

PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131

SEPTEMBRE 2021



LE DOCUMENT A ÉTÉ PRÉPARÉ PAR

LAURIANNE GAGNON, CHARGÉE DE PROJET

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE MATAWINIE

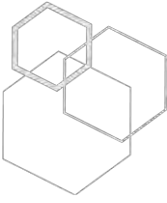
EN COLLABORATION AVEC

- AUDREY GAUTHIER & FRANÇOIS GODARD, MINISTÈRE DES TRANSPORTS
- JEAN HUBERT, MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE D'AUTRAY
- ANNIE MAHEU, MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE JOLIETTE
- ÉDITH GRAVEL, FÉLIX NADEAU-ROCHON ET SONIA PICARD, MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE MATAWINIE
- PATRICK GAUTHIER, MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE MONTCALM

CONTRIBUTION FINANCIÈRE

- MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET HABITATION





MOT DES PRÉFETS

La concertation, la mobilisation et la mise en commun de nos ressources nous permettent de présenter ce plan de transport à l'échelle régionale. Grâce au travail accompli, il est possible de constater que cette planification sera profitable à l'ensemble du territoire. Réalisé en collaboration avec plusieurs professionnels de nos MRC, il a permis de dresser un constat actuel des axes nord-sud, soit les routes 125 et 131, véritables colonnes vertébrales du nord de la région de Lanaudière, portes d'entrée de nombreuses municipalités et attraits touristiques d'envergure.

Ensemble, nous sommes prêts à contribuer à ce que notre réseau régional soit sécuritaire et fluide tout au long de l'année. Que ce soit en période de pointe, les fins de semaine ou même durant les vacances, travaillons main dans la main pour développer des modes alternatifs de transport pour augmenter la fluidité et la sécurité sur nos routes.

Pour tout dire, ce plan de transport nous guidera et nous orientera sur des pistes de solution favorables au développement du nord de notre belle région.

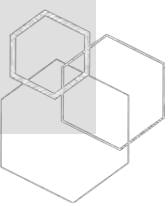
Merci de votre collaboration

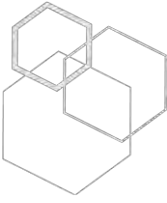
Yves Gervais, Préfet de la MRC de D'Au-tray

Alain Bellemare, Préfet de la MRC de Joliette

Sylvain Breton, Préfet de la MRC de Matawinie

Patrick Massé, Préfet par intérim de la MRC de Montcalm





CONTRIBUTION FINANCIÈRE DU MAMH

Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) s'est engagé à verser à la municipalité régionale de comté de Matawinie une subvention maximale de 50 000,00 \$ dans le cadre du programme du MAMH pour soutenir la mise en commun de ressources entre plusieurs organismes, soit entre les MRC de D'Autray, de Joliette, de Matawinie ainsi que de Montcalm. Cette contribution financière couvre 44,0 % du plan de financement des coûts admissibles pour la réalisation du projet du plan de transport pour l'amélioration de la fluidité et de la sécurité des routes 125 et 131.

REMERCIEMENTS

La MRC de Matawinie adresse ces remerciements aux Conseils des MRC partenaires, aux services d'aménagement des MRC partenaires, au ministère des Transports pour leur étroite collaboration, à l'équipe du Service d'aménagement de la MRC de Matawinie.

MRC PARTENAIRES

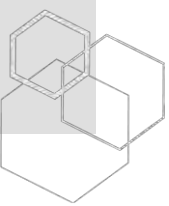
- MADAME ANNIE MAHEU
Aménagiste de la MRC de Joliette
- MONSIEUR JEAN HUBERT
Directeur du Service de l'aménagement du territoire de la MRC de D'Autray
- MONSIEUR PATRICK GAUTHIER
Directeur du Service de l'aménagement et de l'environnement de la MRC de Montcalm

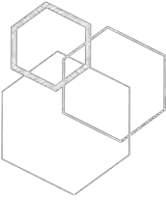
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

- MADAME AUDREY GAUTHIER
Candidate à la profession d'ingénierie
- MONSIEUR FRANÇOIS GODARD
Ingénieur

ÉQUIPE DU SERVICE D'AMÉNAGEMENT DE LA MRC DE MATAWINIE

- MADAME ÉDITH GRAVEL
Directrice du Service d'aménagement
- MADAME SONIA PICARD
Technicienne en géomatique
- MADAME STÉPHANIE LEBLANC
Secrétaire du Service d'aménagement
- MONSIEUR FÉLIX NADEAU-ROCHON
Directeur adjoint du Service d'aménagement





AVANT-PROPOS

3

Mot des préfets	3
Contribution financière du MAMH	4
Remerciements.....	4

TABLE DES MATIÈRES

5

Liste des cartes	8
Liste des figures	9
Liste des graphiques	10
Liste des tableaux	11
Lexique des acronymes.....	12

01 MANDAT ET OBJECTIFS

13

02 MISE EN CONTEXTE

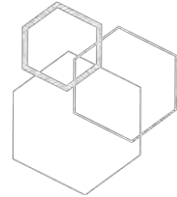
17

03 PORTRAIT DE LANAUDIÈRE

23

3.1. Portrait physico-spatial	25
3.2. Portrait démographique et socioéconomique	30
3.3. Lieu de travail et mode de transport au travail.....	35
3.4. Réseau routier et circulation	38
3.5. Circulation.....	41
3.6. Transport actif régional.....	47
3.7. Transport en commun régional	48





3.8.	Transport adapté	49
3.9.	Transport scolaire	49
3.10.	Transport ferroviaire.....	50
3.11.	Transport lourd.....	50
3.12.	Machinerie agricole	51
3.13.	Véhicule hors route (VHR)	52
3.14.	Caractéristiques du réseau routier	60

04 SONDAGE 69

4.1.	Sondage auprès des municipalités, villes et MRC	71
4.2.	Sondage auprès de la population	74

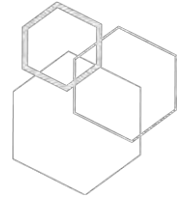
05 DIAGNOSTIC / SYNTHÈSE 83

5.1.	Vocation de la région de Lanaudière	85
5.2.	Réseau routier	86
5.3.	Problèmes observés sur le réseau routier	87
5.4.	Modes de transport actif	90
5.5.	Synthèse des répercussions par MRC	91
5.6.	Diagnostic spécifique à la route 125	92
5.7.	Diagnostic spécifique à la route 131	94
5.8.	Objectifs spécifiques du plan de transport	96

06 PISTES DE SOLUTION ET PLAN D'ACTION 97

6.1.	Préoccupations générales pour les routes 125 et 131.....	99
6.2.	Pistes de solution générales pour les routes 125 et 131	100
6.3.	Pistes de solution spécifiques à la route 125	103
6.4.	Pistes de solution spécifiques à la route 131	106





6.5.	Récapitulatif des enjeux, problématiques, objectifs et des pistes de solution	117
------	---	-----

07 EN RÉSUMÉ 125

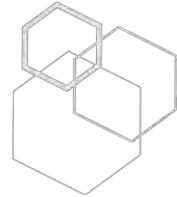
08 MÉDIAGRAPHIE 129

8.1.	Source des annexes	134
8.2.	Source des cartes	135
8.3.	Source des figures	135
8.4.	Source des graphiques	136
8.5.	Source des tableaux	137

09 ANNEXE 141

9.1.	Annexe 1 — Composantes physiques de la région de Lanaudière	143
9.2.	Annexe 2 — Méthodologie de compilation de données de la région de Lanaudière	144
9.3.	Annexe 3 — Évolution de la population de la région de Lanaudière par municipalité/ville, âge moyen de la population lanaudoise et part des groupes d'âge	145
9.4.	Annexe 4 — Résultats du sondage auprès de la population	149
9.5.	Annexe 5 — Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec la route 125	155
9.6.	Annexe 6 — Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec la route 131	163

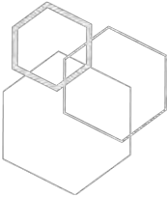




LISTE DES CARTES

Carte 1 — Localisation de Lanaudière au niveau du Québec.....	20
Carte 2 — Localisation de la région de Lanaudière et de ses MRC.....	20
Carte 3 — Répartition des résidences principales	27
Carte 4 — Répartition des résidences secondaires	28
Carte 5 — Générateurs de déplacement.....	29
Carte 6 — Taux d'emploi dans la région de Lanaudière, 2016	33
Carte 7 — Taux de chômage dans la région de Lanaudière, 2016.....	33
Carte 8 — Réseau routier avoisinant les routes 125 et 131.....	40
Carte 9 — DJMA pour la route 125.....	43
Carte 10 — DJMA pour la route 131.....	46
Carte 11 — Réseau de transport actif de la route 125	53
Carte 12 — Réseau de transport actif de la route 131	54
Carte 13 — Réseau de transport actif de la route 131, agrandissement secteur de Joliette.....	55
Carte 14 — Réseau de transport en commun	56
Carte 15 — Réseau de transport en commun, agrandissement secteur de Joliette	57
Carte 16 — Réseau de camionnage et ferroviaire	58
Carte 17 — Réseau de véhicules hors route.....	59
Carte 18 — Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec la route 125	81
Carte 19 — Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec la route 131	82
Carte 20 — Composantes physiques de la région de Lanaudière.....	143
Carte 21 — Secteur 125.1, Début de la route 125 à Saint-Esprit	156
Carte 22 — Secteur 125.2, Secteur de kiosques saisonniers à Saint-Esprit.....	157
Carte 23 — Secteur 125.3, Carrefour de la rue Desroches à Sainte-Julienne.....	158
Carte 24 — Secteur 125.4, Secteur de la route 337 à Sainte-Julienne	159
Carte 25 — Secteur 125.5, Carrefour de la route 341 à Rawdon	160
Carte 26 — Secteur 125.6, Carrefour de la route 335 à Rawdon	161
Carte 27 — Secteur 131.1, Secteur entre la Première-Chaloupe et la Deuxième-Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies.....	164
Carte 28 — Secteur 131.2, Carrefour du rang Sainte-Rose à Notre-Dame-de-Lourdes	165
Carte 29 — Secteur 131.3, Secteur entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois.....	166
Carte 30 — Secteur 131.4, Carrefour du rang Frédéric à Saint-Félix-de-Valois.....	167



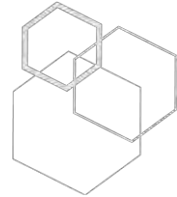


Carte 31 – Secteur 131.5, Secteur du marché aux puces et du domaine Sentinelle du Parc à Saint-Félix-de-Valois	168
Carte 32 – Secteur 131.6, Carrefour du chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois	169
Carte 33 – Secteur 131.7, Carrefour du chemin de la Côte du Domaine (route 348) à Saint-Félix-de-Valois	170
Carte 34 – Secteur 131.8, Secteur du rang Saint-Léon à Saint-Jean-de-Matha	171
Carte 35 – Secteur 131.9, Secteur du Parc régional des Sept-Chutes à Saint-Zénon	172

LISTE DES FIGURES

Figure 1 — Page couverture	1
Figure 2 — Page couverture de section	13
Figure 3 — Transport lourd	51
Figure 4 — Traverse de véhicules hors route	52
Figure 5 — Sentiment d’insécurité, courbe	87
Figure 6 — Cohabitation des usages	88
Figure 7 — Marquage au sol effacé et présence d’importantes roulières	89
Figure 8 — Campagne de sensibilisation intitulée « Notre campagne, un milieu de vie à partager »	102
Figure 9 — Route sans voie de dépassement	103
Figure 10 — Nombreuses entrées charretières commerciales	104
Figure 11 — Ralentissement fréquent au carrefour	105
Figure 12 — Visibilité restreinte par la configuration de la route	106
Figure 13 — Formation de files d’attente	107
Figure 14 — Absence d’écran brise-vent	108
Figure 15 — Voie alternative	109
Figure 16 — Marché aux puces et camping à proximité	110
Figure 17 — Configuration atypique d’un carrefour	111
Figure 18 — Implantation de poteaux d’Hydro-Québec dans la chaussée	112
Figure 19 — Confusion chez les usagers	113
Figure 20 — Signalisation inadaptée au contexte	114

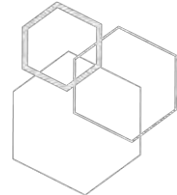




LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 — Répartition des résidences principales et secondaires, 2020	26
Graphique 2 — Évolution de la population de Lanaudière	30
Graphique 3 — Âge moyen pour chaque MRC de Lanaudière, 2001, 2020 et 2036	31
Graphique 4 — Revenu moyen d'emploi de la population de Lanaudière, 2001 et 2016	32
Graphique 5 — Durée du trajet domicile-travail pour la région de Lanaudière, 2016.....	36
Graphique 6 — Heure de départ pour le travail pour la région de Lanaudière, 2016	36
Graphique 7 — Variation du DJMM de la route 125, 2016.....	41
Graphique 8 — Profil horaire d'une semaine typique pour la route 125, direction sud.....	42
Graphique 9 — Profil horaire d'une semaine typique pour la route 125, direction nord.....	42
Graphique 10 — Variation du DJMM de la route 131, 2018.....	44
Graphique 11 — Profil horaire d'une semaine typique pour la route 131, direction nord.....	45
Graphique 12 — Profil horaire d'une semaine typique pour la route 131, direction nord.....	45
Graphique 13 — Répartition des répondants des deux sondages selon différents groupes d'âge	74
Graphique 14 — Présence d'une résidence dans la région de Lanaudière.....	149
Graphique 15 — Type de résidence (principale ou secondaire)	149
Graphique 16 — Localisation de la résidence secondaire (nom de la municipalité/ville).....	149
Graphique 17 — Localisation de la résidence principale (nom de la municipalité/ville)	150
Graphique 18 — Route qui est principalement utilisée	150
Graphique 19 — Fréquence de l'utilisation de cette route	150
Graphique 20 — Motifs des déplacements	150
Graphique 21 — Durée habituelle d'un trajet	151
Graphique 22 — Durée habituelle d'un trajet (sans congestion)	151
Graphique 23 — Durée habituelle d'un trajet (avec congestion)	151
Graphique 24 — Secteur où il y a une perte de temps encourue.....	152
Graphique 25 — Perception de la route au niveau de la congestion	152
Graphique 26 — Opinion sur l'état de la chaussée, le sentiment de sécurité, le niveau de congestion et la qualité de l'entretien hivernal	152
Graphique 27 — Situation provoquant le plus souvent un sentiment d'insécurité sur la route.....	153
Graphique 28 — Nombre de véhicules par ménage.....	153
Graphique 29 — Occupation principale du répondant.....	153
Graphique 30 — Groupe d'âge du répondant	154



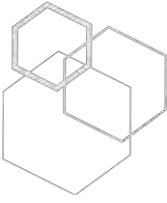


Graphique 31 — Commentaires et suggestions sur ce qui devrait être amélioré	154
---	-----

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 — Répartition de la population de Lanaudière par MRC, 2001, 2020 et 2036.....	31
Tableau 2 — Taux d'emploi et taux de chômage dans la région de Lanaudière, 2016.....	33
Tableau 3 — Profil démographique et socioéconomique, 2016.....	34
Tableau 4 — Mode de transport pour le travail dans Lanaudière, 2016	35
Tableau 5 — Catégorie de lieu de travail, 2016	35
Tableau 6 — Flux de navetteurs selon l'origine-destination, 2016.....	37
Tableau 7 — Nombre de traverses pour véhicule hors route.....	52
Tableau 8 — Éléments récapitulatifs du portrait	60
Tableau 9 — Nombre d'accès commercial et résidentiel au carrefour des routes 125 et 337.....	60
Tableau 10 — Nombre d'accès commercial et résidentiels à l'intersection du rang de la Première-Chaloupe et du rang de la Deuxième-Chaloupe.....	60
Tableau 11 — Délimitation physique des tronçons pour la route 125	62
Tableau 12 — Géométrie des carrefours de la route 125	63
Tableau 13 — Délimitation physique des tronçons pour la route 131	64
Tableau 14 — Géométrie des carrefours de la route 131	65
Tableau 15 — Description des types de voies pour la route 125.....	66
Tableau 16 — Description des types de voies pour la route 131.....	67
Tableau 17 — Commentaires des MRC, municipalités ou villes de la région suscitant des enjeux de fluidité ou de sécurité sur les routes 125 et 131.....	72
Tableau 18 — Corrélations avec le lieu de résidence principale.....	75
Tableau 19 — Corrélations avec le lieu de résidence secondaire	76
Tableau 20 — Débits de circulation, 1972 à 2019	86
Tableau 21 — Synthèse du portrait par territoire de MRC	91
Tableau 22 — Évolution de la population de la région de Lanaudière par municipalité/ville, âge moyen de la population lanaudoise et part des groupes d'âge.....	145
Tableau 23 — Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec les routes 125 et 131.....	153





LEXIQUE DES ACRONYMES

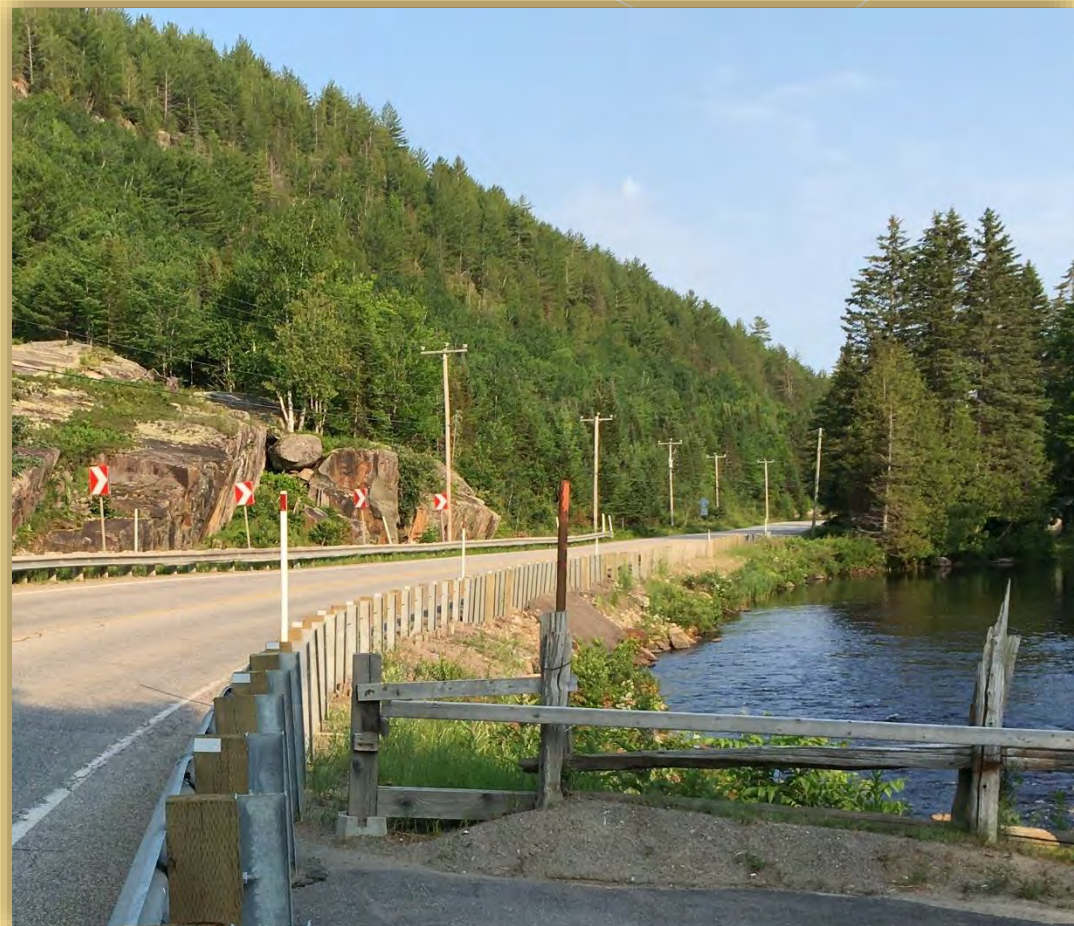
BAPE	Bureau d’audiences publiques sur l’environnement
CISSS	Centre intégré de santé et de services sociaux
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CREL	Conseil régional de l’environnement de Lanaudière
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DJMM	Débit journalier moyen mensuel
FFPC	Forces, faiblesses, potentiels et contraintes
FUPAM	Fédération de l’Union des producteurs agricoles de la Montérégie
INRS	Institut national de la recherche scientifique
ISQ	Institut de la statistique du Québec
MEI	Ministère de l’Économie et de l’Innovation
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l’Habitation
MERN	Ministère de l’Énergie et des Ressources naturelles
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
SADR	Schéma d’aménagement et de développement révisé
STM	Société de transport de Montréal





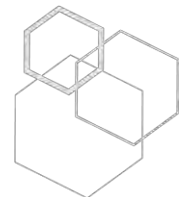
01

MANDAT ET OBJECTIFS



PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



1. MANDAT ET OBJECTIFS

L'état du réseau routier permettant aux usagers de circuler et se déplacer sur le réseau dans les MRC de Lanaudière-Nord fait l'objet de remise en question depuis plusieurs années, tant par la population que par les élus de la région. Pour ces derniers, la configuration et l'état des routes 125 et 131 représentent des enjeux, tant au niveau de la fluidité du trafic que de la sécurité des usagers. C'est dans ce contexte que les MRC de Lanaudière-Nord, soit les MRC de D'Autray, de Joliette, de Montcalm et de Matawinie, se sont mobilisées afin de travailler sur la réalisation d'un plan de transport pour cibler les problématiques de circulation existantes et projetées.

Le plan de transport présente un portrait socioéconomique de Lanaudière, soit notamment de la zone d'influence des axes routiers étudiés, pour ensuite traiter des besoins afin d'assurer l'amélioration de la fluidité de la circulation, de la réduction des nuisances et de la gestion des enjeux de sécurité publique entourant les routes 125 et 131. En ce sens, une étude d'opportunité doit être faite en deux phases, soit la première qui est une étude des besoins et la seconde, résultant de la première, qui est une étude des solutions. Le mandat est donc d'effectuer la première phase du plan de transport correspondant aux quatre orientations ministérielles et gouvernementales. Celles-ci ont pour but d'assurer la mobilité nécessaire au développement social et économique, de préserver la qualité des infrastructures et la fiabilité des systèmes de transport, de sécuriser les usagers ainsi que de prendre en compte l'intégration des systèmes de transport (Fournier et Turcotte, décembre 2000).

« Une démarche d'information et de consultation a été intégrée dans le processus de réalisation du [présent document]. Ses objectifs [sont] les suivants :

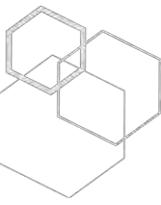
- Connaître l'opinion des partenaires du ministère et des usagers des systèmes de transport sur la situation des transports;
- Amener les personnes intéressées à se prononcer sur les enjeux et sur les orientations proposées afin de les valider et de les bonifier;
- Favoriser les échanges avec les partenaires sur les orientations, les objectifs et les moyens d'action proposés;
- Favoriser l'émergence de solutions novatrices;
- Susciter le plus large consensus possible sur les moyens d'action retenus, de manière à favoriser l'adhésion au plan et sa mise en œuvre avec les partenaires concernés » (Fournier et Turcotte, décembre 2000).

Le plan de transport est structuré comme suit :

- La mise en contexte;
- Le portrait de la région de Lanaudière;
- Les résultats des sondages;
- Le diagnostic / synthèse;
- Les pistes de solution et plan d'action.

La mise en contexte sert à localiser la région de Lanaudière à travers le Québec, mais aussi à présenter les différentes MRC qui la composent. Le portrait, quant à lui, inclut la description de la région de Lanaudière, une analyse socioéconomique ainsi que les éléments du réseau routier. La partie sondage vise à inclure la participation citoyenne au projet pour connaître davantage leur perception et leur





opinion sur les deux principaux axes nord-sud de la région de Lanaudière quant à l'état de la chaussée, le sentiment de sécurité, le niveau de congestion ainsi que sur la qualité de l'entretien hivernal. Ce plan de transport vise conséquemment à prendre en compte les développements potentiels au niveau résidentiel et commercial afin d'établir un diagnostic faisant face à la réalité et intégrera, dans la mesure du possible, les recommandations et les besoins de l'ensemble de la population de la région. Le diagnostic comprend donc principalement une analyse des forces, faiblesses, potentiels et contraintes (FFPC) ainsi que des enjeux et orientations. Pour ce qui est des pistes de solution, celles-ci réfèrent plutôt à une proposition pour la deuxième phase et seront approfondies dans l'étude des solutions.

Objectifs généraux du plan de transport

- **Améliorer** la sécurité et la qualité de vie des citoyens;
- **Améliorer** la fluidité de la circulation des routes 125 et 131;
- **Améliorer** la mobilité active;

- **Diminuer** la congestion routière
- **Diminuer** la levée de poussière;
- **Diminuer** les vibrations dans les secteurs résidentiels.

LES ENJEUX DE FLUIDITÉ ET DE SÉCURITÉ DES ROUTES 125 ET 131 SONT DES PROBLÉMATIQUES RÉGIONALES.

IL FAUT QUE ÇA BOUGE !

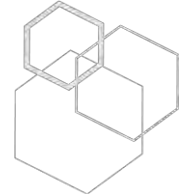


02

MISE EN CONTEXTE



PLAN DE TRANSPORT
AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



2. MISE EN CONTEXTE

Composée de six municipalités régionales de comté, la région administrative de Lanaudière couvre environ 12 309 kilomètres carrés (Statistique Canada, 2017) et est l'une des 17 régions administratives du Québec. Celle-ci se caractérise par les MRC suivantes : D'Autray, Joliette, L'Assomption, Les Moulins, Matawinie ainsi que Montcalm. Au niveau de sa localisation, la région de Lanaudière est bordée au sud par les régions de Laval et de Montréal ainsi que le fleuve Saint-Laurent, à l'ouest par la région des Laurentides et au nord-est par la région de la Mauricie. Aussi, cette région administrative comprend 57 municipalités, la réserve de la communauté atikamekw de Manawan ainsi que 12 territoires non organisés (MAMH, 2010). Il est important de mentionner que le TNO de la MRC de Matawinie correspond à 51,8 % de Lanaudière et à 67,6 % du territoire de cette MRC, ce qui correspond à un peu plus de la moitié du territoire de Lanaudière.

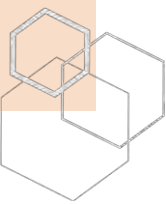
Caractérisée par la présence de trois zones significatives de relief, la région de Lanaudière est composée de la plaine du Saint-Laurent, du piémont et du plateau laurentien. Démarquée par sa topographie plutôt plane et légèrement inclinée vers le fleuve, la plaine est localisée au sud de Lanaudière, soit au niveau des MRC de D'Autray, Joliette, L'Assomption, Les Moulins ainsi que de Montcalm. Cette dernière est favorable à l'agriculture due à la richesse du sol qui permet la croissance rapide des végétaux ainsi qu'aux bonnes conditions climatiques de la région. Le piémont, quant à lui, se situe dans le secteur sud de la MRC de Matawinie, soit dans l'axe est-ouest de Saint-Damien jusqu'à Chertsey. Celui-ci a un relief légèrement accidenté, créant plusieurs vallées, dont celles de la rivière Ouareau et de la rivière L'Assomption. Le plateau laurentien, lui, compose presque

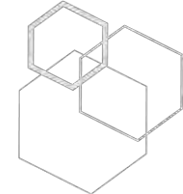
l'ensemble du territoire de la MRC de Matawinie, soit ce qui est au nord de l'axe est-ouest mentionné précédemment. Le relief du massif du Mont-Tremblant est l'élément naturel le plus marquant du plateau. Il regroupe les plus hauts monts de la région lanauoise. L'*annexe 1* permet de visualiser ses trois composantes physiques du territoire de Lanaudière.

« Le piémont constitue une barrière physique dont le relief, fortement diversifié, amorce la transition entre la plaine et la montagne. Les ressources naturelles, telles que la forêt, l'eau et la montagne, représentent des éléments importants de l'économie régionale, qui est basée principalement sur le tourisme et l'exploitation forestière. » — MTQ, 2021

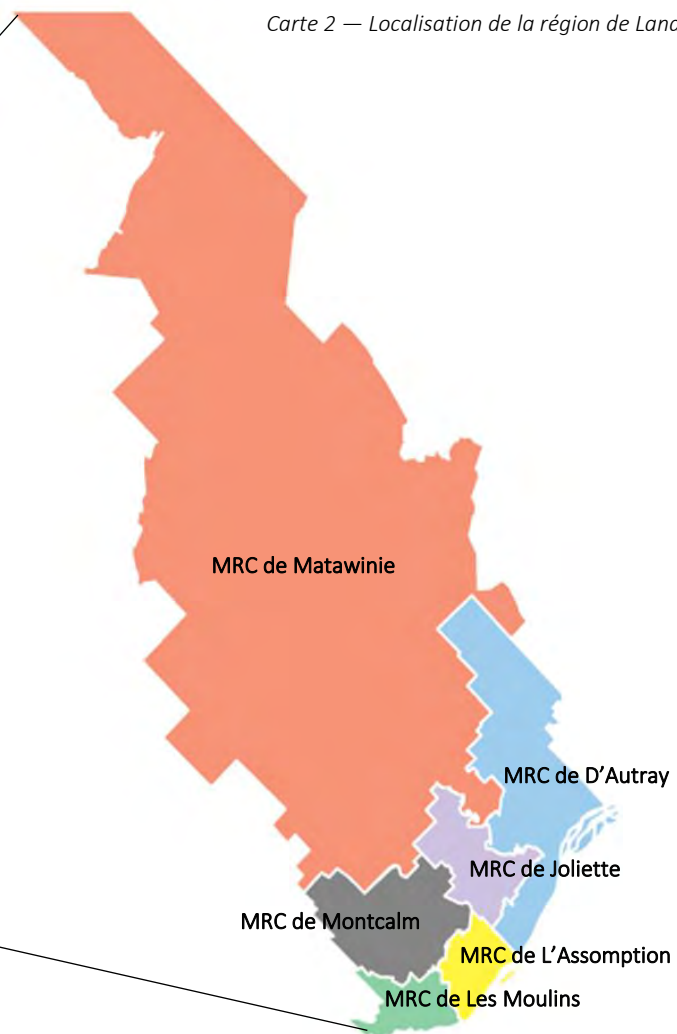
Avec le prolongement de l'autoroute 25 à Sainte-Julienne et la voie de contournement de Saint-Lin-Laurentides, la réalisation de ce projet a également pour but de résoudre les problèmes de circulation et de sécurité sur la route 125 entre Saint-Esprit et Rawdon.

« La forte croissance démographique et l'essor du développement économique de notre belle région de Lanaudière font en sorte que la circulation y est plus importante. Notre réseau routier doit suivre cette évolution. À terme, les investissements permettront d'améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements de façon appréciable, contribueront à la création et au maintien d'emplois dans la région, et offriront un meilleur accès aux nombreux attraits de Lanaudière pour les résidents et les touristes. » — Caroline Proulx, ministre du Tourisme et ministre responsable de la région de Lanaudière, Septembre 2020

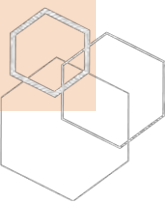


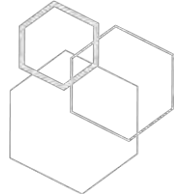


Carte 1 — Localisation de Lanaudière au niveau du Québec



Carte 2 — Localisation de la région de Lanaudière et de ses MRC





Route 125

- Mène à de nombreuses municipalités qui offrent plusieurs attraits touristiques régionaux forts en potentiel de développement pour la région.
- Est utilisée pour le transport local et régional des marchandises de même que pour l'acheminement de biens à l'extérieur de la région de Lanaudière.

1959

Premières discussions d'un projet routier entre Montréal et Lanaudière (Terrebonne à Saint-Donat)

1975

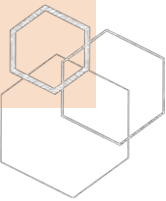
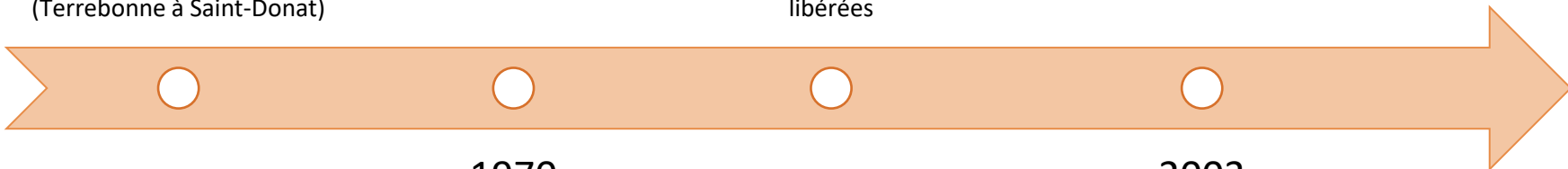
Emprises requises (entre Saint-Esprit et Rawdon) acquises et libérées

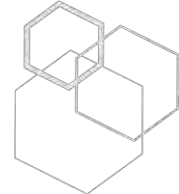
1970

Plan de tracés (configuration à 4 voies) au nord de Saint-Esprit

2003

Études d'impact sur l'environnement incluant l'étude d'opportunité et de conception (tronçon entre Saint-Esprit et Rawdon)





Route 131

- Est la colonne vertébrale de Lanaudière.
- Est utilisée pour le transport local et régional des marchandises de même que pour l'acheminement de biens à l'extérieur de la région de Lanaudière, notamment pour la volaille et les produits forestiers.

1983

Étude d'opportunité souhaitable pour l'amélioration de la route 131

1999

Avis de projet pour l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

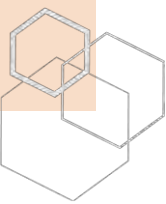
1992

Travaux d'amélioration et d'entretien important ont été réalisés sur la route 131, mais aucune modification est apportée au niveau de sa géométrie (sa plus grande faiblesse)

2000

Avis de projet pour une voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois

1983 : L'étude d'opportunité pour l'amélioration de la route 131 du MTQ correspond à faire une voie de contournement à deux voies du village de Saint-Félix-de-Valois ainsi qu'une route à quatre voies contiguës pour la section entre le carrefour de la route Principale à Notre-Dame-de-Lourdes et la fin de la route 131 à quatre voies divisées à Notre-Dame-des-Prairies.



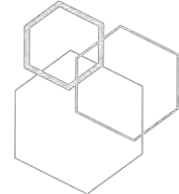
03

PORTRAIT DE LANAUDIÈRE

PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131





3. PORTRAIT DE LANAUDIÈRE

Les régions du piémont et du plateau ainsi que les nombreux lacs qui s’y retrouvent suscitent l’intérêt des villégiateurs, d’ailleurs ces attraits naturels sont au cœur du développement de la villégiature de cette région. Ces plans d’eau sont largement privatisés dans le piémont et la partie sud du plateau. Depuis quelques années, l’engouement des villégiateurs pour ces attraits crée un engorgement de certains axes routiers, comme pour les routes 125 et 131, menant directement dans la partie sud du plateau.

