

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 conjointement par
la Société d'aide au développement de la
collectivité de D'Autray-Joliette et
le Conseil central de Lanaudière (CSN)**

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 conjointement par la SADC de D'Autray-Joliette et le Conseil central de Lanaudière (CSN) 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'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois ainsi que la construction d'un terre-plein avec glissière sur cette route.

Après une étude approfondie 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.

Présentation des organismes

La Société de développement de la collectivité (SADC) de D'Autray-Joliette

La Société de développement de la collectivité (SADC) de D'Autray-Joliette est un organisme sans but lucratif qui a comme mission de favoriser et de soutenir le développement social et économique par la mise sur pied et la réalisation de projets améliorant l'emploi et la qualité de vie dans les MRC de Joliette et de D'Autray.

La SADC de D'Autray existe depuis 1988 et est gérée par un conseil d'administration composé de 19 membres répartis dans des collèges électoraux.

En 2000, le gouvernement fédéral entreprend une étude sur les municipalités n'étant pas couvertes par son programme de développement des collectivités (PDC). Suite à cette étude, dans Lanaudière, seule Notre-Dame-de-Lourdes devient admissible au PDC. La SADC de D'Autray accepte, dès lors, d'agrandir son territoire en offrant ses services dans la MRC de Joliette. Avec cet agrandissement de territoire, la SADC se voit octroyer un agent de développement local pour le soutien à l'animation du milieu et au développement de projets économique, social, touristique, culturel, etc. Un fond d'investissement pour les entreprises de Notre-Dame-de-Lourdes est également créé.

Les activités de la SADC en développement local sont centrées principalement sur le développement économique et social de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes qui, à l'heure actuelle, ne cesse d'améliorer son développement économique.

Le Conseil central de Lanaudière (CSN)

Le Conseil central de Lanaudière (CSN) est un organisme syndical lanauois. Établi depuis 1947, il regroupe 11 000 membres dans tous les secteurs d'activité. Il est présent et actif sur plusieurs tables de concertation. Il a à coeur le développement de la région et la création, tout comme le maintien, d'emplois de qualité.

Intérêt porté au projet

En tant qu'organismes visant le développement économique et social ainsi que la création et le maintien d'emploi de qualité dans la MRC de Joliette, la SADC de D'Autray-Joliette et le Conseil central de Lanaudière (CSN) sont soucieux du bon développement économique des entreprises situées dans le périmètre urbain de Notre-Dame-de-Lourdes à la hauteur de la route 131.

Notre intérêt se situe dans le maintien et le développement d'entreprises dans la MRC de Joliette, et ce, surtout à Notre-Dame-de-Lourdes. Nos objectifs de développement économique et social pour Notre-Dame-de-Lourdes pourront rencontrer un obstacle de taille avec la construction d'un terre-plein avec une glissière dans le cadre du projet d'élargissement de la route 131. Ce projet vise à améliorer la fluidité de la circulation pour développer le tourisme et le secteur socio-économique du nord de la région au détriment de municipalités sur le parcours de la route 131 et plus précisément, dans le cas qui nous concerne, Notre-Dame-de-Lourdes.

Le projet d'élargissement de la route 131 avec la construction d'un terre-plein avec une glissière rendra l'accès à ces entreprises localisées sur la route 131 très difficile et, par conséquent, nuira au développement économique et social de la municipalité.

Les préoccupations liées au projet

Dans cette partie concernant les préoccupations liées au projet, nous traiterons en premier lieu des préoccupations quant aux impacts sur le développement économique local des commerçants et des entreprises engendrés par la construction du terre-plein avec une glissière dans le cadre de l'élargissement de la route 131.

En deuxième 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. Ces ambiguïtés et lacunes ont été 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 terre-plein avec une glissière.

En troisième 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 terre-plein avec une glissière.

Enfin, en quatrième lieu, nous aborderons l'absence d'évaluation des impacts et de propositions de mesures d'atténuation en regard aux nouveaux flux de circulation détournés vers les zones résidentielles. Ces lacunes ont été également 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 une glissière 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.

