

ANNEXE 1

Étude de circulation (Tecsult, 2005)



**Mise à jour du volet circulation et sécurité
routière de l'étude d'impact sur
l'environnement du projet d'élargissement
de la route 131 entre Notre-Dame-des-
Prairies et Saint-Félix-de-Valois**

RAPPORT FINAL

Août 2005

DOCUMENT MISE À JOUR DU VOLET CIRCULATION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE
DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DU PROJET
D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131 ENTRE NOTRE-DAME-DES-
PRAIRIES ET SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

DESCRIPTION : RAPPORT FINAL

PROJET : 05-11860-RE02-Rév.01

DATE : Août 2005

PRÉPARÉ PAR : Jean Hamaoui, ing. _____

AVEC LA PARTICIPATION DE : Lionel Degoud, analyste en circulation

VÉRIFIÉ ET APPROUVÉ PAR : Jean-François Rouillon, ing. _____

DISTRIBUTION : Ministère des Transports 3 copies
Tecsult 3 copies
Dossier Original

TABLE DES MATIÈRES

	page
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS	2
3.0 NIVEAUX DE SERVICE.....	3
3.1 Niveaux de service en section courante.....	4
3.2 Niveaux de service aux intersections.....	4
4.0 SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	6
5.0 PROJECTIONS.....	12
6.0 CONSIDÉRATIONS DE CIRCULATION ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	17
6.1 Circulation actuelle et future	17
6.2 Accidents	19
6.3 Résumé des éléments de problématique et de justification.....	19
7.0 CONCLUSION	21
8.0 RÉPONSE AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MENVO	22

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2-1 Débits journaliers moyens annuels (DJMA).....	2
Tableau 3-1 Plage de retard moyen en seconde/véhicule pour chaque niveau de service	3
Tableau 4-1 Nombre et gravité des accidents survenus de 1985 à 2003	6
Tableau 4-2 Accidents recensés en section courante sur l'ensemble du tronçon de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, de 1992 à 1995 et 2000 à 2003 ..	8
Tableau 4-3 Évolution des accidents de 2000 à 2003 spécifiquement pour le tronçon à l'étude.....	10
Tableau 5-1 Détermination du facteur de croissance du trafic sur le tronçon de la route 131	14
Tableau 5-2 Débits de véhicules et niveaux de service correspondant pour les heures de pointe sur le tronçon à l'étude de la route 131 et prévision aux horizons 2009 et 2020	15
Tableau 6-1 Prévisions des débits sur le réseau - Horizons 2006, 2016 et 2020	18
Tableau 6-2 Résumé des éléments de problématique et de justification	20

1.0 INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec a confié à Tecsalt un mandat de mise à jour du volet circulation et sécurité routière de l'étude d'impact sur l'environnement projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois déposée en mars 2004. Plus précisément, il s'agit de mettre à jour les chapitres traitant de la circulation à l'aide de nouvelles données de comptage et d'accidents. Outre les points décrivant la situation existante, il faut aussi valider les constats issus des analyses, mettre à jour la problématique, estimer l'évolution de la demande future et voir quel sera l'impact des solutions retenues sur la répartition des débits et des accidents.

La présente étude s'articule autour des éléments suivants :

- ▶ les débits journaliers moyens annuels;
- ▶ la sécurité routière;
- ▶ les projections;
- ▶ les niveaux de service;
- ▶ les considérations au niveau de la circulation et de la sécurité routière.

Afin de faciliter la lecture du document et d'éviter de devoir faire référence à l'étude d'impact sur l'environnement de l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, les chapitres concernés ont été repris de ladite étude, selon la structure suivante :

Chapitres du présent document	Sections mise à jour
2.0 Débits journaliers moyens annuels	3.1.2.1 Débits de circulation
3.0 Niveaux de service	3.1.2.2 Niveaux de service
4.0 Sécurité routière	3.1.2.3 Accidents
5.0 Projections	3.1.3.4 Débits de pointe anticipés
6.0 Considérations de circulation et de sécurité routière	3.2.1 Considérations de circulation et de sécurité routière
7.0 Conclusion	--

Un huitième chapitre est réservé aux questions, réponses et commentaires du BAPE.

2.0 DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS

Ce chapitre reprend la section 3.1.2.1 Débits de circulation de l'étude d'impact sur l'environnement. L'analyse des débits véhiculaires repose sur de nombreux comptages réalisés par le MTQ au cours des dernières années. Elle permet de mettre en évidence l'évolution des débits sur la route 131. Les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sont présentés au tableau 2-1. Les données de 1991, 1996 et 2000 ont été tirées de l'Étude d'impact sur l'environnement déposée en mars 2004 alors que les données de 2003 sont dérivées à partir de données fournies par le MTQ.

TABLEAU 2-1
DÉBITS JOURNALIERS MOYENS ANNUELS (DJMA)

Description du segment	1991 ⁽¹⁾	1996 ⁽¹⁾	2000 ⁽²⁾	2003 ⁽³⁾
1 – Du boulevard Antonio-Barrette au 2 ^e Rang de la Chaloupe	17 045	17 320	-	19 500
2 – Du 2 ^e Rang de la Chaloupe au 1 ^{er} Rang de la Chaloupe	16 500	15 301	-	17 200
3 – Du 1 ^{er} Rang de la Chaloupe au rang Sainte-Rose	15 409	13 255	-	16 100
4 – Du rang Sainte-Rose à rue Principale	14 363	11 851	14 000	15 300
5 – De la rue Principale au rang Frédéric	11 391	10 737	11 000	12 100
6 – Du rang Frédéric au chemin Barette	9 333	10 737	10 900	12 100
7 – Du chemin Barrette au rang Saint-Martin	5 615	8 126	8 500	9 100
8-9 – Du rang Saint-Martin à la route 345	7 250	8 126	8 500	9 100
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	10 400
13 – Du chemin Côte-du-Domaine au rang 2 ^e Ramsay	5 769	6 730	-	-
14 – Du rang Ramsay à la limite municipale	5 000	5 590	-	-

(1) Tiré de Roche et coll., 1997

(2) Tiré de Tecsub, 2003

(3) Données fournies par le MTQ (2005)

De manière générale, les débits diminuent constamment sur le tronçon de la route 131 entre le boulevard Antonio-Barrette et le chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois passant de 19 500 véhicules par jour à 12 100 véhicules par jour. Entre 1991 et 2003, on observe une augmentation du trafic sur chacun des segments. Cette augmentation varie entre 4.5 et 22.5 % suivant le segment observé. La croissance annuelle se situe donc aux alentours de 0.5 à 1 %.