3.1. PORTRAIT PHYSICO-SPATIAL

Le développement du territoire lanaudois, quant à lui, s’est concentré en trois grands secteurs, soit la partie sud, la partie du centre ainsi que celle du nord. Ceux-ci sont illustrés à aux *cartes 3, 4 et 5* localisant les différents secteurs résidentiels, de villégiature, commerciaux, industriels, etc. La partie sud, qui représente les MRC de L’Assomption et Les Moulins, comprend une densification plus importante au niveau du résidentiel, commercial, industriel et institutionnel. La partie centre, qui est composée des MRC de D’Autray, Joliette et Montcalm avec la portion sud de la MRC de Matawinie, est principalement composée de secteurs à forte prédominance agricole, en plus de la présence du pôle de services et de commerces du grand Joliette. La partie nord, qui regroupe la majorité du territoire de la MRC de Matawinie, correspond plus à un secteur à vocation de villégiature et récréotourisme. Cette partie de la région lanaudoise est en forte demande à l’année, été comme hiver, due à ses nombreuses résidences secondaires et aux activités touristiques. Actuellement, il y

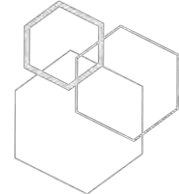
a une tendance marquée illustrant une hausse sur la transformation des résidences secondaires en résidences principales créant la rurbanisation. Cela dit, la villégiature prend de plus en plus de place sur le territoire de la région. La comparaison entre les secteurs résidentiels et de villégiatures démontre une grande concentration de résidences secondaires plus particulièrement dans le nord de la région. Ces multiples développements comportant une forte concentration de villégiateurs sont majoritairement localisés dans les municipalités et villes suivantes :

- **MRC de D’Autray** : Pôle Brandon (Mandeville, Saint-Cléophas-de-Brandon, Saint-Didace, Saint-Gabriel, Saint-Gabriel-de-Brandon ainsi que la partie nord de la municipalité de Saint-Norbert)
- **MRC de Joliette** : Notre-Dame-de-Lourdes et Sainte-Mélanie
- **MRC de Matawinie** : Chertsey, Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints
- **MRC de Montcalm** : Saint-Calixte, Sainte-Julienne et Saint-Lin-Laurentides.

« Je n’avais jamais vu un débarquement aussi intense de citoyens en quête d’un coin de paradis à la campagne. Après le premier confinement au printemps, le marché, qui tournait au ralenti depuis des années, est parti comme une fusée. Même les propriétés qui ne trouvaient pas preneur depuis des mois, voire des années, s’envolaient comme des petits pains. Les acheteurs surenchérisaient. Les prix ont explosé. »

— Éric Léger, agent immobilier, 2021

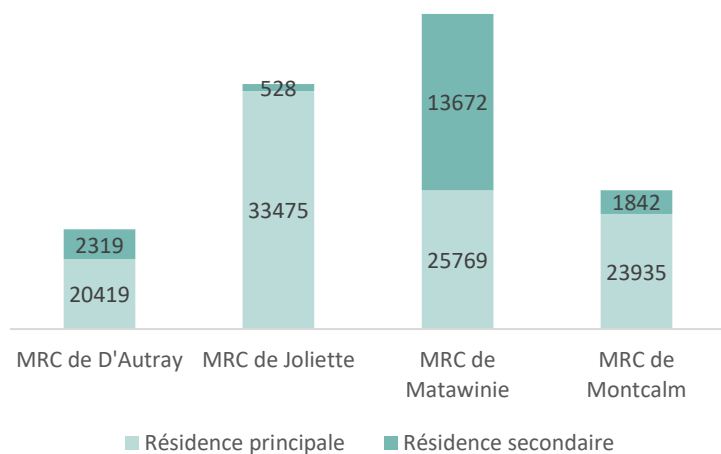




L'attrait d'une résidence secondaire a fortement augmenté durant la pandémie. Plusieurs acheteurs ont fait l'acquisition de terrains ou d'immeubles pour s'éloigner de la ville et profiter de la nature, mais aussi pour travailler. Aujourd'hui, le télétravail est en forte demande faisant en sorte que certains travailleurs en profitent pour vivre plus en campagne. La réduction du temps de déplacement pour aller travailler favorise l'achat de résidence plus au nord de Lanaudière.

Les données du *graphique 1* ont été prises du rôle d'évaluation foncière des quatre MRC de Lanaudière suivantes : MRC de D'Autray, MRC de Joliette, MRC de Matawinie ainsi que la MRC de Montcalm.¹

Graphique 1 – Répartition des résidences principales et secondaires, 2020



¹ L'annexe 2 présente la méthodologie pour l'extraction des données du rôle d'évaluation pour chaque MRC.

L'usage commercial est majoritairement réparti aux abords des routes 125 et 131. Il est aussi possible d'observer une forte concentration dans la MRC de Joliette entre les routes 131 et 343. Plusieurs autres commerces se retrouvent aussi dans la MRC de D'Autray où il y a le croisement entre l'autoroute 40 et la route 345.

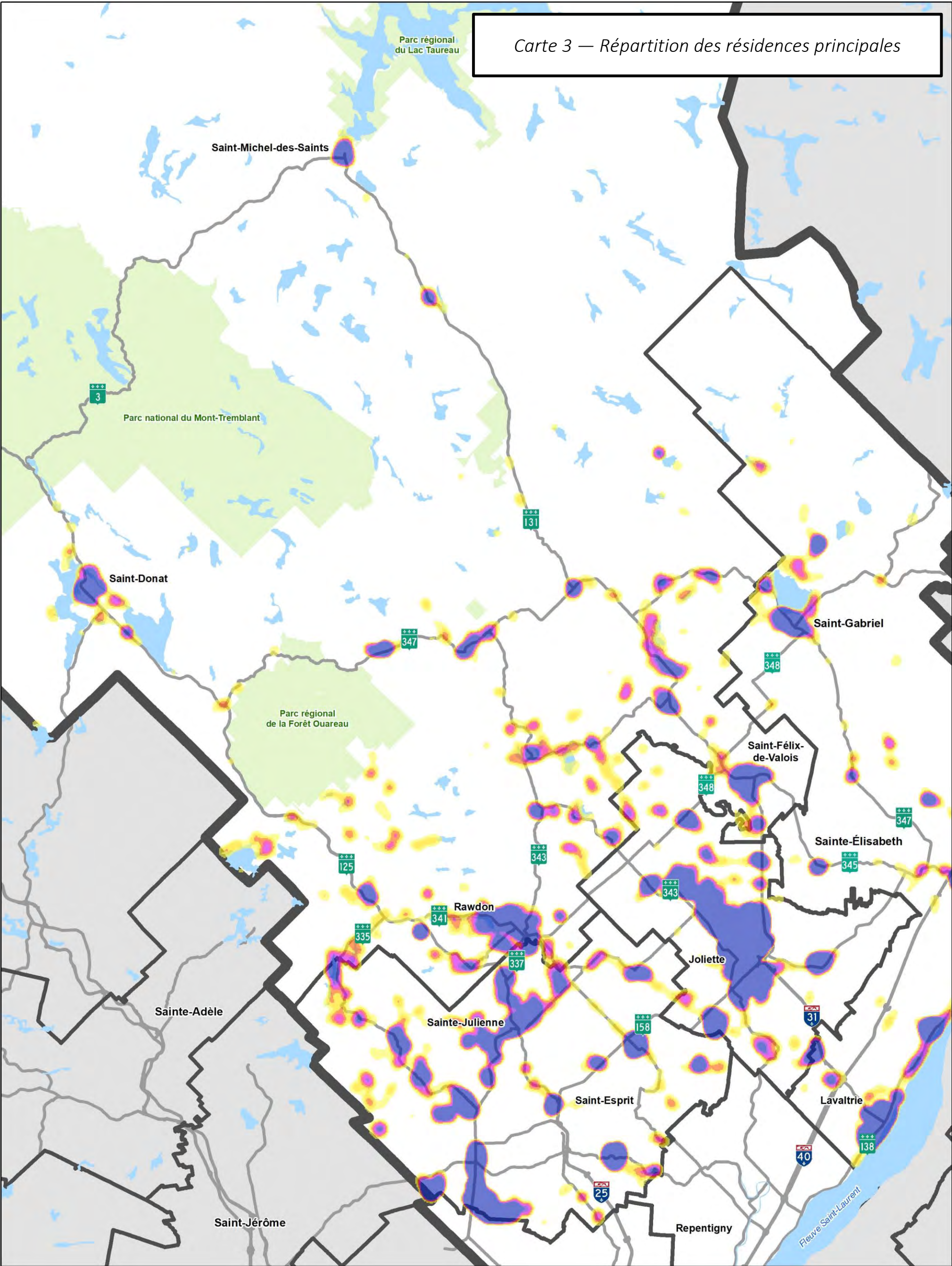
L'usage industriel prédomine dans la MRC de Joliette avec ses multiples industries lourdes comme Bridgestone-Firestone Canada Inc., Produits Kruger et EBI. Celles-ci sont également les plus grands employeurs de la MRC de Joliette.

L'usage institutionnel regroupe toutes les écoles primaires privées, les établissements d'enseignement secondaire (public et privé) ainsi que le cégep et un pavillon universitaire. Il est à noter que les institutions primaires publiques sont exclues de cet usage.

Il est également important de préciser que le secteur des MRC de L'Assomption et Les Moulins n'a pas été pris en compte pour les *cartes 3, 4 et 5*. Ces trois cartes représentent la répartition des résidences principales et des résidences secondaires ainsi que les générateurs de déplacement. Il a été question de comparer la localisation des résidences principales et secondaires ainsi que les secteurs qui génèrent le plus de déplacements dans la région.



Carte 3 — Répartition des résidences principales



Légende

Densité de résidences principales par km²

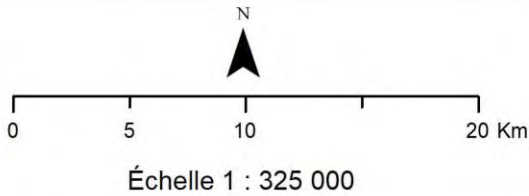
0 - 20
21 - 30
31 - 40
41 - 50
51 - 60
61 - 70
71 - 80
81 - 90

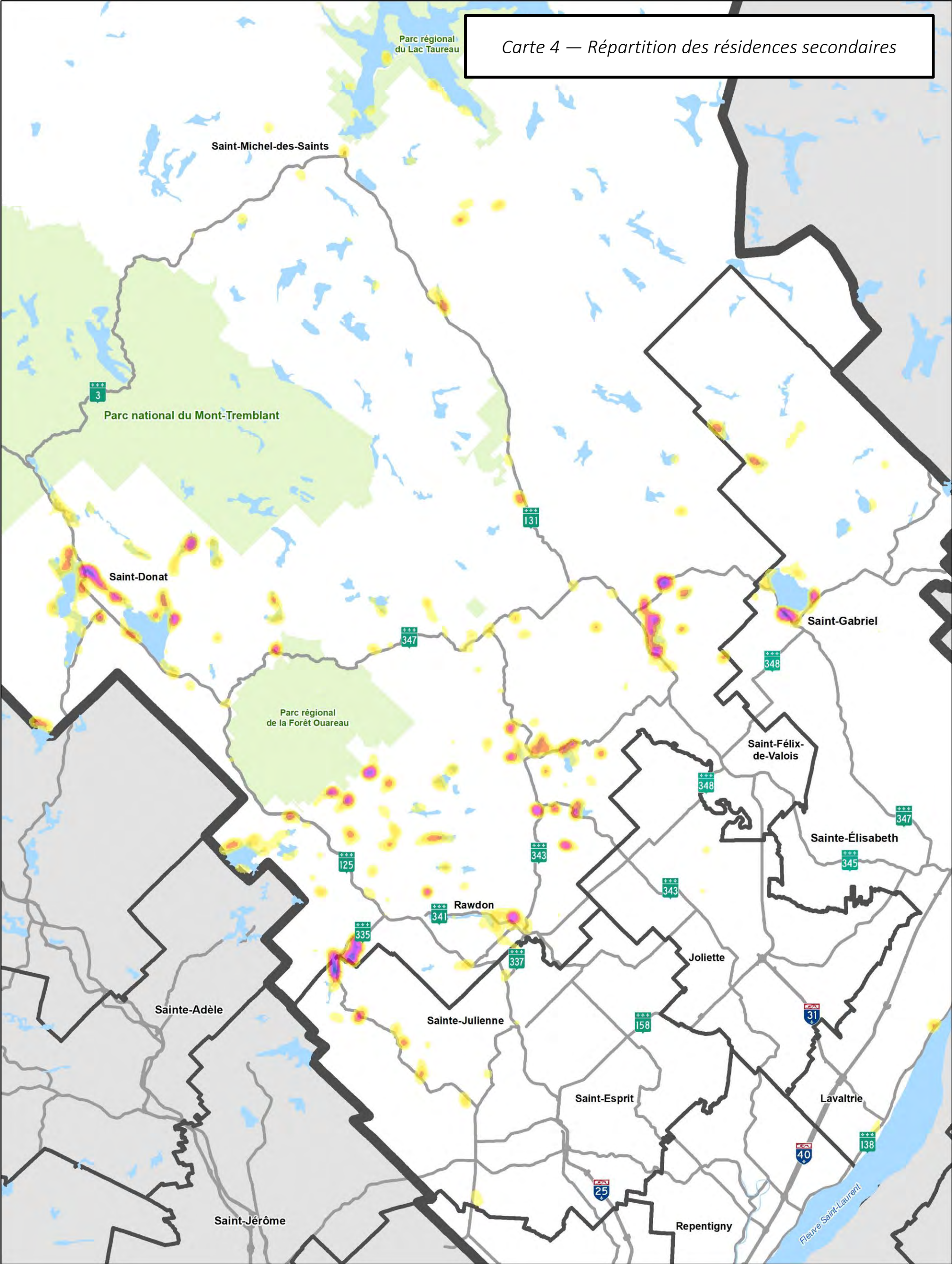
Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021





Légende

Densité de résidences secondaires par km2

0 - 20

21 - 30

31 - 40

41 - 50

51 - 60

61 - 70

71 - 80

81 - 90

Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021

N

051020

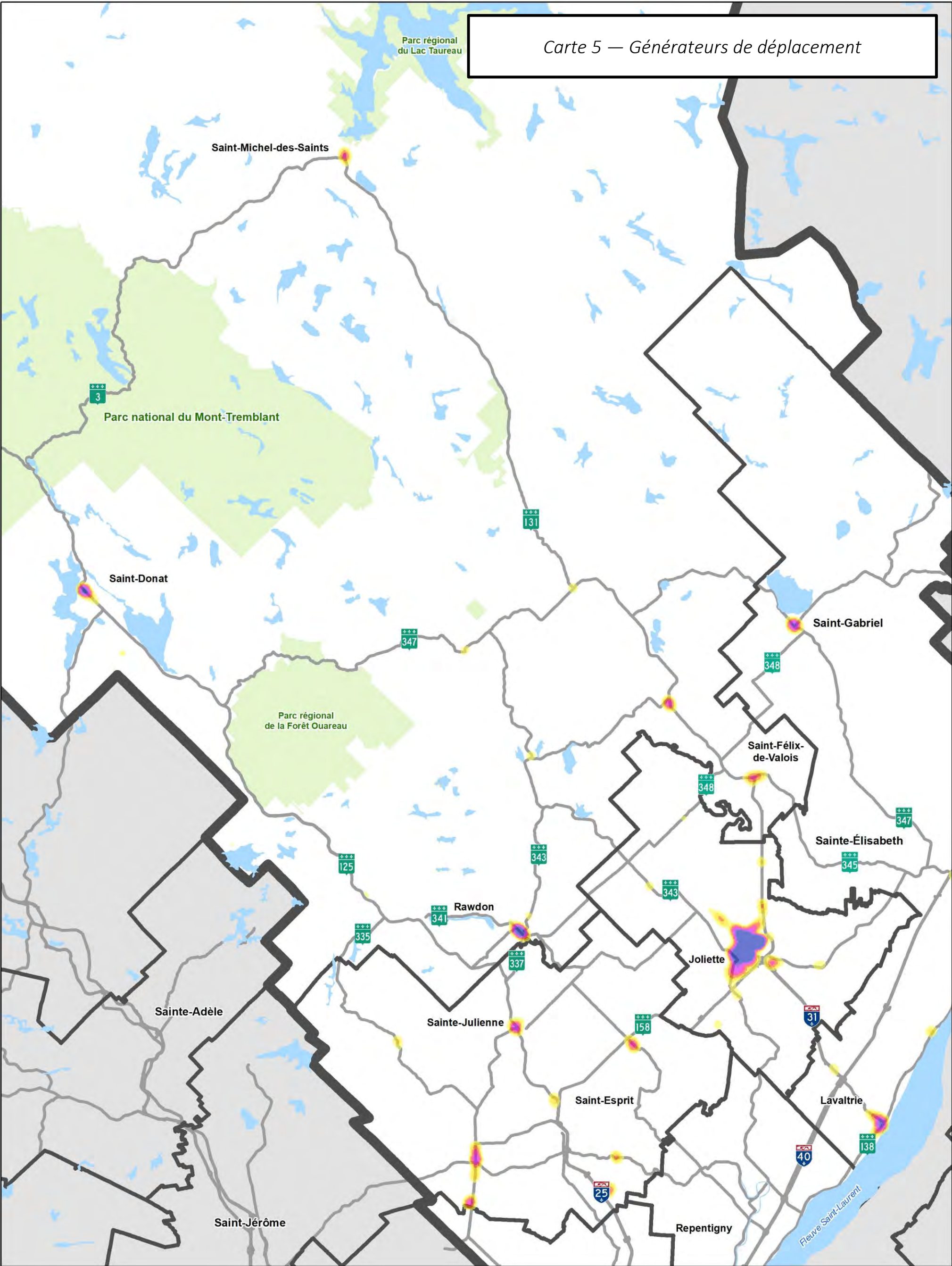
Km

Échelle 1 : 325 000

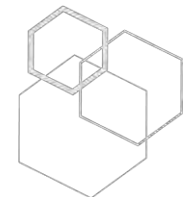


MRC
Matawinie
ENTREPRENANTE DE NATURE!

septembre 2021



Légende Densité des usages non résidentiels par km2 0 - 20 21 - 30 31 - 40 41 - 50 51 - 60 61 - 70 71 - 80 81 - 90 Projection: Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8 Système de référence géodésique: Datum Nord-Américain 1983 (NAD83) Gouvernement du Québec, 2021 MRC de Matawinie, 2021 MRC de D'Autray, 2021 MRC de Joliette, 2021 MRC de Montcalm, 2021 Ministère des Transports, 2021 N 051020 Km Échelle 1 : 325 000  MRC Matawinie ENTREPRENANTE DE NATURE! septembre 2021
--



3.2. PORTRAIT DÉMOGRAPHIQUE ET SOCIOÉCONOMIQUE

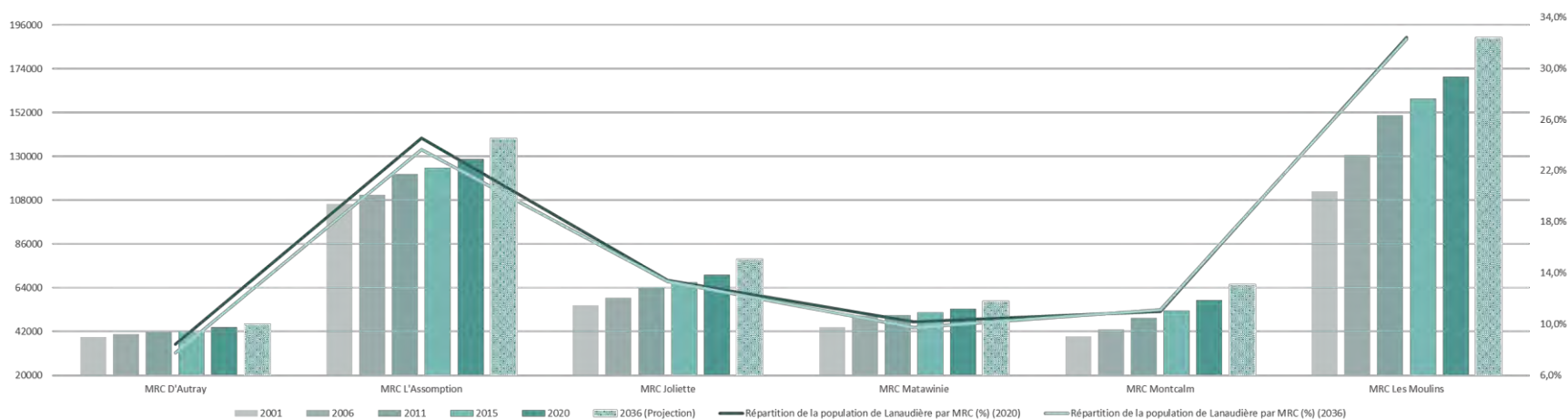
Selon l'Institut de la statistique du Québec, en 2020, la population de la région de Lanaudière est estimée à 524 368 habitants, ce qui représente 6,2 % de la population totale du Québec. À ce nombre, il est important d'ajouter 2 114 résidents qui vivent sur le territoire de la communauté autochtone de Manawan dans la MRC de Matawinie. En se référant au *graphique 2*, il est possible de remarquer une croissance constante dans chaque MRC au niveau de la répartition de la population lanaudoise. De plus, d'après les projections de l'ISQ, le taux de croissance devrait demeurer positif au moins jusqu'en 2036. Entre 2020 et 2036, le nombre de Lanaudois devrait s'accroître de 15,8 % pour atteindre une estimation de 622 700 résidents, soit 98 332 personnes de plus qu'en 2020. La plus grande augmentation de population serait dans les MRC de Les Moulins et de L'Assomption, deux MRC dans le sud de Lanaudière, avec une hausse de 19 744 et

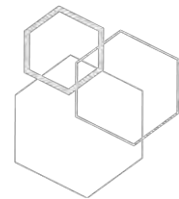
10356 citoyens. Pour de plus amples informations sur l'évolution de la population, celle-ci est décrite à l'*annexe 3* pour chaque municipalité et ville de Lanaudière.

« La région de Lanaudière connaît, depuis plus de trente ans, l'une des croissances démographiques les plus fortes du Québec » –
Ministère de l'Économie et de l'Innovation

En 2020, l'âge moyen de la population lanaudoise est de 42,4 ans et la projection pour 2036 est de 44,6 ans. En consultant les projections de l'ISQ de 2036 (*Graphique 2*), l'âge moyen de la population devrait être plus élevé dans la MRC de Matawinie (50,2 ans) et la moyenne la plus basse se situerait dans la MRC de Montcalm (43,0 ans). En comparant les données de 2020 et 2036, la MRC de Joliette pourrait voir la hausse la plus importante de l'âge moyen qui serait de 3,6 ans de plus qu'en 2020. Cela dit, le vieillissement de la population se fera sentir dans les

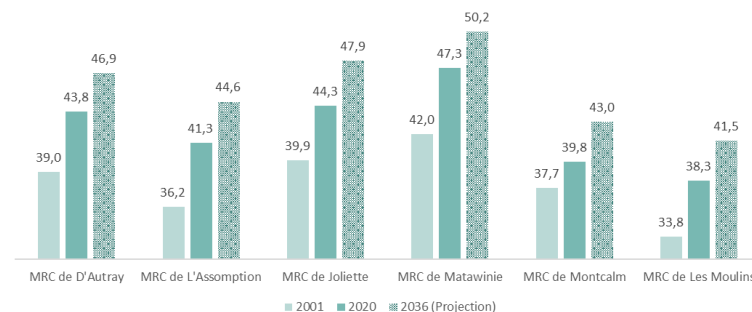
Graphique 2 — Évolution de la population de Lanaudière





prochaines années, mais à des rythmes différents. En prenant la part des groupes d'âge des 0-19 ans versus les 65 ans et plus en 2020 (Annexe 3), il est possible d'observer de plus grandes disparités dans la représentation de certains groupes d'âge selon la MRC de Les Moulins. À cet égard, le groupe d'âge 0-19 ans est le plus élevé, tel qu'illustre le *tableau 1*. Toujours en analysant le *tableau 1*, une homogénéité est présente dans la MRC de D'Autray avec une différence de seulement 1367 personnes dans la tranche d'âge des 65 ans et plus de plus que les 0-19 ans. Par contre, selon les projections de 2036, la plus grande variation des groupes d'âge serait dans la MRC de Matawinie et la plus petite serait dans la MRC de Montcalm. En somme, le CISSS de Lanaudière souligne que la croissance démographique est augmentée par l'arrivée de personnes provenant des autres régions du Québec, des autres provinces canadiennes ou de l'étranger, une possibilité qui pourrait être due à la COVID-19. La région de Lanaudière devient donc un choix de prédilection pour de nouveaux résidents. Il est possible de présumer que l'augmentation de la population entre 2020 et 2036 haussera l'achalandage sur le réseau routier et pourrait ainsi le surcharger davantage en ajoutant un nombre élevé de déplacements à ceux déjà existants.

Graphique 3 — Âge moyen pour chaque MRC de Lanaudière, 2001, 2020 et 2036

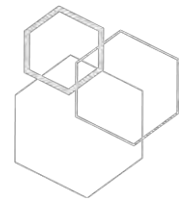


Du point de vue économique, la région de Lanaudière est fortement influencée par sa proximité avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Le taux d'emploi de Lanaudière, c'est-à-dire la proportion de la population active sur le marché du travail, représente 5,9 % des emplois totaux du Québec. Au niveau de la région, ce pourcentage signifie qu'environ 62,7 % de la population lanaudoise a un emploi, qu'il soit à temps partiel ou à temps plein. Le revenu moyen y est de 40842 \$ (Statistique Canada, 2019), comparativement

Tableau 1 — Répartition de la population de Lanaudière par MRC, 2001, 2020 et 2036

	2001	2020	2036 (Projection)
Région de Lanaudière	396 378	524 368	622 700
MRC de D'Autray	39 117	44 120	45 606
MRC de L'Assomption	105 969	128 622	138 978
MRC de Joliette	55 277	70 396	78 298
MRC de Matawinie	44 042	53 504	57 120
MRC de Montcalm	39 520	57 777	65 480
MRC de Les Moulins	112 393	169 949	189 693





à 42 546 \$ pour l'ensemble du Québec. À cet égard, le revenu moyen dans Lanaudière est inférieur à la moyenne québécoise depuis 2014 (Statistique Canada, 2019). En contrepartie, le taux de chômage s'élève à 8,5 % pour la région lanauoise, alors qu'il est de 8,8 % pour l'ensemble du Québec pour l'année 2020. En comparant les cartes 6 et 7 portant sur le taux d'emploi et sur le taux de chômage de la région de Lanaudière, il est possible d'observer une concordance entre le taux d'emploi dans un secteur et son taux de chômage. Cela dit, plus le taux d'emploi est élevé, plus le taux de chômage est bas et plus le taux d'emploi est bas, plus le taux de chômage est élevé. Cette observation est presque présente partout, sauf dans les municipalités de Saint-Damien, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Jean-de-Matha, Sainte-Émélie-de-l'Énergie ainsi que Saint-Lin-Laurentides où il y a une plus grande fluctuation entre le taux d'emploi et le taux de chômage. Par contre, le plus grand écart est observable dans la ville de Lavaltrie, dans la MRC de D'Autray, où le taux d'emploi et de chômage sont élevés.

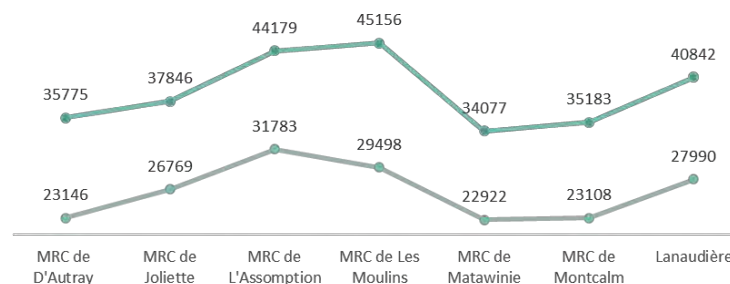
« Le taux d'activité s'est inscrit à la hausse en 2020 (+3,8 %), pour atteindre 68,4 %. Il s'agit du taux d'activité le plus élevé parmi les 17 régions administratives. »

— Ministère de l'Économie et de l'Innovation

En résumé, la région de Lanaudière présente une hausse significative au niveau de la population, mais aussi un accroissement du groupe d'âge des 65 ans et plus. Cette progression de la population vieillissante, surtout chez les 75 ans et plus, reste tout de même légèrement plus faible que la moyenne québécoise, qui est de 82,6 ans. À cet égard, le vieillissement de la population entraîne une pression sur le transport adapté et sur les besoins en soin de santé.

Cela dit, le pôle institutionnel (hôpital, CHSLD) devient donc un secteur en mouvement et demande différents ajustements quant aux besoins et aux services offerts. Aussi, la région de Lanaudière demeure avec de fortes disparités économiques, notamment entre la MRC de Matawinie et les MRC comprises dans la CCM comme les MRC de L'Assomption et Les Moulins.

Graphique 4 — Revenu moyen d'emploi de la population de Lanaudière, 2001 et 2016

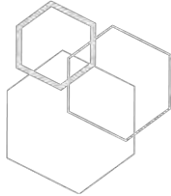


- ↑ Population lanauoise (+ 7,8 %)
- ↑ Nombre de **jeunes** de moins de 18 ans (+ 3,5 %)
- ↓ Nombre de personnes de **18 à 64 ans** (- 2,0 %)
- ↑ Nombre de personnes de **65 ans et plus** (+ 43,0 %)

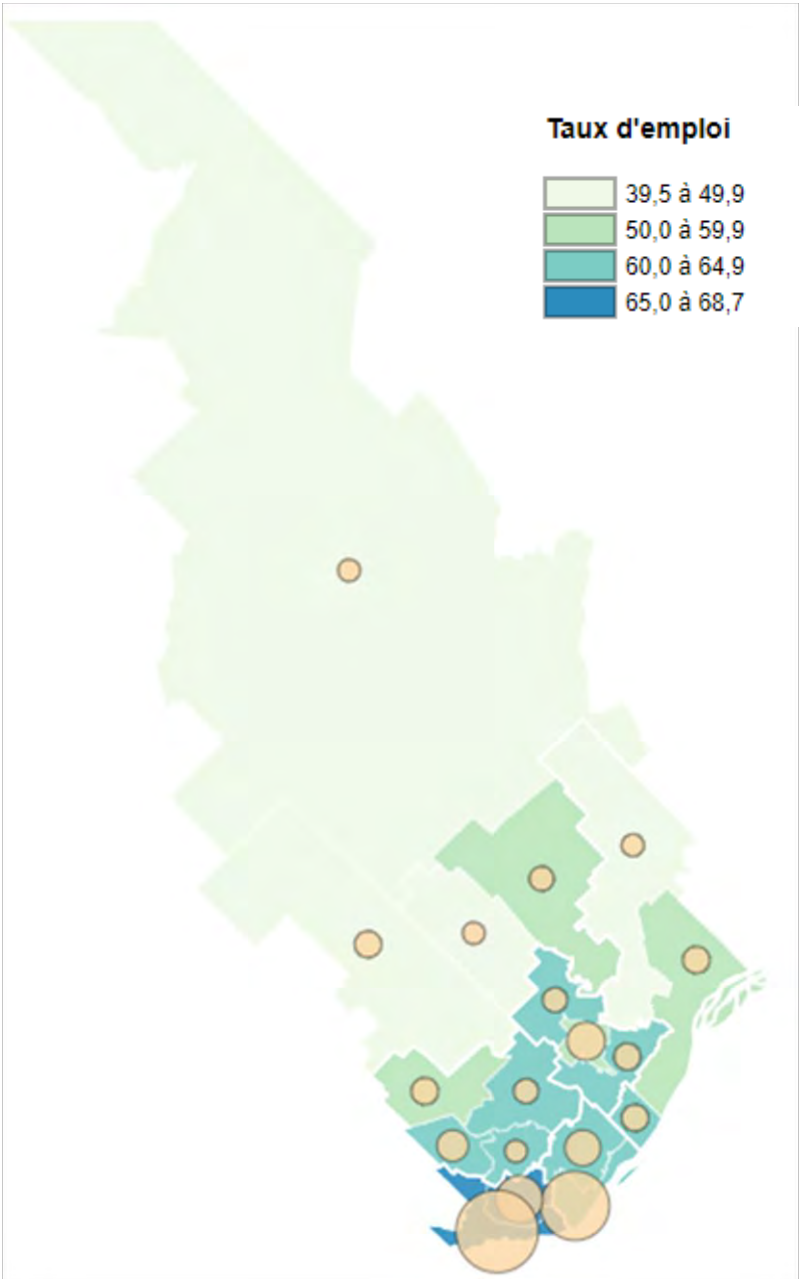
Taille moyenne des ménages : 2,4 personnes

- MRC **L'Assomption** et **Les Moulins** : Vocation résidentielle, commerciale, industrielle et institutionnelle
- MRC **D'Autray**, **Joliette**, la partie sud de **Matawinie** et **Montcalm** : Vocation plus agricole et urbaine
- MRC **Matawinie** : Vocation principalement de villégiature, de récréotourisme et de foresterie





Carte 6 — Taux d’emploi dans la région de Lanaudière, 2016



Carte 7 — Taux de chômage dans la région de Lanaudière, 2016

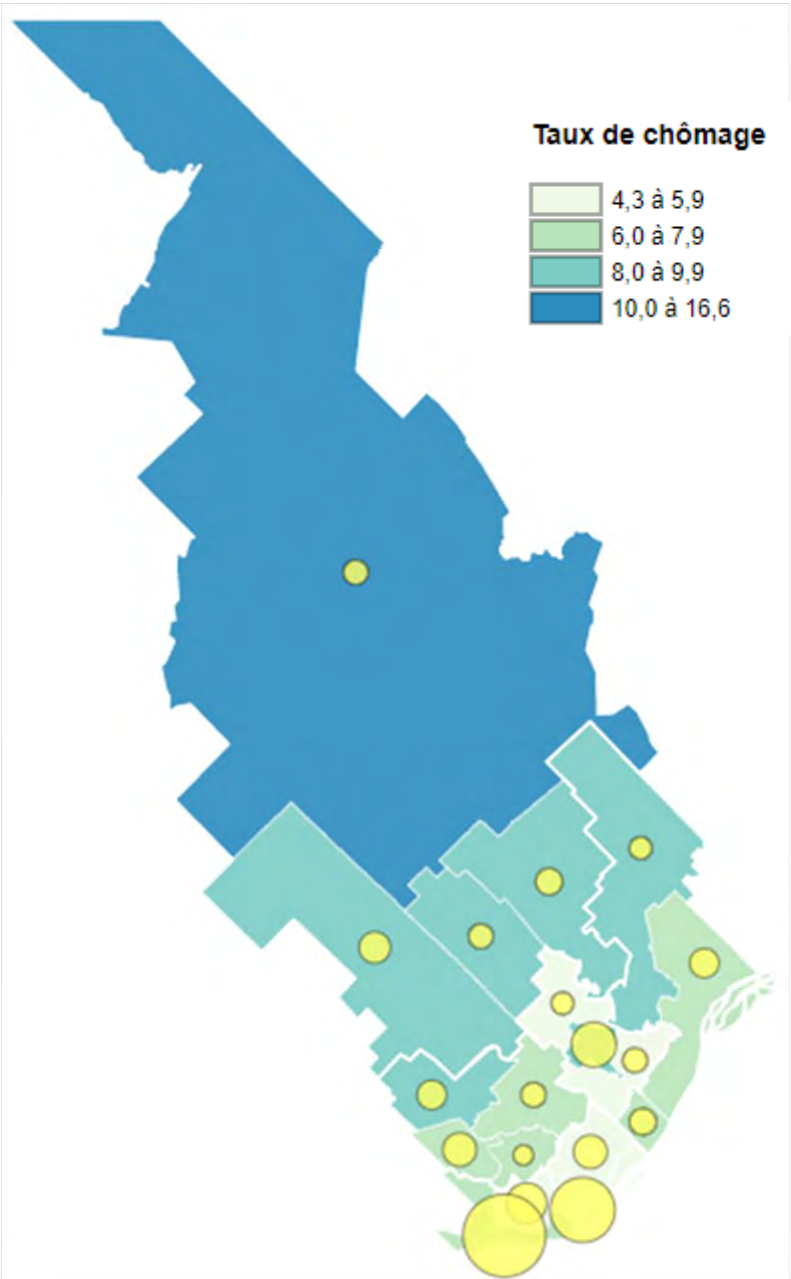
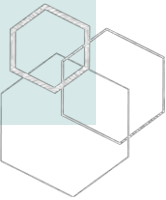


