'opération de la nouvelle route, les possibilités d'emplois augmenteront pour certaines autres entreprises, notamment pour les entreprises manufacturières qui bénéficieront d'une meilleure déserte pour leur clientèle et expédition » s'il reconnaît qu'il n'y aura pas d'augmentation notable du flux des véhicules avec le projet et que les commerces seront accessibles que très difficilement avec la construction du terre-plein avec muret.

Dans le rapport final : élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de Transport Québec d'août 2004 sur lequel Transport Québec base son argumentaire pour justifier le projet d'élargissement de la route 131 et la construction d'un muret, les mesures d'atténuation proposées sont :

1. développer une stratégie d'affichage et de signalisation
2. supporter les initiatives municipales et privées qui cherchent à mettre en valeur les terrains ou les bâtiments vacants en bordure de la route 131
3. examiner la possibilité de récupérer les résidus de terrains pour lesquels les bâtiments auront été acquis du côté ouest de la route

Pour les entrepreneurs et commerçants actuels situés en bordure de la route 131, seulement la première stratégie serait valable. Toutefois, cette stratégie ne permet pas d'améliorer l'accessibilité aux commerces tel que demandé par les entrepreneurs.

De ce fait, nous nous préoccupons quant à la pertinence et l'adéquation des mesures d'atténuation insuffisantes des impacts sur les entreprises proposées par Transport Québec.

Quatrième préoccupation :

Dans le rapport final : élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois (août 2004) sur lequel Transport Québec se base pour justifier son projet d'élargissement de la route 131, nous constatons l'absence d'évaluation des impacts engendrés par les nouveaux flux de circulation détournés vers les zones résidentielles sur la qualité de vie des résidents vivant dans ces zones résidentielles adjacente à la route 131.

La route 131 est bordée de zones résidentielles situées sur des rues. Depuis plusieurs années, la population de Notre-Dame-de-Lourdes s'accroît. La plupart de ces nouveaux arrivants sont des jeunes familles qui cherchent des quartiers sécuritaires et paisibles pour élever leurs enfants.

D'après les propositions de Transport Québec, les véhicules qui voudront accéder aux commerces de la route 131 le pourront en effectuant un détour au travers les zones résidentielles de la municipalité avoisinant la route 131. Ce détour aura une influence directe sur l'augmentation de la circulation dans ces zones et sur la qualité de vie et la sécurité de ses résidents.

À l'audience publique du 15 mai 2007, M Jean-Pierre Barabé de Transport Québec a mentionné que pour rejoindre un commerce, il faudra emprunter plusieurs rues situées dans les zones résidentielles et effectuer un détour de parfois un bon km.

Par cette affirmation, le ministère du Transport du Québec reconnaît que les clients de ces commerces devront faire un détour notable dans les zones résidentielles pour accéder aux commerces voulus. Afin

⁶ chapitre 6, p.99

d'illustrer ces exemples, nous proposons de vous référer aux deux trajets illustrés sur la carte à la page 8 de ce document.

En regard au rapport final d'août 2004 de Transport Québec sur l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Paroisses et Saint-Félix-de-Valois, aucune évaluation d'un nouveau flux dans ces zones résidentielles, aucune étude d'évaluation des impacts et dangers engendrés par ce nouveau flux, ni même aucune mesure d'atténuation des impacts pour sécuriser ces zones n'a été proposée par Transport Québec.

Nous pensons qu'il importe, pour évaluer ces impacts, de prendre en considération :

- en plus de la clientèle qui transite dans ces zones, le flux des fournisseurs de ces entreprises qui devra également transiter dans les zones résidentielles pour livrer leurs marchandises
- la pollution supplémentaire causée par le bruit et les gaz d'échappement qui se constatera dans les zones résidentielles
- l'évaluation quantifiable du flux supplémentaire des véhicules qui transiteront dans ces zones
- les impacts sur la sécurité des personnes résidents dans ces zones (jeunes familles, enfants, etc.)
- l'aménagement sécuritaire et approprié de ces rues pour recevoir un nouveau flux de véhicules non prévus lors de leur construction
- la dégradation des routes

Nous pensons que ce nouveau flux de véhicules engendrera des impacts nuisibles sur la qualité de vie des résidents ainsi que sur leurs sécurités.