Les véhicules lourds représentent de 6 % à 12 % du trafic suivant la section étudiée. On peut noter une stabilité du pourcentage des véhicules lourds mais étant donné la hausse du trafic, le nombre de poids lourds a aussi augmenté. En nombre absolu, cela signifie que près de 1 500 camions empruntent quotidiennement la route 131.

3.0 NIVEAUX DE SERVICE

Ce chapitre reprend la section 3.1.2.2 Niveaux de service de l'étude d'impact sur l'environnement. Les niveaux de service illustrent 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 vitesse de roulement et de temps de dépassement.

Par ailleurs, le niveau de service à une intersection (carrefour) est exprimé en termes de délais. La cote A correspond à l'absence de délais alors que la cote F dénote une sursaturation et un flot de véhicules arrivant qui excède la capacité de l'intersection. Ceci est donc une mesure agrégée du niveau d'inconfort et de frustration des conducteurs. Il donne également un indice de la consommation d'essence et des pertes de temps reliées aux déplacements en automobile. Notons que les méthodologies d'évaluation des niveaux de service ainsi que les seuils de tolérance ont évolué au fil du temps. Les seuils utilisés sont donc présentés au tableau 3-1 à titre indicatif. On se rend rapidement compte que certaines améliorations qui peuvent être ressenties sont parfois dues aux changements méthodologiques et non à une amélioration de la qualité d'écoulement en tant que tel.

TABLEAU 3-1
PLAGE DE RETARD MOYEN EN SECONDE/VÉHICULE POUR CHAQUE NIVEAU DE SERVICE
EN FONCTION DE LA MÉTHODOLOGIE UTILISÉE

Niveau de service	Intersection avec feux de circulation		Intersection avec panneaux d'arrêt sur l'axe secondaire	
	1994 (1)	2000 (2)	1994 (1)	2000 (2)
A	≤ 5	≤ 10	≤ 5	≤ 10
B	>5-15	>10-20	>5-10	>10-15
C	>15-25	>20-35	>10-20	>15-25
D	>25-40	>35-55	>20-30	>25-35
E	>40-60	>55-80	>30-45	>35-50
F	>60	>80	>45	>50

(1) Transportation Research Board, National Research Council, Highway Capacity Manual, Special Report 209 Third Edition, Washington D.C. 1994

(2) Transportation Research Board, National Research Council, Highway Capacity Manual, Washington D.C. 2000

Les résultats de l'analyse de capacité sont décrits ci-dessous en distinguant entre les niveaux de service en section courante et ceux se rapportant aux intersections.

3.1 NIVEAUX DE SERVICE EN SECTION COURANTE

En période de pointe de semaine, le tronçon à l'étude de la route 131 offre des niveaux de service « E » entre la 1^{ère} Chaloupe et la rue Principale et « D » entre la rue Principale et le Chemin Barrette. Il s'agit donc de conditions d'écoulement approchant la capacité de circulation du réseau routier. De plus, si on considère la période de pointe du dimanche soir, le niveau de service du tronçon compris entre la route rue Principale et le rang Frédéric passe à « E ». Le tronçon offre à ce moment des conditions assez instables d'écoulement de circulation, soit lorsque les villégiateurs et les amateurs de plein air ayant profité des attraits du nord de Lanaudière durant le week-end retournent vers la région de Montréal. Un problème similaire peut aussi être vécu parfois le vendredi soir quand les gens se dirigent vers cette destination, mais son importance est tout de même moins significative que le dimanche au moment où les visiteurs retournent à leur domicile. Cette dégradation est attribuable au changement méthodologique qui prend dorénavant compte de la vitesse comparé aux seuls nombres de véhicules et à la possibilité de dépassement sur le segment étudié.

Bien que la route 131 offre de bonnes possibilités au dépassement sur le tronçon à l'étude, il est tout de même difficile de faire cette manœuvre lors de forts achalandages puisque la densité de circulation y est trop importante (plus de 70 véhicules/km de voie). D'ailleurs, cette évaluation est confirmée par le relevé des vitesses observées réalisé dans le cadre du présent mandat. Par exemple, en 1996, la vitesse moyenne observée en direction sud était de 82 km/h entre le rang Sainte-Rose et la route Principale, soit huit de moins que la limite permise. Toujours en 1996, entre le 1^{er} Rang de la Chaloupe et le rang Sainte-Rose, la vitesse moyenne observée au cours de cette année était de 85 km/h en direction nord comparativement aux 90 km/h permis. Toutefois, le problème d'écoulement de la circulation, même s'il peut parfois être aggravé par l'obstruction causée par les véhicules entrant ou sortant des propriétés riveraines (principalement entre le rang Sainte-Rose et la route Principale, et entre le rang Frédéric et le chemin Barrette), n'apparaît pas récurrent, car les vitesses moyennes observées étaient tout de même près de la limite affichée (Roche - Roche-Deluc, 1997). Pour 2005, les relevés de vitesse effectués montrent en effet une diminution de la vitesse sur la portion à l'analyse de la route 131. Les vitesses moyennes sud-nord et nord-sud sont égales et valent environ 78 km/h. Il y a donc une diminution de la vitesse depuis 1996.

3.2 NIVEAUX DE SERVICE AUX INTERSECTIONS

Aux carrefours du tronçon routier à l'étude, il y a peu de problèmes de circulation qui sont observés. D'une part, les niveaux de service aux carrefours contrôlés par des feux de circulation ont été classés « A » ou « B » en 2003, ce qui correspond à des conditions variant d'excellentes à bonnes. Rappelons que l'amélioration qui s'est produite entre 1996 et 2003 est attribuable au changement méthodologique et non à une diminution de l'achalandage ou à une augmentation de la capacité. D'autre part, pour la même année, les niveaux de service aux intersections dont les virages à gauche sont contrôlés par des panneaux d'arrêt étaient établis à « B » ou « C » alors qu'ils étaient de « C » ou « D » en 1996, ce qui demeurerait à

priori acceptable compte tenu des faibles débits de circulation sur les approches secondaires. Les intersections à feux où le virage à droite au feu rouge est permis favorisent la fluidité de l'intersection. Cette mesure est entrée en vigueur en avril 2003 et ne l'était pas auparavant. Néanmoins, durant les périodes de pointe de la fin de semaine et de la semaine, des problèmes de congestion non négligeables pouvaient survenir aux intersections de la route Principale et du rang Sainte-Rose. Dans le premier cas, le problème se faisait sentir par l'influence des virages à gauche à partir de la route 131, tandis qu'au rang Sainte-Rose, le problème résidait plutôt dans le temps d'attente élevé pour les approches secondaires.