Tableau 2 — Taux d’emploi et taux de chômage dans la région de Lanaudière, 2016

	Nombre de personnes occupées (%)	Taux d’emploi (%)	Nombre de chômeurs	Taux de chômage (%)
Région de Lanaudière	241 740	60,4	17 010	6,6
MRC de D’Autray	19 365	55,3	1 600	7,6
MRC de L’Assomption	63 280	62,4	3 845	5,7
MRC de Joliette	29 305	54,4	2 255	7,1
MRC de Matawinie	20 065	46,8	2 150	5,7
MRC de Montcalm	25 495	60,4	2 015	9,7
MRC de Les Moulins	84 230	67,5	5 135	7,3



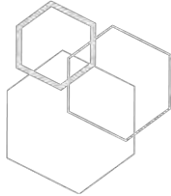
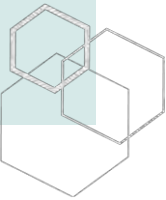
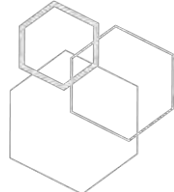


Tableau 3 — Profil démographique et socioéconomique, 2016

		MRC de D’Autray	MRC de Joliette	MRC de L’Assomption	MRC de Les Moulins	MRC de Matawinie	MRC de Montcalm	Région de Lanaudière
Population	Population 2001	39 177	52 277	105 969	112 393	44 042	39 520	396 378
	Population 2016	42 189	66 550	124 759	158 267	50 435	53 069	494 796
	Variation population	↑3 012	↑14 273	↑18 790	↑45 874	↑6 393	↑13 915	↑98 418
Territoire	Superficie (km ²)	1 168,4	424,2	255,7	261,1	9 528,2	711, 0	12 309,0
	Densité (hab. /km ²)	33,8	159,2	488,0	606,1	5,3	74,0	39,8
Groupes d’âge	Âge moyen	43,8	44,3	41,3	38,3	47,3	39,8	41,3
	0 à 14 ans	6 211	9 757	20 869	30 816	6 236	9 509	86 345
	15 à 24 ans	4 469	7 065	15 401	19 707	4 547	5 693	56 175
	25 à 44 ans	9 571	15 677	30 304	43 825	9 381	14 403	119 305
	45 à 54 ans	6 240	8 549	18 764	24 501	7 554	8 060	72 385
	55 à 64 ans	7 338	10 721	19 087	20 858	10 694	7 854	157 595
	65 ans et plus	8 539	14 954	20 850	19 473	12 222	7 550	85 118
Ménages	Nombre total de ménages	18 225	29 705	49 765	59 700	23 140	21 610	202 140
	Nombre moyen de pers. par ménage	2,3	2,2	2,9	2,6	2,1	2,4	2,4
	Revenu moyen des ménages (\$) (2015)	66 587	66 601	86 390	90 379	61 281	66 224	77 845
Niveau de scolarité atteint pour la population âgée de 25 à 64 ans	Aucun diplôme	9 645	12 500	19 435	24 135	11 905	13 205	42 885
	Diplôme d’études secondaires	8 515	12 795	24 515	29 560	10 260	9 060	56 580
	Études postsecondaires	16 840	28 530	57 420	71 060	20 665	19 975	167 220
	Études universitaires	280	1 735	13 850	16 595	4 130	2 385	3 280
	Aucun diplôme (%)	27,3	22,5	16,9	17,1	25,4	29,6	15,9
	Diplôme d’études secondaires (%)	24,1	23,0	21,3	20,9	21,8	20,3	21,0
	Études postsecondaires (%)	47,7	51,3	50,3	50,3	44,0	44,8	61,9
	Études universitaires (%)	0,8	3,1	11,7	11,7	8,8	5,3	1,2
Population active selon l’activité	Population active	20 970	31 565	67 125	89 365	22 220	27 515	266 300
	Population inactive	14 030	22 260	34 245	35 390	20 610	14 725	141 265
	Taux de chômage (%)	7,6	5,7	7,1	5,7	9,7	7,3	6,6





3.3. LIEU DE TRAVAIL ET MODE DE TRANSPORT AU TRAVAIL

Les déplacements domicile-travail permettent de localiser d'où viennent les travailleurs occupant un emploi dans Lanaudière, mais aussi de comprendre où travaillent les résidents lanaudois tel que présenté au *tableau 6*. Selon l'Institut national de la recherche scientifique, «la très grande majorité des 137635 emplois de Lanaudière sont occupés par des résidents de la région (88,3 %) et uniquement 4,1 % et 3,6 % par des travailleurs habitant les régions voisines telles que des Laurentides, Laval et de Montréal. Sur les 241740 [travailleurs] résidant dans Lanaudière, un peu plus de la moitié travaillent dans la région (56,9 %) et 11,5 % sont sans adresse fixe de travail. La région de Montréal est fort attractive puisque le quart des [travailleurs] de la région de Lanaudière s'y déplacent pour travailler» (INRS, 2016).

Le *tableau 4* démontre que l'automobile est le mode de transport principal pour les travailleurs. En effet, ce sont 91,1 % des travailleurs, ayant un lieu de travail habituel ou sans adresse de travail fixe, qui utilisent ce mode de transport en tant que conducteur ou passager. Les déplacements en transport en commun arrivent seconds avec un taux de 4,3 %. Avec cette part modale de 4,3 %, le transport collectif est faiblement utilisé comme mode de transport pour se rendre au travail, contrairement à celle du Québec qui est de 13,7 %. Il est possible de comprendre que ce dernier perd grandement en efficacité en raison de la vaste étendue du territoire, qui est aussi associé à la faible concentration de la population dans certaines municipalités. La population doit donc se rendre, avec leur automobile, au point de cueillette le plus près, pour ensuite pouvoir utiliser le transport en

commun. Au niveau du transport actif, seulement 3,9 % des déplacements domicile-travail se font à pied ou à bicyclette.

Tableau 4 — Mode de transport pour le travail dans Lanaudière, 2016

	Nombre	%
Automobile (conducteur et passager)	206025	91,1
Transport en commun	9625	4,3
À pied	7735	3,4
Bicyclette	1070	0,5
Autres	1620	0,7
Total	226085	100

Tableau 5 — Catégorie de lieu de travail, 2016

	Région de Lanaudière	Le Québec
À domicile (%)	6,3	6,7
À l'extérieur du Canada (%)	0,1	0,3
Sans adresse de travail fixe (%)	11,5	8,9
Lieu habituel de travail (%)	82,0	84,1

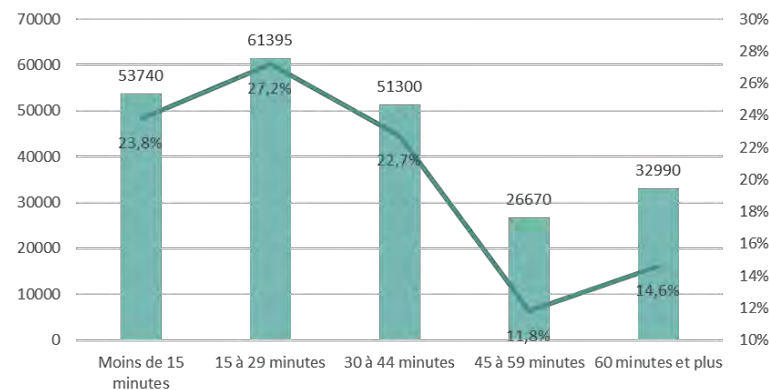
Le *tableau 6* illustre que, pour chaque MRC lanaudoise, la majorité des résidents travaille dans leur MRC d'origine. Pour ce qui est des résidents lanaudois travaillant à l'extérieur de la région, il est aussi possible d'observer que la région des Laurentides a une plus grande importance dans les cinq régions voisines mentionnées dans le tableau puisqu'elle a la plus forte attractivité pour les travailleurs de Lanaudière. Pour ce qui est des résidents lanaudois, il est intéressant de constater que la majorité des travailleurs des MRC de Joliette et de Matawinie demeure dans la région pour exercer leur emploi. Cela dit,



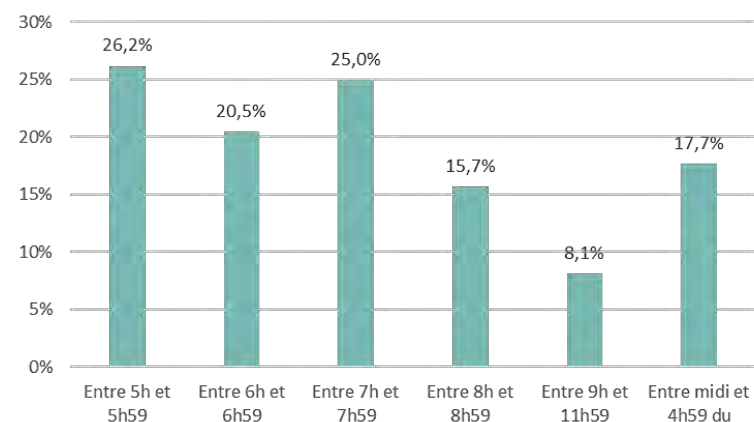
«les deux tiers des travailleurs de la MRC de Joliette [résident] et travaillent dans la MRC. [En comparaison avec la MRC de Matawinie, seulement 45,4 % habitent et occupent un emploi dans la même MRC et] 14,5 % sont des travailleurs qui se dirigent vers la MRC de Joliette » (INRS, 2016). De plus, ce tableau illustre que les résidents des MRC de Les Moulins et de L'Assomption se dirigent principalement vers une autre région comme Montréal, Laval ainsi que les Laurentides. Enfin, pour les MRC de D'Auray et de Montcalm, il est possible de remarquer que la majorité des personnes qui y travaillent résident dans la région de Lanaudière, soit 77,3 % et 64,6 %, ou se dirigent vers Montréal avec un taux de déplacement de 15,0 % et 16,0 %.

La durée de déplacement entre le domicile et le lieu de travail, illustrée par le *graphique 5*, démontre que 73,6 % des déplacements durent moins de 44 minutes, dont 23,8 % sont moins de 15 minutes. En ce qui concerne l'heure de départ pour se rendre au travail, le *graphique 6* présente que la plupart des travailleurs de la région de Lanaudière quittent leur domicile entre 5 h et 5 h 59 ainsi que 7 h et 7 h 59.

Graphique 5 — Durée du trajet domicile-travail pour la région de Lanaudière, 2016



Graphique 6 — Heure de départ pour le travail pour la région de Lanaudière, 2016



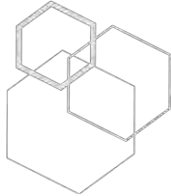
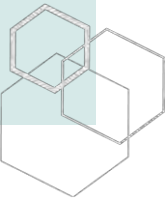
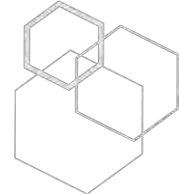


Tableau 6 — Flux de navetteurs selon l’origine-destination, 2016

		Lieu de résidence (Origine)												
Lieu de travail (Destination)		MRC de D'Auray	MRC de L'Assomption	MRC de Joliette	MRC de Les Moulins	MRC de Matawinie	MRC de Montcalm	Total de la région de Lanaudière	Montréal	Laval	Laurentides	Montréal	Montréal	Mauricie
	MRC de D'Auray	8085	575	1335	70	540	100	10 705	190	15	45	140	600	
	MRC de L'Assomption	1590	21 255	980	2405	270	875	27 375	1725	375	720	355	95	
	MRC de Joliette	2 285	1 160	19 035	510	3 325	1 630	27 945	490	180	260	185	360	
	MRC de Les Moulins	510	4 110	490	26 045	395	3 055	34 605	2 740	2 325	5 265	470	50	
	MRC de Matawinie	490	195	1 290	120	8 760	570	11 425	155	45	245	105	60	
	MRC de Montcalm	180	315	1 025	730	640	7 515	10 405	230	140	590	75	30	
	Total région de Lanaudière	13 140	27 610	24 155	29 880	13 930	13 745	122 460	5 530	3 080	7 125	1 330	1 195	
	Montréal	2 545	23 300	1 500	26 080	1 755	3 400	58 580						
	Laval	270	2 065	255	10 700	465	1 655	15 410						
	Laurentides	105	1 040	200	5 855	545	2 115	9 860						
	Montréal	360	1 695	285	1 410	290	335	4 375						
	Mauricie	575	155	165	50	75	20	1 040						
	MRC de D'Auray (%)	75,5	5,4	12,5	0,7	5,0	0,9	100	1,6	0,1	0,4	1,2	5,1	
	MRC de L'Assomption (%)	5,8	77,6	3,6	8,8	1,0	3,2	100	5,6	1,2	2,3	1,2	0,3	
MRC de Joliette (%)	8,2	4,2	68,1	1,8	11,9	5,8	100	1,7	0,6	0,9	0,6	1,2		
MRC de Les Moulins (%)	1,5	11,9	1,4	75,3	1,1	8,8	100	6,0	5,1	11,6	1,0	0,1		
MRC de Matawinie (%)	4,3	1,7	11,3	1,1	76,7	5,0	100	1,3	0,4	2,0	0,9	0,5		
MRC de Montcalm (%)	1,7	3,0	9,9	7,0	6,2	72,2	100	2,0	1,2	5,1	0,7	0,3		





3.4. RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION

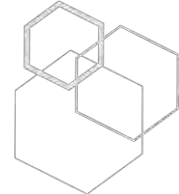
Comme mentionné précédemment, la région de Lanaudière est fortement influencée par la proximité de la métropole. Les grands axes routiers est-ouest, au sud de la région, favorisent les déplacements interrégionaux, alors que les routes régionales, dans un axe nord-sud, constituent des facteurs importants de localisation et des liens privilégiés au marché de la région de Montréal. Sa proximité avec la grande région de Montréal fait de l'automobile le moyen privilégié pour les déplacements. Il faut comprendre que plusieurs usagers se rendent vers les grandes villes, comme Laval, Montréal ou même Saint-Jérôme, pour travailler ou partent de celles-ci pour se rendre dans la région de Lanaudière, soit pour se rendre à leur résidence secondaire, pour des activités récréotouristiques, pour explorer la nature, etc. Ce constat est sorti dans le sondage qui était diffusé auprès des usagers pour connaître l'opinion citoyenne ainsi que dans les précédents graphiques. De plus, plusieurs infrastructures importantes, comme les autoroutes 40 et 640 ainsi que la route régionale 158, se situent au sud de la région. Celles-ci permettent de faire le lien vers la métropole ainsi que des liens interrégionaux est-ouest. Quant aux liens nord-sud, ceux-ci concernent principalement les routes 125 et 131. La route 125 donne accès au territoire situé entre Saint-Donat et Saint-Esprit et la route 131 entre Saint-Michel-des-Saints et Joliette.

3.4.1. AXES NORD-SUD

En ce qui concerne les axes nord-sud, les liens se font principalement par les routes régionales 125 et 131. La route 125 débute à la fin de

l'autoroute 25, soit à la jonction de la route 158, située à Saint-Esprit. Sur une longueur de 83 kilomètres, cette dernière réunit Saint-Esprit à Saint-Donat. Elle relie aussi les municipalités de Chertsey, Entrelacs, Notre-Dame-de-la-Merci ainsi que Sainte-Julienne. Pour ce qui est de la route 131, celle-ci, suivant la fin de l'autoroute 31, est située à la jonction de la 158 à Joliette. Elle constitue le lien routier principal entre Joliette et Saint-Michel-des-Saints, sur une longueur de 71 kilomètres. Cette route dessert également les municipalités de Notre-Dame-de-Lourdes, Notre-Dame-des-Prairies, Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Jean-de-Matha ainsi que Saint-Zénon. Celle-ci permet aussi un accès indirect vers la MRC de D'Autray (Berthierville, Sainte-Élisabeth, Saint-Cléophas, Saint-Gabriel, Saint-Gabriel-de-Brandon), soit en empruntant la route 131 pour ensuite utiliser l'autoroute 31 ou en passant par les routes 158, 345 ainsi que la route 348. Une autre route nord-sud qui dessert la région de Lanaudière est la 347. Celle-ci débute à Saint-Geneviève-de-Berthier, dans la MRC de D'Autray, en croisement avec la route 158. Elle prend d'abord une orientation nord-ouest jusqu'à Saint-Gabriel-de-Brandon, où elle s'oriente ensuite vers l'ouest pour atteindre la route 125 à Notre-Dame-de-la-Merci dans la MRC de Matawinie. De plus, il faut noter l'apport considérable des déplacements des villégiateurs qui se rendent dans les municipalités du nord de la région, mais également dans les ZECs, les pourvoiries et dans le TNO de la MRC de Matawinie. Il est important de soulever que la région de Lanaudière comprend la plus grande concentration de territoire faunique structuré au sud du Québec. Les routes 341 et 343 sont aussi des axes nord-sud qui sont présents sur le territoire lanauois. La route 341 dessert la municipalité de Rawdon jusqu'à Repentigny tandis que la route 343 permet de se rendre de Saint-Côme à Saint-Sulpice. Toutefois, elles ne figurent pas comme voie de transit principale en raison de sa configuration et de la vitesse qui est majoritairement de 70 km/h. Également, la route de Manawan et les chemins forestiers permettent





de couvrir l'ensemble du territoire public qui se retrouve plus au nord de Saint-Michel-des-Saints et amènent un apport non négligeable d'usagers. En somme, les routes nord-sud sont des axes majeurs permettant de desservir le réseau de camionnage, ce qui occasionne du ralentissement sur les routes 125 et 131. Le manque de zone de dépassement contribue aussi à cet enjeu de fluidité du réseau routier, à l'exception de la route 125 entre Chertsey et Saint-Donat puisque celle-ci comprend deux voies sur une distance importante.

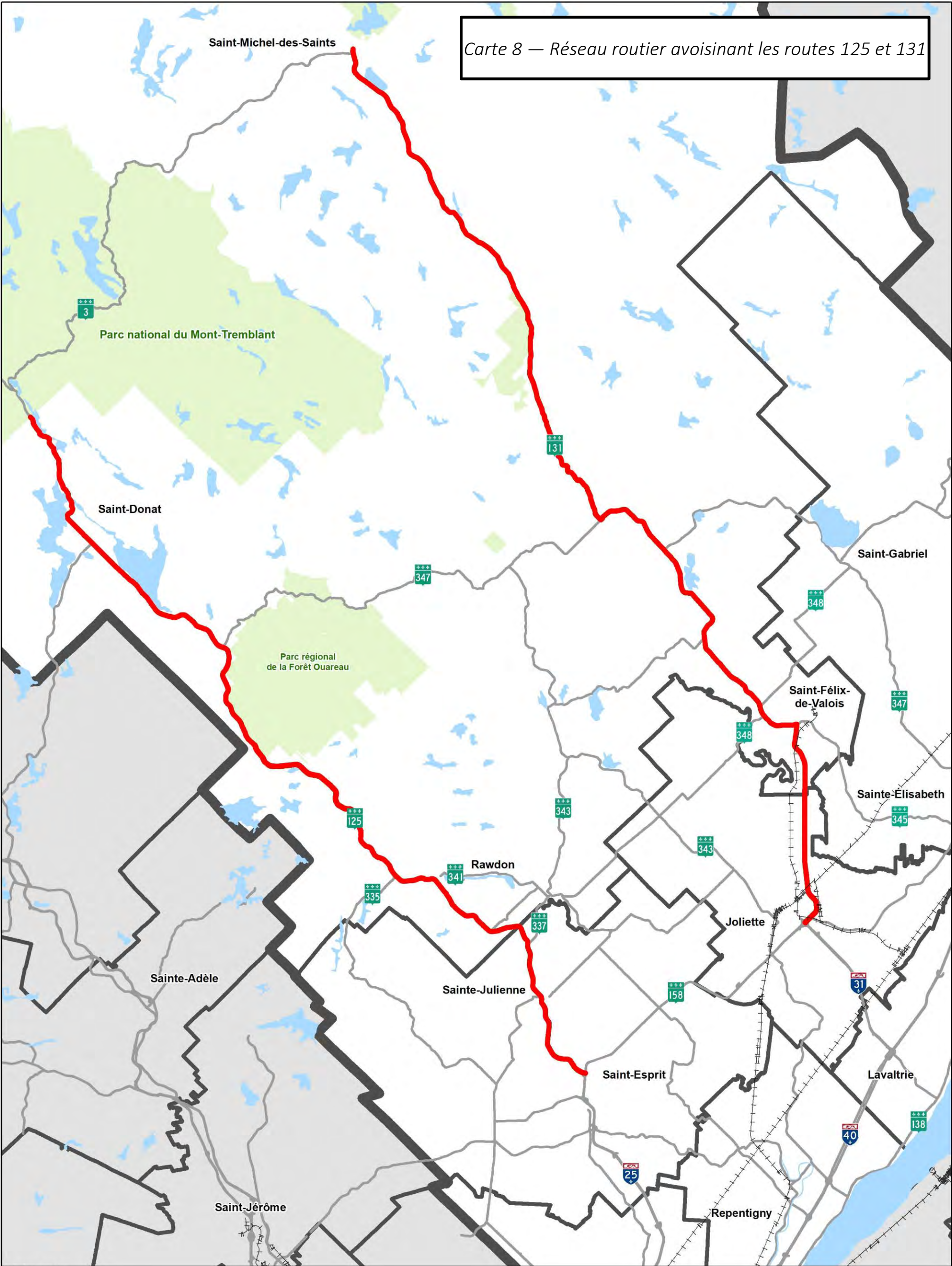
3.4.2. AXES EST-OUEST

L'autoroute 40 ainsi que l'autoroute de contournement 640 constituent des axes est-ouest du territoire lanauois. Situées dans le sud de la région, elles permettent de faciliter les déplacements provenant de la région de Montréal. De plus, les routes 138, 158 et 348 sont aussi des axes est-ouest permettant de se rendre de Montréal à Kegaska dans la région administrative de la Côte-Nord, de Saint-Lin-Laurentides à Joliette, de Joliette à Saint-Jérôme ainsi que de Rawdon à Louiseville en Mauricie. Aussi, orientée d'est en ouest, la route 3, reliant Saint-Donat à Saint-Michel-des-Saints, est une route panoramique à vocation touristique. Elle relie aussi la région des Laurentides désenclavant ainsi le nord de la MRC de Matawinie. Soulignons également que les secteurs nord de la MRC d'Autray et de la MRC Matawinie ne possèdent pas de lien efficace est-ouest pour boucler des circuits touristiques entre les liens nord-sud. Ceci a un effet négatif sur les déplacements entre les différents axes pour les résidents et pour les touristes en raison des longues distances imposées par l'absence de lien adéquat. Soulignons toutefois l'amélioration du Chemin des Cyprès et de la route 3 dans le parc national du Mont Tremblant qui viendra répondre à cet enjeu. Les travaux pour le Chemin des Cyprès sont complétés et ceux de la

route 3 devraient l'être en 2023. Cette dernière va également permettre une nouvelle voie alternative lors de perturbation de la route 131. Cette dernière vise aussi à créer une connexion entre les routes 125 et 131, qui sont des axes principaux pour la région.

- MRC de Montcalm - Saint-Esprit - Sainte-Julienne - MRC de Matawinie - Rawdon - Chertsey - Entrelacs - Notre-Dame-de-la-Merci - Saint-Donat	Municipalités/villes desservies par la route 125
- MRC de Joliette - Joliette - Notre-Dame-des-Prairies - Notre-Dame-de-Lourdes - MRC de Matawinie - Saint-Félix-de-Valois - Saint-Jean-de-Matha - Sainte-Émélie-de-l'Énergie - Saint-Zénon - Saint-Michel-des-Saints - MRC de D'Autray (Lien indirect) - Berthierville - Sainte-Élisabeth - Saint-Cléophas - Saint-Gabriel - Saint-Gabriel-de-Brandon	Municipalités/villes desservies par la route 131





Carte 8 — Réseau routier avoisinant les routes 125 et 131

Légende

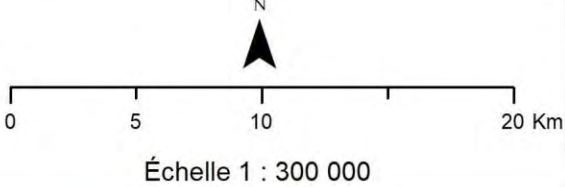
- Réseau ferroviaire
- Route 125 et 131
- Réseau_Pricipal_Lanaudière
- Limite de MRC
- Région de Lanaudière

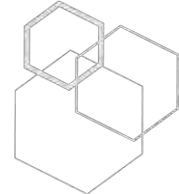
Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021





3.5. CIRCULATION

« Dans le sud de Lanaudière, les problèmes de congestion routière sont bien connus. L'auto solo est le mode de transport le plus utilisé dans l'ensemble de la région » (CREL, 2019).

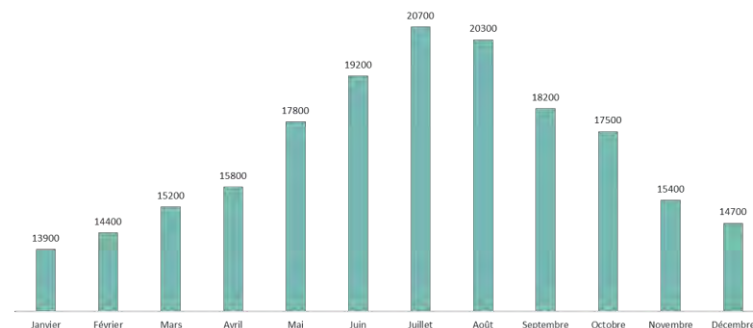
Afin de comprendre les débits journaliers moyens mensuels, le ministère des Transports a effectué des relevés de la circulation sur les routes sous sa juridiction, la plupart des relevés sont effectués ponctuellement en section courante ou aux intersections. Cependant, il y a un compteur permanent sur la route 125 et un autre sur la route 131 qui recueille, en continu, les débits de circulation horaire et par direction. Les données recueillies à ces deux sites ont été analysées et permettent de comprendre l'achalandage et la variation des débits selon la journée et la saison. Les *cartes 9 et 10* permettent d'observer les DJMA (débit journalier moyen annuel) sur l'ensemble des routes 125 et 131.

3.5.1. CIRCULATION POUR LA ROUTE 125

Le compteur permanent sur la route 125 est situé juste au nord de la zone urbaine de Sainte-Julienne, soit au nord du 3^e rang. Le DJMA (débit journalier moyen annuel), qui représente l'achalandage véhiculaire d'une section de route, était en 2019 de 16 900 et variait entre 19 600 en saison estivale et 14 600 en saison hivernale.

Le *graphique 7* présente la saisonnalité du débit journalier moyen mensuel.

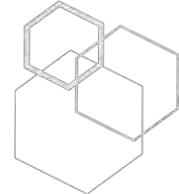
Graphique 7 — Variation du DJMM de la route 125, 2016



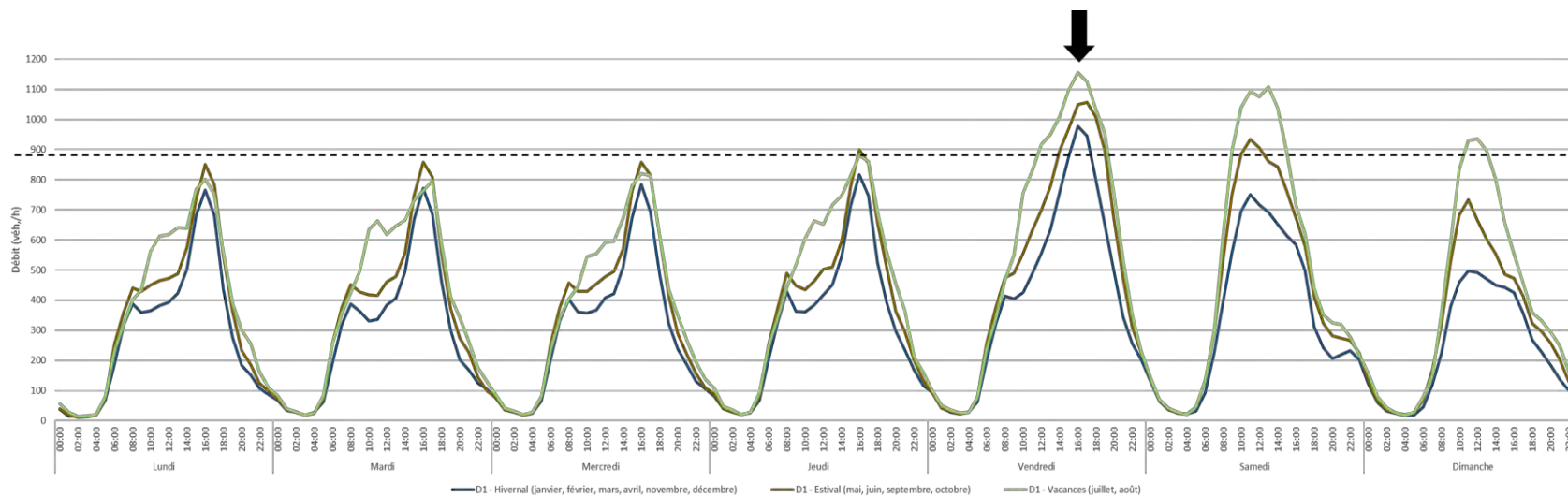
Le DJMA varie du sud au nord aux abords de la route 125. Au sud de la route 337 à Sainte-Julienne, le débit journalier est de 13 400, augmente à 16 900 entre les deux intersections de la route 337 pour redescendre à 6 400 au nord de la route 337 Nord. Le débit augmente à 8 000 dans le secteur de Chertsey et redescend à 2 340 dans le secteur d'Entrelacs. Dans Saint-Donat, le débit est 2 340 au sud de la route 329 et de 5 200 au nord.

L'analyse de débits horaires d'une semaine permet de constater des pointes d'achalandage au cours des fins de semaine. On observe de fortes pointes les vendredis après-midi et les samedis en direction nord et une forte pointe le dimanche après-midi en direction sud. Ce phénomène s'explique par la superposition des navetteurs en semaine avec les villégiateurs qui se dirigent vers leur chalet pour la fin de semaine, et le mouvement de retour des villégiateurs concentré le dimanche après-midi.

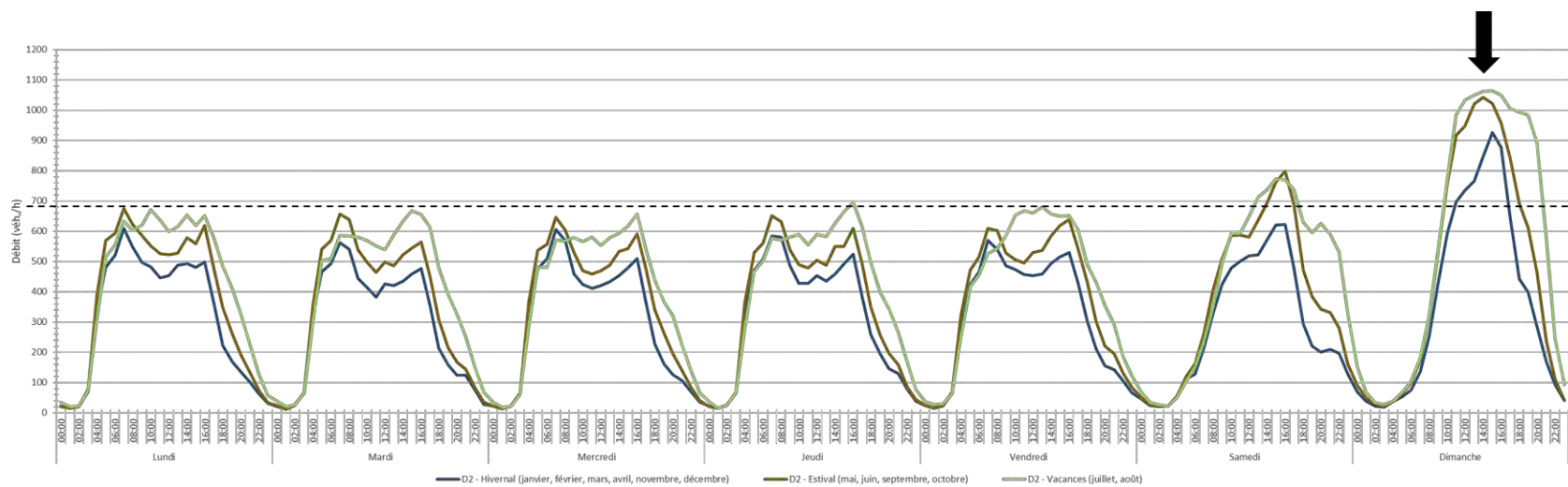


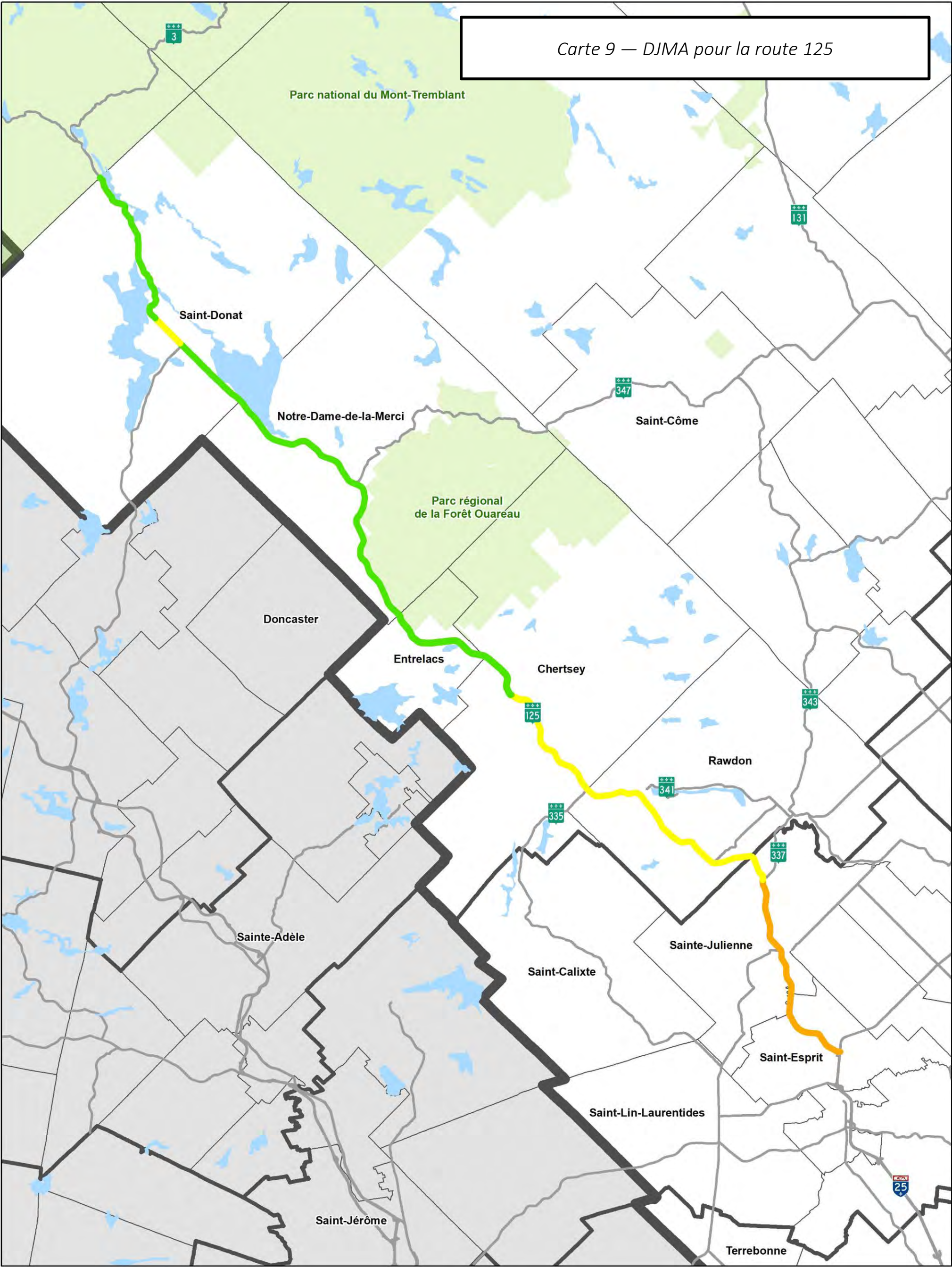


Graphique 9 — Profil horaire d'une semaine typique pour la route 125, direction nord

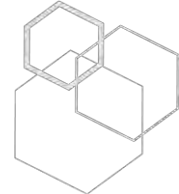


Graphique 8 — Profil horaire d'une semaine typique pour la route 125, direction sud





Légende DJMA 2000 - 4999 4999 - 9999 9999 - 24999 24999 - 99999	Projection: Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8 Système de référence géodésique: Datum Nord-Américain 1983 (NAD83) Gouvernement du Québec, 2021 MRC de Matawinie, 2021 MRC de D'Autray, 2021 MRC de Joliette, 2021 MRC de Montcalm, 2021 Ministère des Transports, 2021	N 02,5510 Km Échelle 1 : 225 000 MRC Matawinie ENTREPRENANTE DE NATURE! septembre 2021
---	--	---

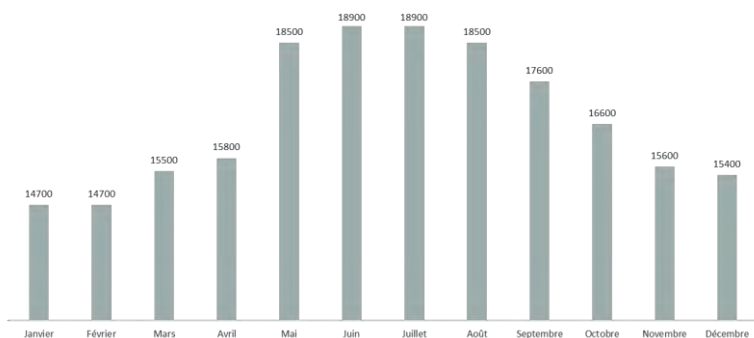


3.5.2. CIRCULATION POUR LA ROUTE 131

Le compteur permanent sur la route 131 est situé juste au nord du rang Sainte-Rose à Notre-Dame-de-Lourdes. Le DJMA, qui représente l'achalandage véhiculaire d'une section de route, était en 2019 de 16300 et variait à 17600 en saison estivale et à 14900 en saison hivernale. Contrairement à la route 125, la saisonnalité des débits de la route 131 est moins forte, principalement dû à l'emplacement du compteur permanent qui est à la limite de l'agglomération urbaine de Joliette. Des travaux en 2019 sur la route 131 proche de la zone de comptage ont influencé les débits de circulation; de ce fait, la base de données de l'année 2018 a été utilisée pour l'analyse du portrait de la route 131.

