

Mémoire présenté à :

La Commission des Audiences Publiques sur l'environnement  
(BAPE)

Sur le projet :

Voie de contournement de la route 131 à St-Félix-de-Valois

Présenté le 12 juin 2007

Par : Yves Benny

Copropriétaire des Restaurants Benny de Lanaudière

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>Avant propos .....</b>	<b>page 3</b>
<b>Résumé du mémoire .....</b>	<b>page 3</b>
<b>Commentaire à l'égard du projet recommandé.....</b>	<b>page 4,5</b>
<b>Suggestions pour l'amélioration .....</b>	<b>page 6</b>
<b>La conclusion.....</b>	<b>page 7</b>

## AVANT-PROPOS

En tant que résident de la région et de St Félix de Valois depuis plus de 35 ans, j'ai été témoin de l'évolution de la municipalité et des réseaux routier environnants. Je suis administrateur et propriétaire d'une chaîne de restaurants implantés aux quatre coins de Lanaudière dont un dans la municipalité de St Félix de Valois depuis 23 ans. Mon souhait est de voir cette localité connaître un développement florissant et le cas échéant, plusieurs années de prospérité.

---

## RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

Mon expérience de gestion en matière budgétaire et économique me permet de douter de la pertinence d'un projet de voie de contournement au coût estimé à plus de 20 millions pour un tronçon de 5.7 km et aussi peu d'améliorations et de résultats.

De l'avis d'une firme professionnel de conception de réseau routier que je m'appête à engager, plusieurs modifications au tracé actuel pourraient être apportées engendrant des coûts à moitié moins élevés que le projet du MTQ, réglant la fluidité de la circulation, apportant un niveau de sécurité supérieur, sans compter l'évitement de la contamination de la source d'eau potable et la pérennité socio-économique du village de St Félix de Valois.

Alors, allons-nous nous fermer les yeux et laisser passer un projet de cette ampleur sans se questionner sur ces fondements? Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'étude sur la faisabilité d'un réaménagement de la 131 actuelle? Pourquoi 3 options de contournement on été étudiés et jamais une seule sur le réaménagement? Pourquoi aucun budget n'a été alloué à l'étude de l'option réaménagement et plusieurs milliers, pour ne pas dire millions, ont été dépensés jusqu'à ce jour sur le tracé du contournement? Quels sont les vrais raisons? Ce sont les questions que je me pose.

## COMMENTAIRE À L'ÉGARD DU PROJET RECOMMANDÉ

Lorsque j'ai assisté à la présentation du projet de la voie de contournement de St-Félix-de-Valois, j'ai constaté que du point de vue architectural c'est un projet complexe, très détaillé et sans aucun doute préparé dans les règles de l'art. Cinq passages à niveau, des voies d'accélération et de décélération, un rond point, une desserte, des monticules coupe son, des membranes protectrices, je constate que tous à été pensé et que c'est sans doute une réussite du point de vue technique et technologique. Mais qu'en est-il du point de vue des besoins fondamentaux en matière de circulation à St-Félix-de-Valois?

La motivation à vouloir améliorer le réseau routier doit être mise au service des besoins de la région, de la localité et des contribuables dans son ensemble et non pas au service de la réalisation d'un chef-d'œuvre architecturale routier.

Les problèmes de circulation à St-Félix-de-Valois sont insignifiants en comparaison à ceux rencontrés perpétuellement dans les régions métropolitaines ou, plus près de chez-nous, dans la région sud de la route 125. À cet endroit tous les usagés subissent les graves problèmes de congestions, les longues lignes d'attente, pare-chocs à pare-chocs aux heures de pointe en plus de conduire sur des tronçons de routes dangereux en si mauvais état, avec des roulières profondes, qu'il y aurait urgence à y consacrer, énergie et budgets.

Dans notre région immédiate, le seul problème qui nécessiterait une intervention rapide de la part du MTQ viserait à résoudre le problème de circulation entre St-Félix-de-Valois et Joliette. Aux heures de pointe un très grand nombre d'usagers se retrouvent pris dans des bouchons de circulation sur cette route surexploitée (près de 20000 usagés par jour pour 2 voies seulement) et elle aussi en très mauvais état, avec des roulières dangereuses, voir mortelles, de plus six pouce de profondeur, qui accumulent l'eau de pluie et qui fait faire de l'aquaplaning aux petites voitures!

À mon grand désarroi, il semble que ce projet ne soit pas dans les priorités du MTQ qui nous fait part candidement qu'il estime que ce besoin passe en deuxième rang derrière le projet de la voie de contournement de St Félix! Y a t-il quelque chose de plus urgent que l'aménagement d'une route à quatre voies sécuritaire sur un tronçon dangereux en décomposition? Comment est-ce que le développement de notre région et du nord peut se faire sans une route convenable au sud? C'est à ni rien comprendre!

Est-ce une erreur de négliger ce tronçon puisque qu'il est au sud et que bien plus d'usagers souffrent de cette insuffisance que du reste du parcours de la route 131? Serait-il plus logique de circuler sur un tronçon bien aménagé à quatre voies qui éviterait les dépassements dangereux et sécuriserait les virages à gauche pour ensuite se diviser en deux tronçons à deux voies à la hauteur de St-Félix de Valois pour permettre une fluidité vers le nord et une autre vers l'Est et le Sud? Est-ce que cela vous semble plus logique que de s'engager en direction Nord dans un entonnoir en passant de quatre à deux voies à Notre Dame des Prairies pour ensuite aboutir après plusieurs kilomètres de congestion, à St Félix de Valois sur une voie rapide qui fait sauver une à deux minutes à une minorité d'usagés et au prix d'un investissement de vingt-quelques millions? Si oui, expliquez-moi!