4.0 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Ce chapitre reprend la section 3.1.2.3 Accidents de l'étude d'impact sur l'environnement. Une analyse détaillée des accidents sur le tronçon sud de la route 131, soit entre le boulevard Antonio-Barrette et le rang 2^e Ramsay, a été effectuée avec les documents colligés par la Sûreté du Québec de 1985 à 1988 et consignés sur support informatique par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Le MTQ a aussi recensé et codifié les accidents s'étant produits de 1992 à 1995 et 2000 à 2003 dans ce même tronçon. Le tableau 4-1 résume l'ensemble de ces données. Cet ensemble de données (4 ans) est adéquat pour refléter les tendances, étant donné qu'on utilise habituellement un horizon de 3 à 5 ans pour réaliser les analyses; un sous ensemble plus petit risque d'amplifier une situation due à l'effet aléatoire alors qu'un ensemble plus grand (plus d'années) atténue l'impact de l'évolution socio-démographique et des travaux d'infrastructure réalisés.

TABLEAU 4-1
NOMBRE ET GRAVITÉ DES ACCIDENTS SURVENUS DE 1985 À 2003

Année	Mortel	Grave	Mineur	DMS ⁽¹⁾	Total
1985	2	5	25	105	137
1986	0	2	22	93	117
1987	4	3	28	94	129
1988	1	5	30	108	144
1989 à 1991	ND	ND	ND	ND	ND
1992	1	3	33	125	162
1993	0	6	26	93	125
1994	2	4	30	85	121
1995	1	4	22	72	99
1996 à 1999	ND	ND	ND	ND	ND
2000	2	2	26	47	77
2001	1	8	26	46	81
2002	2	3	21	52	78
2003	0	5	26	58	89

(1) DMS : Dommages matériels seulement.

Source : Roche et coll., 1997. et MTQ

Le nombre total d'accidents sur le tronçon à l'étude est passé de 137 en 1985 à 99 en 1995 pour s'établir à 89 en 2003. Le nombre maximum fut observé en 1992 avec 162 accidents. Les accidents avec dommages matériels seulement, qui comptent pour environ 70 % de tous les accidents recensés, ont passé de 105 (1985) à 72 (1995) pour s'établir à 58 en 2003. Ainsi, durant la période de 1992 à 1995, 507 accidents ont été inventoriés sur le tronçon à l'étude. De 2000 à 2003, 325 accidents recensés soit une baisse de 36 % du nombre d'accidents a été enregistrée. Cette situation pourrait être attribuée à l'utilisation croissante des constats à l'amiable, entraînant ainsi une diminution des rapports d'accidents.

Le nombre d'accidents graves ou mortels semble vouloir demeurer assez constant au fil des années, soit environ de cinq à sept accidents annuellement. Ces accidents représentent une proportion de 7,1% du nombre total d'accidents dénombrés au cours des années analysées pour la période 2000-2003 alors qu'il n'était que de 4,2% pour les périodes précédentes. Ce

phénomène est directement attribuable à la baisse du nombre d'accidents avec dommages matériels seulement, fort probablement dû au fait que depuis 1996, les constats à l'amiable ne sont plus répertoriés par la Sûreté du Québec, alors que le nombre d'accidents mortels ou graves est demeuré quasi-constant. Ce pourcentage est supérieur à la moyenne nationale qui est de 4,6 %. Le nombre total annuel d'accidents mineurs est demeuré assez constant, quoiqu'une certaine diminution ait été observée au cours des années 1995 et 2002. Le nombre d'accidents impliquant des piétons est passé de quatre en 1992 à deux en 1993 et 1994. Un seul fut recensé en 1995. Pour la période de 2000 à 2003, 7 accidents impliquant des piétons ont été recensés : 4 en 2000 dont 1 mortel, 2 en 2001, 1 en 2002 qui fut mortel et aucun en 2003. Le même constat a été fait pour ce qui est du nombre de camions impliqués dans des accidents annuellement. Ainsi, le nombre de camions impliqués dans des accidents entre 2000 et 2003 se chiffrait annuellement autour de 40. Cependant, en 2000, très peu de camions ont été impliqués dans des accidents (18). C'est d'ailleurs cette année 2000, qui a été la plus faible en accidents.

Les accidents se produisent généralement à la même fréquence pour tous les jours de la semaine, soit l'équivalent de 12 à 15 % pour chaque journée. Cependant, on note une occurrence plus faible le lundi, soit 11 %, et un taux plus élevé le vendredi, soit 19 %. A priori, il ne semble pas y avoir de relation entre les débits de fin de semaine et le nombre d'accidents recensés. Par ailleurs, les accidents sur le tronçon en question paraissent avoir lieu tout au long de l'année. En analysant la période 2000-2003, on s'aperçoit que 30% des accidents ont eu lieu durant la période hivernale (janvier-février-mars) et 26% durant les mois estivaux (juin-juillet-août), avec pour le mois de juillet seul, 11% des accidents. Par rapport à la période de 1992-1995, la tendance des accidents s'est inversée. En effet, près de 25% des accidents avaient lieu en hiver et un peu plus de 30% en été durant les trois mois les plus achalandés. Dans les années examinées, 2000-2003, près de 65% des accidents ont eu lieu sur une chaussée sèche, 21% se sont produits sur une chaussée mouillée et 14% sur une chaussée enneigée ou glacée.

Accidents en section courante

Pour le segment qui est visé plus spécifiquement par le projet d'élargissement, il faut noter que c'est celui-ci qui est le moins problématique au chapitre des accidents en section courante (c'est-à-dire abstraction faite des accidents aux intersections) sur l'ensemble du tronçon entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois. Ces accidents ont majoritairement causé des dommages matériels. De 2000 à 2003, on a en effet dénombré 105 accidents (6 + 99) entre le boulevard Antonio-Barrette et le chemin Barrette (tableau 4-2). Rappelons que depuis 1996 les constats à l'amiable ne sont plus répertoriés dans les banques de données d'accidents. De 2000 à 2003, 8 accidents graves ou mortels sont survenus sur ce segment de la route 131 en section courante.

TABLEAU 4-2
ACCIDENTS RECENSÉS EN SECTION COURANTE SUR L'ENSEMBLE DU TRONÇON DE LA ROUTE 131 ENTRE NOTRE-DAME-DES-PRAIRIES ET SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS, DE 1992 À 1995 ET 2000 À 2003

Segment	Distance (km)	% du total	Nombre d'accidents ⁽¹⁾	% du total ⁽¹⁾	Nombre moyen d'accidents par km ⁽¹⁾
Boulevard Antonio-Barrette à la 1 ^{ère} Chaloupe	2,1	11	6 (42)	3 (14)	2,9 (20,0)
1 ^{ère} Chaloupe au Chemin Frédéric	6,8	37	99 (99)	43 (32)	14,6 (14,6)
Chemin Frédéric au chemin Côte-du-Domaine	9,5	52	123 (144)	54 (46)	12,9 (15,2)
Ensemble des segments	18,4	-	228 (311)	-	12,4 (16,9)

Source : Roche et coll., 1997.