Nous pensons que les objectifs d'élargissement de la route 131 au niveau du développement régional pourront être atteints, 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 terre-plein avec une glissière ne permettra plus à la clientèle de passage et à certains résidents d'accéder facilement à leurs commerces. L'accès à ces commerces devenu très difficile engendrera :

- une diminution du chiffre d'affaires
- une perte d'emploi
- une baisse des valeurs de ces terrains commerciaux
- une diminution des nouveaux 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 terre-plein avec une glissière 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 terre-plein avec une glissière qui rendra l'accès très 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:

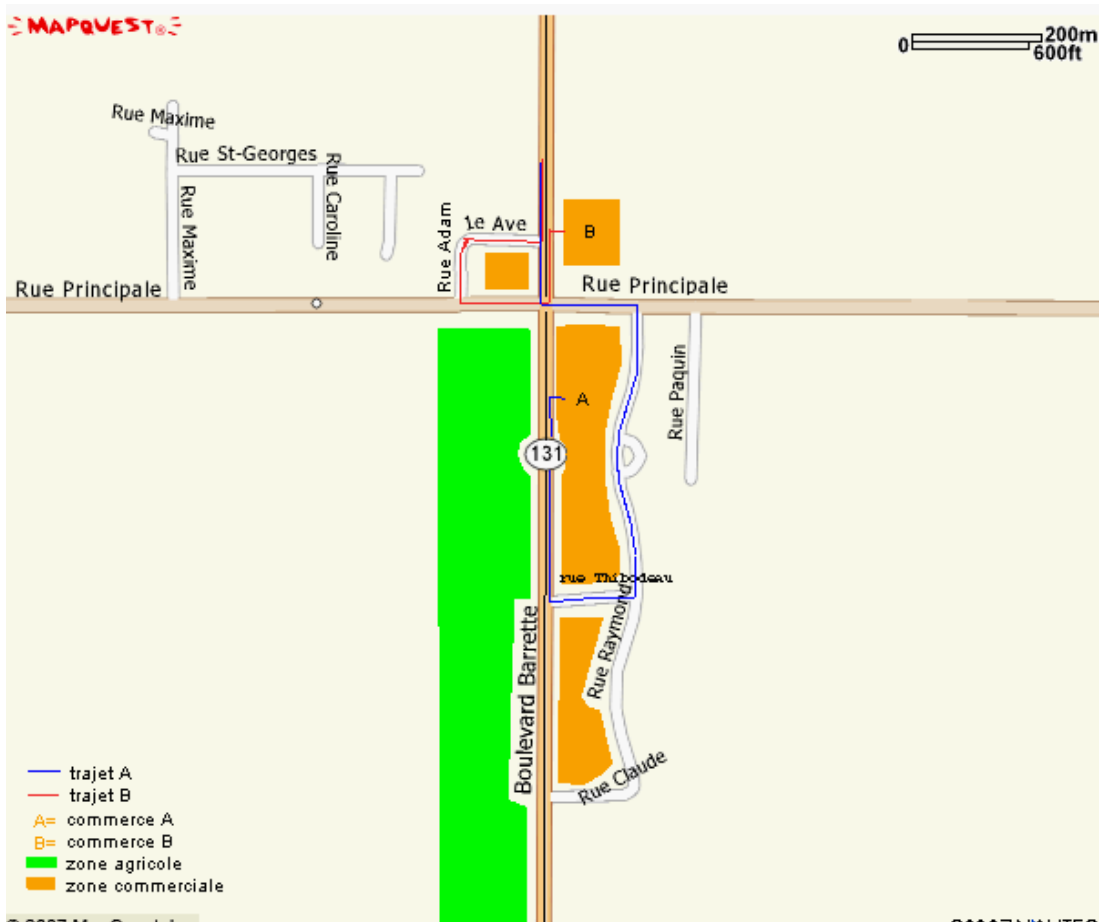
- le Ministère du Transport du Québec dénombrait en 2003, 36 entreprises et commerces situés sur la route 131 entre Notre-Dame-de-Prairies et Saint-Félix-de-Valois. Ce chiffre est en constante progression (si en 2000, on comptait 29 entreprises, en 2003 on en comptait 36);
- Ces entreprises et commerces 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 Transport Québec (août 2004) Chapitre 5 p40