On nous a communiqué un budget de 20.5 millions pour la voie de contournement alors qu'il y aura 5 passages à niveau à construire. Ces passages à niveau coûtent 3 à 4 millions chacun. Cela pourrait totaliser jusqu'à 20 millions. Alors, où va-t-on prendre les sous pour l'excavation de la route, le pavage, les membranes géologiques, le rond point et les enseignes routières? Qui va fournir les millions manquants? Qui va payer pour l'entretien de tous ces passages à niveau? Serait-ce les contribuables? Est-ce que ce projet pourrait se terminer comme celui du métro de Laval?

Seriez-vous surpris d'apprendre que les vrais contraintes routière puissent être résolues avec moitié moins des fonds publics et ce, sans risquer de mettre en péril la prospérité économique, l'eau, voir la survie de St-Félix-de-Valois, ni celle de notre Dame de Lourde?

---

## SUGGESTIONS POUR L'AMÉLIORATION

Les besoins de la route 131 en matière de sécurité sont indéniables. Ils sont de première importance et heureusement, ils sont facilement identifiables. Chaque fois qu'une intersection se présente sur la 131, nous sommes confrontés à un risque de collision. Mais est-ce nécessaire pour autant de contourner le village ? Est-ce que la voie de contournement du village apporte une solution concrète au niveau de la sécurité puisque seulement quelques mètres après qu'elle se soit terminée en direction nord, la route 131 croise l'intersection du rang 1<sup>er</sup> Ramsay, puis celle du 2<sup>ième</sup> Ramsay, puis le rang des Forges, puis le rang St-Léon? Les intersections les plus dangereuses ne sont-elles pas dans les zones à haute vitesse de 90 km/heure ? Ces intersections représenteront-elles toujours un risque de collision élevé même après avoir investi des millions dans l'évitement du village? Non.

C'est au tronçon extérieur du village qu'il faut s'attarder. C'est lui qui devrait être aménagé et comporter une voie de virage à gauche à chaque carrefour pour enrayer définitivement ces risques élevés de collision à haute vitesse et part conséquent diminuer les décès. Mais lors de la période de question, le MTQ me répond qu'il n'y a aucun projet d'élargissement ou d'aménagement de voie de virage à gauche pour ces intersections et qu'il n'en planifiait aucune. Est-ce que je suis le seul à me rendre compte de ces vrais source de dangers? Est-ce que je suis le seul à m'être coller de près par un poids lourd lorsqu'en attente pour un virage à gauche sur ces intersections?

La Zone écolière à risque élevé d'accident va-t-elle devenir sécurisée simplement par le détournement du village? En contournant le village apportons-nous une solution à ce danger? Ne suffit-il pas d'une seule voiture en passage dans cette zone pour blesser un enfant qui traverse sans contrôle? Un seul conducteur résidant ou en transit à St Félix pourrait causer un dommage irréparable. Il vaudrait mieux que le ministère du transport et la municipalité s'attarde à sécuriser la zone écolière plutôt que de vouloir la contourner. Une passerelle, un corridor ou un brigadier serait sûrement plus efficace et opportun qu'un contournement.

## LA CONCLUSION

De façon rationnelle, lorsqu'un gestionnaire prend une décision, il doit considérer tous les aspects et les éléments pouvant influencer sa décision ainsi que les écarts entre les investissements effectués et les améliorations anticipés. Selon vous, le promoteur fait-il preuve de grande qualité de gestionnaire en affirmant que les coûts liés à son projet ne font pas parti de ses préoccupations. Croyez-vous qu'il est du devoir du MTQ et de ses instances de se conformer à notre réalité et d'analyser le rapport entre les coûts et les résultats obtenus par la construction de la voie de contournement versus l'amélioration du tronçon de la 131 actuel?

En fait, le tracé proposé par le MTQ ne passe pas seulement à côté du village de St-Félix-de-Valois mais il passe aussi à côté des vrais besoins des usagés et il ne prend pas en considération les besoins sociaux et économiques ainsi qu'écologiques des villages et de la région. Tel le feu de circulation implanté au carrefour de la Première Chaloupe et de la route 131, feu imposé à tous les usagés de la route par une commande politique selon un responsable du MTQ, serait-il permis de se demander si ce projet de contournement ne tient pas compte exclusivement de la vision et des ambitions de ses promoteurs et/ou d'une commande politique?

Croyez-vous qu'un projet de cette ampleur appuyé par des études vieilles de 10 ou 20 ans comportant des enjeux aussi importants que l'eau, l'emploi, la qualité de vie et les deniers publiques puisse être autorisé sans une dernière vérification et sans une étude indépendante commandé par un autre instance? Moi non! Et j'espère que lorsque j'en aurai fait étaler les preuves, les gens qui voient clair auront partagé mon opinion.

---

Yves Benny  
Copropriétaire des Restaurant Benny de Lanaudière.