⁽¹⁾ Valeur de (1992 - 1995) et 2000-2003

La portion du segment visé par l'élargissement de la route 131, lequel est indiqué par une trame en gris dans le tableau 4-2, est comprise entre le boulevard Antonio-Barrette et le rang Saint-Martin. Le taux d'accidents sur cette portion du tronçon fluctue entre 0,50 et 0,67 accidents/million de véhicules/km pour la période 2000-2003. Ces taux d'accidents sont largement inférieurs au taux moyen provincial qui est de 1,20 accidents/million de véhicules/km, ce qui n'est en aucun cas problématique. Ces derniers sont calculés par le MTQ à partir d'études antérieures pour des sites similaires. La gravité des accidents en section courante est remarquable. Sur cette portion de route, aucun accident mortel n'a eu lieu. 75 % des accidents graves (6 sur 8 au total) durant la période de 2000 à 2003 se sont déroulés sur la portion nord du projet d'élargissement soit entre la rue Principale et le chemin Barrette. De ces 6 accidents, 4 étaient attribuables à des collisions frontales. Ces collisions frontales sont sûrement attribuables à la vitesse élevée recensée sur le segment de la route 131.

Le tableau 4-3 donne, pour sa part, les informations pertinentes à l'analyse des accidents spécifiquement pour le tronçon de la route 131 à l'étude, soit entre le 1^{er} Rang de la Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies et le chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois. Plus précisément, on y montre l'évolution des accidents de 2000 à 2003 pour les intersections et les différents segments composant le tronçon à l'étude. On y ajoute également les taux d'accidents propres à ces segments et intersections, ainsi que des comparatifs permettant de mieux juger la situation. Pour les segments, le taux d'accidents représente le nombre d'accidents annuels survenus par millions de véhicules kilomètre durant la période 2000-2003. Dans le cas des carrefours, il s'agit, pour la même période, du nombre d'accidents annuels par million de véhicules entrant dans une intersection (axe principal et axe secondaire). Le taux critique constitue, quant à lui, un seuil au-delà duquel la situation prévalant sur un segment ou un carrefour ne peut plus être tolérée.

La comparaison des taux d'accidents aux taux critiques, démontre que la sécurité routière en section courante n'est pas vraiment problématique sur le tronçon à l'étude. Les trois segments du tableau 4-3 montrent en effet des taux d'accidents largement inférieurs aux taux critiques. De surcroît, les taux d'accidents se rapportant aux segments étudiés sont tous en deçà du taux moyen établi par le MTQ à l'échelle du Québec pour des routes comparables à la route 131. Ce taux est de 1,20 accidents/million de véhicules/km.

TABEAU 4-3
ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE 2000 À 2003 SPÉCIFIQUEMENT POUR LE TRONÇON À L'ÉTUDE

	Nombre d'accidents totaux par année (nombre d'accidents mortels ou graves)				Total 2000-2003	Moyenne Annuelle 2000-2003	Distance (km)	Taux d'accident 2000-2003.	Taux critique d'accident
	2000	2001	2002	2003					
Segments									
1 ^{er} Rang de la Chaloupe au rang Sainte-Rose	4 (0)	3 (1)	8 (0)	7 (0)	22 (1)	5,5	1,9	0,50 ⁽²⁾	1,59
Rang Sainte-Rose à la route Principale	2 (0)	8 (1)	7 (0)	8 (0)	25 (1)	6,25	1,8	0,62	1,61
Route Principale au chemin Barrette	10 (0)	15 (3)	14 (2)	13 (1)	52 (6)	13,00	4,7	0,67	1,48
Total du tronçon à l'étude	16 (0)	26 (5)	29 (2)	28 (1)	99 (8)	24,75	8,4	N.A.	N.A.
Total entre le boulevard Antonio-Barrette et la limite ouest de Saint-Félix-de-Valois	51 (3)	53 (7)	57 (4)	67 (3)	228 (17)	57,00	20,9	N.A.	N.A.
Intersections⁽¹⁾									
1 ^{er} Rang de la Chaloupe	7 (0)	14 (1)	7 (0)	6 (0)	34 (1)	8,50	N.A.	1,51	1,98
Rang Sainte-Rose	3 (0)	3 (0)	1 (0)	4 (0)	11 (0)	2,75	N.A.	0,52	2,00
Route Principale	5 (1)	5 (1)	9 (1)	4 (0)	23 (3)	5,75	N.A.	1,03	1,98
Total du tronçon à l'étude	15 (1)	22 (2)	17 (1)	14 (0)	68 (4)	17,00	N.A.	N.A.	N.A.
Total des 12 intersections entre le boulevard Antonio Barrette et la limite ouest de Saint-Félix-de-Valois	26 (1)	28 (2)	21 (1)	22 (2)	97 (6)	24,25	N.A.	N.A.	N.A.

(1) L'intersection du chemin Barrette n'a pas été considérée puisque la problématique des accidents propres à ce carrefour a été traitée dans le cadre de l'étude d'impact environnemental se rapportant au contournement du village de Saint-Félix-de-Valois.

(2) Valeur déduite, le débit a été interpolé.

Accidents aux intersections

Si on regarde maintenant la situation en ce qui concerne les intersections, on constate d'abord que le nombre d'accidents aux intersections à l'étude a diminuée de près de 50 % depuis la période de 1993-1995. Le taux d'accidents de chacun des carrefours est en dessous du taux critique, toutefois le taux d'accidents pour la 1^{ère} Chaloupe demeure en dessus du taux moyen du Québec. La dernière période recensée, celle de 2000 à 2003 montre une stabilité dans le nombre d'accidents se produisant aux intersections. La stabilité relative ne tient cependant plus lorsqu'on examine chaque carrefour en particulier. L'intersection de la 1^{ère} Chaloupe avec la route 131 est encore problématique. En revanche, la mise en service des feux de circulation à l'intersection de la route 131 avec la 1^{ère} Chaloupe n'a pas permis d'améliorer la sécurité à cette intersection. Au contraire, une hausse de 70% des accidents a eu lieu à cet endroit. Cette hausse est importante car le taux d'accidents à cette intersection (1,51) est supérieur au taux provincial (1,38) mais reste cependant inférieur au taux critique (1,98). C'est en 2001 que l'on remarque une augmentation importante du taux d'accident (2,54). En effet, le nombre d'accidents à cette intersection a doublé (14 accidents) comparativement aux autres années. Néanmoins, aucun type d'accident ne se démarque. Selon le Ministère des Transports du Québec, cette problématique serait reliée à la zone de convergence à l'approche sud.

