

**SÉANCE D'INFORMATION PUBLIQUE DU 28 MARS 2006 (BAPE)
DEMANDE D'INFORMATION COMPLÉMENTAIRE**

QUESTION : M. Claude Bazinet s'interroge sur la nécessité du contournement et se demande si, à la suite de la réalisation du projet prévu pour l'élargissement de la route 131 à quatre voies divisées au sud de Saint-Félix-de-Valois, le débit de circulation arrivant du sud, ne se répartirait tout simplement pas normalement dans l'agglomération, en se divisant à la fourche de la route 131 et du chemin Barrette? Il demande quelle serait la proportion de trafic en provenance du sud qui utiliserait le chemin Barrette pour se diriger vers le nord?

RÉPONSE : Le rapport de mise à jour du volet circulation de mai 2005 prévoit, au tableau 7-1 de la page 21, le trafic journalier prévu à différents horizons d'analyse sur la route 131 avec ou sans contournement. Ainsi, s'il n'y avait pas d'intervention, le débit de circulation prévu sur la route 131 dans le noyau urbain au sud de la route 345 passerait à environ 10 500 djma en 2020. Avec le contournement, l'étude prévoit que le débit restant sur la route 131 dans le noyau urbain passerait à environ 4 000 djma et à environ 6 500 djma sur la déviation en 2020.

Le tableau ne donne pas le volume de trafic affecté sur le chemin Barrette qui devrait en principe suivre le même pourcentage d'accroissement (scénario modéré) utilisé pour l'analyse de l'évolution des débits dans l'étude, à savoir 0,8% par année entre 2006 et 2020. Le débit de circulation passant sur le chemin Barrette au sud de la route 345 est évalué à partir de deux comptages de 6 jours effectués en 2002 et 2005 et correspond actuellement à environ 3 400 djma. On peut donc déduire son ordre de grandeur en 2020, soit environ 3 800 djma.

Le débit de circulation prévu sur la route 131 au sud du chemin Barrette (futur 4 voies divisées) passerait à environ 14 000 djma en 2020.

Ainsi, on peut donc déduire que sans intervention, il y aurait approximativement en 2020 environ 75% du trafic de la route 131 (au sud de l'intersection Barrette) qui resterait sur la route 131 au sud de la route 345 ($\pm 10\,500$ djma) et un peu plus de 25% affecté sur le chemin Barrette au sud de la route 345 ($\pm 3\,800$ djma).

Avec le contournement, l'ordre de grandeur de la distribution de trafic en 2020 ($\pm 14\,000$ djma) serait d'environ 46% du trafic de la route 131 (4 voies futures au sud de l'intersection Barrette) affecté sur le contournement ($\pm 6\,500$ djma), d'environ 28% qui resterait sur la route 131 au sud de la route 345 ($\pm 4\,000$ djma) et d'environ 26 % empruntant le chemin Barrette au sud de la route 345 ($\pm 3\,800$ djma).

La problématique de circulation et de sécurité évoquée dans l'étude d'impact demeure donc entière avec l'accroissement du volume de circulation anticipé dans le noyau urbain s'il n'y a pas d'intervention (projet de contournement) de réalisée à moyen terme.

Source :

De : Labarre, Gilles [mailto:Gilles.Labarre@mtq.gouv.qc.ca]

Envoyé : 4 avril 2006 11:17

À : Dallaire, Danielle (DÉE)

Cc : Barabé, Jean-Pierre; D'Astous, Guy

Objet : Projet de contournement de St-Félix-de-Valois / Informations complémentaires

Tel que convenu, voici les fichiers électroniques des 2 documents complémentaires devant être déposés au BAPE à la suite de la séance d'information publique tenue le 28 mars dernier.