Dès lors, nous sommes préoccupés par le manque d'analyse de la part de Transport Québec quant à :

- ce nouveau phénomène de transition dans les zones résidentielles engendré par la construction d'un terre-plein avec un muret ainsi que
- ces nouveaux impacts sur la qualité de vie et la sécurité de ces familles engendrés par la construction d'un terre-plein avec un muret et les mesures d'atténuation qui s'y rapportent

Nous jugeons également nécessaire que, si Transport Québec reste, malgré tout, sur sa décision de construire un terre-plein avec un muret, qu'il s'assure de proposer des mesures d'atténuation pertinentes et adéquates quant aux impacts nuisibles sur la qualité de vie et la sécurité des résidents.

Synthèse des préoccupations

1. Nous nous préoccupons du bon développement économique des entreprises et commerces de la route 131 dans le secteur Notre-Dame-de-Lourdes qui est remis en cause par la construction du terre-plein avec un muret en béton dans le cadre de l'élargissement de la route 131
2. Nous nous préoccupons de la quasi-inaccessibilité des commerces ou entreprises pour une majorité de la clientèle causée par la construction du terre-plein avec un muret en béton dans le cadre de l'élargissement de la route 131. Cette quasi-inaccessibilité engendrerait une perte d'une clientèle, une perte d'emploi, une baisse du chiffre d'affaires des commerçants, l'avortement de nouveaux projets de développement économique et une diminution de la valeur des commerces et des terrains.
3. Nous doutons de la crédibilité et de la pertinence des arguments sur lesquels Transport Québec s'appuie pour justifier la construction du muret soit : la prévision de l'augmentation du trafic et la possibilité de l'augmentation des accidents.
4. Nous doutons de la nécessité d'un muret à la hauteur de Notre-Dame-de-Lourdes en regard à la situation de la circulation qui est fluide et sécuritaire sur la même route à la hauteur de Notre-Dame-des-Prairies. Ce tronçon est constitué de 4 voies avec un VVG2S sans muret
5. Nous doutons de la nécessité d'un muret à la hauteur de Notre-Dame-de-Lourdes en regard au taux d'accident sur la route 131 à la hauteur de Notre-Dame-des-Praries et Notre-Dame-de-Lourdes
6. Nous nous préoccupons des ambiguïtés quant aux retombées positives de ce projet pour les entreprises ainsi que des lacunes importantes quant aux mesures d'atténuation des impacts proposées pour les entreprises et commerces. Ces ambiguïtés et lacunes ont été constatées dans le rapport final : élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de Transport Québec (août 2004)
7. Nous nous préoccupons de l'absence d'évaluation des impacts engendrés par les nouveaux flux de circulation détournés vers les zones résidentielles sur la qualité de vie des résidents vivant dans ces zones résidentielles adjacente à la route 131. cette lacune a été constatée dans le rapport final : élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de Transport Québec (août 2004)

Synthèse des préoccupations en regard aux justifications

Les justifications que donne le ministère du Transport du Québec pour le projet de l'élargissement de la route 131 et la construction d'un terre-plein avec muret sont :

- les conditions instables d'écoulement de la circulation lors de forts achalandages
- Débits de pointe anticipés dans le futur laissent entrevoir que la capacité de la route pourrait être atteinte en moins de 10 ans
- Volontés municipales d'améliorer la route 131
- Enjeu économique régional lié à l'amélioration de l'axe routier
- Enjeu économique local en vue de maintenir la qualité de desserte des commerces

En regard à ces justifications, nous jugeons que la construction d'un terre-plein avec un muret n'est pas la solution adéquate à cette situation et va à l'encontre des objectifs de Transport Québec. En effet, la construction d'un terre-plein avec un muret nuirait aux objectifs à long terme du projet qui est de rendre la circulation plus sécuritaire et de répondre aux enjeux de développement économique local.