Une autre intersection est aussi à signaler compte tenu du taux d'accidents élevé par rapport aux autres intersections du tronçon. Il s'agit de l'intersection de la route 131 et de la route Principale. Bien que le taux d'accidents soit inférieur aux taux moyen provincial et au taux critique, il n'en reste pas moins élevé. En décembre 1997, cette intersection a reçu des modifications (ajout de 2 voies de virage à gauche aux approches nord et sud et modifications des feux de circulation). Ces modifications ont amélioré la sécurité à ce carrefour. En effet, le nombre d'accidents a diminué de 7.5 accidents par an à 5.75, ce qui se traduit par une baisse du taux d'accidents de 1.66 à 1.03.

L'étude d'opportunité de 1996, préconisait des modifications à l'intersection de la route 131 avec le rang Sainte-Rose. En avril 1999, un feu de circulation a été installé à cette intersection. La conséquence est que le nombre d'accidents a diminué de près de 50% à cette intersection.

Pour l'intersection de la route 131 avec le rang Frédéric, aucune remarque particulière n'est à formuler étant donné que les renseignements fournis par le MTQ ne contenaient aucun information sur l'intersection de la route 131 avec le rang Frédéric.

5.0 PROJECTIONS

Ce chapitre reprend la section 3.1.3.4 Débits de pointes anticipés de l'étude d'impact sur l'environnement.

Dans l'étude d'opportunité de 1997, trois scénarios ont été élaborés afin de projeter la demande de transport vers les horizons 2006 et 2016 :

- un scénario de croissance faible;
- un scénario de croissance modérée;
- un scénario de croissance maximale.

Le scénario de croissance faible de la demande en transport était basé sur les trois hypothèses suivantes :

- les taux de croissance des paramètres socio-économiques seraient la moitié moins élevée que les projections du scénario de croissance modérée;
- des améliorations allaient être apportées aux autres routes de la MRC Matawinie qui constituent des alternatives à la route 131. Par exemple, les travaux planifiés sur la route 125, s'ils devaient être réalisés avant les interventions sur la route 131, pourraient amener certains usagers en provenance de la région de Montréal et à destination de Saint-Michel-des-Saints à utiliser la route 125 plutôt que la route 131;
- le phénomène de travail à temps partagé, la révolution technologique dans le domaine de la transmission de l'information et l'augmentation du nombre de travailleurs autonomes allaient se traduire par une augmentation plus faible du phénomène de migration pendulaire. L'impact de ces changements était toutefois évalué comme étant limité à court et moyen termes et ce, parce que la structure du marché de l'emploi dans la région ne prêterait pas très bien à leur concrétisation.

Le scénario de croissance modérée de la demande en transport était, quant à lui, basé sur les deux hypothèses suivantes :

- les taux de croissance des paramètres socio-économiques observés dans le passé devaient être appliqués intégralement;
- aucun changement significatif sur le réseau routier régional n'allait être apporté.

Finalement, le scénario de croissance maximale était basé uniquement sur l'hypothèse que les taux de croissance des différents paramètres socio-économiques atteindraient environ deux fois ceux du scénario de croissance modérée. Ce scénario n'était présenté que pour des fins de planification et à titre indicatif, car il s'agissait certainement du scénario le moins probable des trois scénarios présentés.

Les paramètres socio-économiques utilisés pour projeter la demande en transport incluaient les caractéristiques démographiques de la population et les phénomènes de villégiature, de tourisme et de migration pendulaire. Ce dernier phénomène est associé aux navetteurs, c'est-à-dire les personnes devant se déplacer quotidiennement pour leur travail vers une municipalité qui diffère de leur lieu de résidence. Ce phénomène influe directement sur la demande en transport.

D'abord, la croissance de la population a été évaluée à partir de projections démographiques disponibles et de la croissance observée dans la région étudiée aux cours des années 1980 et 1990. C'est ainsi que dans le cas du scénario de croissance modérée, l'augmentation projetée de la population a été établie à 1 % par année de 1996 à 2006 et de 0,7 % par année de 2006 à 2016. On retient que cette même tendance se maintient jusqu'en 2020.

Ensuite, les taux de croissance des activités de villégiature et de tourisme ainsi que le phénomène de migration pendulaire ont été évalués à partir des tendances passées et de la dynamique locale. Il a alors été établi que la croissance des activités de villégiature et de tourisme allait être équivalente à celle de la population, soit 1 % par année entre 1996 et 2006 et 0,7 % par année de 2006 à 2016. On retient que cette même tendance se maintient jusqu'en 2020. Pour ce qui est de la migration pendulaire, il a été prévu que celle-ci allait augmenter de 1 % par année pour les deux périodes considérées.

Aussi, le taux de croissance projeté pour la population a été appliqué aux déplacements pour fins de magasinage, affaires, études et autres, lesquels représentaient en moyenne 28 % des déplacements totaux dans les deux directions. Le taux de croissance pour les activités récréotouristiques, de villégiature et de plein air a été appliqué aux déplacements alloués aux loisirs; ceux-ci représentaient alors 46 % des déplacements, quelle que soit la direction. Finalement, le taux de croissance du phénomène de migration pendulaire a été appliqué aux déplacements travail-domicile qui représentaient 26 % des déplacements totaux.

Donc, comme le démontrent les évaluations présentées au tableau 5-1, le taux de croissance projeté de la demande en transport dans les directions nord et sud a été fixé, selon le scénario de croissance modérée, à 1 % entre 1996 et 2006 et à 0,8 % entre 2006 et 2020. L'augmentation des débits de circulation sur ce tronçon de route entre 1991 et 2003 ayant varié entre 0,5 % et 1 %, il nous paraît tout à fait à propos de retenir le scénario de croissance modérée comme étant le plus probant.

Le même taux d'augmentation du trafic a été appliqué à toutes les paires de déplacements (origine et destination), car un pourcentage de croissance égal de chaque région et une répartition identique des déplacements de zone à zone avaient été supposés. Par conséquent, les taux de croissance ont pu être directement appliqués aux débits observés sur les différents segments de la route 131 analysés dans l'étude d'opportunité.

Un modèle simple d'affectation des débits routiers avait alors été développé à partir des origines et des destinations des déplacements et des routes principales empruntées par les usagers. Ce modèle a permis d'affecter la demande actuelle (c'est-à-dire au moment de l'étude d'opportunité) et prévue des déplacements aux points d'accès principaux à la route 131 et sur la route elle-même.