L'élargissement de la route 131 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 terre-plein avec une glissière 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 terre-plein avec une glissière, 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 de Transports 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 la 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 d'une 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 est 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, la SADC de D'Autray-Joliette et le Conseil central de Lanaudière (CSN) sommes préoccupés 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 Transport Québec n'érigait pas de terre-plein avec une glissière dans le cadre de son projet d'élargissement de la route 131 et se limiterait à mettre en place une voie de virage à gauche à 2 sens (VVG2S), comme prévu pour la première phase de son projet.

Deuxième 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 ³». Donc, Transport Québec reconnaît qu'il n'y aura pas d'augmentation notable du flux des véhicules avec le projet.

Lors des audiences publiques en mai 2007, le répondant de Transport Québec reconnaît que la construction du terre-plein avec une glissière 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 affirmer⁴, « 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 »

² Transport Québec (août 2004) Chapitre 6 p.95

³ Transport Québec (août 2004) Chapitre 6 p.27

⁴ Transport Québec (août 2004) Chapitre 6, p.99

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 terre-plein avec une glissière, 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 terrain 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 proposées par Transport Québec pour pallier les impacts sur les entreprises.

Troisième préoccupation

Nous nous préoccupons quant aux justifications données par Transport Québec sur lesquelles il base son argumentaire de la nécessité de construire un terre-plein avec une glissière 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 une glissière.

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 terre-plein avec une glissière? M. Barabé a souligné que la construction du terre-plein avec une glissière se fait en prévision de l'augmentation du trafic⁵ et, de par conséquent, de l'augmentation possible du nombre d'accidents.

Dans un premier temps, aucune étude ni aucune donnée quantifiable pertinente et à long terme sur la prévision de nouveaux flux de la circulation et du nombre d'accidents, qui justifierait la construction d'un terre-plein avec une glissière, n'a été réalisée ni prise en compte par Transport Québec.

Quant à l'argument concernant la prévision de l'augmentation du trafic, selon le rapport final de Transport Québec⁶ 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 terre-plein avec une glissière.

Nous pensons, malgré tout, 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.

⁵ Transport Québec et TECSULT. (mai 2007) 7^{ème} acétate.

⁶ Transport Québec (août 2004) Chapitre 6 p 27

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 1997. 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 une glissière 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.

En effet, d'autres moyens peuvent être pris en compte pour assurer la sécurité des véhicules en regard à cette augmentation du trafic sans toutefois ériger un terre-plein avec une glissière. On pense notamment à la réduction de la vitesse maximale de 90 km/h à 70 km/h à la hauteur des lieux identifiés comme dangereux par Transport Québec, si toutefois, ils existent.

Quant à l'argument concernant la prévention d'une augmentation du nombre d'accidents, Transport 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 nationale⁷.

Premièrement, ces statistiques démontrent une diminution des accidents et de ce fait, ne justifient en rien la construction d'un terre-plein avec une glissière.

Deuxième, nous avons certaines préoccupations quant à la crédibilité des données datant de plus de 10 ans sur lesquelles s'appuie Transport Québec 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 du BAPE a demandé à Transport Québec 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 véhicules et la construction du terre-plein avec une glissière.

Transport Québec a déposé un document actualisant les données (2004-2006). Toutefois, le document ne précise pas dans quel tronçon et à quelle intersection ont lieu ces accidents qu'ils soient mortels, graves ou légers.

De plus, Transport Québec 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 les deux paramètres les plus importants dans cette étude soit l'augmentation du flux de véhicules et la construction du terre-plein avec une glissière.