Le *graphique 10* présente la saisonnalité du débit journalier moyen mensuel de la route 131 en 2018.

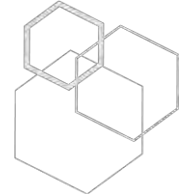
Graphique 10 — Variation du DJMM de la route 131, 2018



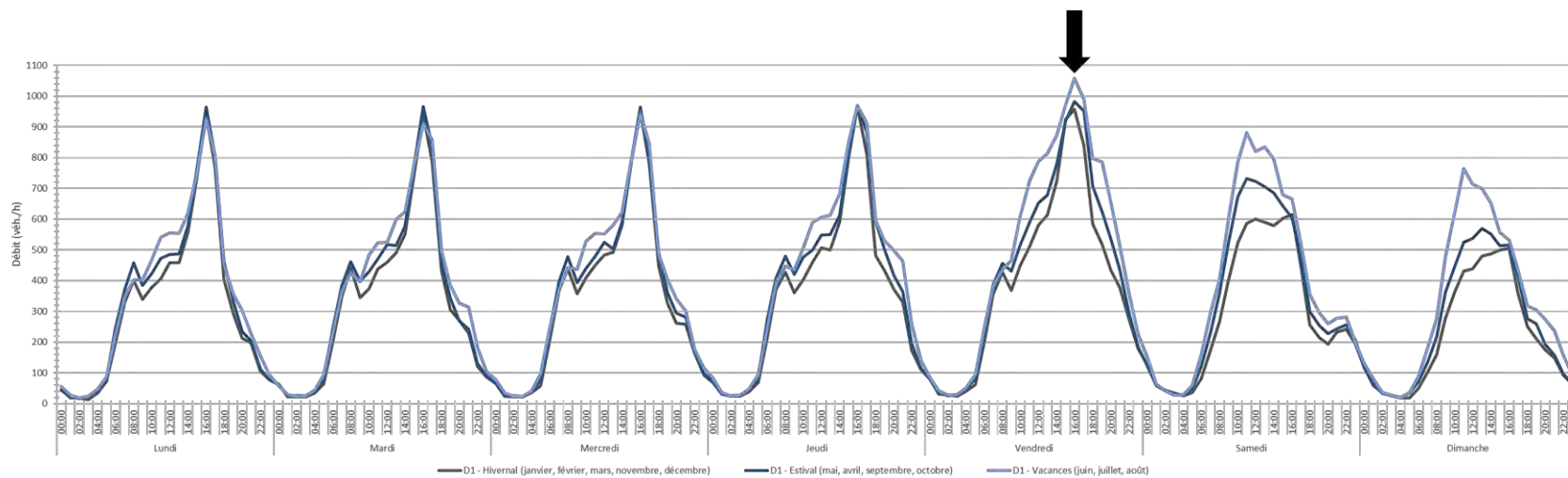
Le DJMA varie du sud au nord au long de la route 131. À la hauteur du boulevard Firestone à Notre-Dame-des-Prairies, le débit journalier est de 27000, diminue à 14300 au nord de la rue Principale à Notre-Dame-de-Lourdes, à 10900 sur la rue Principale à Saint-Félix-de-Valois, à 4200 au nord de la route 347 vers Saint-Damien, à 3000 au sud de Saint-Zénon et à 2700 au nord vers Saint-Michel-des-Saints.

L'analyse de débits horaires d'une semaine permet de constater une pointe d'achalandage légèrement supérieure le vendredi après-midi en direction nord par rapport aux autres journées de la semaine et une pointe le dimanche après-midi en direction sud. Contrairement à la route 125, le site du compteur permanent présente une mobilité pendulaire des déplacements prédominants en zone urbaine impliquant ainsi des flux dans les deux sens (aller-retour lieu de travail ou d'étude).

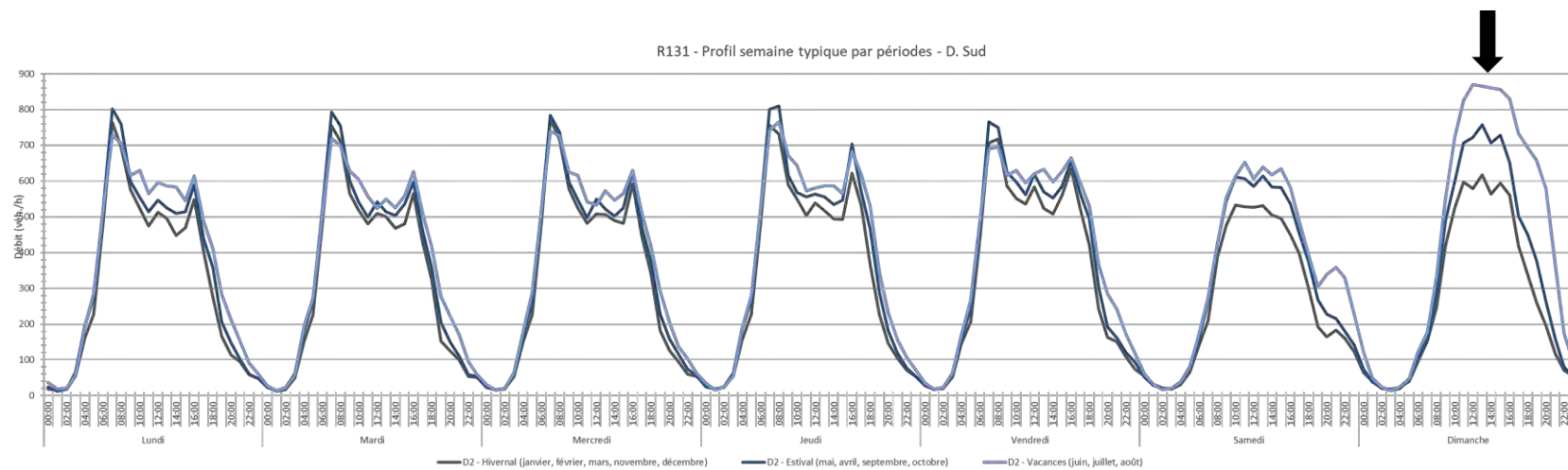


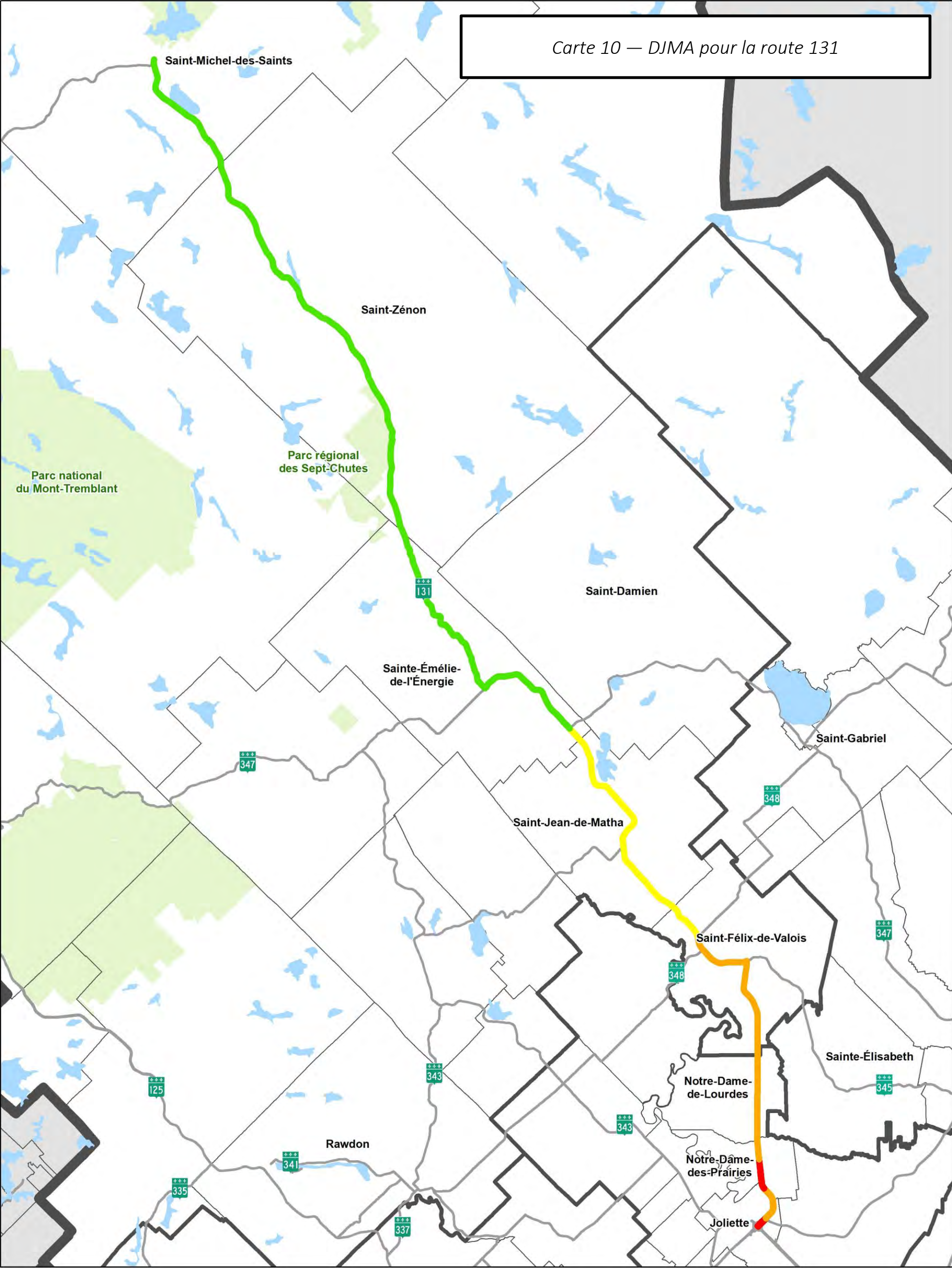


Graphique 12 — Profil horaire d'une semaine typique pour la route 131, direction nord

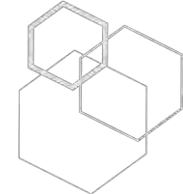


Graphique 11 — Profil horaire d'une semaine typique pour la route 131, direction nord





Légende Débit journalier moyen annuel 2000 - 4999 4999 - 9999 9999 - 24999 24999 - 99999	Projection: Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8 Système de référence géodésique: Datum Nord-Américain 1983 (NAD83) Gouvernement du Québec, 2021 MRC de Matawinie, 2021 MRC de D'Autray, 2021 MRC de Joliette, 2021 MRC de Montcalm, 2021 Ministère des Transports, 2021	N 02,5510 Km Échelle 1 : 225 000 MRC Matawinie ENTREPRENANTE DE NATURE! septembre 2021
--	--	--



3.6. TRANSPORT ACTIF RÉGIONAL

Illustré aux *cartes 11, 12 et 13*, le transport actif est subdivisé en quatre catégories définies par le type d'aménagement ainsi que selon la convivialité pour les cyclistes, soit :

- Bande cyclable;
- Piste cyclable;
- Chaussée désignée;
- Accotement asphalté.

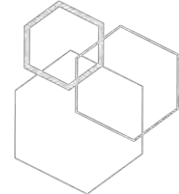
Tout d'abord, une bande cyclable se définit par une voie unidirectionnelle dédiée aux cyclistes qui est orientée dans le même sens que les véhicules et où la vitesse de circulation est de 50 km/h et moins. La piste cyclable, quant à elle, est une voie désignée, qui est séparée physiquement de la circulation automobile, et qui est unidirectionnelle ou bidirectionnelle. Ensuite, la chaussée désignée est une voie partagée, soit une rue ou une route locale qui présente un faible débit de circulation, où les automobilistes et cyclistes partagent la même voie. Finalement, l'accotement asphalté est une bande d'asphalte, à droite de la route, qui sert aux piétons et aux cyclistes, de même qu'aux arrêts spontanés des véhicules. Comme le mentionne Vélo Québec, une bande cyclable et un accotement asphalté se ressemblent beaucoup. Pour les distinguer, « une bande cyclable est réservée exclusivement à la circulation des cyclistes et où l'arrêt des véhicules est prohibé » (Vélo Québec, 2017). Pour ce qui est des accotements asphaltés, ceux-ci permettent l'arrêt de véhicules, même si le stationnement y est généralement interdit.

À l'aide des *cartes 11, 12 et 13*, il est possible de remarquer une majorité d'accotements asphaltés sur la route 131 laquelle passe dans la MRC de Joliette. Les bandes et pistes cyclables sont principalement présentes au cœur de la MRC de Joliette où elles traversent plusieurs parcs, municipalités et villes. Dans la MRC de D'Autray, le réseau est plutôt caractérisé par la forte présence de chaussées désignées. Pour ce qui est des MRC de Matawinie et de Montcalm, aucun circuit régional de transport actif en site propre n'est présent.

Toutefois, Circuits Lanaudière et la MRC de Matawinie procèderont, en 2021-2022, à l'élaboration d'un plan directeur d'un réseau cyclable régional.

Quant à la MRC de Montcalm, un projet de réseau cyclable régional est présenté dans le schéma d'aménagement. Lequel privilégie trois liens d'importance ou spécifiques entre les MRC voisines afin que les cyclistes puissent entrer et sortir du territoire de la MRC de Montcalm. Le circuit nord-sud, dans l'axe de la route 125, relie les MRC de Matawinie et Les Moulins, en passant par Sainte-Julienne, Saint-Esprit, Saint-Roch-Ouest et Saint-Roch-de-L'Achigan. Vers l'est, le circuit traverse les municipalités de Saint-Alexis et de Saint-Jacques pour atteindre la MRC de Joliette. Vers l'ouest, le circuit sillonne à travers les municipalités de Saint-Roch-Ouest et Saint-Lin-Laurentides pour rejoindre la MRC de La Rivière-du-Nord. Le projet de réseau cyclable offre une fonction aussi utilitaire que récréative, et consiste principalement à l'aménagement de chaussées désignées, sauf à Sainte-Julienne sur la route 337, où l'aménagement d'une bande cyclable est privilégié et à Saint-Calixte, où est considéré pour la portion longeant la rivière Beauport un aménagement en site propre. De plus, des travaux d'envergure sont à prévoir pour le réseau





suprarégional. Entre autres, le circuit avec la MRC de Matawinie a nécessité la construction d'un pont multifonctionnel pour traverser la rivière Ouareau à Rawdon, et l'ouverture d'un chemin à travers un boisé dans la municipalité de Sainte-Julienne. Quant au circuit avec la MRC de Joliette, il exigera la construction d'une passerelle pour traverser la route 158 à Saint-Jacques.

En ce qui a trait au degré de confort des cyclistes sur les routes 125 et 131, soulignons qu'en règle général, il est peu convivial de circuler en transport actif sur l'ensemble des deux routes. Cela dit, l'enjeu d'insécurité est présent pour les cyclistes ainsi que pour les piétons, car aucun aménagement dédié au transport actif n'est conçu à cet effet. Le fort débit de circulation sur les deux routes signifie souvent, pour les cyclistes et les piétons, peu d'occasions de traverser la route, un temps d'attente qui est plus long, un sentiment d'impatience et une prise de décision plus risquée. Il est donc possible d'envisager de meilleurs aménagements dédiés au transport actif aux abords des routes 125 et 131.

3.7. TRANSPORT EN COMMUN RÉGIONAL

« En milieu rural, il semble difficile d'offrir un service de transport en commun efficace. Certains trajets d'autobus sont maintenus, mais plusieurs sont déficitaires. Afin de pallier cette situation, certaines MRC ont opté pour le Taxibus, un service qui favorise les déplacements à l'intérieur des MRC, mais qui est encore méconnu par la population » (CREL, 2019). En gros, le Taxibus est un service de transport en commun qui est effectué par taxi ou par autobus et est offert sur appel

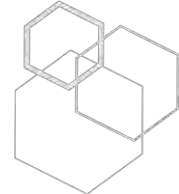
seulement. Il faut donc comprendre que c'est un service personnalisé et que les trajets varient d'une journée à l'autre. Ce dernier est offert 7 jours sur 7, contrairement à certains circuits d'autobus qui sont seulement disponibles du lundi au vendredi.

Malgré les enjeux liés au transport en commun en milieu rural, il est intéressant de préciser que plusieurs circuits de transport en commun sont offerts dans la région de Lanaudière, dont la majorité est prise en charge par le service des transports de la MRC de Joliette. Travaillant avec l'ensemble des MRC de la région et des organismes de transport comme la STM et Exo, celle-ci « peut ainsi offrir six circuits différents, allant de Saint-Michel-des-Saints à Montréal en passant par Saint-Lin-Laurentides, Berthierville et Repentigny » (MRC de Joliette, 2017). Il est aussi offert aux usagers du transport en commun la possibilité d'utiliser le vélo-bus (de la mi-avril à la fin octobre), qui est présent sur le circuit 125, donnant l'opportunité de faire la transition entre le transport actif vers le transport en commun. L'utilisation du vélo-bus est donc une alternative à l'utilisation de l'automobile.

La *carte 14* démontre que les routes 125 et 131 sont complètement desservies par le transport en commun, soit par le circuit 125 ou par le circuit 32. Cependant, l'offre de transport en commun est relativement limitée, notamment dû à la taille du territoire lanaudois à desservir. De plus, plusieurs autres circuits permettent la jonction entre ces deux circuits, tels que le circuit :

- 1 : Saint-Donat/Sainte-Agathe-des-Monts
- 34 : Joliette/Rawdon
- 50 : Joliette/Montréal
- 131-138 : Joliette/Lavaltrie/Berthierville.





Cette dernière [carte 14] illustre l'ensemble des circuits dans la région de Lanaudière permettant de desservir les municipalités et villes suivantes :

- **MRC de D'Autray** : Berthier, Lanoraie, Lavaltrie et Sainte-Genève-de-Berthier
- **MRC de Joliette** : Crabtree, Joliette, Notre-Dame-de-Lourdes, Notre-Dame-des-Prairies, Saint-Charles-Borromée, Sainte-Ambroise-de-Kildare et Saint-Paul
- **MRC de L'Assomption** : L'Assomption, Repentigny et Saint-Sulpice
- **MRC de Les Moulins** : Mascouche et Terrebonne
- **MRC de Matawinie** : Chertsey, Entrelacs, Notre-Dame-de-la-Merci, Rawdon, Saint-Donat, Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Jean-de-Matha, Saint-Michel-des-Saints et Saint-Zénon
- **MRC de Montcalm** : Sainte-Julienne, Sainte-Marie-Salomé, Saint-Esprit, Saint-Lin-Laurentides et Saint-Roch-de-L'Achigan
- **Hors région de Lanaudière** : Lantier, Montréal, Sainte-Agathe-des-Monts, Sainte-Lucie-des-Laurentides, Sainte-Sophie, Saint-Jérôme et Val-des-Lacs

3.8. TRANSPORT ADAPTÉ

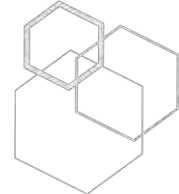
Moyen de transport répondant aux besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, le transport adapté est un service qui fonctionne sur réservation, de type porte-à-porte. Offert 7 jours sur 7, ce dernier permet à un certain bassin de population d'avoir une autonomie comparable à celle dont dispose la population en général. Ce type de service fournit aux usagers de la région, préalablement admis selon la Politique d'admissibilité au transport adapté du ministère des Transports, un transport à travers certaines municipalités et villes, mais aussi à l'extérieur de Lanaudière tel que Laval, Montréal, Sainte-Agathe, Saint-Jérôme ainsi que Trois-Rivières pour des raisons médicales, toujours selon un horaire fixe. Ce service est offert par toutes les MRC de la région de Lanaudière, soit les MRC de D'Autray, Joliette, L'Assomption, Les Moulins, Matawinie ainsi que la MRC de Montcalm.

Les MRC de D'Autray, Matawinie et Montcalm mettent également à disposition, à leur population, un service de taxibus. Ce dernier est similaire au transport en commun, mais est effectué par des véhicules de type taxi. Ce service se fait par réservation dans les trois MRC.

3.9. TRANSPORT SCOLAIRE

En prenant en compte les différents *Centres de service scolaire*, il est intéressant de soulever que le mode de transport scolaire occasionne certainement du ralentissement sur le réseau routier dû à l'immobilisation fréquente des autobus. Cependant, il n'y a pas d'enjeu majeur qui y est associé puisque ce dernier circule seulement à des heures précises et durant la période scolaire. Cela dit, l'enjeu du transport scolaire sur la fluidité et la sécurité des routes 125 et 131 n'est pas assez grand pour en tenir compte dans ce Plan de transport.





Il est donc compréhensible que les données du transport scolaire ne soient pas abordées lors de la recherche des pistes de solution et lors du plan d'action. «Il n'en demeure pas moins que le ministère des Transports doit tenir compte de la présence des véhicules de transport scolaire sur son réseau, car ces derniers ont une influence sur la fluidité et la capacité du réseau routier en raison des multiples arrêts obligatoires nécessaires pour assurer la sécurité des étudiants» (Fournier et Turcotte, 2000).

3.10. TRANSPORT FERROVIAIRE

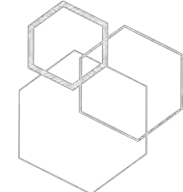
Représenté aussi à la *carte 16*, le réseau ferroviaire est principalement localisé dans le sud de Lanaudière. Ce réseau traverse principalement les MRC de D'Autray, Joliette, L'Assomption ainsi que Les Moulins. Les MRC de Montcalm et de Matawinie sont peu desservies par ce type de transport, alors qu'il n'est présent que dans les municipalités de Sainte-Marie-Salomé et de Saint-Félix-de-Valois.

Le transport ferroviaire fait souvent référence au transport des marchandises. Par contre, il faut aussi tenir compte du transport de personnes. Sur l'ensemble du territoire de la région de Lanaudière, une seule ligne de train de banlieue est présente. Faisant partie de l'implantation du train de l'Est, celle-ci dessert les villes de Mascouche, de Repentigny ainsi que de Terrebonne. Cela dit, ce moyen de transport ne semble pas être aussi important dans les milieux ruraux de la région que dans les centres urbains.

3.11. TRANSPORT LOURD

Le transport lourd représente un facteur important à considérer pour la fluidité et la sécurité des axes reliant Saint-Donat à Saint-Esprit ainsi que Saint-Michel-des-Saints à Joliette. Autant les entreprises industrielles, de transport, de machineries lourdes et d'excavation que les commerces de grandes surfaces comme les épiceries soulèvent un grand achalandage de camions lourds. La cohabitation de ce type de transport avec les usages résidentiels qui entourent la zone commerciale est difficile. Les camions lourds génèrent des nuisances majeures telles que le bruit, les vibrations et la levée de particules, en plus de laisser une impression d'insécurité tant pour les conducteurs que les résidents vivant en bordure des routes. Reliés aux activités économiques de la région, notamment dans le domaine forestier, ces camions circulent tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la région. Ils se déplacent majoritairement dans l'axe nord-sud, car «peu de routes de transit assurent le transport efficace des marchandises dans un axe est-ouest» (SADR MRC de Matawinie, 2018). Trois axes principaux de transport de bois sillonnent le réseau routier supérieur de la région. Le premier relie la municipalité de Saint-Michel-des-Saints aux municipalités et territoires du domaine de l'État situés au sud, par le biais de la route 131 et des axes secondaires est-ouest. Le second relie la municipalité de Chertsey aux terres du domaine de l'État au nord et à l'est par la route 125 et les axes secondaires est-ouest. Finalement, du transport interrégional de bois se rend vers les grands axes autoroutiers du sud de la région ou vers la Mauricie par le biais des axes secondaires est-ouest. Force est d'admettre que «la proportion de camions sur les routes est une donnée importante à considérer. Que ce soit au niveau de l'entretien des routes ou encore au niveau de la sécurité, les conflits entre ce type de véhicules, les autres usagers de la route et les populations riveraines iront en s'accroissant» (SADR MRC de Matawinie, 2018).





La *carte 16* représente le réseau de camionnage en quatre catégories, soit les routes où les camions peuvent circuler en tout temps, les routes où la circulation de camions est restreinte, celles où la circulation lourde est partiellement interdite et celles où le camionnage est interdit, sauf pour les livraisons locales. Les routes 125 et 131 sont des axes nord-sud majeurs où le réseau de camionnage est permis en tout temps et comportent peu de restrictions à la circulation. Un grand flux de camions, soit plus de 250 camions chaque jour, se déplace d'ailleurs du nord de Lanaudière pour se rendre jusqu'au sud du territoire ou simplement vers une autre région. Ce fort achalandage est partiellement dû à l'exploitation des ressources naturelles puisque plusieurs entreprises forestières, carrières et sablières transitent sur ces axes pour approvisionner la région ainsi que les régions avoisinantes. Tout comme le réseau de transport en commun, il existe une déficience des liens est-ouest en matière d'accessibilité au transport lourd. La route 158, qui traverse la région de Lanaudière d'est en ouest, étant le seul axe de transit entre la 125 et la 131.

Figure 3 — Transport lourd



3.12. MACHINERIE AGRICOLE

La circulation de machinerie agricole est majoritairement présente dans le sud de la région avec ses nombreux kilomètres carrés de terres agricoles. Il est possible de soulever plusieurs enjeux, soit :

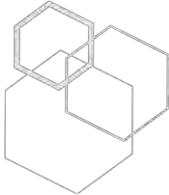
- La vitesse réduite de la circulation ;
- Les particules sur la route ;
- Le manque de visibilité pour les dépassements.

En gros, la cohabitation avec la machinerie agricole rend les usagers impatients et augmente le nombre de manœuvres dangereuses en effectuant des dépassements où la visibilité de la route est souvent difficile. Plusieurs MRC au Québec, dont 13 MRC de la Montérégie et de l'agglomération de Longueuil, ont fait de la sensibilisation sur la cohabitation harmonieuse en zone agricole pour diminuer les risques de collision sur la route. La campagne de sensibilisation intitulée *Notre campagne, un milieu de vie à partager* a permis d'échanger sur des sujets en lien avec les réalités du monde agricole comme la santé des sols, les odeurs, le partage de la route et le bruit. Celle-ci a conscientisé la population de la Montérégie envers la présence de machinerie agricole. Une telle campagne de sensibilisation serait aussi bénéfique pour la population lanaudoise.

« Grâce au projet de cohabitation, les agricultrices et les agriculteurs de la Montérégie souhaitent dialoguer avec leurs voisins afin de comprendre les réalités et défis mutuels. Résider dans un milieu agricole nécessite parfois de la patience, mais l'agriculture locale nous garantit un approvisionnement en quantité suffisante de produits frais et de qualité supérieure. »

— Jérémie Letellier, président de la FUPAM





3.13. VÉHICULE HORS ROUTE (VHR)

Avec la popularité croissante de ces types d’activités, l’identification des réseaux destinés aux véhicules hors route a été nécessaire dans l’élaboration de ce plan de transport pour comprendre son effet avec le réseau routier. Illustré à la *carte 17*, le réseau de VHR est séparé en deux catégories, soit les motoneiges et les quads. Quant aux différents circuits de motoneiges, ceux-ci sont subdivisés comme suit Trans-Québec, régional et local. Cette distinction permet donc de comprendre leur niveau d’achalandage, mais aussi leur importance. Au niveau des sentiers Trans-Québec, ceux-ci sont de longs sentiers qui traversent minimalement trois régions administratives. Ces derniers sont principalement orientés d’est en ouest pour la région de Lanaudière. Les sentiers régionaux, quant à eux, représentent des sentiers intermédiaires qui, souvent, rejoignent ceux classés Trans-Québec. Pour ce qui est des sentiers locaux, ils ont pour caractéristique d’assurer un accès à un service (dépanneur, station-service, casse-croute, etc.) ou d’être un sentier collecteur aux sentiers Trans-Québec et régional. En observant la *carte 17*, la région comprend majoritairement des sentiers Trans-Québec, soit 889 kilomètres, où le principal sentier traverse du nord au sud Lanaudière. Les sentiers régionaux représentent 614 kilomètres et les sentiers locaux sont composés de 383 kilomètres, ce qui est, somme toute, considérable. Comme pour les sentiers de motoneiges, les sentiers de quads sont aussi subdivisés. Ces derniers en comprennent des provinciaux, régionaux ainsi que locaux. Cela dit, les provinciaux sont ceux qui traversent d’une province à l’autre, les sentiers régionaux passent d’une région à l’autre et les locaux sont, eux aussi, des sentiers collecteurs. Contrairement aux motoneiges, qui passent principalement le long de la route 125, les quads suivent, en grande partie, le tracé des routes 125 et 131. La *carte 17* permet aussi de constater que plusieurs sentiers sont les mêmes pour les motoneiges et les quads. En somme, les sentiers de VHR sont localisés à des endroits stratégiques afin de minimiser l’impact sur le milieu ainsi que

leurs nuisances comme le bruit, la levée de particules (neige, sable, gravier) et les odeurs.