TABLEAU 5-1
DÉTERMINATION DU FACTEUR DE CROISSANCE DU TRAFIC SUR LE TRONÇON DE LA ROUTE 131
COMPRIS ENTRE NOTRE-DAME-DES-PRAIRIES ET SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS POUR LES PÉRIODES 1996-2006 ET 2006-2020

Motif de déplacement	Importance relative du facteur dans l'indice, jour moyen	Taux de croissance projeté					
		1996-2006			2006-2020		
		Scénario de croissance faible	Scénario de croissance modérée	Scénario de croissance élevée	Scénario de croissance faible	Scénario de croissance modérée	Scénario de croissance élevée
Population (magasinage, affaires, études, etc.)	28 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %	0,35 %	0,7 %	1,4 %
Villégiature et tourisme ⁽¹⁾	46 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %	0,35 %	0,7 %	1,4 %
Déplacements travail-domicile	26 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %
Taux de croissance, deux directions	100 %	0,5 %	1,0 %	2,0 %	0,4 %	0,8 %	1,6 %

(1) L'enquête origine-destination qui a permis d'établir les motifs de déplacement a été réalisée au mois d'août. Durant la période hivernale, il est fort probable que les déplacements pour motifs de villégiature soient moins nombreux.
Source : Roche et coll., 1997.

Les observations faites aux intersections ne montrent que très peu de ralentissement sur la route 131. Les problèmes de pertes de temps et de délais ne se produisent qu'occasionnellement, lorsqu'un véhicule lent circule dans les secteurs à deux voies (une voie par direction) où il est interdit de dépasser. Ces problèmes se produisent également dans les secteurs à deux voies où le dépassement est rendu difficile par l'important volume de trafic venant en sens inverse.

Les débits véhiculaires de pointe ont été actualisés et révisés, selon les mêmes hypothèses que celles utilisées dans le cadre des études antérieures et présentés au tableau 5-3. Des niveaux de services (estimés à l'aide de HCS) de D ou E caractérisent la route 131. Les niveaux de service entre parenthèses sont présentés à titre indicatif afin de permettre une comparaison avec les résultats antérieurs.

TABEAU 5-2
DÉBITS DE VÉHICULES ET NIVEAUX DE SERVICE CORRESPONDANT POUR LES HEURES DE POINTE SUR LE TRONÇON À L'ÉTUDE DE LA ROUTE 131 ET PRÉVISION AUX HORIZONS 2009 ET 2020

Heures de pointe	Segments							
	De 1 ^{ère} Chaloupe à Sainte-Rose		De Sainte-Rose à Principale		De Principale à Frédéric (1)		De Frédéric à Barrette (1)	
En semaine		(2) (3)		(2) (3)		(2) (3)		(2) (3)
2003	1657	E (D)	1567	E (D)	1209	D (C)	1125	D (C)
Prévision 2009	1759	E (E)	1663	E (D)	1284	D (C)	1194	D (C)
Prévision 2020	1962	E (E)	1856	E (E)	1432	D (D)	1332	D (C)
Vendredi après midi								
2003	1767	E (E)	1755	E (E)	1305	D (C)	1147	D (C)
Prévision 2009	1990	E (E)	1976	E (E)	1470	D (D)	1292	D (C)
Prévision 2020	2474	E (F)	2457	E (F)	1827	E (E)	1606	E (D)
Dimanche après midi								
2003	1838	E (E)	2040	E (F)	1681	E (E)	1369	D (C)
Prévision 2009	2070	E (F)	2297	E (F)	1893	E (E)	1542	D (D)
Prévision 2020	2574	F (F)	2856	F (F)	2354	E (F)	1917	E (E)

- (1) Valeurs estimées
(2) Niveaux de service calculés à l'aide du logiciel HCS 2000
(3) Niveaux de service pour un tronçon routier plat dont la vitesse moyenne est de 90 km/h, utilisés dans le rapport de Mars 2004
A = moins de 600 véhicules par heure
B = de 600 à 1 000 véhicules par heure
C = de 1 001 à 1 400 véhicules par heure
D = de 1 401 à 1 670 véhicules par heure
E = de 1 671 à 2 000 véhicules par heure
F = plus de 2 000 véhicules par heure

Contrairement au constat dérivé des études de 1997 et 1999 qui stipulait que les niveaux de service anticipés d'ici 2009 devaient être de « C » en semaine, les analyses plus récentes indiquent clairement une détérioration des conditions d'écoulement de la circulation avec des niveaux de service « E » voire « F » selon le tronçon et la période considérée. Mis à part le tronçon du rang Frédéric au chemin Barrette, où le niveau de service atteindra « E » seulement

en 2020, la situation peut être qualifiée de préoccupante puisque les niveaux de service sont de « E » à certaines périodes de la journée et ils pourront passer à « F » périodiquement.

Notons cependant que lors de nos relevés du dimanche, nous n'avons pas observé de problématique particulière, contrairement aux études précédentes. Il faut préciser que cette problématique spécifique du dimanche ne se produit que durant la belle saison notamment entre 13h et 17h et que nos observations ont eu lieu en avril.

6.0 CONSIDÉRATIONS DE CIRCULATION ET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Ce chapitre reprend la section 3.2.1 Considérations de circulation et de sécurité routière de l'étude d'impact sur l'environnement.

6.1 CIRCULATION ACTUELLE ET FUTURE

Aux termes de ce qui précède, le premier élément de justification du projet à l'étude réside bien entendu dans les problèmes de circulation observés sur la route 131, surtout dans ceux qui sont à prévoir rapidement. Actuellement, la situation est préoccupante étant donné que les débits de pointe de semaine et de fin de semaine se trouvent être à la capacité théorique de la route. Selon cette étude, l'aménagement d'une capacité additionnelle pour la route 131 devrait être envisagée à court terme. Il est vrai que certains secteurs d'activités économiques montrent des signes de faiblesse dans le bassin de la route 131, mais en fonction des nouveaux indicateurs utilisés pour la présente étude, tout nous porte à croire que les activités récréotouristiques et les entreprises en transport continueront de connaître une croissance d'environ 0,5% au cours des prochaines années.

Par conséquent, sur la base de ces nouveaux indicateurs, nous avons établi que la capacité théorique de la route est atteinte du moins en période de pointe. Plusieurs des intervenants municipaux et commerciaux rencontrés en 1996 avaient même soulevé le fait qu'en période de pointe, surtout le dimanche en fin d'après-midi, le tronçon visé de la route 131 est déjà congestionné et on y observe l'apparition de files d'attente importantes où les véhicules doivent arrêter et repartir fréquemment (Tecsult, 2001a). Ces caractéristiques sont d'ailleurs le propre d'un niveau de service « F » où une route est à saturation. Ainsi, il apparaît opportun que l'échéancier de réalisation d'une augmentation de capacité sur la route 131 soit désormais envisagé à court terme en vue d'éliminer les problèmes de circulation actuels et prévenir ceux à venir. Ce projet est cohérent avec le plan stratégique élaboré en 1998 pour la portion nord de la route 131, là où la route s'est vue conférer une vocation économique afin de faciliter l'accès aux ressources et de tenir compte des perspectives de développement récréotouristique du nord de Lanaudière.