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

Quatrièmement, nous pensons que les détours occasionnés par la construction d'un terre-plein avec une glissière et proposés par Transport Québec pour permettre aux véhicules de rejoindre les commerces situés sur la route 131 ne feront qu'augmenter les manœuvres et les croisements de

⁷ Transport Québec (août 2004) Chapitre 3 p 9

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 terre-plein avec une glissière 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 trajet de la page 8 ainsi qu'au tableau 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 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 ⁸	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 une glissière.

De plus, ces détours obligent aussi 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.

En conclusion à la troisième préoccupation, nous pouvons affirmer qu'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.

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 sur la qualité de vie des résidents vivant dans ces zones résidentielles adjacente à la route 131. Ces impacts sont engendrés par les nouveaux flux de circulation détournés vers les zones résidentielles

La route 131 est bordée de zones résidentielles situées dans des rues adjacentes. 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.

⁸ le nombre inscrit dans Total inclut les accidents légers

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, Transport Québec reconnaît que les clients de ces commerces devront faire un détour notoire dans les zones résidentielles pour accéder aux commerces voulus⁹.

Toutefois, en regard au rapport final d'août 2004 de Transport Québec sur l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Pariries et Saint-Félix-de-Valois, nous constatons qu'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 de ces 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 :

- l'évaluation quantifiable du flux supplémentaire des véhicules qui transiteront dans ces zones
- le flux des fournisseurs de ces entreprises, en plus de la clientèle qui transite dans ces zones, 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
- 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 une glissière 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 une glissière et le manque de mesures d'atténuation qui devrait s'y rapporter.

Nous jugeons également nécessaire que, si Transport Québec reste, malgré tout, sur sa décision de construire un terre-plein avec une glissière, 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.

⁹ Afin d'illustrer ces exemples, nous proposons de vous référer aux deux trajets illustrés sur la carte à la page 8 de ce document.

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 une glissière 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 une glissière 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 terre-plein avec une glissière soit : la prévision de l'augmentation du trafic et la possibilité de l'augmentation des accidents.
4. Nous doutons de la nécessité de la construction d'un terre-plein avec une glissière 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 terre-plein avec une glissière
5. Nous doutons de la nécessité de la construction d'un terre-plein avec une glissière 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-Prairies 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 sur 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 adjacentes 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 une glissière sont :

- les conditions instables d'écoulement de la circulation lors de forts achalandages
- les débits de pointe anticipés dans le futur laissent entrevoir que la capacité de la route pourrait être atteinte en moins de 10 ans
- les volontés municipales d'améliorer la route 131
- l'enjeu économique régional lié à l'amélioration de l'axe routier
- l'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 une glissière 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 une glissière 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 dans Notre-Dame-de-Lourdes.

Suggestions et commentaires

La SADC de D'Autray-Joliette et la CSN proposent

- 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 terre-plein avec une glissière
- Que Transport Québec propose de véritables mesures d'atténuation adaptées aux besoins des entreprises et commerces de Notre-Dame-de-Lourdes 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 des impacts adaptées, respectant la qualité de vie et la sécurité des résidents quant aux nuisances 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 une étude qui permettrait de quantifier le nombre d'accidents en regard aux impacts engendrés par la construction d'un terre-plein avec une glissière.
- 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 de la SADC et du Conseil central de Lanaudière (CSN)

La SADC de D'Autray Joliette et le Conseil central de Lanaudière (CSN) appuient le projet d'élargissement de la route 131 avec une VVG2S mais s'opposent au projet de construction d'un terre-plein avec une glissière au milieu de la chaussée.

Ce projet d'élargissement de la route 131 en 5 voies incluant une VVG2S sans la construction d'un terre-plein avec une glissière 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

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.

Transport Québec et TECSULT. (mai 2007). *Présentation des projets faite lors de la première partie de l'audience publique*, 42 acétates.

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