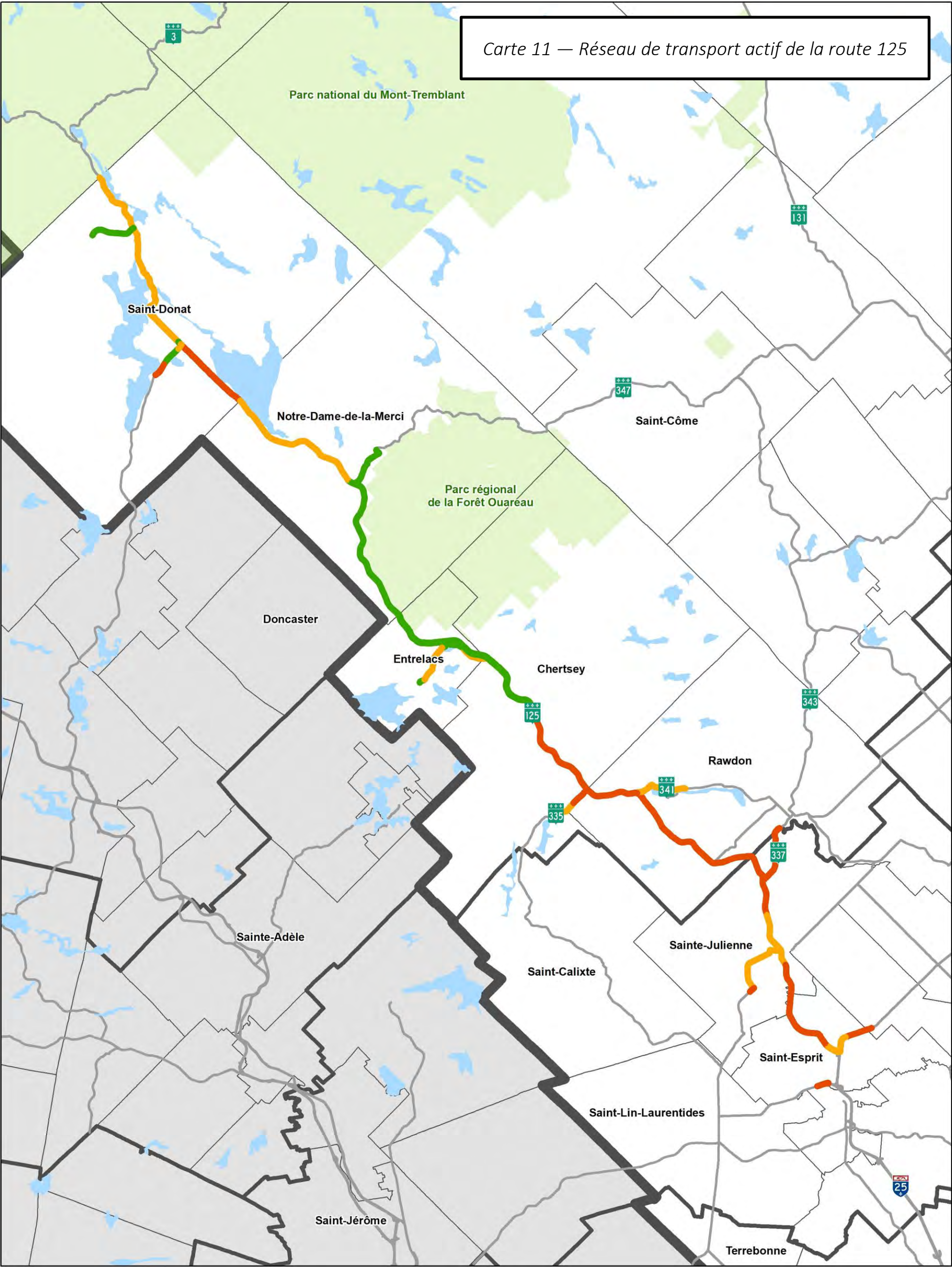
Tableau 7 — Nombre de traverses pour véhicule hors route

	Route 125	Route 131
Traverses de motoneiges	18	18
Traverses de quads	15	21
Total	33	39

Figure 4 — Traverse de véhicules hors route



Carte 11 — Réseau de transport actif de la route 125



Légende

Convivialité des routes

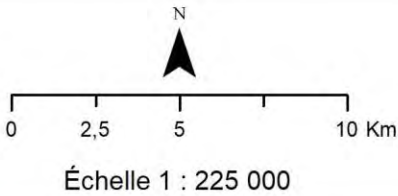
- Conviviale
- Moyennement conviviale
- Non conviviale

Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

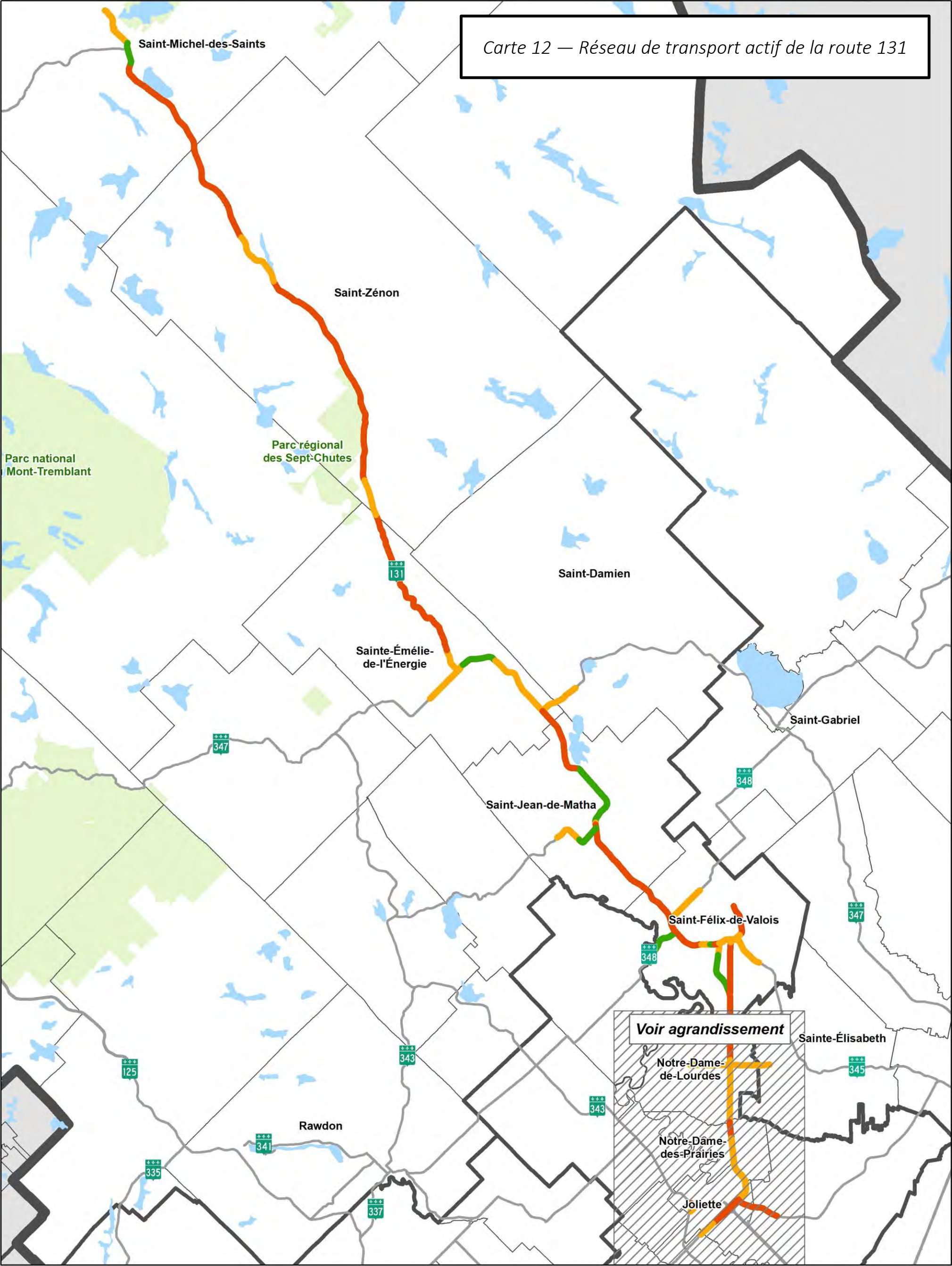
Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021

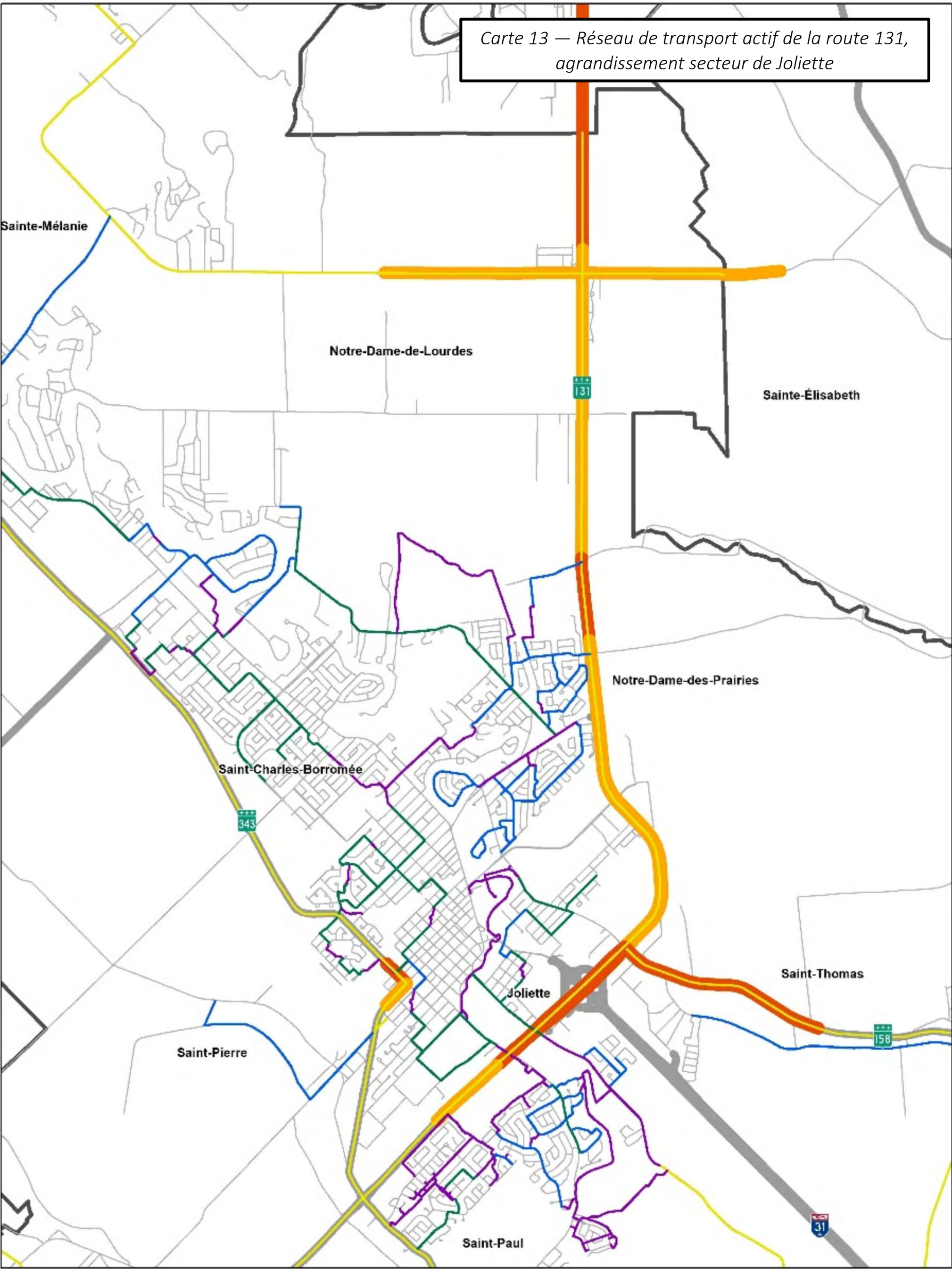


septembre 2021



Légende Convivialité des routes Conviviale Moyennement conviviale Non conviviale	Projection: Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8 Système de référence géodésique: Datum Nord-Américain 1983 (NAD83) Gouvernement du Québec, 2021 MRC de Matawinie, 2021 MRC de D'Autray, 2021 MRC de Joliette, 2021 MRC de Montcalm, 2021 Ministère des Transports, 2021	N 0 2,5 5 10 Km Échelle 1 : 225 000 MRC Matawinie ENTREPRENANTE DE NATURE! septembre 2021
---	--	--

Carte 13 — Réseau de transport actif de la route 131, agrandissement secteur de Joliette



Légende

Type d'aménagement cyclable

- Accotement asphalté
- Bande cyclable
- Chaussée désignée
- Piste cyclable

Convivialité des routes

- Conviviale
- Moyennement conviviale
- Non conviviale

Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021

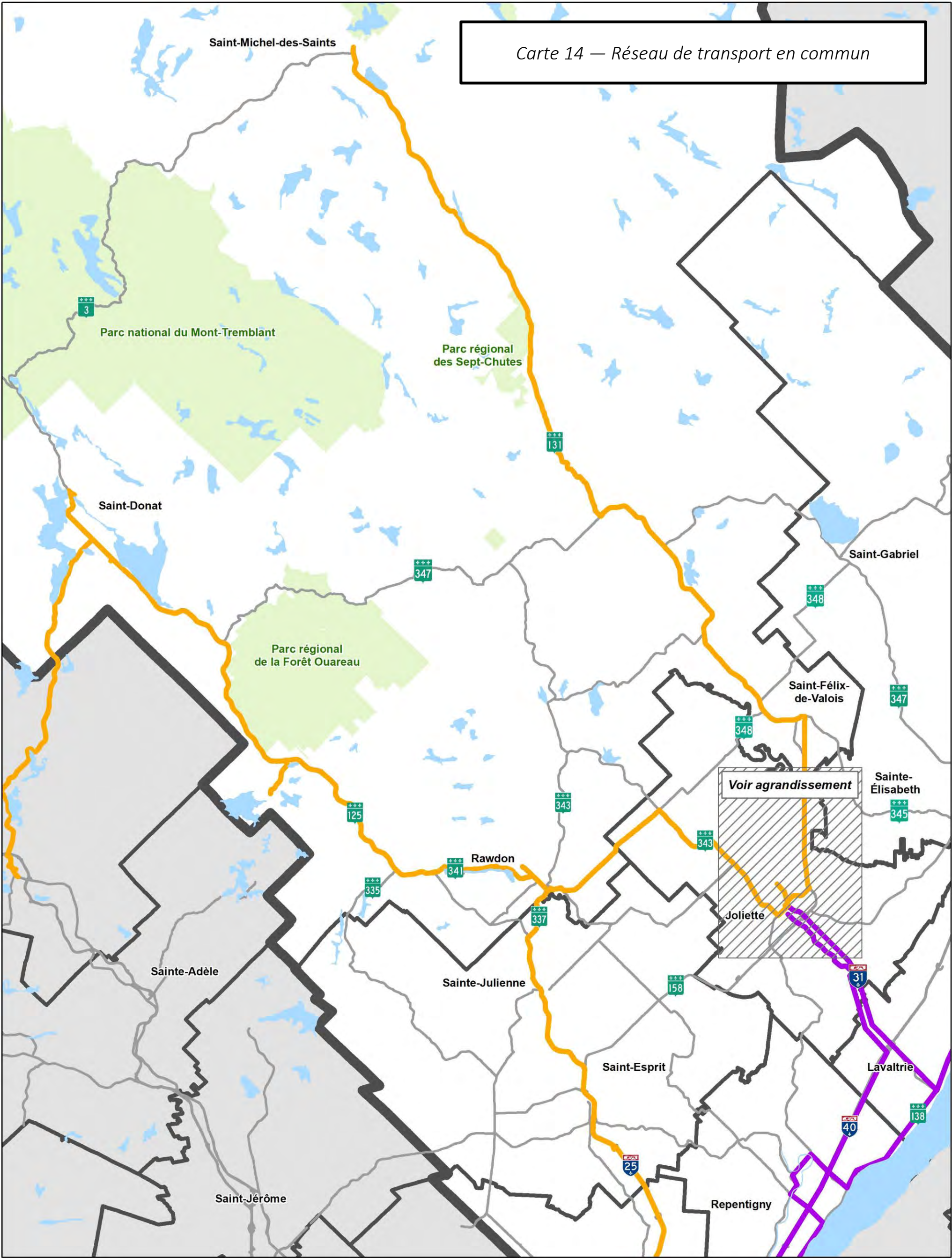
N

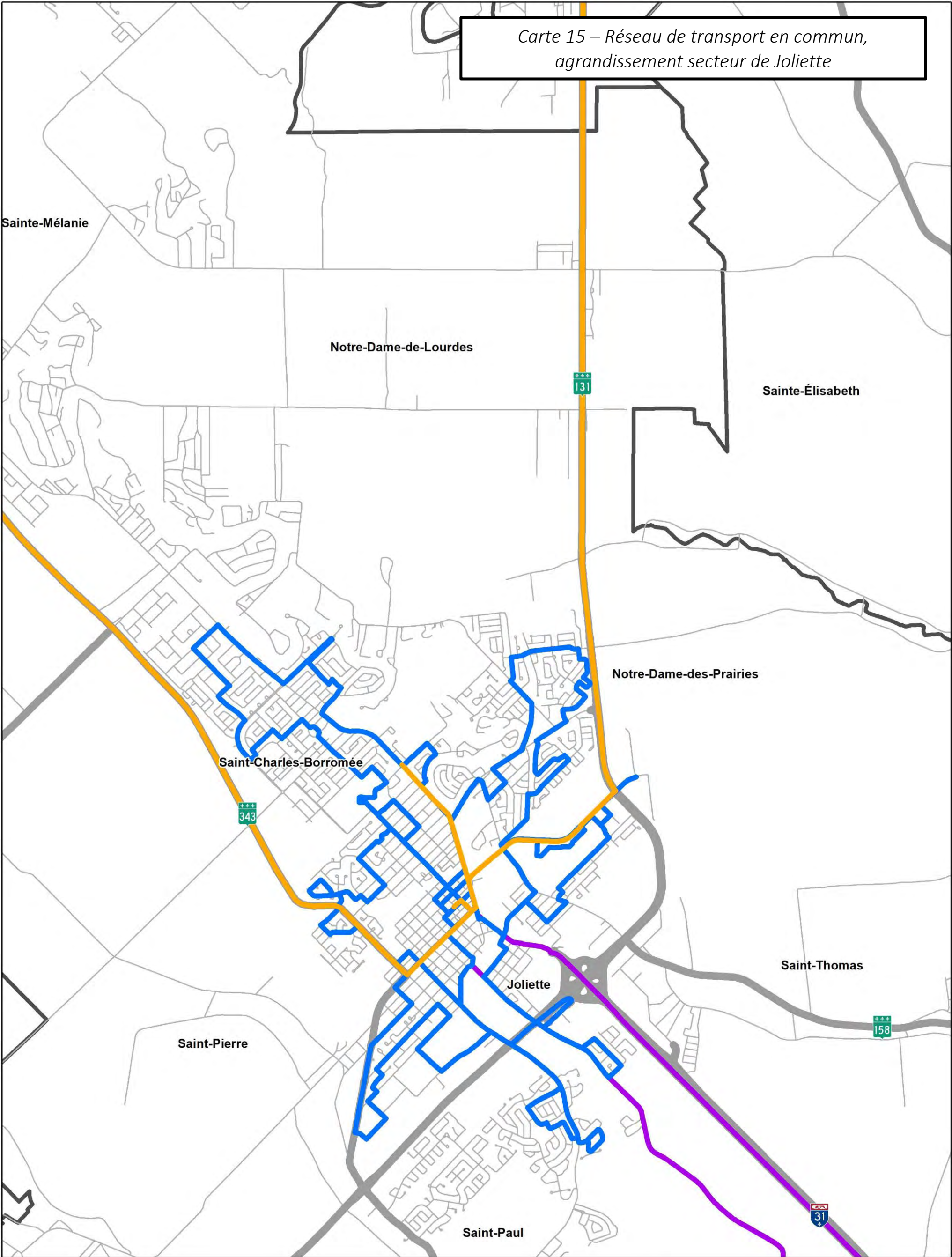
0 0,5 1 2 Km

Échelle 1 : 45 000

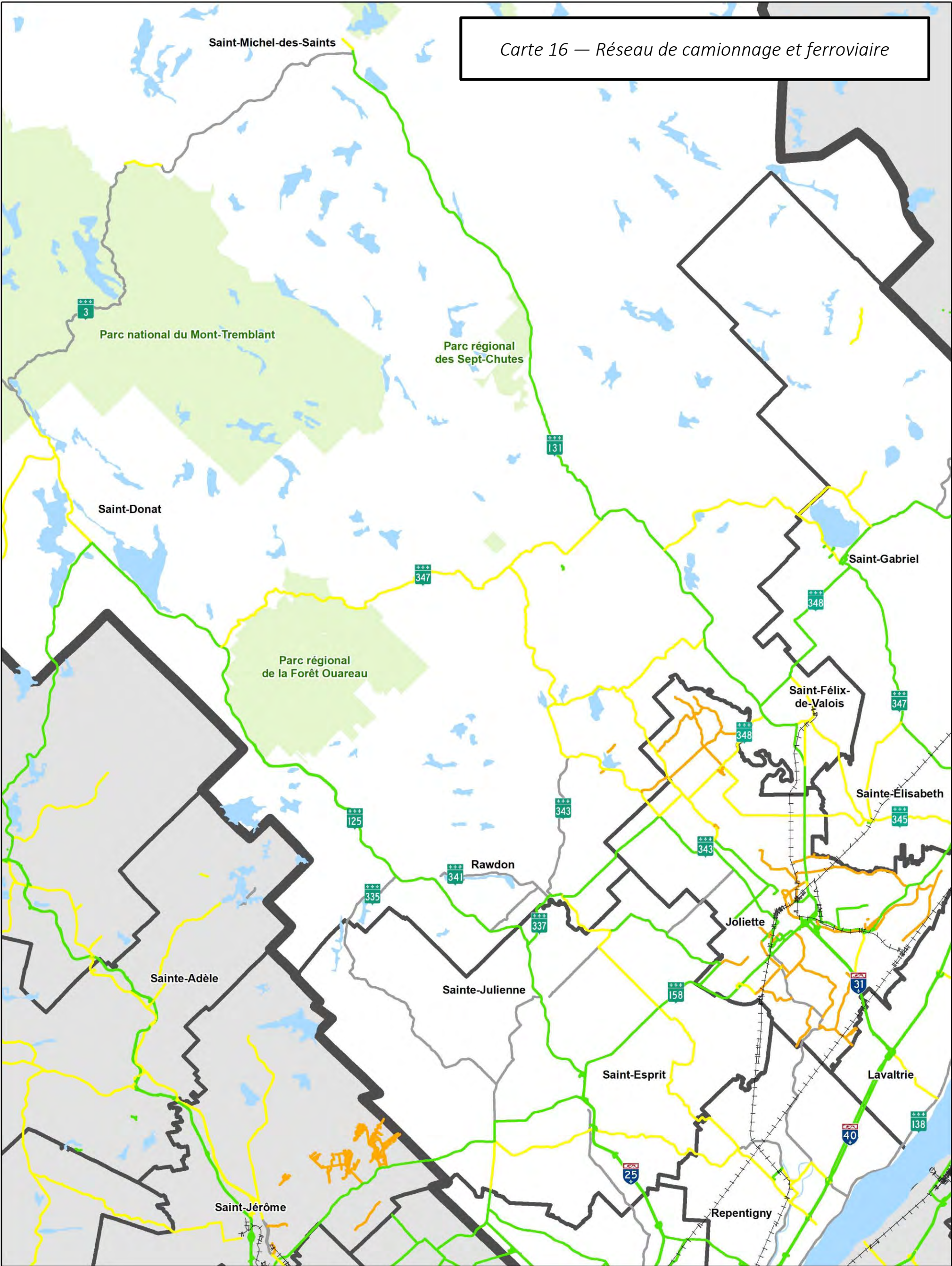
MRC Matawinie
ENTREPRENANTE DE NATURE!

septembre 2021





Légende Limite de MRC Réseau de transport en commun MRC de Matawinie MRC de Joliette MRC de D'Autray	Projection: Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8 Système de référence géodésique: Datum Nord-Américain 1983 (NAD83) Gouvernement du Québec, 2021 MRC de Matawinie, 2021 MRC de D'Autray, 2021 MRC de Joliette, 2021 MRC de Montcalm, 2021 Ministère des Transports, 2021	N 00.512 Échelle 1 : 45 000 MRC Matawinie ENTREPRENANTE DE NATURE! septembre 2021
---	--	--



Légende

Limite de MRC

Région de Lanaudière

Réseau ferroviaire

Hierarchie du réseau de camionnage

Route permise

Route restreinte

Route partiellement interdite

Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

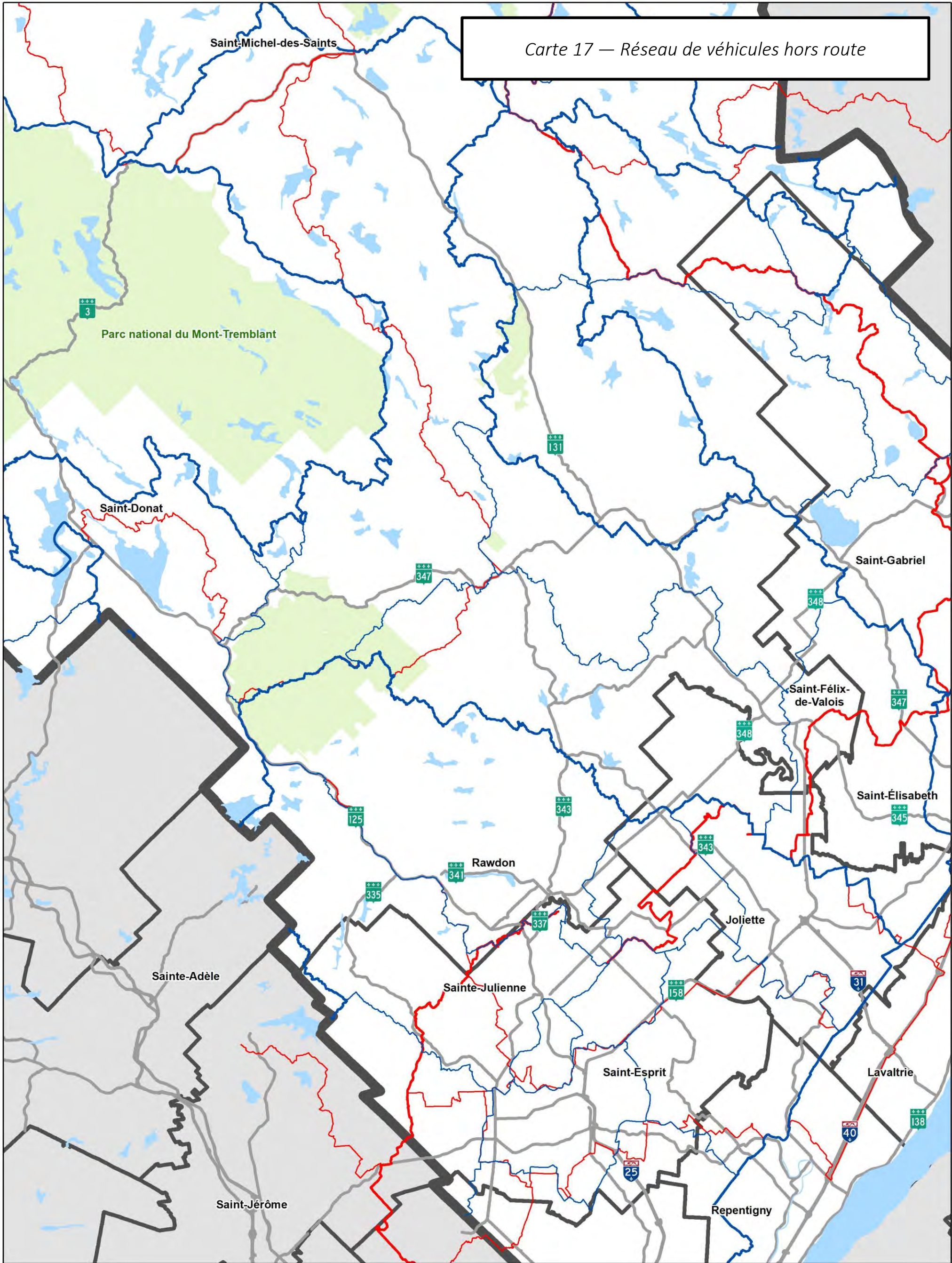
Ministère des Transports, 2021

N

0 5 10 20 Km

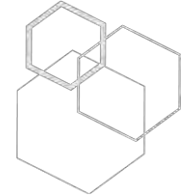
Échelle 1 : 300 000

septembre 2021



Carte 17 — Réseau de véhicules hors route

Légende  Limite de MRC  Région de Lanaudière Type de réseau de motoneige  Trans-Québec  Régional Type de réseau de quad  Provincial  Régional	Projection: Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8 Système de référence géodésique: Datum Nord-Américain 1983 (NAD83) Gouvernement du Québec, 2021 MRC de Matawinie, 2021 MRC de D'Autray, 2021 MRC de Joliette, 2021 MRC de Montcalm, 2021 Ministère des Transports, 2021	N 0 5 10 20 Km Échelle 1 : 300 000  MRC Matawinie ENTREPRENANTE DE NATURE! septembre 2021
---	--	---



3.14. CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU ROUTIER

Cette section correspond à la description de quelques éléments physiques importants sur les routes 125 et 131.

Les *tableaux 8, 9 et 10* permettent de comparer les routes 125 et 131. Il est donc possible d’observer qu’il y a un nombre plus élevé d’accès à des rues sur la route 125 que la route 131. Cependant, ces derniers sont plus dominants sur la route 131 en les comparant par kilomètre carré.

De plus, considérant une haute concentration d’accès à des commerces ou des résidences, deux secteurs en sont sortis. Le premier correspond au secteur de la route 125 avec le carrefour de la route 337 Est et de la route 337 Ouest à Sainte-Julienne. D’une longueur de 4,7 kilomètres, il y a 144 accès, dont 81 commerciaux et 63 résidentiels. Cela dit, il y a environ 30 accès à un bâtiment par kilomètre carré. Le deuxième secteur représente le carrefour du rang de la Première-Chaloupe et du rang de la Deuxième-Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies. Ce tronçon de 1,2 kilomètre comprend 45 accès commerciaux et aucun de nature résidentielle. Cela donne 37,5 entrées charretières au kilomètre carré.

Au niveau des *tableaux 11 et 13*, ces derniers présentent la délimitation physique des tronçons de rue pour les routes 125 et 131. Ces deux tableaux comprennent les éléments suivants, soit :

- La numérotation du tronçon;

Tableau 8 — Éléments récapitulatifs du portrait

	Route 125	Route 131
Longueur de la route	83 km	71 km
Nombre d’accès à des rues	215	198
Nombre approximatif d’accès par km ²	2,6	2,8
Nombre de traverses pour VHR	33	39

Tableau 9 — Nombre d’accès commercial et résidentiel au carrefour des routes 125 et 337

Secteur de la route 125 avec le carrefour de la route 337 Est et de la route 337 Ouest à Sainte-Julienne

Longueur du tronçon : 4,7 km

Nombre d’accès commercial	81	Nombre d’accès par kilomètre	17,2
Nombre d’accès résidentiel	63		13,4
Nombre total d’accès	144		30,6

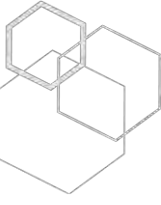
Tableau 10 — Nombre d’accès commercial et résidentiel à l’intersection du rang de la Première-Chaloupe et du rang de la Deuxième-Chaloupe

Secteur de la route 131 entre le rang de la Première-Chaloupe et du rang de la Deuxième-Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies

Longueur du tronçon : 1,2 km

Nombre d’accès commercial	45	Nombre d’accès par kilomètre	38,5
Nombre d’accès résidentiel	0		0
Nombre total d’accès	45		38,5





- Le type de la zone (rurale ou urbaine);
- La description de la zone;
- La distance du tronçon;
- Le nombre de carrefours et la moyenne par kilomètre;
- Le débit journalier moyen annuel (DJMA);
- La vitesse affichée (km/h).

Toujours avec la même délimitation physique des tronçons de rue, les *tableaux 12 et 14* consistent à illustrer la forme des carrefours pour chacune des routes. Ces derniers présentent le nombre de carrefours en :

- Forme de T, X ou Y;
- Forme de croix;
- Forme de croix décalées;
- Autre.

Les *tableaux 15 et 16* décrivent le type de voies qui se retrouvent pour chaque tronçon ainsi que sa longueur en kilomètre.

Pour conclure le portrait de la région de Lanaudière, il apparaît clairement que les axes majeurs nord-sud de Lanaudière (routes 125 et 131) connaissent des problèmes de fluidité et de sécurité et ceux-ci se répercutent sur l'accessibilité du nord de la région. L'ajout de nombreuses entrées charretières aux abords des routes amène une diminution de la sécurité ainsi qu'une perte d'efficacité de la circulation. Également, l'aménagement d'intersections entre une rue locale et une route régionale ou même l'installation de feux de circulation participe à la réduction de la fluidité tout en accroissant les points d'engorgement. Cela dit, le changement de la vocation initiale

des routes 125 et 131 engendre aussi une diminution de la fluidité et une augmentation des problèmes liés à la sécurité routière.