Le tableau 6-1 présente l'augmentation prévue des DJMA selon les trois scénarios de croissance et ce, pour les horizons de 2006, 2016 et 2020. On peut ainsi constater que dans le cas du scénario de croissance modérée, une augmentation de 10,5% des DJMA avait été anticipée pour 2006 par rapport aux débits de 1996. Les comptages de 2003 ont déjà recensé une hausse de plus de 21% en moyenne et de 30% sur les segments rang Sainte Rose/rue Principale et route 345/route 348 Ouest. Les débits de 2003 s'apparentent souvent aux prévisions réalisées dans le cadre du scénario de croissance modérée, prévisions faites en 1996. Néanmoins, étant donné la baisse du trafic entre 1991 et 1996, l'augmentation depuis 1996 s'apparente à la croissance maximale (2% environ), des prévisions de 1996.

MISE À JOUR DU VOLET CIRCULATION ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
DU PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131 ENTRE NOTRE-DAME-DES-PRAIRIES ET SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS
RAPPORT FINAL

TABLEAU 6-1
PRÉVISIONS DES DÉBITS SUR LE RÉSEAU - HORIZONS 2006, 2016 ET 2020
PRÉVISIONS DE 1996 ET DE 2003

Segment	DJMA 1996	Prévisions 2006 faites en 1996			Prévisions 2016 faites en 1996					
		scénario faible	scénario modéré	scénario maximum	scénario faible	scénario modéré	scénario maximum			
1 - de la limite Sud à la 1 ^{ère} Chaloupe	15 301	16 084	16 901	18 652	16 721	18 249	21 731			
2 - de la 1 ^{ère} Chaloupe à rang Sainte Rose	13 255	13 933	14 641	16 158	14 485	15 809	18 825			
3 - de rang Ste-Rose à rue Principale	11 851	12 457	13 091	14 446	12 952	14 135	16 832			
4 - de rue Principale à ch. Barrette	10 737	11 286	11 860	13 088	11 734	12 806	15 250			
5 - de ch. Barrette à route 345	8 126	8 542	8 976	9 906	8 881	9 692	11 541			
6 - de route 345 à route 348 Ouest	7 922	8 327	8 751	9 657	8 658	9 448	11 251			
7 - de route 348 Ouest à la limite Nord	6 730	7 074	7 434	8 204	7 355	8 027	9 558			
Augmentation par rapport à 1996		5.1%	10.5%	21.9%	9.3%	19.3%	42.0%			
Segment	DJMA 2003	Prévisions 2006 faites en 2003			Prévisions 2016 faites en 2003			Prévisions 2020 faites en 2003		
		scénario faible	scénario modéré	scénario maximum	scénario faible	scénario modéré	scénario maximum	scénario faible	scénario modéré	scénario maximum
1 - de la limite Sud à la 1 ^{ère} Chaloupe	17 200	17 459	17 721	18 253	18 170	19 191	21 393	18 463	19 813	22 795
2 - de la 1 ^{ère} Chaloupe à rang Sainte Rose	16 100	16 343	16 588	17 085	17 008	17 964	20 025	17 282	18 545	21 337
3 - de rang Ste-Rose à rue Principale	15 300	15 531	15 764	16 236	16 163	17 071	19 030	16 423	17 624	20 277
4 - de rue Principale à ch. Barrette	12 100	12 282	12 467	12 841	12 783	13 501	15 050	12 988	13 938	16 036
5 - de ch. Barrette à route 345	9 100	9 237	9 376	9 657	9 613	10 153	11 318	9 768	10 482	12 060
6 - de route 345 à route 348 Ouest	10 400	10 557	10 715	11 037	10 987	11 604	12 935	11 164	11 980	13 783
7 - de route 348 Ouest à la limite Nord	8 700	8 831	8 964	9 233	9 191	9 707	10 821	9 339	10 021	11 530
Augmentation par rapport à 2003		1.5%	3.0%	6.1%	5.6%	11.6%	24.4%	7.3%	15.2%	32.5%
Augmentation moyenne par rapport à 1996	21%	23%	25%	29%	28%	35%	51%	30%	40%	61%

6.2 ACCIDENTS

Du point de vue de la sécurité routière, rappelons qu'il n'y a pas vraiment de problèmes à l'heure actuelle en section courante et que les problèmes à certains carrefours ont été résolus en bonne partie avec des mesures correctives qui ont suivi le dépôt de l'étude d'opportunité de 1997 excepté à l'intersection de la route 131 avec la 1^{ère} Chaloupe. Pour ce qui est du futur, peu de changements majeurs sont anticipés étant donné que les problèmes de circulation hors des période de pointe sont limités et que l'augmentation prévue des DJMA est somme toute modeste, soit aux alentours de 0,5 % annuellement pour les 10 à 15 prochaines années. Le nombre d'accidents devrait donc normalement augmenter en proportion des DJMA et les taux d'accidents présentés auparavant pourraient alors être maintenus sur la plupart des segments et carrefours, ou du moins n'augmenter que très légèrement.

Cependant, lors de nos rencontres avec les représentants municipaux et commerciaux dans le cadre de l'étude de 2001 (Tecsult, 2001a), plusieurs de ceux-ci nous ont manifesté leur crainte de voir les risques d'accidents s'accroître dans le segment compris entre le rang Frédéric et le chemin Barrette. Cette crainte est fondée sur le fait que l'on retrouve le long de ce segment un marché aux puces qui possède quatre entrées charretières et qui génère beaucoup de déplacements les fins de semaine, surtout le dimanche en fin d'après-midi pendant la période estivale, soit au même moment où les villégiateurs et les amateurs de plein air provenant du nord retournent à leur domicile. Ce cas particulier doit être considéré parce que c'est justement le segment entre le chemin Barrette et la rue Principale qui est le plus accidentogène pour le moment dans le tronçon à l'étude. Eu égard à l'assez forte croissance du débit de pointe anticipé pour le dimanche après-midi, une intervention pourrait donc être requise au cours des prochaines années en vue de solutionner ce cas précis.

6.3 RÉSUMÉ DES ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE ET DE JUSTIFICATION

Le tableau 6-2 reprend les éléments de problématique et de justification se rapportant au projet à l'étude qui ont été discutés précédemment.