Nous pensons que l'élargissement de la route 131, en y aménageant 5 voies, dont une VVG2S, répondrait aux objectifs de fluidité de Transport Québec tout en augmentant la sécurité et les impacts économiques positifs sur Notre-Dame-de-Lourdes.

Suggestions et commentaires

Je propose

- Que Transport Québec évalue de manière plus pertinente l'alternative d'un élargissement de la route 131 en 5 voies incluant une VVG2S sans la construction de terre-plein (comme proposé dans sa première phase du projet), et ce, en regard à l'aménagement réalisé à Notre-Dame-des-Prairies.
- Que Transport Québec entame une étude reposant sur des données qui permettent de justifier la construction d'un muret
- Que Transport Québec propose de véritables mesures d'atténuation adaptées aux besoins des entreprises et commerces qui perdront de leur achalandage et en partenariat avec ceux-ci
- Que Transport Québec analyse les impacts de la circulation détournée dans les zones résidentielles à cause de la construction d'un terre-plein
- Que Transport Québec émette des propositions de mesures d'atténuation adaptées, respectant la qualité de vie des résidents et sécuritaires quant aux impacts engendrés par le détournement des véhicules dans les zones résidentielles
- Que Transport Québec entame une étude qui permettrait de quantifier les nouveaux flux de véhicules engendrés par l'élargissement de la route 131.
- Que Transport Québec entame une étude qui permettrait de quantifier le nombre d'accidents en regard aux nouveaux flux des véhicules engendrés par l'élargissement de la route 131
- Que Transport Québec entame deux études qui permettraient de quantifier le nombre d'accidents en prenant en compte, en premier lieu la construction d'un muret et en deuxième lieu l'alternative de la VVG2S.
- Que Transport Québec réduise la vitesse à 70 km/h à la hauteur du périmètre urbain de Notre-Dame-de-Lourdes afin de rendre la circulation plus sécuritaire et le virage à gauche plus facile.
- Que Transport Québec propose un aménagement paysager en bordure de la route qui pourrait, en plus d'être esthétique, permettre de créer un sentiment d'encadrement et ainsi permettre la baisse de la vitesse.
- Que transport Québec entame de véritables consultations avec le milieu

Position du garage Luc Sainte-Marie

Le garage Luc Sainte-Marie appuie le projet d'élargissement de la route 131 avec une VVG2S mais s'oppose au projet de construction d'un terre-plein au milieu de la chaussée.

Ce projet d'élargissement de la route 131 en 5 voies incluant une VVG2S sans la construction d'un muret permettrait d'atteindre les objectifs du Ministère du Transport soit :

- Améliorer l'écoulement de la circulation lors des heures de pointe des villégiateurs
- Améliorer la fluidité de la circulation qui augmentera dans un futur proche
- Diminuer les risques d'accident qui augmenteront en proportion avec l'intensification du flux de véhicule si la route n'est pas élargie
- Répondre aux enjeux de développement régional et local

Référence

Roche-Roche (1997). *Rapport final : Étude d'opportunité d'améliorer le lien routier de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois*. Montréal : Roche

Charbonneau, M. (7 juin 2007). *Objet : Accidents sur la route 131*. Message envoyé par COURIEL. Message de Michel Charbonneau, Transport Québec à Florence Pauquay, SADC de D'Autray-Joliette.

Transport Québec (août 2004). *Rapport final : élargissement de la route 131 de Notre-Dame-des-Prairies à Saint-Félix-de-Valois. Étude d'impacts sur l'environnement*. Montréal : TESCULT Environnement Inc.

Appui à ce mémoire

Nom de l'entreprise : _____

Nom du propriétaire : _____

Coordonnées de l'entreprise : _____

Je soussigné, _____, en tant que _____, je suis en accord avec le contenu de ce mémoire et l'appuie.

Nous ne pouvons pas accepter que le projet d'élargissement de la route 131 à Notre-Dame-de-Lourdes se fasse avec la construction d'un terre-plein comprenant un muret ainsi sans l'apport de modifications importantes et d'analyses supplémentaires quant aux impacts et aux mesures d'atténuation.

Commentaires

Signature :