- Principaux **liens nord-sud** : R125, R131
- Principaux **liens est-ouest** : A25, A31, A40, A640
- Utilisation accrue de l'**automobile, transport collectif** faiblement utilisé
- **Transport lourd** : Acteur majeur du réseau routier
- **Cohabitation difficile** entre les différents modes de transport
- **Vieillessement de la population** entraîne une pression sur le **transport adapté** et les besoins en soin de santé
- Importance du **transport en commun** pour les **personnes à faible revenu**

Enjeux de fluidité

- Surviennent particulièrement les fins de semaine et les jours fériés
- Engendrent du ralentissement et des arrêts fréquents dus aux nombreuses entrées commerciales et résidentielles

Enjeux de sécurité

- Sont évoqués par la visibilité restreinte due aux nombreuses courbes sous standards (sinuosité)
- Sont multipliés les nombreuses entrées charretières aux abords des routes



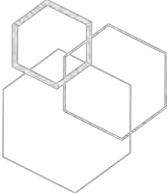
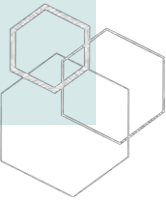


Tableau 11 — Délimitation physique des tronçons pour la route 125

Tronçon	Type de zone	Description de la zone	Distance du tronçon (km)	Nombre de carrefours	Nombre moyen de carrefours par km	Débit journalier moyen annuel	Vitesse affichée (km/h)
Point de départ			Jonction entre la route 125 et l’autoroute 25				
1	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Saint-Esprit	0,8	2	2,5	13400	90
2	Rurale	Tronçon entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne	7,0	8	1,1	13400	70 — 90
3	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Sainte-Julienne	3,8	23	6,1	16900	50 — 70
4	Rurale	Tronçon entre Sainte-Julienne et Chertsey	17,8	64	3,6	6400 – 8100	70 — 90
5	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Chertsey	1,5	3	2,0	8000	70
6	Rurale	Tronçon entre Chertsey et Notre-Dame-de-la-Merci	24,4	31	1,3	6000 – 2340	70 — 90
7	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Notre-Dame-de-la-Merci	1,7	6	3,5	2340	50 — 70
8	Rurale	Tronçon entre Notre-Dame-de-la-Merci et Saint-Donat	13,2	40	3,0	2340 – 2700	90 — 70
9	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Saint-Donat	3,3	23	7,0	5200	50
10	Rurale	Tronçon après Saint-Donat	9,5	15	1,6	2490	70
Point final			Fin de la route 125 à Saint-Donat				
Total			83	215			



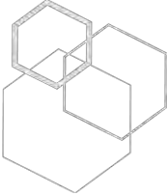


Tableau 12 — Géométrie des carrefours de la route 125

Tronçon	Forme de T	Forme de Y	Forme de croix	Forme de X	Forme de croix décalée	Autre
Point de départ	Jonction entre la route 125 et l'autoroute 25					
1	0	1	0	1	0	0
2	4	4	0	0	0	0
3	6	9	4	2	1	1
4	45	15	2	1	1	0
5	1	0	1	0	1	0
6	26	2	3	0	0	0
7	5	1	0	0	0	0
8	35	3	2	0	0	0
9	16	4	2	0	1	0
10	8	6	1	0	0	0
Point final	Fin de la route 125 à Saint-Donat					



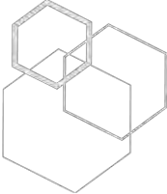
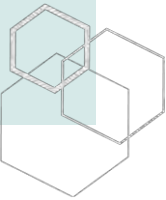


Tableau 13 — Délimitation physique des tronçons pour la route 131

Tronçon	Type de zone	Description de la zone	Distance du tronçon (km)	Nombre de carrefours	Nombre moyen de carrefours par km	Débit journalier moyen annuel	Vitesse affichée (km/h)
Point de départ			Jonction entre la route 131 et l’autoroute 31				
1	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Joliette et Notre-Dame-des-Prairies	3,6	4	1,1	27 000 – 22 200	70 — 90
2	Rurale	Tronçon entre Notre-Dame-des-Prairies et Notre-Dame-de-Lourdes	2,8	2	0,7	16 300	90
3	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Notre-Dame-de-Lourdes	1,2	4	3,3	16 300 – 14 300	70
4	Rurale	Tronçon entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois	5,5	2	0,4	14 300	90
5	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Saint-Félix-de-Valois	4,5	14	3,1	11 600 – 10 900	50 — 70
6	Rurale	Tronçon entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha	6,2	14	2,3	8 800	90
7	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Saint-Jean-de-Matha	2,8	12	4,3	8 800 – 9 300	70
8	Rurale	Tronçon entre Saint-Jean-de-Matha et Sainte-Émélie-de-l’Énergie	15,5	54	3,5	9 300 – 4 200	70 – 80 – 90
9	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Sainte-Émélie-de-l’Énergie	1,6	11	6,9	4 200 – 3 000	50
10	Rurale	Tronçon entre Sainte-Émélie-de-l’Énergie et Saint-Zénon	9,3	38	4,1	3 000 – 2 500	90
11	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Saint-Zénon	2,2	12	5,5	2 500 – 2 700	50 — 80
12	Rurale	Tronçon entre Saint-Zénon et Saint-Michel-des-Saints	13,6	21	1,5	2 700	90
13	Urbaine	Tronçon à l’intérieur du périmètre urbain de Saint-Michel-des-Saints	1,7	10	5,9	2 700	50
Point final			Fin de la route 131 à Saint-Michel-des-Saints				
Total			70,5	198			



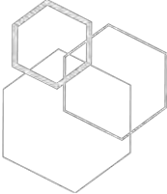


Tableau 14 — Géométrie des carrefours de la route 131

Tronçon	Forme de T	Forme de Y	Forme de croix	Forme de X	Forme de croix décalée	Autre
Point de départ	Jonction entre la route 131 et l'autoroute 31					
1	1	0	2	1	0	0
2	1	0	1	0	0	0
3	3	0	1	0	0	0
4	1	0	1	0	0	0
5	11	1	1	1	0	0
6	10	3	1	0	0	0
7	8	3	0	0	1	0
8	42	6	0	1	4	1
9	6	3	2	0	0	0
10	32	6	0	0	0	0
11	9	2	0	0	1	0
12	20	1	0	0	0	0
13	8	2	0	0	0	0
Point final	Fin de la route 131 à Saint-Michel-des-Saints					



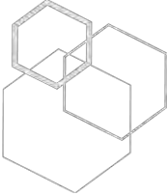
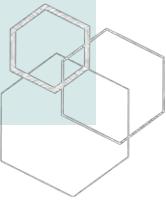


Tableau 15 — Description des types de voies pour la route 125

Numéro du tronçon	Longueur (km)	Description du type de voies
1	1,1	1 par direction avec VVG2S sur tout le tronçon
2	3,6	1 voie par direction + Interdiction de dépassement (2 lignes jaunes continues)
3	3,7	1 voie par direction avec droit de dépassement sur quelques endroits seulement
4	4,5	1 voie par direction + Interdiction de dépassement (2 lignes jaunes continues)
5	2,9	1 voie par direction + Voie de dépassement devant la rue Park d’une longueur de 600 m environ
6	3,4	1 voie par direction + Interdiction de dépassement + Voie de dépassement en direction nord devant le Chemin Arsène d’une longueur de 900 m environ
7	1,7	1 voie par direction + Interdiction de dépassement (2 lignes jaunes continues)
8	1,6	1 voie par direction + VVG2S sur une section du tronçon d’une longueur de 700 m environ + Voie de dépassement en direction nord sur une section du tronçon d’une longueur de 1160 m environ
9	2,5	1 voie par direction + Interdiction de dépassement (2 lignes jaunes continues)
10	12,6	2 voies par direction séparées par un terre-plein + Voie de dépassement à quelques endroits
11	4,7	2 voies en direction nord et 1 en direction sud. Puis 2 voies en direction sud et 1 en direction nord
12	4,7	1 voie par direction + Interdiction de dépassement (2 lignes jaunes continues)
13	10,3	1 voie par direction + Voie de dépassement/Voie pour véhicules lents est alternée entre les deux directions
14	17,3	1 voie par direction + Interdiction de dépassement (2 lignes jaunes continues)

VVG2S : Voie de virage à gauche dans les deux sens



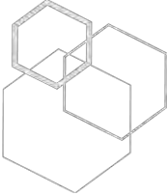
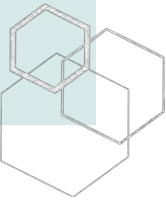


Tableau 16 — Description des types de voies pour la route 131

Numéro du tronçon	Longueur (km)	Description du type de voies	Densité des accès commerciaux	Densité des accès résidentiels
1	1,2	2 voies par direction + VVG2S sur tout le tronçon	38,5	0,0
2	1,9	1 voie par direction sans VVG2S	3,8	1,1
3	1,8	1 voie par direction avec VVG2S sur une partie du tronçon	10,1	3,9
4	2,9	2 voies par direction avec VVG2S sur une partie du tronçon	3,8	2,1
5	1,4	1 voie par direction sans VVG2S	14,8	10,6
6	1,4	1 voie par direction sans VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes)	9,6	8,9
7	2,3	1 voie par direction avec VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes)	18,3	30,0
8	0,8	1 voie par direction sans VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes)	34,6	43,6
9	3,2	1 voie par direction sans VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes)	6,3	30,0
10	2,7	1 voie par direction sans VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes)	0,0	16,5
11	4,0	1 voie par direction sans VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes)	6,2	9,9
12	1,0	1 voie par direction sans VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes)	35,6	18,3
13	2,1	1 voie par direction sans VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes)	3,3	17,1
14	7,2	1 voie par direction sans VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes) + une voie de dépassement par direction sur une section du tronçon	2,8	19,2
15	7,2	1 voie par direction sans VVG2S	4,7	16,0
16	15,8	1 voie par direction sans VVG2S	1,3	7,3
17	19,9	1 voie par direction sans VVG2S + Interdiction de dépassement (deux lignes jaunes) + une voie de dépassement sur la direction nord seulement, sur une section du tronçon. Puis une voie de dépassement sur la direction sud seulement, sur une section du tronçon. Puis une voie de dépassement par direction sur une section du tronçon	1,6	9,6
18	11,9	1 voie par direction sans VVG2S	8,1	16,0

VVG2S : Voie de virage à gauche dans les deux sens



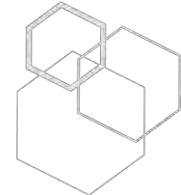
04

SONDAGE



PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



4. SONDAGE

Dans le cadre du présent Plan de transport, deux sondages ont été réalisés. La présente section vise à présenter sommairement les résultats obtenus.

Le premier consistait à interroger les municipalités, villes et MRC de la région de Lanaudière pour leur donner l'occasion de s'exprimer sur les :

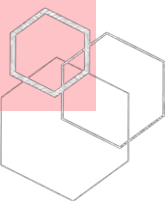
- Facteurs majeurs qui ont une incidence sur le réseau routier;
- Plaintes récurrentes en lien avec les routes 125 et 131;
- Tronçons de rue ayant plusieurs accidents et leurs impacts sur le réseau routier;
- Différentes problématiques routières comme la congestion, l'usage agricole, la configuration des deux axes, etc.

Par la suite, un sondage a été conçu pour les citoyens et usagers afin de recueillir leur opinion sur le réseau routier. Ce dernier servait principalement à connaître l'appréciation et l'insatisfaction des usagers empruntant le réseau routier, notamment leur motif de déplacement, la durée de leur trajet avec et sans congestion, leur avis sur la notion de fluidité, de sécurité, d'entretien des routes ainsi que sur la configuration des deux routes. Une question de ce sondage était aussi dédiée aux commentaires et aux suggestions. Ce dernier a été disponible pendant un mois, soit du 29 juin au 24 juillet 2020, sur les sites Internet des municipalités, villes et MRC impliquées ainsi que sur leurs réseaux sociaux. Une invitation à répondre au sondage et la démarche derrière celui-ci ont également été diffusées à une cinquantaine de reprises sur les ondes du FM 103,5, une radio

régionale. Toutes les questions et réponses obtenues se retrouvent à l'*annexe 4* du présent document.

4.1. SONDAGE AUPRÈS DES MUNICIPALITÉS, VILLES ET MRC

Les MRC, municipalités et villes de la région mentionnent que les principaux facteurs influençant le réseau sont principalement le transport lourd ainsi que le secteur agricole (machinerie agricole, kiosques saisonniers de fruits et de légumes). Ceux-ci engendrent un ralentissement du réseau routier ainsi que des problèmes de cohabitation avec les autres usagers. Au niveau des plaintes récurrentes, celles-ci sont la vitesse excessive dans les secteurs du périmètre urbain où les deux routes passent dans le cœur villageois, l'insécurité face aux piétons et aux cyclistes, la difficulté de se rendre sur un lieu d'accident pour les véhicules d'urgence ainsi que le nombre élevé d'entrées charretières aux abords des routes 125 et 131. De plus, la notion de la configuration des routes pose aussi problème. Plusieurs ont mentionné que certaines courbes, comme celles près du Parc régional des Sept-Chutes à Saint-Zénon ou même celles à Saint-Michel-des-Saints, sont trop prononcées rendant la conduite dangereuse, surtout en saison hivernale.



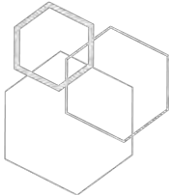
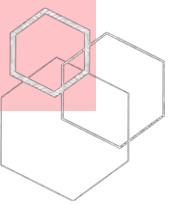
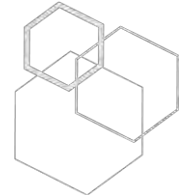


Tableau 17 — Commentaires des MRC, municipalités ou villes de la région suscitant des enjeux de fluidité ou de sécurité sur les routes 125 et 131

MRC de D’Autray et ses municipalités/villes	- Le réseau routier du pôle Brandon² ne souffre pas de problème de circulation. La MRC constate une plus forte affluence dans la saison estivale qui coïncide avec l’offre d’activités récréotouristiques. - Des ralentissements sont observés en période de pointe à l’axe des routes 347 et 348 à l’arrivée à la ville de Saint-Gabriel. - Des ralentissements ponctuels sont parfois causés par la machinerie agricole.
MRC de Joliette et ses municipalités/villes	- Durant la semaine, la route 131 est congestionnée aux heures de pointe. Cette congestion semble être causée par un volume trop important de véhicules versus le temps alloué pour traverser aux intersections. Ceux-ci sont en transit entre la MRC de Joliette et la MRC de Matawinie (Saint-Félix-de-Valois). Il y a également de la congestion en direction nord au début des fins de semaine et des jours fériés et en direction sud la fin de la semaine et les jours fériés, causée par la présence de villégiateurs des MRC du nord de Lanaudière. (Secteur 131.2)
MRC de Matawinie et ses municipalités/villes	- La Municipalité de Notre-Dame-de-la-Merci mentionne avoir plusieurs plaintes concernant les transporteurs de bois. Leur vitesse est trop réduite par rapport à la vitesse affichée sur les panneaux de signalisation. De plus, certains empiètent dans la voie inverse, car leur véhicule sont surdimensionnés par rapport à la chaussée. - La Municipalité de Notre-Dame-de-la-Merci affirme également que les traverses de véhicules hors route sont une source de plainte. - La Municipalité de Saint-Zénon signale que la vitesse est excessive dans le périmètre urbain de la municipalité et que l’état de la chaussée est très détérioré. - La Municipalité de Saint-Zénon atteste une absence de voie de dépassement entre les villages de Sainte-Émélie-de-l’Énergie et de Saint-Zénon sur environ 25 kilomètres.
MRC de Montcalm et ses municipalités/villes	- La Municipalité de Saint-Esprit mentionne que plusieurs clients des kiosques de fruits et légumes se stationnent le long de la route 125 pour faire des achats locaux. Cependant, le stationnement sur rue n’est pas autorisé. Les kiosques saisonniers augmentent l’affluence de la clientèle, ce qui crée un impact sur le flux de circulation. Cette problématique se fait sentir principalement en période estivale sur les routes 125 et 158. (Secteur 125.2)

² Mandeville, Saint-Cléophas-de-Brandon, Saint-Didace, Saint-Gabriel, Saint-Gabriel-de-Brandon ainsi que la partie nord de la municipalité de Saint-Norbert



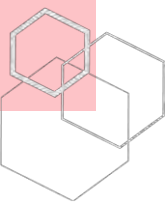


Commentaires généraux pour la route 125

- La Ville de Saint-Lin-Laurentides atteste que le développement de la villégiature, à proximité des lacs et des cours d'eau, a nécessairement une grosse incidence sur le réseau routier pendant les fins de semaine ou en période estivale.
- En semaine, il y a du débordement sur le réseau municipal puisque plus de mille employés finissent de travailler dans le secteur du Olymel à Saint-Esprit (carrefour route 125 et St-Isidore). (Secteur 125.1)
- La curiosité des usagers de la route accentue un ralentissement de la circulation lorsqu'il y a des avions ou des parachutes dans le ciel. Les conducteurs conduisent plus lentement créant une fluidité plus hasardeuse. (Secteur 125.2)
- L'ensemble des municipalités du sud de la MRC soulignent que la machinerie agricole ne semble pas poser problème dans la MRC, car ils circulent à des heures stratégiques pour éviter des situations risquées, soit très tôt le matin ou en soirée.
- La Municipalité de Sainte-Julienne mentionne avoir plusieurs plaintes concernant des sorties dangereuses aux carrefours des rues locales avec la route 125 (ex. carrefour du 3^e rang et de la route 125). (Secteur 125.3)
- Configuration dangereuse avec le carrefour de la route 337 (Secteur 125.4)
- Congestion élevée dans le village de Sainte-Julienne (Secteur 125.3)
- Présence de plusieurs kiosques saisonniers sur la route 125 à Sainte-Julienne et Saint-Esprit impliquant des arrêts fréquents et parfois des stationnements illégaux (Secteur 125.2)
- Congestion la fin de semaine en direction nord, en direction sud le dimanche avec l'affluence des villégiateurs
- Problématique de cohabitation entre le trafic de transit urbain et la machinerie agricole

Commentaires généraux pour la route 131

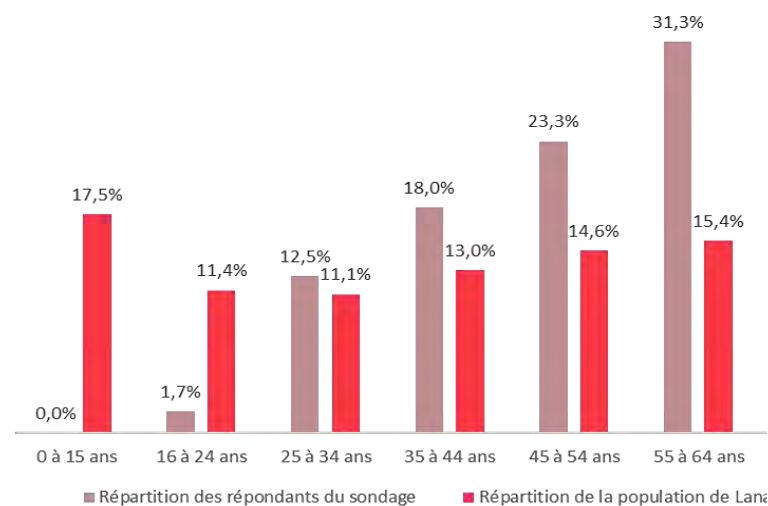
- Route très utilisée par les camions, lesquels éprouvent des difficultés à tourner engendrant ainsi de la congestion
- Nombreux dépassements qui sont faits sur une ligne pleine ou double (dépassement dangereux) (principalement dans le secteur entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois)
- Congestion accrue les vendredis et les dimanches ainsi que pendant les congés comme les journées fériées, les vacances de la construction, vacances scolaires, etc.



4.2. SONDAGE AUPRÈS DE LA POPULATION

En ce qui concerne le sondage à la population, le taux de participation au sondage présenté fut de 812 répondants. La majorité des répondants étaient âgés de 55 et 64 ans, travailleurs à temps plein ou retraités. Quant aux autres participants du sondage, ceux-ci représentaient des travailleurs à temps plein. Le *graphique 13* illustre bien la répartition des différents groupes d'âge qui ont participé au sondage en donnant leur perception et leur opinion sur les deux principaux axes nord-sud de la région de Lanaudière quant à l'état de la chaussée, le sentiment de sécurité, le niveau de congestion ainsi que sur la qualité de l'entretien hivernal. Selon d'autres données obtenues, présentées en *annexe 3*, il est possible d'observer que la quasi-totalité des répondants possède une résidence dans Lanaudière, qu'elle soit principale ou secondaire. Cela dit, environ 80 % de celles-ci sont des résidences principales et moins de 20 % sont secondaires. Les résultats démontrent que les résidences principales appartenant aux répondants sont principalement localisées à Chertsey, Saint-Félix-de-Valois et Saint-Donat. Pour les résidences secondaires, la majorité sont situées à Saint-Donat, Chertsey ainsi qu'à Saint-Michel-des-Saints.

Graphique 13 – Répartition des répondants des deux sondages selon différents groupes d'âge



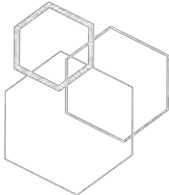
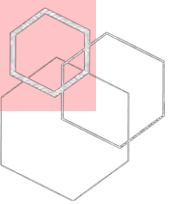


Tableau 18 — Corrélations avec le lieu de résidence principale

Lieu de résidence principale	Route utilisée	Fréquence	Temps de déplacement	Raison
Chertsey	Route 125	4 fois et plus par semaine	≈ 46 à 60 minutes	- Travail - Magasinage - Loisir
Saint-Donat	Route 125	↓ d’une fois par mois ou 1 à 3 fois par semaine	Entre 31 et 90 minutes (≠ congestion) ↑ de 91 minutes (avec congestion)	- Travail - Magasinage - Loisir
Saint-Félix-de-Valois	Route 131	4 fois et plus par semaine	↓ de 45 minutes	- Travail - Lieu institutionnel - Magasinage - Visite famille



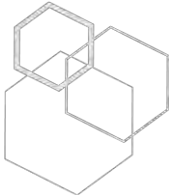
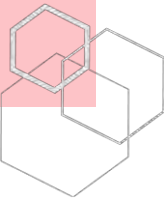
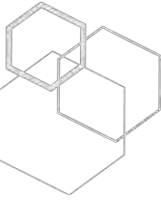


Tableau 19 — Corrélations avec le lieu de résidence secondaire

Lieu de résidence secondaire	Route utilisée	Fréquence	Temps de déplacement	Lieu de résidence principale
Chertsey	Route 125	1 à 3 fois par semaine ou 1 à 4 fois par mois	↑de 61 minutes	- Bois-des-Filion - Laval - Longueuil - Montréal - Richelieu
Saint-Donat	Route 125	1 à 3 fois par semaine	↑de 61 minutes	- Blainville - Joliette - L'Assomption - Laval - Terrebonne
Saint-Michel-des-Saints	Route 131	↓d'une fois par mois ou 1 à 4 fois par mois	↑de 91 minutes	- Blainville - Boucherville - Farnham - Mascouche - Montréal - Saint-Félix-de-Valois





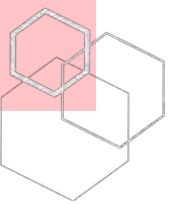
Tirées de la question 14 du sondage auprès de la population et faisant référence aux secteurs perçus comme les moins sécuritaires, quinze cartes ont été réalisées. Les *cartes 18 et 19* représentent l'ensemble des secteurs perçus comme les moins sécuritaires des routes 125 et 131 qui ont été soulevés dans les deux sondages. Une distinction a été faite pour faciliter la compréhension de l'information provenant des sondages en lien avec les secteurs problématiques. De plus, les *annexes 5 et 6* permettent de mieux comprendre le contexte derrière les secteurs relevés comme étant les moins sécuritaires. Voici une énumération des secteurs et/ou des intersections perçus comme les moins sécuritaires sur les axes 125 et 131 ou ayant une quelconque problématique :

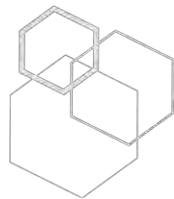
En lien avec la route 125

- Début de la route 125 à Saint-Esprit (Secteur 125.1);
- Secteur de la route 337 à Sainte-Julienne (Secteur 125.4);
- Carrefour de la route 341 à Rawdon (Secteur 125.5);
- Carrefour de la route 335 à Rawdon (Secteur 125.6).

En lien avec la route 131

- Tronçon entre le rang de la 1^{re} Chaloupe et du rang de la Deuxième Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies (Secteur 131.1);
- Secteur agricole entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.3);
- Carrefour du rang Frédéric à Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.4);
- Secteur du marché aux puces *Toit Bleu* et du domaine *Sentinelle du Parc* à Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.5);
- Carrefour du chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.6);
- Carrefour du chemin de la Côte du Domaine (route 348) à Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.7);
- Secteur du rang Saint-Léon à Saint-Jean-de-Matha (Secteur 131.8);
- Secteur du Parc régional des Sept-Chutes à Saint-Zénon (Secteur 131.9).



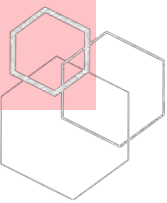


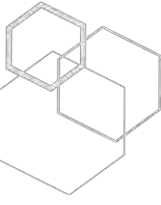
En lien avec la route 125

Début de la route 125 à Saint-Esprit (Secteur 125.1)	Certains répondants mentionnent une problématique due au fait que l’autoroute 25 se termine à ce carrefour. Les conducteurs circulent sur la route 125 comme si c’était la continuité de l’autoroute. Il est important de noter que des corrections ont été déjà apportées dans les dernières années. Ce secteur ne figurera donc pas dans les pistes de solution.
Secteur de la route 337 à Sainte-Julienne (Secteur 125.4)	Le sondage soulève une présence élevée d’entrées charretières commerciales et résidentielles rendant dangereux l’accès à la route 125, car les automobilistes se dépêchent de sortir des entrées pour reprendre la route. « Le nombre grandissant de commerces hors des carrefours démontre un taux supérieur d’accidents comparativement à ceux des autres routes régionales du Québec au niveau de leur gravité » (Mobilité 125, 2020).
Carrefour de la route 341 à Rawdon (Secteur 125.5)	Ce carrefour, situé dans une courbe, rend l’accès à la route 125 hasardeuse, car les automobilistes circulent à une vitesse assez considérable. Certains répondants affirment qu’il est dangereux de traverser la route due au nombre élevé de véhicules qui circulent, principalement aux heures de pointe.
Carrefour de la route 335 à Rawdon (Secteur 125.6)	Ce carrefour comprend une problématique concernant la fluidité avec la route 125. Le panneau <i>Arrêt</i>, s’applique seulement aux utilisateurs de la route 335, augmente le temps d’attente sur la 335, car il n’y a pas de signalisation pour la 125. De plus, cette dernière comprend quatre voies de circulation, ce qui rend l’accès plus difficile lorsqu’un conducteur souhaite accéder à la route 125 à partir de la 335.
Commentaires généraux	Plusieurs répondants mentionnent un manque d’éclairage le long de la route 125. De plus, ces derniers affirment qu’il serait nécessaire d’avoir des espaces de dépassement, car certains conducteurs dépassent par l’accotement. Également, certains usagers affirment que les aménagements pour le transport actif ne sont pas appropriés.

En lien avec la route 131

Tronçon entre le rang de la 1 ^{re} Chaloupe et du rang de la 2 ^e Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies (Secteur 131.1)	Le sondage soulève un problème lorsque cette portion de la route 131 passe de deux voies à une voie, soit de Notre-Dame-des-Prairies vers Saint-Félix-de-Valois. Un goulot d’étranglement est donc créé près du rang de la 1^{re} Chaloupe. De plus, les répondants mentionnent que ce changement du nombre de voies occasionne des accrochages, voire des accidents, car certains conducteurs ne laissent pas entrer les automobiles provenant de la voie de droite. Aussi, ce secteur comprend plusieurs commerces, donc plusieurs entrées charretières, provoquant beaucoup de changements de voies. Il est important de mentionner que ce tronçon comprend deux voies de chaque côté ainsi qu’une voie centrale pour tourner à gauche.
Secteur agricole entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.3)	Le sondage soulève que la visibilité est réduite dans ce secteur. Des deux côtés de la route 131, il y a des champs créant de grandes bourrasques que ce soit l’été ou l’hiver avec la poudrerie.
Carrefour du rang Frédéric à Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.4)	Ce carrefour implique une problématique au niveau des comportements des usagers. Certains mentionnent que plusieurs conducteurs dépassent sur l’accotement, soit vers la droite, afin de passer devant ceux qui veulent tourner à gauche. Ce type de manœuvre est présent puisqu’il est parfois difficile de passer du rang Frédéric à la route 131 due à son achalandage élevé.
Secteur du marché aux puces <i>Toit Bleu</i> et du domaine <i>Sentinelle du Parc</i> à Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.5)	Ce secteur est problématique par sa forte demande en période estivale. La présence d’un grand marché aux puces ainsi que d’un camping, tout près l’un de l’autre, ajoute un ralentissement fréquent par les entrées et les sorties sur la 131 créant, souvent, des freinages de dernière minute.
Carrefour du chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.6)	Le centre de jardin <i>Jardinière du Nord</i>, près de ce carrefour, occupe un terrain de chaque côté de la route 131. Les va-et-vient des travailleurs de cette entreprise augmentent le niveau de risques d’accident, car ces derniers traversent à pied créant l’arrêt de la circulation automobile. Le sondage soulève une problématique due aux arrêts fréquents de ce carrefour, principalement en période estivale, mais aussi par sa configuration en pleine courbe.
Carrefour du chemin de la Côte du Domaine (route 348) à Saint-Félix-de-Valois (Secteur 131.7)	Au niveau de ce carrefour, plusieurs craignent avoir un accident, car l’achalandage est élevé dans ce secteur ne permettant pas d’accéder à la route 131 rapidement.
Secteur du rang Saint-Léon à Saint-Jean-de-Matha (Secteur 131.8)	Les répondants mentionnent une forte présence de crevasses dans ce secteur rendant la conduite instable.
Secteur du Parc régional des Sept-Chutes à Saint-Zénon (Secteur 131.9)	Les nombreuses courbes sous-standards dans ce secteur augmentent le niveau d’insécurité des usagers. De plus, plusieurs dépassements se font de façon dangereuse due au tracé de la route, mais aussi par la présence importante de véhicules lourds. Ces derniers ralentissent la circulation suscitant l’impatience de plusieurs conducteurs qui décident de les dépasser malgré la configuration problématique de la route. Aussi, plusieurs répondants mentionnent que l’entretien hivernal serait à améliorer. La présence de plusieurs rochers dans ce secteur augmente considérablement la glace noire le long de la route 131, car ces derniers rejettent des sédiments comme de la neige et de l’eau formant des plaques de glace noire sur le chemin.
Commentaires généraux	Une forte présence d’ornières est constatée sur plusieurs kilomètres de la route 131, ce qui rend la conduite instable. Cela s’explique par le fort débit de véhicules lourds qui circulent sur cette route. Un autre commentaire mentionné à plusieurs reprises concerne le manque d’espace sur l’accotement.





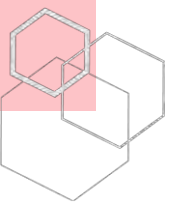
En résumé, la plupart des répondants au sondage mentionnent des situations provoquant un sentiment d'insécurité sur les routes visées. Cela dit, le comportement des usagers reflète 35,5 % des réponses obtenues. Au niveau des autres situations évoquées, voici une liste des incidences qui augmente le niveau d'insécurité chez les usagers du réseau routier :

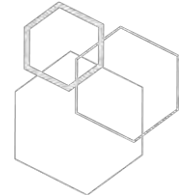
- 17,8 % pour la configuration du réseau routier;
- 10,6 % pour la mauvaise condition de la chaussée;
- 9,5 % pour la mauvaise cohabitation des différents usages;
- 8,2 % pour la visibilité déficiente sur les deux routes;
- 7,1 % pour la présence de véhicules lourds;
- 6,7 % pour la présence d'entrées commerciales sur le réseau régional;
- 4,4 % pour la mauvaise signalisation aux intersections.

En bref, le **sondage** soulève que :

- **51,15 %** des répondants sont **insatisfaits** de l'**entretien hivernal** des routes.
- **59,24 %** des répondants sont **insatisfaits** de la **sécurité routière**.
- **65,77 %** des répondants sont **insatisfaits** en lien avec le niveau de la **congestion**.
- **59,54 %** des répondants sont **insatisfaits** de l'**état de la chaussée**.

Les résultats démontrent une insatisfaction générale des utilisateurs concernant ces quatre principales problématiques soulevées.



**Route 125 — Accès de Saint-Donat à Saint-Esprit**

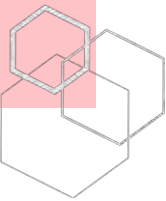
- Fluidité déficiente à Sainte-Julienne (débit de circulation plus élevé que la capacité de la route)
- Difficulté d'accès aux municipalités situées plus au nord (effet d'entonnoir en raison de nombreux feux de circulation)
- Circulation fluide entre Chertsey et Saint-Donat; à la baisse après Chertsey (présence de 2 voies sur une distance importante)
- Manque de zone de dépassement, à l'exception de la route 125 entre Rawdon et Saint-Donat

Route 131 — Accès de Saint-Michel-des-Saints à Joliette

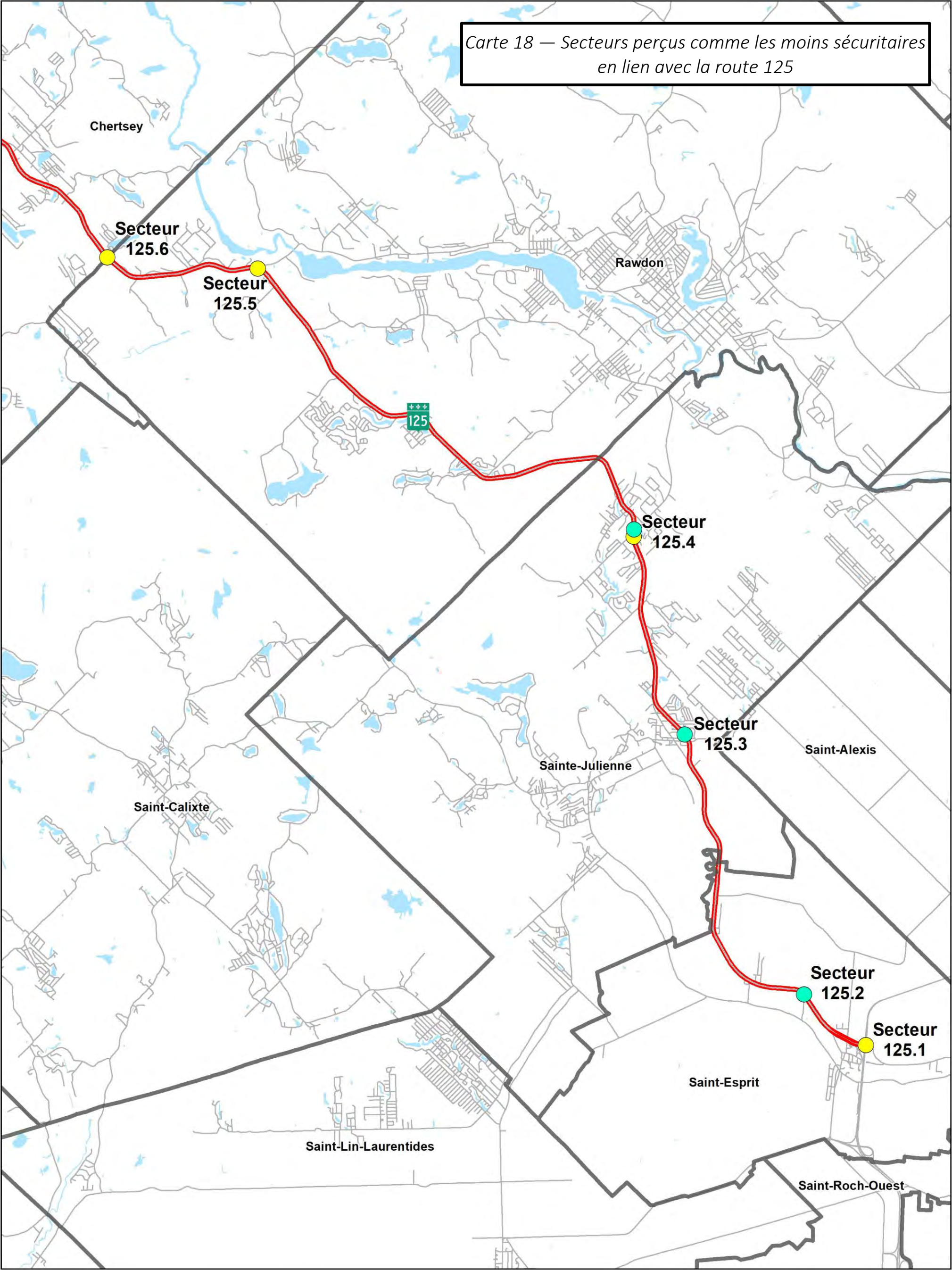
- Importante problématique de circulation entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois (fluidité restreinte et congestion routière)
- Visibilité réduite en raison de la sinuosité des routes entre Sainte-Émélie-de-l'Énergie et Saint-Michel-des-Saints
- Éclairage déficient
- Peu de possibilités de dépassement
- Route enclavée lors d'accidents (peu d'options de contournement et de déviation)
- Cohabitation difficile avec le transport forestier
- Débit de circulation plus élevé que la capacité de la route

Plusieurs améliorations sont demandées par les citoyens afin d'augmenter le niveau de fluidité et de sécurité sur les routes 125 et 131. Celles-ci sont :

- D'ajouter des lumières de rue le long des deux routes;
- De diminuer la vitesse dans les secteurs avec une forte présence d'entrées charretières commerciales et résidentielles;
- D'entretenir le réseau routier (dénivellement, nids de poule, ornières, etc.);
- De refaire le marquage au sol pour le rendre plus visible;
- D'aménager un réseau actif sécuritaire aux abords des routes 125 et 131.