TABLEAU 6-2
RÉSUMÉ DES ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE ET DE JUSTIFICATION

Domaine concerné	Éléments de problématique	Éléments de justification
Circulation routière actuelle	<ul style="list-style-type: none"> • □ Conditions stables d'écoulement de la circulation en période hors pointe. • □ Conditions assez instables d'écoulement de la circulation lors de forts achalandages, surtout les fins de semaine lorsque les villégiateurs et autres amateurs de plein air et d'activités récréatives se destinent ou arrivent du secteur nord de Lanaudière. • □ Peu de problèmes de circulation aux carrefours, exception faite parfois de certains irritants particuliers le dimanche en fin d'après-midi. 	Situation encore acceptable pour le moment, quoique plusieurs intervenants du milieu ont déjà indiqué des problèmes de congestion qui leur paraissent importants les fins de semaine, avant tout le dimanche en fin d'après-midi.
Circulation routière future	<ul style="list-style-type: none"> • □ Augmentation du camionnage à prévoir sur la route 131, celle-ci étant déjà particulièrement sollicitée pour ce type de transport (hypothèse de croissance plus forte que celle prévue dans l'étude d'opportunité). • □ Forte croissance du secteur récréotouristique depuis 10-15 ans et celle-ci devrait se poursuivre au cours des prochaines années, ce secteur s'accaparant déjà une part importante de la composition du trafic sur la route 131 (hypothèse de croissance plus forte que celle prévue dans l'étude d'opportunité). • □ Débits de pointe anticipés laissent entrevoir la possibilité que certains segments du tronçon à l'étude de la route 131 atteindront leur capacité théorique à court terme. 	Situation qui nécessite une intervention afin d'augmenter la capacité de la route 131 et d'y assurer toujours une bonne fluidité de la circulation
Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • □ Sécurité routière en section courante ne cause pas vraiment de problèmes particuliers sur le tronçon à l'étude et cette situation ne devrait pas tellement changer pour le futur (pourcentages d'accidents inférieurs à la moyenne nationale pour une route comparable et taux d'accidents inférieurs au taux critique). • □ Problèmes persistant de sécurité observés à l'intersection de la route 131 et de la 1^{ère} Chaloupe. 	En fonction des relevés d'accidents et des préoccupations manifestées par le milieu, la situation au nord du rang Frédéric est tout de même à surveiller; elle pourrait même commander une intervention particulière en considérant les plus forts débits de pointe anticipés pour le futur dans ce secteur le dimanche après-midi. L'intersection de la 1 ^{ère} Chaloupe est aussi à surveiller.
Préoccupations des usagers et intervenants du milieu	<ul style="list-style-type: none"> • □ Dans le cadre de l'étude d'opportunité de 1996, les différentes catégories d'usagers de la route 131 ont pu exprimer les problèmes qu'ils observent sur la route 131. • □ De même, des intervenants tels MRC, municipalités locales, CLD, chambres de commerce et ATR de Lanaudière ont été consultés pour voir quels sont les problèmes que leur cause actuellement la route 131. 	De manière générale, que ce soit pour des considérations de fluidité du trafic, de sécurité routière, d'aménagement du territoire ou de développement économique, tous les usagers et intervenants souhaitent une amélioration de la route 131.

7.0 CONCLUSION

L'objet de la présente étude est de réévaluer l'impact de l'élargissement à 4 voies de la route 131 dans corridor actuel entre le rang de la 1^{ère} Chaloupe et le chemin Barrette à la lumière des nouvelles données de comptages, d'accidents et de temps de parcours. Le présent mandat de TecSult, de par sa portée limitée, ne permet pas de faire des observations aussi approfondies sur les problèmes de circulation que les études antérieures. Néanmoins, il en ressort 4 constats principaux.

1. Il y a une hausse des débits de circulation entre 1996 et 2003. Cette hausse est plus forte que les prévisions.
2. On remarque cependant une baisse du nombre d'accidents depuis 1996, certainement reliée en partie aux améliorations réalisées sur cette route depuis 1997.
3. Malgré des débits importants, on ne mesure pas, en général, de perte de temps de parcours. Les pertes de temps sont occasionnelles et générées par la présence d'un véhicule lourd là où il n'est pas possible de dépasser.
4. Plusieurs tronçons de la route fonctionnent ou fonctionneront à la limite pratique de leur capacité à court terme d'ici 2009.
5. L'intersection de la route 131 avec la 1^{ère} Chaloupe demeure un point très sensible. Une hausse importante du nombre d'accident y a été relevée (+30%). Selon la problématique de convergence, cela pourrait être réglé avec le prolongement de 4 voies divisées.

Au terme de ce qui précède, l'élément principal de justification du projet réside toujours dans les problèmes de circulation observés sur la route 131, surtout dans ceux qui sont à prévoir d'ici 5 ans. La situation actuelle demeure acceptable étant donné que les débits de soirée ou de fin de semaine demeurent acceptables,

8.0 RÉPONSE AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MENVQ

Problématique et justification

La justification d'un projet doit se baser sur le constat d'une problématique actuelle ou encore sur le fait qu'une problématique est appréhendée à court terme. Des données récentes et fiables sont essentielles à une évaluation juste de la problématique et les projections doivent s'appuyer sur des données vérifiables.

Or, la problématique décrite dans l'étude d'impact du projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois (section 3.1, p. 3-1) s'appuie sur des données dont la plupart remontent à 1996. De plus, certains faits sont présumés, tels que l'amélioration de certaines situations dangereuses à la suite de la réalisation de travaux. Des projections sont faites à partir de situations observées dans le passé qui sont extrapolées sans être orientées par des données relatives à la réalisation de projets futurs (migrations pendulaires et croissance des activités économiques).

Il en va de même à la section concernant la justification du projet (section 3.2, p. 3-28), relativement aux considérations de circulation et de sécurité routière.

De plus, une confusion majeure règne dans la définition de « situation actuelle » et dans celle de « projection dans 10 ans ». En fait, la situation actuelle reflète plutôt souvent celle de 1996, date à laquelle réfèrent les données présentées alors que les projections dans 10 ans peuvent référer à une date beaucoup plus près de celle d'aujourd'hui. Cette situation est pénible pour le lecteur et fausse la lecture de la situation actuelle ainsi que l'analyse qui s'en suit.

QC-2. Considérant ce constat, l'initiateur est invité à procéder à une mise à jour des données relatives à la description de la problématique du projet : circulation (DJMA estival et hivernal), niveaux de service, accidents, évolution de la population, migrations pendulaires, croissance des activités économiques et débits de pointe anticipés. Les projections devront s'appuyer sur des données plus étoffées.

Réponse :

La réponse est l'objet de la présente mise à jour.

QC-3. Préciser la durée de la période de pointe du dimanche soir, période qui semble la plus problématique puisque le niveau de service varie de D à E (capacité maximale).

Réponse :

La période de pointe problématique du dimanche soir se situe entre 13h et 17h.

QC-4. Éviter de parler de situation actuelle lorsque vous référez à une date antérieure (exemple 1996 et 1999) et de projection dans 10 ans quand la date de référence n'est pas celle de l'étude d'impact. Les informations doivent être livrées de façon cohérente, claire et précise.

Réponse :

La réponse est l'objet de la présente mise à jour.