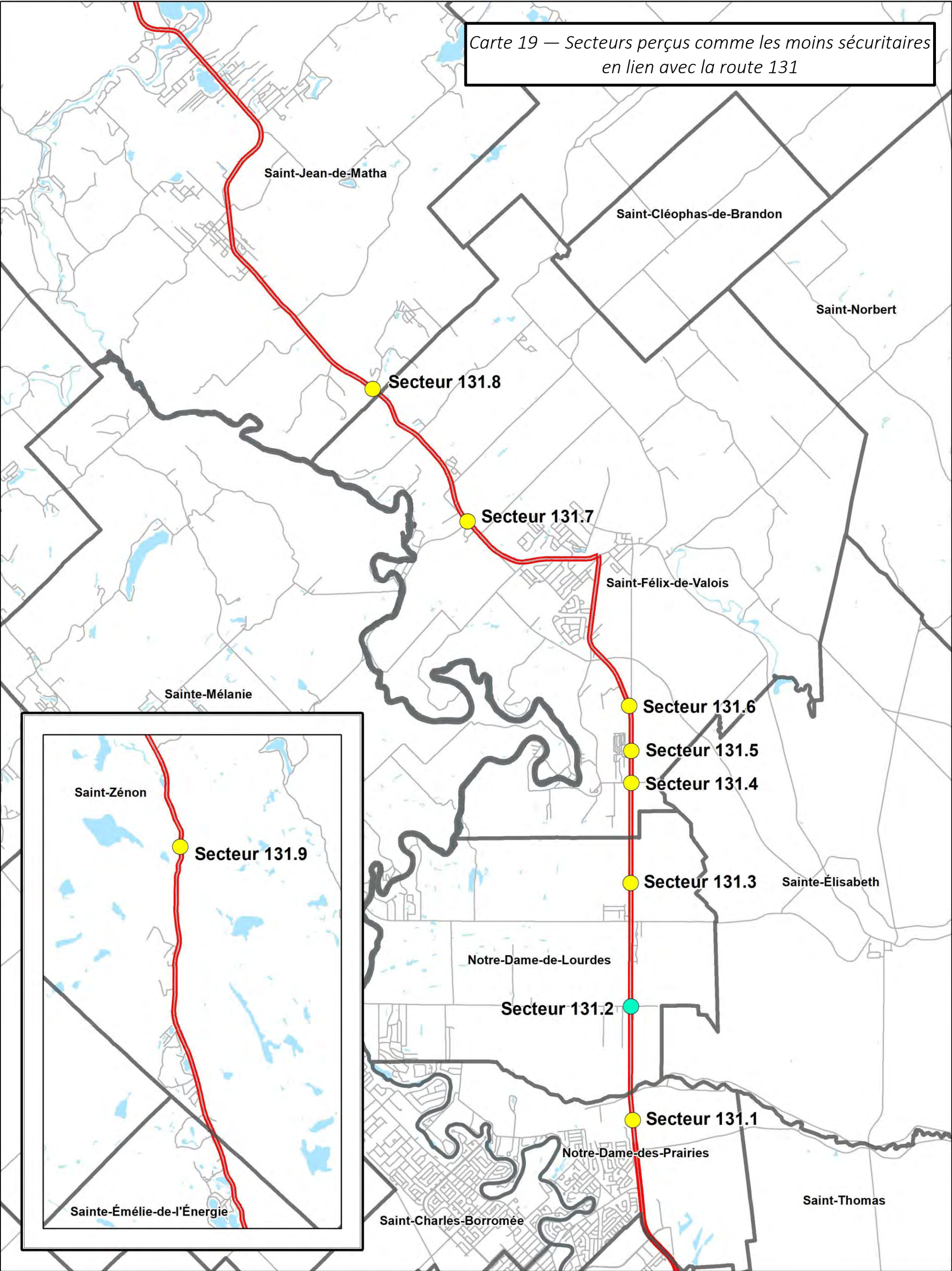


Carte 18 — Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec la route 125



Légende ● Sondage auprès des municipalités, villes et MRC ● Sondage auprès de la population	Projection: Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8 Système de référence géodésique: Datum Nord-Américain 1983 (NAD83) Gouvernement du Québec, 2021 MRC de Matawinie, 2021 MRC de D'Autray, 2021 MRC de Joliette, 2021 MRC de Montcalm, 2021 Ministère des Transports, 2021	N 0 1 2 4 Km Échelle 1 : 75 000 septembre 2021
---	--	--

Carte 19 — Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec la route 131



Légende

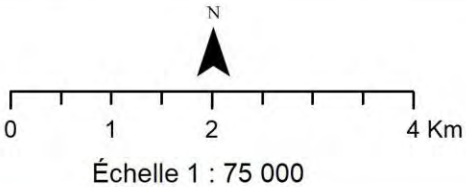
- Sondage auprès des municipalités, villes et MRC
- Sondage auprès de la population

Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021



septembre 2021

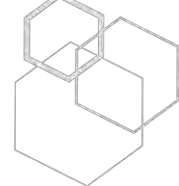
05

DIAGNOSTIC / SYNTHÈSE



PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



5. DIAGNOSTIC / SYNTHÈSE

La section *Diagnostic* «est une analyse qui permet d'identifier, à partir du portrait, les forces et les faiblesses [ainsi que les potentiels et contraintes des routes 125 et 131]. Le diagnostic s'effectue par la suite en identifiant, à partir des données colligées, les facteurs internes et externes susceptibles d'influencer les orientations et les objectifs de la démarche :

- Les forces et les faiblesses : analyse interne de ses ressources et de ses capacités;
- Les contraintes et les occasions favorables : analyse de l'environnement et du positionnement stratégique.» (MAMH, 2010)

Plusieurs thématiques ont été soulevées afin d'avoir un diagnostic représentatif de la situation actuelle. Un rappel des éléments caractérisant la région de Lanaudière et son réseau routier permettent de mieux comprendre les problèmes observés sur le réseau routier qui comprend la congestion au sud de la région, la sécurité, la cohabitation des usages, l'état des infrastructures ainsi que les modes de transport actif.

Pour la suite, le *tableau 21* synthétise les différents enjeux de fluidité et de sécurité des routes 125 et 131 en les séparant par municipalité régionale de comté. Ensuite, un diagnostic spécifique à la route 125 a été réalisé, puis un autre pour la route 131. La séparation des deux routes a permis de mieux différencier ces dernières, car elles présentent des problématiques plutôt différentes. Ces deux

diagnostics spécifiques sont divisés en quatre thèmes en lien avec les forces, les faiblesses, les potentiels et les contraintes.

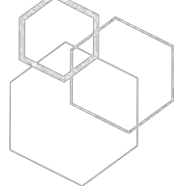
5.1. VOCATION DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE

La région de Lanaudière a une grande vocation économique due aux attraits touristiques, à la villégiature au nord de la région ainsi qu'à ses ressources naturelles au sud comme les mines et l'agriculture. Les activités économiques et touristiques engendrent des déplacements quotidiens du sud au nord, privatisant les routes 125 et 131. Ayant pratiquement juste une route qui se rend dans le nord, soit d'un côté la route 125 et de l'autre côté la route 131, ceci génère une utilisation accrue de ses axes puisqu'il manque de routes qui convergent vers Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints. Il est réaliste de croire que l'absence d'une autre route de transit vers le nord entraîne des enjeux de sécurité et de fluidité sur le réseau routier par les forts débits de circulation. Également, l'évolution démographique grandissante de la région est aussi une source de problèmes, car les routes 125 et 131 n'ont pas été développées comme des voies de circulation régionales ayant de grands débits de circulation, mais bien comme des routes de transit.

Vocation économique de la région

- Au sud : Vocation agricole et urbaine
- Au nord : Vocation de villégiature et récréotourisme





5.2. RÉSEAU ROUTIER

Les routes 125 et 131 sont des routes principales pour la région et représentent de grands axes nord-sud. Celles-ci figurent comme route de transit et il est nécessaire de les protéger pour garder leur vocation initiale puisqu'elles sont des routes d'accès à des régions plus éloignées. Comme mentionné précédemment, leur vocation première est d'assurer des déplacements efficaces et sécuritaires entre les régions. Ces deux axes nord-sud traversent plusieurs villages et agglomérations, dont certains tronçons sont des voies qui ont été aménagées pour contourner le noyau villageois d'origine. Avec le temps, les pôles commerciaux se sont déplacés sur ces derniers, ajoutant des intersections avec de nouvelles rues et des accès commerciaux, des feux de circulation ainsi qu'une diminution des limites de vitesse sur ces tronçons. Comme le mentionne le schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm, il y a un nombre important d'embranchements secondaires qui rejoignent la route 125 causant une circulation hasardeuse. Ces derniers ont été ajoutés au fil du temps et n'étaient pas planifiés lors de l'ouverture de la route 125. Cela dit, cette route, comme la route 131, appert que ces apports supplémentaires exercent une pression indéniable sur le réseau. Le *tableau 20* démontre que les débits de circulation des deux tronçons de route ont grandement évolué depuis près de cinquante ans.

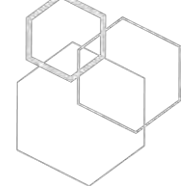
Tableau 20 — Débits de circulation, 1972 à 2019

	1972	1996	2019
Route 125 ; Entre Saint-Esprit et Rawdon	3 100 véhicules par jour	11 000 véhicules par jour	16 425 véhicules par jour
Route 131 ; Entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois	4 700 véhicules par jour	12 000 véhicules par jour	20 350 véhicules par jour

Aujourd'hui, ces tronçons doivent composer entre la vocation de transit et local. Il est donc possible de comprendre qu'il y a plusieurs enjeux avec la cohabitation des différents usages. Par exemple, ces derniers peuvent être en lien avec les déplacements de transit ou même les activités agricoles.

Les multiples développements résidentiels et commerciaux ont aussi engendré une surutilisation du réseau routier. Cela est principalement remarqué dans le secteur entre Saint-Esprit et Rawdon ainsi qu'à Notre-Dame-de-Lourdes. Du côté de la route 125, cette dernière « offre une desserte peu intéressante pour le trafic de transit, et ce à cause de la multitude de conflits avec les véhicules quittant ou accédant à la route. La conséquence de cette situation est un allongement de temps de parcours et une perte d'achalandage potentielle pour les secteurs plus au nord » (Fournier et Turcotte, 2000). Quant à la route 131, le schéma d'aménagement de la MRC de Joliette affirme que le développement d'activités commerciales sur cette dernière, soit à Notre-Dame-de-Lourdes et Notre-Dame-des-Prairies, a eu pour effet d'augmenter les points de conflit sur la route nuisant ainsi à la fluidité de la circulation de transit et à la sécurité des usagers. Comme exemple qui a été mentionné dans le dernier plan de transport de Lanaudière en 2000, le ministère a dû intervenir au nord de Joliette, soit au carrefour du rang Sainte-Rose, pour installer des feux de circulation. Cependant, cela « a eu pour effet d'accentuer les ralentissements durant les fins de semaine, ce qui crée des contraintes supplémentaires aux touristes se dirigeant dans le nord de la région » (Fournier et Turcotte, 2000).





Deux routes nord-sud importantes pour la région

- **Route 125** : Débit journalier moyen plus faible que la route 131
- **Route 131** : Débit journalier moyen plus élevé que la route 125

5.3. PROBLÈMES OBSERVÉS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

5.3.1. CONGESTION AU SUD DE LA RÉGION

La congestion routière est particulièrement présente dans les périmètres urbains des municipalités qui sont traversés par ces axes routiers. Lorsque les routes régionales 125 et 131 traversent ceux-ci, il devient difficile de circuler, surtout aux heures de pointe du matin et du soir. En effet, plusieurs secteurs résidentiels et commerciaux se situent à proximité et une friction est exercée sur le trafic routier. Il y a une augmentation de l'achalandage le vendredi vers le nord et le dimanche vers le sud, mais aussi lors d'événements tels que des festivals ou des tournois sportifs ainsi qu'en période estivale pour les activités de plein air, été comme hiver. La configuration des routes combinée au manque de zone de dépassement fait en sorte que les enjeux de congestion deviennent préoccupants, principalement lors de situation d'urgence. Plusieurs municipalités comme Saint-Julienne, Saint-Esprit et Saint-Zénon, ont mentionné que les véhicules d'urgence se rendent difficilement à leur lieu d'intervention, surtout lors d'accidents ou de travaux routiers.



Cette remarque est plus marquante lorsqu'il y a, en plus du trafic quotidien, celui de transit pour aller vers les chalets durant les fins de semaine. Cela dit, l'effet d'entraînement et/ou de refoulement pourrait engendrer une attractivité à la baisse dans les MRC plus haut nord dû à la congestion, par exemple, à Notre-Dame-de-Lourdes, Saint-Félix-de-Valois, Sainte-Julienne ou même à Rawdon.

« Les touristes en provenance de la région de Montréal se rendent fréquemment dans la région de Lanaudière pour y effectuer des activités de plein air ou des séjours de villégiature. Cela se traduit par de forts débits de circulation durant les fins de semaine et les périodes de vacances scolaires. » — SADR MRC de Joliette, 2012

5.3.2. SENTIMENT DE SÉCURITÉ

L'aspect de la sécurité correspond au sentiment de sécurité ressenti par le comportement des usagers, les aménagements alloués aux

Figure 5 — Sentiment d'insécurité, courbe



usagers de la route, la signalisation, la configuration des routes, etc. Le sondage effectué auprès de la population soulevait que le comportement des usagers était un des problèmes de sécurité sur les routes 125 et 131. Aussi soulevées comme problématiques, la configuration du réseau routier, la visibilité déficiente sur les deux routes, la mauvaise signalisation aux intersections et plusieurs autres.

Outre le comportement des usagers, la configuration du réseau routier est considérée comme très importante pour conserver un sentiment de sécurité. Les routes 125 et 131 sillonnent plusieurs périmètres urbains, villages, montagnes, lacs, etc. il est donc intéressant de soulever qu'il y a peu d'alternatives possibles pour reconfigurer les deux axes nord-sud. Le déplacement ou la relocalisation des routes est pratiquement impossible pour ses routes puisque d'autres problématiques surviendraient à d'autres endroits ou dénaturerait complètement le paysage où sont situées les deux routes (surtout dans le nord de la région).

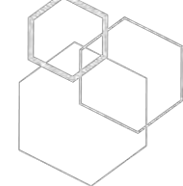
5.3.3. COHABITATION DES USAGES

Dans la perspective de favoriser la cohabitation avec le transport lourd, il est primordial de repenser les deux axes routiers, surtout près des périmètres urbains. L'étroitesse des chaussées, la présence de poteaux électriques dans la chaussée ainsi que la proximité des bâtiments par rapport à l'emprise de la rue limitent les manœuvres de virage sécuritaires. Ce constat est soulevé dans un rapport du BAPE concernant un projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois. Quant aux problèmes de circulation que vivent les camionneurs, le porte-parole d'un

Figure 6 — Cohabitation des usages



regroupement de camionneurs mentionne que, sur des kilomètres de long, c'est de feu rouge en feu rouge, pare-chocs à pare-chocs, surtout sur la route 131 (BAPE, 2007). Cela dit, il y a vraiment une problématique majeure concernant la fluidité des deux axes. Cette problématique est principalement remarquée près de l'école secondaire de l'Érablière à Saint-Félix-de-Valois ainsi que dans le secteur du parc des Sept-Chutes à Saint-Zénon. De plus, comme décrit dans le portait, l'enjeu de la fluidité engendre, des problèmes directement sur les routes 125 et 131, mais aussi au niveau des routes qui convergent vers ses deux axes routiers, par exemple le chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois, la route 337 (direction Saint-Lin-Laurentides), la route 345 (vers Sainte-Élisabeth), etc. Une autre grande problématique en lien avec le transport lourd est la quantité de ponts gérée par le ministère des Transports déclassés sur lesquels le transport lourd ne peut pas circuler et qui forcent des détours (parfois même jusqu'à l'autoroute de contournement 640). Il est donc possible de dire que ces détours forcent les camionneurs à rallonger leur trajet.



Présente dans les municipalités localisées au sud de la région de Lanaudière, la machinerie agricole des entreprises maraîchères provoque un enjeu de cohabitation avec les autres usagers du réseau routier puisqu'il y a plusieurs véhicules agricoles qui circulent sur ces voies. Cela procure un sentiment d'impatience chez les usagers, car la machinerie agricole est surdimensionnée par rapport aux dimensions de la chaussée. De plus, le manque de zones de dépassement ajoute aussi un risque élevé lors des doublages et un sentiment d'insécurité. Également, les résidus de sable, terre et fumiers rendent la chaussée plus glissante pour les autres usagers de la route, ce qui favorise un manque de stabilité pour les véhicules.

Comme mentionné dans le *Plan de transport de la région de Lanaudière* de 2000, un nombre élevé de traverses de véhicules hors route traversent les routes 125 et 131 et ne respectent pas les normes de visibilité. Le manque de signalisation nuit aussi à la sécurité pour les véhicules hors route, mais également pour les usagers du réseau routier. La cohabitation avec les VHR est plutôt présente en saison hivernale puisqu'il y a un nombre plus élevé de sentiers ouverts dus au droit de passage permis dans certains champs.

5.3.4. ÉTAT DES INFRASTRUCTURES

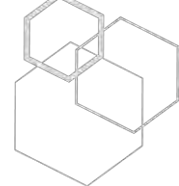
Sur le réseau routier, il est observé qu'il y a une détérioration de l'état des infrastructures. Plusieurs ponts qui croisent le réseau local ont une limitation des charges, ce qui rallonge les parcours du transport lourd.

Sinon, l'état de la chaussée, sur certains segments, nécessite des travaux d'amélioration, que ce soit au niveau municipal ou par le

ministère des Transports. La fatigue du revêtement causée par le camionnage lourd, la déformation de la chaussée, la sollicitation accrue en zone de virage et de freinage en milieu urbain ainsi que l'usure par le trafic intense sont des exemples qui confirment la détérioration de l'état de la chaussée. Localisées majoritairement entre Notre-Dame-de-Lourdes et Notre-Dame-des-Prairies, plusieurs ornières importantes sont présentes sur la route 131, au carrefour du rang de la 1^{re} Chaloupe, et rendent la conduite instable.

Figure 7 — Marquage au sol effacé et présence d'importantes roulières

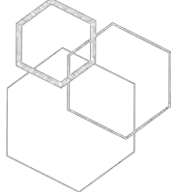




5.4. MODES DE TRANSPORT ACTIF

Les aménagements pour le transport actif sont majoritairement inadaptés pour les usagers ainsi que pour leur sécurité. Peu d'aménagements sont présents sur les routes 125 et 131. Les cyclistes prennent donc des risques lorsqu'ils circulent sur ces deux axes puisque, comme le démontrent les *cartes 11, 12 et 13*, il n'y a pas vraiment d'aménagements cyclables qui sont définis. De plus, certains travailleurs marchent pour se rendre à leur travail, cependant peu ou aucun trottoir ne sont mis à leur disposition. Ces derniers marchent dans l'accotement, un espace dédié aux véhicules et non aux piétons. Il est donc possible de conclure que les cyclistes et les piétons n'ont pas un réel sentiment de sécurité aux abords des routes 125 et 131. Cette insécurité chez les cyclistes et les piétons provient de deux facteurs déterminants qui sont le volume de circulation automobile ainsi que la vitesse des véhicules motorisés. Cela dit, la circulation du transport actif en bordure des routes, bien qu'elle soit autorisée, présente tout de même plusieurs risques, surtout où le réseau de camionnage est fortement sollicité, comme dans le sud des routes 125 et 131. Or, l'absence de planification de réseau actif procure un réel sentiment d'insécurité et engorge des conséquences parfois inattendues, comme des accidents.



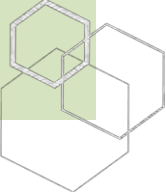


5.5. SYNTHÈSE DES RÉPERCUSSIONS PAR MRC

Tableau 21 — Synthèse du portrait par territoire de MRC

MRC DE D'AUTRAY	Nuient aux multiples déplacements vers la MRC de Joliette.
<i>Enjeux de fluidité et de sécurité reliés à la route 131</i>	Se répercutent sur l'attrait du secteur du pôle Brandon, au nord de la MRC de D'Autray, soit les municipalités de Saint-Cléophas, Saint-Gabriel, Saint-Gabriel-de-Brandon, Mandeville et Saint-Didace. Accès difficile et lien diffus de cet axe routier stratégique pour la desserte et le développement du pôle Brandon.
MRC DE JOLIETTE	Surviennent majoritairement les dimanches et les jours fériés en direction sud et les vendredis en direction nord.
<i>Enjeux de fluidité au niveau de la route 131 à la hauteur de Notre-Dame-des-Prairies jusqu'à Notre-Dame-de-Lourdes</i>	Occasionnent des ralentissements importants et des arrêts fréquents dans la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. Se répercutent sur l'attrait du nord de la région de Lanaudière, soit en allant vers Saint-Félix-de-Valois. Sont augmentés par le développement d'activités commerciales ayant pour effet d'accentuer les points de conflit sur la route 131.

MRC DE MATAWINIE	Procurent une grande problématique de circulation suite à la fluidité restreinte, à la mauvaise visibilité en raison de la sinuosité ainsi qu'au manque d'espaces de dépassement.
<i>Enjeux de fluidité et de sécurité au niveau des routes 125 et 131</i>	Nuient au développement respectif des territoires matawiniens. Se manifestent par la forte présence de véhicules lourds qui partent dans le nord de la MRC.
MRC DE MONTCALM	Se répercutent sur l'attrait du nord de la région de Lanaudière, soit dans la MRC de Montcalm, mais aussi en direction de Saint-Donat dans la MRC de Matawinie.
<i>Enjeux de fluidité et de sécurité au niveau de l'ensemble de la route 125</i>	Complicitent grandement les déplacements courants réalisés par les citoyens de Sainte-Julienne et Saint-Esprit lors des périodes de pointe. Surviennent par la présence accrue de véhicules lourds liés aux nombreuses industries et sablières provenant de la MRC de Matawinie. Surviennent par la présence accrue de machinerie agricole causée par les entreprises maraîchères de la région.





5.6. DIAGNOSTIC SPÉCIFIQUE À LA ROUTE 125

FORCES

- Proximité avec les grandes régions de Laval et de Montréal
- Porte vers les Laurentides
- Axe nord-sud structurant
- Double voie à Chertsey
- Circulation fluide à partir de Chertsey
- Qualité de la force de roulement
- Route d'accès à différents parcs nationaux et territoires publics
- Présence d'infrastructures récréotouristiques structurantes

FAIBLESSES

- Cohabitation d'usages
- Fort débit de circulation occasionnant des problèmes de circulation, particulièrement dans la partie au nord de Saint-Esprit et dans la municipalité de Sainte-Julienne
- Nuisances liées aux véhicules lourds
- Présence d'entraves à certaines intersections stratégiques
- Sous financement de projets structurants de la route (dans les dernières années)
- Vitesse et visibilité aux intersections

POTENTIELS

- Excellent potentiel de développement résidentiel et commercial
- Croissance en continu de la demande récréotouristique
- Accroissement démographique
- Espaces disponibles pour l'amélioration de la route (hors des périmètres urbains)
- Potentiels agrotouristiques



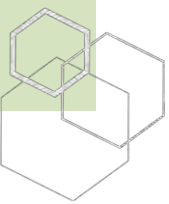


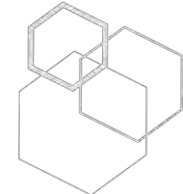
CONTRAINTES

- Emprise de rue restreinte
- Cohabitation entre les secteurs industriels et résidentiels
- Barrière physique liée à la route 125 pour le transport actif
- Restriction de la fluidité en raison de la villégiature et du récréotourisme (aux heures de pointe)
- Limite de charge sur les ponts du ministère des Transports
- Route 125 transite dans les périmètres urbains
- Migration urbaine des commerces
- Stationnement illégal dans le sud de la route
- Goulots d'étranglement dans le sud nuisent pour le développement dans le nord du territoire
- Refoulement sur le réseau autoroutier

5.6.1. ENJEUX SPÉCIFIQUES POUR LA ROUTE 125

- Cohabitation des usages
- Fort débit de circulation au sud de la région
- Configuration géométrique
- Absence d'une planification régionale intégrée
- Infrastructures non adaptées à l'utilisation de la route





5.7. DIAGNOSTIC SPÉCIFIQUE À LA ROUTE 131

FORCES

- Avantages liés à la proximité avec la région de la Mauricie
- Axe nord-sud structurant
- Présence d'infrastructures récréotouristiques structurantes
- Route d'accès à différents parcs nationaux, territoires fauniques structurés et territoires publics
- Accessibilité à une communauté atikamekw
- Dessert directement une partie du territoire de la MRC de D'Au-ray
- Développement accru de la filière industrielle axée sur l'exploitation des ressources naturelles
- Accès au réseau autoroutier (autoroute 40)
- Route avec un cachet panoramique particulier
- Route de destination et non de transit
- Accès direct au pôle régional de Lanaudière

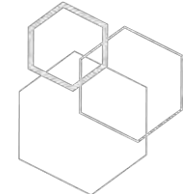
FAIBLESSES

- Cohabitation d'usages
- État de la chaussée
- Emprise restreinte dans certains secteurs
- Fort débit de circulation occasionnant des problèmes de circulation, particulièrement dans la partie au nord de Joliette
- Route enclavée, absence de voies alternatives (à partir de la municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie)
- Sous-financement de projets structurants de la route dans les dernières années
- Configuration des axes 31, 131 et 158/contre-intuitif pour accéder à la 131 Nord
- Manque de voies de dépassement
- Absence de traverses sécuritaires dans certains périmètres d'urbanisation

POTENTIELS

- Excellent potentiel de développement résidentiel et commercial
- Croissance en continu de la demande récréotouristique
- Fort développement urbain dans le secteur sud





- Mise en valeur des potentiels agrotouristiques
Possibilité de développer un parcours thématique touristique (ex. route des navigateurs, route des rivières, etc.)

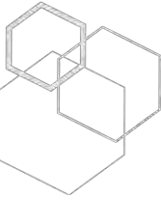
CONTRAINTES

- Topographie limitant les aménagements possibles
- Routes hasardeuses, à certains endroits
- Restriction de la fluidité en raison de la villégiature et du récréotourisme (aux heures de pointe)
- Limite de charge sur les ponts du ministère des Transports
- Intersections atypiques, telles que le chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois
- Emprise de rue restreinte en secteurs urbains
- Une seule route pour se rendre au nord de Sainte-Émélie-de-l'Énergie
- Migration urbaine des commerces le long de la route
- Entretien hivernal déficient
- Route 131 transite dans les périmètres urbains
- Configuration du tissu urbain dans les périmètres urbains
- Stationnement délimité sur la route à partir Sainte-Émélie-de-l'Énergie
- Goulot d'étranglement dans le sud nuisant au développement dans le nord du territoire
- Entrées charretières trop nombreuses en secteur urbain

5.7.1. ENJEUX SPÉCIFIQUES POUR LA ROUTE 131

- Cohabitation des usages
- Fort débit de circulation au sud de la région
- Configuration géométrique
- Absence d'une planification régionale intégrée
- Évolution du réseau à la pression démographique et d'utilisation de la route
- Absence d'infrastructures adaptée à l'utilisation de la route
- Espace disponible pour des travaux d'amélioration
- Entretien hivernal





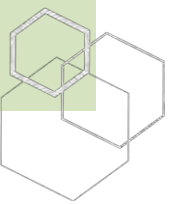
5.8. OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DU PLAN DE TRANSPORT

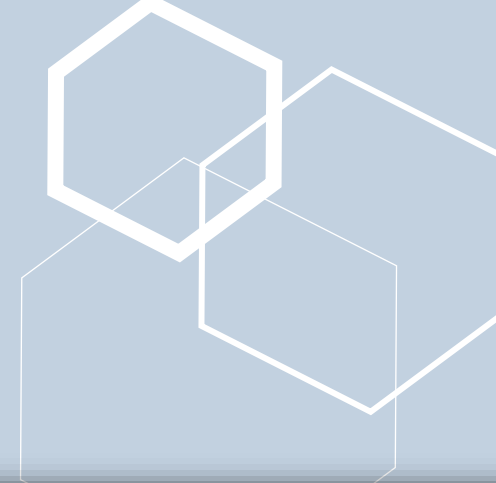
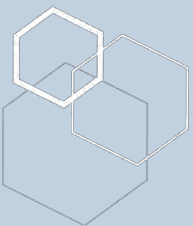
Pour répondre aux enjeux énoncés ainsi qu'aux besoins, il est important d'identifier les objectifs qui y sont rattachés. Voici les cinq objectifs qui en résultent :

- **OBJECTIF 1** : Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate des routes 125 et 131 et ainsi éliminer la circulation de transit dans les rues locales;
- **OBJECTIF 2** : Augmenter la part modale du transport actif régional et du transport en commun régional;
- **OBJECTIF 3** : Favoriser des manœuvres de virage sécuritaires pour les véhicules lourds;
- **OBJECTIF 4** : Assurer la sécurité des aménagements du transport actif aux abords des routes 125 et 131;
- **OBJECTIF 5** : Favoriser le vivre ensemble entre les producteurs agricoles et les usagers de la route, principalement dans le sud de la région.

En résumé, les éléments suivants, soulevés dans le diagnostic, sont la source des enjeux de fluidité et de sécurité sur l'ensemble des routes 125 et 131 :

- Peu d'espaces de dépassement causant plusieurs manœuvres dangereuses;
- Espace disponible pour des travaux d'amélioration;
- Tracé de route déficient;
- Configuration géométrique;
- Ornières importantes causant de l'accumulation d'eau sur la chaussée;
- Dégradation de la chaussée;
- Manque d'entretien hivernal;
- Difficile de tourner à gauche à plusieurs endroits dus à l'achalandage élevé sur le réseau;
- Mauvaise signalisation pour le transport actif et les véhicules hors route;
- Infrastructures non adaptées à l'utilisation de la route;
- Cohabitation difficile entre différents modes de transport, soit le transport actif, le transport lourd, le transport agricole ainsi que les véhicules hors route;
- Évolution du réseau en lien avec la pression démographique et d'utilisation de la route;
- Fort débit de circulation au sud de la région;
- Absence d'une planification régionale intégrée.





06

PISTES DE SOLUTION ET PLAN D'ACTION



PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



6. PISTES DE SOLUTION ET PLAN D'ACTION

Toutes les pistes de solutions sont des interventions à étudier pour mener à d'éventuelles améliorations des routes 125 et 131. Par contre, ces dernières seront approfondies dans la deuxième partie de l'élaboration du plan de transport, soit l'étude des solutions, laquelle sera réalisée par le ministère des Transports du Québec.

Les pistes d'actions proposées découlent de plusieurs éléments problématiques soulevés dans la section *Sondage* ainsi que celle du *Diagnostic*.

Les pistes de solution suivantes s'appliquent pour les deux axes routiers. C'est pour cette raison que ces dernières sont générales et ne proposent pas une intervention particulière ou un secteur précis :

- L'amélioration des carrefours;
- Le doublement des chaussées;
- Le contournement de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois;
- La sensibilisation auprès de la Fédération de l'UPA de Lanaudière concernant une meilleure cohabitation avec les véhicules agricoles;
- L'adoption d'une politique sur la gestion des accès conjointement avec le milieu municipal et le ministère des Transports.

6.1. PRÉOCCUPATIONS GÉNÉRALES POUR LES ROUTES 125 ET 131

Une préoccupation soulevée concerne le marquage au sol. Celle-ci consiste à s'assurer que le marquage au sol soit adéquat et visible. Un marquage au sol efficace et visible favorise une meilleure conduite des automobilistes et réduit l'ambiguïté de leurs gestes comme les dépassements sur une ligne double ou par la droite.

Certaines mesures pourraient être mises en place en collaboration entre les municipalités, villes et le MTQ pour que le marquage des endroits les plus sensibles à la population, soit refait en début de saison estivale. Selon les différents sondages, il appert que les principaux endroits sont situés dans les :

- Municipalité de Saint-Esprit;
- Municipalité de Sainte-Julienne;
- Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes;
- Municipalité de Saint-Félix-de-Valois.

L'entretien annuel des routes 125 et 131 est une autre préoccupation qui a été mentionnée dans le sondage à la population. L'entretien consiste à sceller les fissures, planer la couche d'usure pour diminuer les roulières causées par les véhicules et le camionnage, corriger les nids-de-poule ainsi que déneiger les routes plus régulièrement lorsqu'il y a des tempêtes hivernales.





6.2. PISTES DE SOLUTION GÉNÉRALES POUR LES ROUTES 125 ET 131

6.2.1. GESTION DES ACCÈS

L'adoption d'une politique sur la gestion des accès entre le ministère des Transports et le milieu municipal pourrait servir à réduire le nombre d'entrées charretières sur les routes régionales de la région de Lanaudière. Également, cette politique servirait à améliorer la sécurité sur le réseau routier par une meilleure gestion des accès ainsi que par l'application de normes pour les nouveaux accès.

6.2.2. PLANIFICATION RÉGIONALE

6.2.2.1. TRANSPORT ACTIF RÉGIONAL

Pour ce qui est du transport actif, il serait très pertinent d'augmenter sa part modale pour en faire un mode de transport plus utilisé et plus convivial. L'augmentation de la part modale serait bénéfique pour la région, mais aussi pour le tourisme. Le développement de nouveaux circuits à caractère récréotouristique sécuritaires, comme la création de la route 3 dans le nord de Lanaudière, créera de nouveaux liens est-ouest. Également, plus au sud, plusieurs améliorations seront apportées au cours des prochaines années sur la route 158 pour augmenter la sécurité et la fluidité entre les municipalités. Bref, les routes 3 et 158 sont des alternatives possibles afin de favoriser la fluidité sur le réseau routier et augmenter la part modale du transport actif qui pourra éventuellement rejoindre les routes 125 et 131.

Malgré tout, plusieurs aménagements pour le transport actif sont déjà présents dans la région. Cependant, il serait nécessaire d'entreprendre une planification régionale des réseaux des modes actifs afin d'identifier de nouveaux liens et créer un réseau

interconnecté. Cela permettrait, entre autres, de créer de nouveaux accès entre les MRC lanaudoises et d'augmenter la part modale. Cela dit, plusieurs solutions pourraient être mises en place pour créer des espaces sécuritaires et conviviaux pour les usagers du transport actif, par exemple des sentiers prévus pour les cyclistes, des accotements plus larges, l'aménagement d'accotements, etc.

6.2.2.2. TRANSPORT EN COMMUN RÉGIONAL

Il est possible de présumer qu'avec une proportion importante de la population qui effectue régulièrement des déplacements liés au travail, la disponibilité d'un service efficace de transport collectif local et régional puisse attirer une plus grande part d'utilisateurs et ainsi réduire le niveau d'achalandage sur les deux routes régionales ciblées.

Après avoir analysé la carte présentant les différents réseaux de transport en commun régional, il semble que le service de transport en commun régional est insuffisant pour les besoins de la population, et ce principalement aux heures hors pointe. Il est aussi intéressant de constater que la surutilisation du réseau routier est marquée par la faible desserte des différents modes de transport, comme le transport en commun. Cela dit, l'offre de transport en commun est relativement limitée, notamment dû à la taille du territoire lanaudois à desservir. De plus, en augmentant la part modale du transport en commun régional du lundi au dimanche, cela permettrait de combler l'absence de service la fin de semaine, car la plupart des circuits passent seulement durant la semaine. Ainsi, l'augmentation de la part modale de ce mode de transport diminuerait le débit journalier moyen. En ce sens, il serait plus pertinent de favoriser la desserte interurbaine puisqu'elle génère un plus grand nombre de déplacements. Quant à la desserte urbaine, celle-ci est plus présente dans la MRC de Joliette avec leurs quatre réseaux de transport en commun. Pour ce qui est des autres municipalités régionales de comté, il est possible de remarquer





qu'aucun réseau urbain ne se retrouve sur ces territoires, mais bien des circuits interurbains ou ceux-ci transversent diverses MRC. Ceci s'appuie sur la carte des réseaux de transport en commun présentée à la section concernant le portrait de Lanaudière.

Les services devront être accrus pour le transport vers les pôles institutionnels et de services (centres de loisirs, centre local de services communautaires [CLSC], centres de jour, hôpitaux, etc.) et vers les destinations situées à l'extérieur de la MRC (hôpitaux, etc.). Ainsi, les personnes âgées qui ne conduisent pas ou qui ne pourront plus le faire perdront leur mobilité en raison de l'absence de solutions de rechange à l'automobile.

6.2.3. CROISEMENT DES ROUTES 125 ET 131 PAR LES VÉHICULES HORS ROUTE

Les usagers des véhicules hors route traversent souvent les routes 125 et 131. La mise en place d'une signalisation indiquant la présence d'aménagement ou de traverses pour les VHR assurerait une meilleure sécurité des usagers. De plus, ces améliorations pourraient réduire les risques d'accident. Cependant, il faudrait pérenniser les réseaux supérieurs des VHR. Il est toutefois difficile de les maintenir d'une saison à l'autre, car les traverses de VHR sont sujettes à changer notamment en raison des droits de passage en terres privées.

6.2.4. SECTEUR EN PÉRIMÈTRE URBAIN

Les routes 125 et 131 transitent par plusieurs périmètres urbains. Ces derniers sont des sections souvent très achalandées pour les déplacements quotidiens domicile-travail ou pour la transition vers les secteurs touristiques et de villégiature, dans le nord de la région. Il est donc possible de comprendre que plusieurs intersections sont de moins en moins fonctionnelles dû au flux important sur le réseau routier. Prioriser le virage à gauche, lorsqu'il y a la présence de feux

de circulation, est une solution envisageable pour augmenter la fluidité dans les secteurs plus urbains ainsi que la sécurité des usagers qui désirent tourner à gauche. Cette solution permettrait peut-être également de diminuer les ralentissements principalement causés par un trop gros débit de circulation aux heures de pointe aux carrefours avec feux de circulation. Il semble que les carrefours névralgiques où les feux de circulation créent des files d'attente en période de pointe sont le :

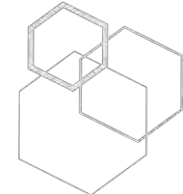
- Carrefour de la rue Desrochers à Sainte-Julienne;
- Carrefour de la route 337 à Sainte-Julienne;
- Carrefour du rang de la 1^{re} Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies;
- Carrefour du rang Sainte-Rose à Notre-Dame-de-Lourdes.

Il va de soi que seulement prioriser le virage à gauche n'est pas nécessairement la meilleure solution pour chaque carrefour. Une étude concernant les carrefours névralgiques pourrait être faite, ce qui permettrait de mieux comprendre la problématique à chaque secteur. En ce sens, il est donc possible que la modification de la programmation des feux de circulation permette de mieux gérer la fluidité et la sécurité dans les secteurs plus urbains.

6.2.5. SENSIBILISATION

Plusieurs événements annuels sont présents dans la région engendrant un flux routier plus important tels que la *Grande fête du 150^e au village* à Saint-Zénon, le *Festival Montcalm en fête*, *Saint-Côme en glace*, etc. Pour diminuer l'impact de circulation des automobilistes et des véhicules lourds, il serait intéressant d'assurer une bonne diffusion de l'information et une signalisation





appropriée lors de la tenue d'événements à caractère touristique, sportif ou récréatif.

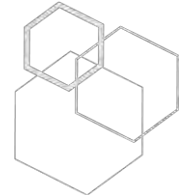
Une campagne de sensibilisation pourrait être lancée, comme dans la région de la Montérégie, concernant la cohabitation harmonieuse en zone agricole. Celle-ci serait en partenariat avec la Fédération de l'UPA de Lanaudière. Ainsi une meilleure sensibilisation pourrait permettre de diminuer les manœuvres dangereuses lors des dépassements des véhicules agricoles ainsi que favoriser le vivre ensemble entre les producteurs agricoles et les usagers de la route.



Figure 8 — Campagne de sensibilisation intitulée « Notre campagne, un milieu de vie à partager »

Ces trois grands acteurs (professionnels du domaine municipal et régional, les promoteurs immobiliers ainsi que la population générale) contribueraient au succès des multiples développements. En ce sens, des dispositions réglementaires concernant l'accès au réseau routier supérieur pourraient être incluses dans les schémas d'aménagement de chaque MRC de la région de Lanaudière et règlements municipaux afin de maintenir la fluidité et la sécurité des déplacements.





6.3. PISTES DE SOLUTION SPÉCIFIQUES À LA ROUTE 125

Figure 9 — Route sans voie de dépassement



6.3.1. MUNICIPALITÉS DE SAINT-ESPRIT ET SAINTE-JULIENNE

Dans les municipalités de Saint-Esprit et de Sainte-Julienne, la route 125 présente peu d'espaces de dépassement ainsi que de tronçons à quatre voies pour optimiser la fluidité de la route. Ces deux options permettraient une fluidité plus constante, sans toujours avoir des ralentissements aux heures de pointe ou les fins de semaine lors des retours des villégiateurs.



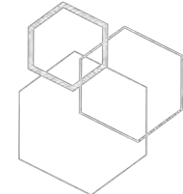


Figure 10 — Nombreuses entrées charretières commerciales

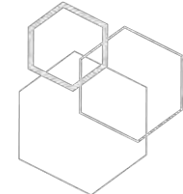


6.3.2. PÉRIMÈTRE URBAIN DE SAINTE-JULIENNE (SECTEUR 125.3)

Comme mentionné dans les sondages, le périmètre urbain de Sainte-Julienne est une zone problématique au niveau de la sécurité. Plusieurs entrées commerciales et résidentielles sont présentes dans ce secteur. Cependant, plusieurs se situent hors des carrefours, ce qui occasionne un sentiment d'insécurité pour les usagers du réseau routier, car plusieurs sortent des entrées commerciales sans nécessairement vérifier s'il y a un véhicule qui circule sur la route 125. Le comportement des usagers est donc une source d'enjeux de fluidité et de sécurité.

De plus, l'aménagement de saillies végétalisées dans les périmètres urbains comme à Sainte-Julienne serait une piste de solution pour avertir les usagers de la route qu'il y a plus de mouvements dans ce secteur qu'un secteur plus éloigné ou plus agricole. Il serait donc possible d'aménager des saillies végétalisées, mais aussi de signaler l'entrée des périmètres urbains pour sensibiliser la population et assurer leur sécurité.



*Figure 11 — Ralentissement fréquent au carrefour*

6.3.3. CARREFOUR DE LA ROUTE 337 À SAINTE-JULIENNE (SECTEUR 125.4)

La convergence de la route 337 vers la route 125 engendre un certain achalandage au carrefour de la route 337 à Sainte-Julienne. Ce fort débit de circulation provoque du ralentissement où il y a des feux de circulation. La fluidité est donc l'enjeu soulevé. Une étude de circulation pourrait avoir lieu à cet endroit pour déterminer si des modifications pourraient être apportées dans le but d'améliorer la fluidité du secteur.



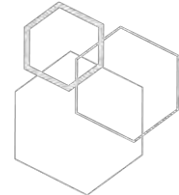


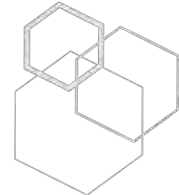
Figure 12 — Visibilité restreinte par la configuration de la route



6.3.4. CARREFOUR DE LA ROUTE 341 À RAWDON (SECTEUR 125.5)

Immobilisé à l'intersection, il est difficile d'apercevoir les véhicules qui circulent sur la route 125, car la visibilité est restreinte par la localisation du carrefour, la végétation mature et la topographie du secteur. Une éventuelle étude du carrefour pourrait déterminer ce qui affecte la fluidité du secteur et si des solutions permettraient d'améliorer la situation.





6.4. PISTES DE SOLUTION SPÉCIFIQUES À LA ROUTE 131

Figure 13 — Formation de files d'attente



6.4.1. CARREFOUR DU RANG SAINTE-ROSE À NOTRE-DAME-DE-LOURDES (SECTEUR 131.2)

Ce carrefour comprend un fort débit de circulation, principalement les fins de semaine, des files d'attente sont ainsi formées ralentissant la circulation. Celles-ci nuisent également à l'attractivité récréotouristique et de villégiature, principalement dans le nord de la région.

De plus, la mise en place d'une campagne de sensibilisation pour la population concernant la cohabitation harmonieuse en zone agricole serait une bonne piste de solution pour éviter les dépassements risqués. Plusieurs usagers dépassent les véhicules agricoles puisqu'ils circulent plus lentement que la limite permise. Ces dépassements sont souvent faits spontanément, sans prévoir que des véhicules y circulent à sens inverse.





Figure 14 — Absence d'écran brise-vent



6.4.2. SECTEUR ENTRE LE RANG DE LA DEUXIÈME-CHALOUPE À NOTRE-DAME-DE-LOURDES ET LE RANG FRÉDÉRIC À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (SECTEURS 131.1 À 131.4)

La construction d'un boulevard urbain, soit de larges voies de circulation où il y a une cohabitation des usages avec l'ajout de verdure, entre le rang de la Deuxième-Chaloupe à Notre-Dame-de-Lourdes et le rang Frédéric à Saint-Félix-de-Valois permettrait de résoudre plusieurs problématiques présentes actuellement. Premièrement, le fort débit de circulation en est un bon exemple. Le boulevard urbain permettrait donc de satisfaire l'augmentation du volume de circulation qui est principalement générée par l'activité économique et par la vocation récréotouristique du nord de la région de Lanaudière ainsi que la croissance démographique de la MRC de Matawinie. Ce dernier limiterait le risque de collisions frontales causé par les bourrasques de vent et de poudrerie. Deuxièmement, un élargissement de deux à quatre voies diminuerait les délais pour les interventions des services d'urgence lorsqu'il y a des travaux de construction ou des accidents. Actuellement, lorsqu'il y a un de ses événements, cette partie de la route 131 devient difficilement circulaire. Cette piste de solution propose l'amélioration de la fluidité de la circulation entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois ainsi que l'augmentation de la capacité de circulation, principalement aux carrefours ayant des feux de circulation.

En période hivernale, un sentiment d'insécurité est présent aux abords de la route 131 puisqu'il y a plusieurs bourrasques de vent ou de poudrerie. Actuellement sur ce tronçon, il n'y a aucun écran brise-vent. Il faudrait ainsi déterminer si l'ajout d'écran brise-vent permettrait de diminuer les dépôts de neige sur la chaussée et quel endroit serait le meilleur pour son implantation. Une analyse devra également être faite pour déterminer si cette piste de solution est la plus efficace pour le secteur. Trois facteurs devront être pris en compte pendant l'étude, « soit la façon dont les conditions hivernales se développent, l'environnement et le nombre d'accidents en période hivernale » (Pier-Olivier Gagnon, 2021). Somme toute, cette solution s'avère intéressante tant sur le plan de la sécurité que sur le plan environnemental.



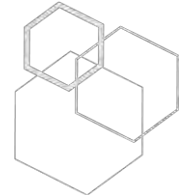


Figure 15 — Voie alternative



6.4.3. MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Pour réduire les ralentissements sur la route 131, comme le mentionne le BAPE lors d'une étude pour des projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois, «la séparation du trafic de transit de la circulation locale permettrait d'alléger le flux de véhicules traversant le noyau villageois. La réduction de la circulation des véhicules et du camionnage de transit dans ce secteur urbanisé aurait également pour effet d'améliorer la qualité de vie des résidents.» Il est donc réaliste de croire qu'un projet de voie de contournement serait une piste de solution envisageable pour satisfaire l'augmentation du volume de circulation qui a grandement évolué depuis les dernières années. Celle-ci servirait également comme voie alternative lors d'interventions des services d'urgence.

En réalisant cette voie de contournement, des aménagements sécuritaires pour le transport actif pourraient être mis en place et devenir une alternative à l'utilisation de la voiture. Cette possibilité pourrait être envisagée avec une nouvelle voie de contournement, car les débits journaliers moyens diminueraient et moins de véhicules lourds circuleraient sur la route 131. Cela pourra donc permettre aux cyclistes d'avoir un meilleur sentiment de sécurité lorsqu'ils circulent aux abords de la route 131. -Ici tu pourrais reprendre le texte de la résolution de Saint-Félix et aussi abordé brièvement la démarche régionale en cours avec la résolution de la MRC et celles des locales de la route 131.



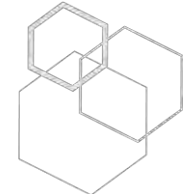


Figure 16 — Marché aux puces et camping à proximité



6.4.4. SECTEUR ENTRE LE RANG FRÉDÉRIC ET LE CHEMIN BARRETTE À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (SECTEURS 131.4 À 131.6)

Le secteur entre le rang Frédéric et le chemin Barette à Saint-Félix-de-Valois est très utilisé en période estivale lorsque le marché aux puces et le camping sont ouverts. Ce secteur devient donc plus couru et il y a davantage de va-et-vient sur la route 131. Il ressort du sondage effectué auprès de la population que la présence d'un grand marché aux puces et d'un camping, à proximité l'un de l'autre, favorise les ralentissements fréquents par les entrées et les sorties sur la route 131 créant, régulièrement, des freinages de dernière minute. En somme, comme il a été mentionné dans le plan directeur de mobilité et de circulation de Saint-Félix-de-Valois, une piste de solution efficace pour réduire les manœuvres dangereuses dans ce secteur serait de revoir le marquage au sol entre le carrefour de la route 131 et du rang Frédéric jusqu'à la fourche de la route 131 et du chemin Barette, située à proximité du restaurant Benny & Co. Cette modification permettrait de réduire le nombre d'accrochages et d'accidents ainsi que d'augmenter la sécurité du tronçon. En ce sens, un marquage au sol pourrait seulement être d'interdire les dépassements bidirectionnels dans ce secteur.



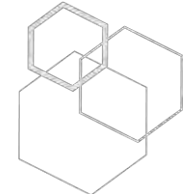


Figure 17 — Configuration atypique d'un carrefour



6.4.5. CARREFOUR DU CHEMIN BARRETTE À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (SECTEUR 131.6)

Tel que présenté dans le plan directeur de mobilité et de circulation de Saint-Félix-de-Valois, le carrefour suscite la confusion chez certains utilisateurs. Sa configuration atypique est problématique. Il serait donc intéressant de faire une analyse approfondie du carrefour et de déterminer si des modifications pourraient être apportées pour régler la problématique vécue par les usagers. Aussi, celle-ci serait une solution intéressante afin de diminuer la vitesse à l'abord du périmètre urbain de Saint-Félix-de-Valois considérant que, quelques kilomètres plus loin, soit près du chemin de fer, la vitesse permise est réduite.

Également, le centre de jardin *Jardinière du Nord*, qui est localisé tout près de ce carrefour, occupe un terrain de chaque côté de la route 131. Les va-et-vient des travailleurs de cette entreprise augmentent le niveau de risques d'accident, car ces derniers traversent à pied créant l'arrêt de la circulation automobile. Le sondage à la population soulève une problématique due aux arrêts fréquents principalement en période estivale, mais aussi par sa configuration. La mise en place d'un feu pour piétons permettrait d'avertir les usagers de la route qu'une personne souhaite traverser la route en toute sécurité. Ce feu pour piétons serait seulement en fonction lorsque le bouton d'appel de feux pour piétons serait actionné. En somme, la circulation automobile resterait fluide et ne serait pratiquement pas touchée par cette nouvelle signalisation.





Figure 18 — Implantation de poteaux d’Hydro-Québec dans la chaussée

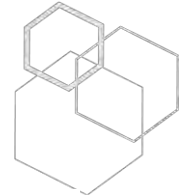


6.4.6. PÉRIMÈTRE URBAIN DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Aménagés depuis déjà quelques années, plusieurs poteaux d’Hydro-Québec ont été implantés dans l’emprise de la rue Principale à Saint-Félix-de-Valois. Plusieurs problématiques surviennent, soient une réduction de la largeur effective de la rue, des manœuvres dangereuses lors de virages pour les véhicules lourds ainsi qu’un sentiment d’insécurité.

Pour contrer ce problème majeur, l’enfouissement des poteaux d’Hydro-Québec de la rue Principale serait une piste de solution efficace. Celle-ci assurerait la sécurité des usagers, principalement pour les camionneurs. De plus, l’enfouissement des poteaux d’Hydro-Québec permettrait aux véhicules lourds présentant une largeur plus importante de circuler. Certains camionneurs devaient d’ailleurs contourner la rue Principe puisque leur chargement ne leur permettait pas de passer. Pourquoi avoir utiliser des boîtes de dessin pour ces textes. Il faudrait s’assurer dans l’impression de ne pas perdre des bouts de texte

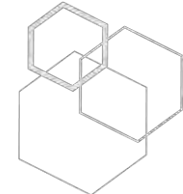


*Figure 19 — Confusion chez les usagers*

6.4.7. CARREFOUR DE LA RUE PRINCIPALE À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Ce carrefour comprend plusieurs entrées charretières ainsi qu'un cédez le passage avec une traverse piétonne sans signalisation de priorité aux piétons. Ceci engendre une certaine confusion pour les usagers du réseau routier. Cela dit, peut-être que le réaménagement du carrefour ou une modification de la signalisation permettrait de mieux contrôler la circulation, principalement aux heures de pointe du midi et de l'après-midi.



*Figure 20 — Signalisation inadaptée au contexte*

6.4.8. CARREFOUR DU CHEMIN DE LA CÔTE DU DOMAINE À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (SECTEUR 131.7)

Au niveau de ce carrefour, plusieurs commentaires, relevés du sondage à la population (bien au-delà du sondage, je parlais du plan de mobilité de SFV qui l'identifie comme problème. D'ailleurs tu pourrais résumer les correctifs proposés, suggèrent de repenser la signalisation puisque ce carrefour est problématique lorsque les véhicules proviennent de la route 348, soit la Côte du Domaine à Saint-Félix-de-Valois. Plusieurs usagers du réseau routier craignent d'avoir un accident lors de leur arrivée à la jonction avec la route 131, car l'achalandage est élevé sur cette route. Une analyse de sécurité pourrait avoir lieu pour ce carrefour pour vérifier si les appréhensions des usagers de la route sont véridiques ou non.





6.4.9. ROUTE 131 AU SUD DE SAINT-JEAN-DE-MATHA

Le secteur de la route 131, au sud de la municipalité de Saint-Jean-de-Matha, comprend un débit de circulation élevé considérant le contexte où il s'insère. Plus précisément, l'utilisation de l'auto est fortement sollicitée, ce qui favorise la congestion, principalement dans le sud de Saint-Félix-de-Valois. Ceci se fait sentir majoritairement les vendredis (vers le nord) et les dimanches (vers le sud). Cet achalandage se traduit par l'ajout des villégiateurs qui sont nombreux, en plus des travailleurs. Cependant, il est important de faire une distinction entre les déplacements des travailleurs versus ceux des villégiateurs. Au niveau de la villégiature, il est impensable qu'une famille prenne le transport en commun pour se rendre à leur chalet ou à un site de camping, donc la congestion qui est générée les fins de semaine par ces derniers ne peuvent pas être prise en compte. Par contre, les déplacements engendrés par les travailleurs peuvent être modifiés et diminués. En ce sens, ces derniers peuvent opter, en semaine, pour l'utilisation des modes de transport actif (lorsque possible) ou par les transports en commun.

L'augmentation de la part modale du transport actif régional et du transport en commun serait une piste de solution pour diminuer l'effet de congestion. Dans la section *Portait*, présentée auparavant, il a été soulevé qu'environ 15 % des travailleurs habitaient dans une municipalité plus haut nord de la région, soit dans la MRC de Matawinie, et se dirigeaient vers la MRC de Joliette. Il est donc possible de constater que plusieurs déplacements se font quotidiennement et que les problèmes de congestion sont récurrents sur la route 131. Cette augmentation de la part modale de deux modes de transport favoriserait donc la diminution de la congestion routière, car la population aurait des choix d'alternatives intéressantes à considérer pour leur déplacement.

L'augmentation de la part modale du transport actif et du transport en commun serait d'assurer la sécurité des aménagements, d'ajouter des heures stratégiques de passage pour le transport en commun, et ce même durant les fins de semaine et d'aménager de nouveaux circuits pour le transport actif.





6.4.10. ROUTE 131 AU NORD DE SAINTE-ÉMÉLIE-DE-L'ÉNERGIE

Le manque de route alternative rend, parfois, les interventions d'urgence difficile d'accès, surtout lors d'accidents ou de travaux routiers. Il serait donc important de s'assurer que le plan de mesure d'urgence soit mis à jour annuellement et qu'il tienne en compte les tronçons sans alternatives ainsi que de la disponibilité des équipements de remplacement. Ce plan de mesure d'urgence permettrait de mieux calculer les impacts de fermeture de route lors des situations d'urgence, principalement dans le nord de la région.

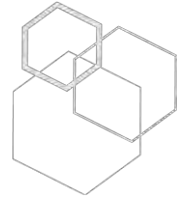
De plus, l'amélioration de la route 3, permettra de désenclaver le territoire Nord de la MRC de Matawinie en termes de sécurité civile. En effet, puisqu'au nord de Sainte-Émélie-de-L'Énergie, il n'y a aucune voie de contournement possible sur la 131, la route 3 se présente comme une solution optimale pour évacuer les utilisateurs du territoire. Rappelons que la 131 donne accès à un immense territoire non organisé dont les usages sont multiples et la desserte en sécurité civile plus limitée. Soulignons, également que de nombreux projets de développement sont en cours dans la municipalité de Saint-Michel-des-Saints, dont le projet de la mine de graphite et l'usine de la Granaudière ce qui peut augmenter les risques en matière de sécurité civile et publique.

Le manque de voie lente dans le secteur entre Sainte-Émélie-de-l'Énergie et le parc des Sept-Chutes à Saint-Zénon favorise divers comportements dangereux par les usagers de la route comme les dépassements sur une ligne pleine causés par une présence considérable de véhicules lourds. Ces derniers ralentissent la circulation puisqu'il y a plusieurs dénivelés dus à la topographie de la région. Ces dépassements favorisent un sentiment d'insécurité pour certains usagers. L'aménagement d'une voie lente permettrait

donc aux véhicules lourds de circuler sur celle-ci et de laisser passer les autres véhicules qui souhaitent circuler plus rapidement.

Le nord de la région comprend plusieurs dénivelés, rochers, montagnes, etc. En période hivernale, ces derniers procurent également un sentiment d'insécurité pour les usagers de la route. Les rochers rejettent des sédiments sur la route créant de la glace noire ou des plaques de glace. La conduite peut donc devenir instable, ce qui favorise l'insécurité. L'entretien hivernal devrait être fait plus rapidement entre les passages pour éviter les sorties de route ou les accidents. L'ajout plus fréquent d'abrasif serait également une solution envisageable pour réduire l'étalement des plaques de glace et de glace noire.



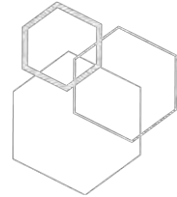


6.6. RÉCAPITULATIF DES ENJEUX, PROBLÉMATIQUES, OBJECTIFS ET DES PISTES DE SOLUTION

MUNICIPALITÉS DE SAINT-ESPRIT ET SAINTE-JULIENNE	
Types d'enjeu	- Fluidité - Fort débit de circulation au sud de la région - Infrastructures non adaptées à l'utilisation de la route - Cohabitation des usages
Problématiques	- Congestion accentuée durant les fins de semaine due à l'incapacité d'adaptation face au fort débit de circulation - Cohabitation difficile entre le transport actif, le transport lourd et les véhicules agricoles - Manœuvres dangereuses lors des dépassements des véhicules agricoles causées par les ralentissements de circulation
Lignes directrices / Objectifs	- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate de la route 125 et ainsi éliminer la circulation de transit dans les rues locales - Favoriser le vivre ensemble entre les producteurs agricoles et les usagers de la route
Pistes de solution	- Créer des espaces de dépassement à des endroits stratégiques - Augmenter le nombre de voies de circulation entre le début de la route 125 à Saint-Esprit et le village de Sainte-Julienne - Sensibiliser la population sur la cohabitation harmonieuse en zone agricole en partenariat avec la Fédération de l'UPA de Lanaudière - Prioriser le virage à gauche lorsqu'il y a des feux de circulation

PÉRIMÈTRE URBAIN DE SAINTE-JULIENNE (SECTEUR 125.3)	
Types d'enjeu	- Sécurité - Absence d'une planification régionale intégrée - Cohabitation des usages
Problématiques	- Présence élevée d'entrées charretières commerciales et résidentielles - Accès aux commerces hors carrefour - Non-respect des passages pour piétons - Ralentissement aux carrefours avec des feux de circulation
Ligne directrice / Objectif	- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate de la route 125 et ainsi éliminer la circulation de transit dans les rues locales
Pistes de solution	- Mettre de l'avant une politique de gestion des accès conjointement entre le MTQ et le milieu municipal - Prioriser le virage à gauche lorsqu'il y a des feux de circulation





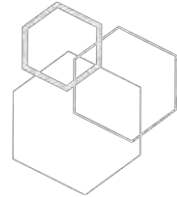
CARREFOUR DE LA ROUTE 337 À SAINTE-JULIENNE (SECTEUR 125.4)

Types d'enjeu	- Fluidité et sécurité
	- Absence d'une planification régionale intégrée
Problématiques	- Présence élevée d'entrées charretières commerciales et résidentielles - Accès aux commerces hors carrefour - Congestion accentuée durant les fins de semaine causée par les feux de circulation
Ligne directrice / Objectif	- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate de la route 125 et ainsi éliminer la circulation de transit dans les rues locales
Pistes de solution	- Mettre de l'avant une politique de gestion des accès conjointement entre le MTQ et le milieu municipal - Procéder à une analyse dans le but de déterminer si des solutions permettraient d'augmenter la fluidité du secteur

CARREFOUR DE LA ROUTE 341 À RAWDON (SECTEUR 125.5)

Types d'enjeu	- Sécurité
	- Configuration géométrique
	- Fort débit de circulation
Problématiques	- Carrefour situé dans une courbe rendant l'accès à la route 125 hasardeuse - Vitesse de circulation pratiquée élevée - Débit de circulation élevé pour le secteur - Visibilité réduite
Ligne directrice / Objectif	- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate de la route 125 ainsi éliminer la circulation de transit dans les rues locales
Piste de solution	- Analyser les options les plus favorables pour optimiser la fluidité ainsi que corriger les problématiques soulevées





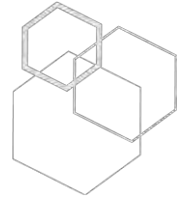
ROUTE 125 AU SUD DE RAWDON

Types d'enjeu	- Fluidité
	- Fort débit de circulation
	- Utilisation accrue de l'auto solo
	- Cohabitation des usages
Problématiques	- Congestion accentuée aux heures de pointe - Absence d'aménagement sécuritaire pour le transport actif
Lignes directrices / Objectifs	- Augmenter la part modale du transport actif régional - Assurer la sécurité des aménagements du transport actif aux abords de la route 125
Pistes de solution	- Mettre en place une signalisation indiquant la présence d'aménagement pour le transport actif - Ajouter des heures de passage pour le transport en commun, et ce aussi durant les fins de semaine - Aménager de nouveaux espaces pour le transport actif

CARREFOUR DU RANG SAINTE-ROSE À NOTRE-DAME-DE-LOURDES (SECTEUR 131.2)

Types d'enjeu	- Fluidité
	- Fort débit de circulation
	- Évolution du réseau à la pression démographique et d'utilisation de la route
	- Cohabitation des usages
Problématiques	- Congestion accentuée durant les fins de semaine causée par les feux de circulation - Cohabitation avec les véhicules agricoles
Lignes directrices / Objectifs	- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate - Favoriser le vivre ensemble entre les producteurs agricoles et les usagers de la route
Pistes de solution	- Sensibiliser la population sur la cohabitation harmonieuse en zone agricole en partenariat avec la Fédération de l'UPA de Lanaudière - Revoir la signalisation actuelle

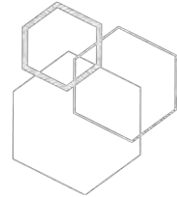




SECTEUR ENTRE LE RANG DE LA 2^E CHALOUPE À NOTRE-DAME-DE-LOURDES ET LE RANG FRÉDÉRIC À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (SECTEURS 131.1 À 131.4)

Types d'enjeu	- Fluidité - Absence d'infrastructures adaptée à l'utilisation de la route - Évolution du réseau à la pression démographique et d'utilisation de la route - Fort débit de circulation - Cohabitation des usages - Absence d'une planification régionale intégrée - Entretien hivernal
Problématiques	- Convergence de 4 à 2 voies créant un ralentissement de la circulation - Changement du nombre de voies occasionnant des accrochages, voire des accidents - Présence élevée d'entrées charretières commerciales - État de la chaussée détérioré (ornières) - Visibilité réduite due aux grandes bourrasques de vent et de poudrière
Lignes directrices / Objectifs	- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate - Favoriser le vivre ensemble entre les producteurs agricoles et les usagers de la route - Visibilité réduite en période hivernale
Pistes de solution	- Mettre de l'avant une politique de gestion des accès conjointement entre le MTQ et le milieu municipal - Augmenter le nombre de voies de circulation du secteur, soit quatre voies séparées - Sensibiliser la population sur la cohabitation harmonieuse en zone agricole en partenariat avec la Fédération de l'UPA de Lanaudière - Ajouter des écrans brise-vent dans les secteurs agricoles





MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Types d'enjeu	- Fluidité
	- Évolution du réseau à la pression démographique et d'utilisation de la route
	- Absence d'infrastructures adaptée à l'utilisation de la route
	- Espace disponible pour des travaux d'amélioration
Problématiques	- Fort débit de circulation - Congestion accentuée durant les fins de semaine
Lignes directrices / Objectifs	- Augmenter la part modale du transport en commun régional - Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate de la route 131 et ainsi éliminer la circulation de transit dans les rues locales
Piste de solution	- Analyser les options les plus favorables pour optimiser la fluidité ainsi que corriger les problématiques soulevées

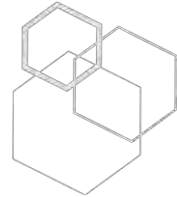
SECTEUR ENTRE LE RANG FRÉDÉRIC ET LE CHEMIN BARRETTE À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (SECTEURS 131.4 À 131.6)

Types d'enjeu	- Sécurité
	- Espace disponible pour des travaux d'amélioration
Problématiques	- Présence élevée d'entrées charretières - Permission de dépassement dans les deux sens
Lignes directrices / Objectifs	- Assurer la sécurité des usagers - Augmenter la fonctionnalité du réseau
Piste de solution	- Analyser le secteur pour déterminer si un problème de sécurité est aperçu et si le marquage au sol pourrait être revu

CARREFOUR DU CHEMIN BARRETTE À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (SECTEUR 131.6)

Types d'enjeu	- Sécurité
	- Configuration géométrique
	- Espace disponible pour des travaux d'amélioration
Problématiques	- Géométrie atypique du carrefour - Carrefour en pleine courbe - Entraînement de vitesse élevée dû à la séparation de la voie
Ligne directrice / Objectif	- Diminuer le risque d'accident et la confusion procurée par la configuration atypique du carrefour
Piste de solution	- Analyser le carrefour pour comprendre les problématiques soulevées par les usagers concernant la sécurité et proposer des solutions, au besoin





PÉRIMÈTRE URBAIN DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Types d'enjeu	- Sécurité
	- Cohabitation des usages
Problématique	- Ralentissements causés par les véhicules lourds dus à l'étroitesse de la chaussée et de la présence de poteaux électriques implantés dans la chaussée
Lignes directrices / Objectifs	- Favoriser des manœuvres de virage sécuritaires pour les véhicules lourds
	- Assurer la sécurité des usagers
Piste de solution	- Enfouir les fils électriques d'Hydro-Québec présents sur la rue Principale à Saint-Félix-de-Valois

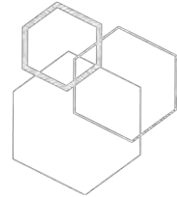
CARREFOUR DE LA RUE PRINCIPALE À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Types d'enjeu	- Fluidité et sécurité
	- Cohabitation des usages
	- Espace disponible pour des travaux d'amélioration
Problématique	- Congestion accentuée durant les fins de semaine causée par les panneaux <i>Arrêt</i>
Ligne directrice / Objectif	- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate de la route 131 et ainsi éliminer la circulation de transit dans les rues locales
Piste de solution	- Analyser le carrefour pour analyser les problématiques et déterminer des solutions, au besoin

CARREFOUR DU CHEMIN DE LA CÔTE DU DOMAINE (R348) À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (SECTEUR 131.7)

Types d'enjeu	- Fluidité et sécurité
	- Fort débit de circulation
Problématiques	- Usagers de la route craignent avoir un accident à ce carrefour dû à l'achalandage élevé
	- Temps d'attente élevé dû au panneau <i>Arrêt</i> seulement aux utilisateurs de la route 348
Ligne directrice / Objectif	- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate de la route 131
Piste de solution	- Analyser le carrefour pour analyser les problématiques et déterminer des solutions, au besoin





ROUTE 131 AU SUD DE SAINT-JEAN-DE-MATHA

Types d'enjeu	- Fluidité
	- Débit de circulation élevé pour le secteur
	- Utilisation accrue de l'auto solo
	- Cohabitation des usages
Problématiques	- Congestion accentuée aux heures de pointe - Absence d'aménagement sécuritaire pour le transport actif
Lignes directrices / Objectifs	- Augmenter la part modale du transport actif régional et du transport en commun régional - Assurer la sécurité des aménagements du transport actif aux abords de la route 131
Pistes de solution	- Mettre en place une signalisation indiquant la présence d'aménagement pour le transport actif - Ajouter des heures de passage pour le transport en commun, et ce aussi durant les fins de semaine - Aménager de nouveaux espaces pour le transport actif

ROUTE 131 AU NORD DE SAINTE-ÉMÉLIE-DE-L'ÉNERGIE

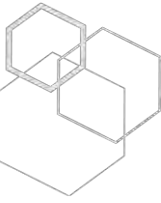
Types d'enjeu	- Fluidité et sécurité
	- Configuration géométrique
	- Espace disponible pour des travaux d'amélioration
	- Entretien hivernal
Problématiques	- Dépassements dangereux causés par une présence considérable de véhicules lourds causant du ralentissement de la circulation - Sentiment d'insécurité face au camionnage - Entretien hivernal négligé - Sédiments rejetés sur la route par les rochers procurant de la glace noire ou des plaques de glace - Absence d'alternative de déviation lors d'accident ou de situations d'urgence
Lignes directrices / Objectifs	- Favoriser des manœuvres de virage sécuritaires pour les véhicules lourds - Réduire les impacts de fermeture de la route lors des situations d'urgence, principalement pour les tronçons où il n'y a pas d'alternative de déviation
Pistes de solution	- S'assurer que le plan de mesures d'urgence soit mis à jour et tient en compte les tronçons sans alternative, de la disponibilité des équipements de remplacement comme un pont - Aménager des voies lentes entre Sainte-Émélie-de-l'Énergie et le parc des Sept-Chutes à Saint-Zénon pour permettre aux véhicules de circuler plus rapidement que les véhicules lourds



07

EN RÉSUMÉ





7. EN RÉSUMÉ

Après avoir analysé la situation de la région de Lanaudière, soulevé les secteurs perçus par la population comme les moins sécuritaires, des pistes de solution ont été identifiées concernant les carrefours ou les secteurs qui nécessitaient des interventions prioritaires. Ceux-ci comprenaient principalement un carrefour ou un secteur nuisant à la fluidité et à la sécurité aux abords des routes 125 et 131. Ces problématiques ont été soulevées dans une vision à long terme et ont pris en compte les futurs développements, tant au niveau commercial, industriel que résidentiel. Cela a permis d'établir des pistes de solution optimales en lien avec l'évolution de la région et avec un soutien au développement économique à l'échelle régionale. Cela dit, la région de Lanaudière connaît plusieurs problématiques au niveau des routes 125 et 131, telles que :

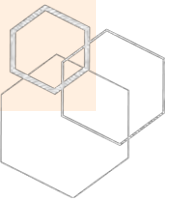
- Le manque d'espaces de dépassement dans le nord de la région;
- La configuration géométrique atypique à certains endroits;
- Des ornières importantes dans les secteurs où le réseau de camionnage est fortement sollicité;
- La faible part modale pour le transport actif régional.

En somme, « plusieurs éléments laissent croire que le phénomène [d'urbanisation] des milieux de villégiature, qu'a connu le cœur des Laurentides [il y a une trentaine d'années], est en processus dans le centre de Lanaudière, du piémont jusqu'à Saint-Donat. L'accroissement de la population au sud de la Matawinie, l'augmentation du groupe d'âge des 65 ans et plus, la transformation des chalets en résidences principales et l'augmentation du nombre de résidences principales sont autant de facteurs qui témoignent de ce

phénomène » (MERN, 2007). Également, les projections démographiques sont déjà dépassées pour plusieurs municipalités et la pandémie n'a fait qu'accentuer le phénomène de migration vers la région de Lanaudière.

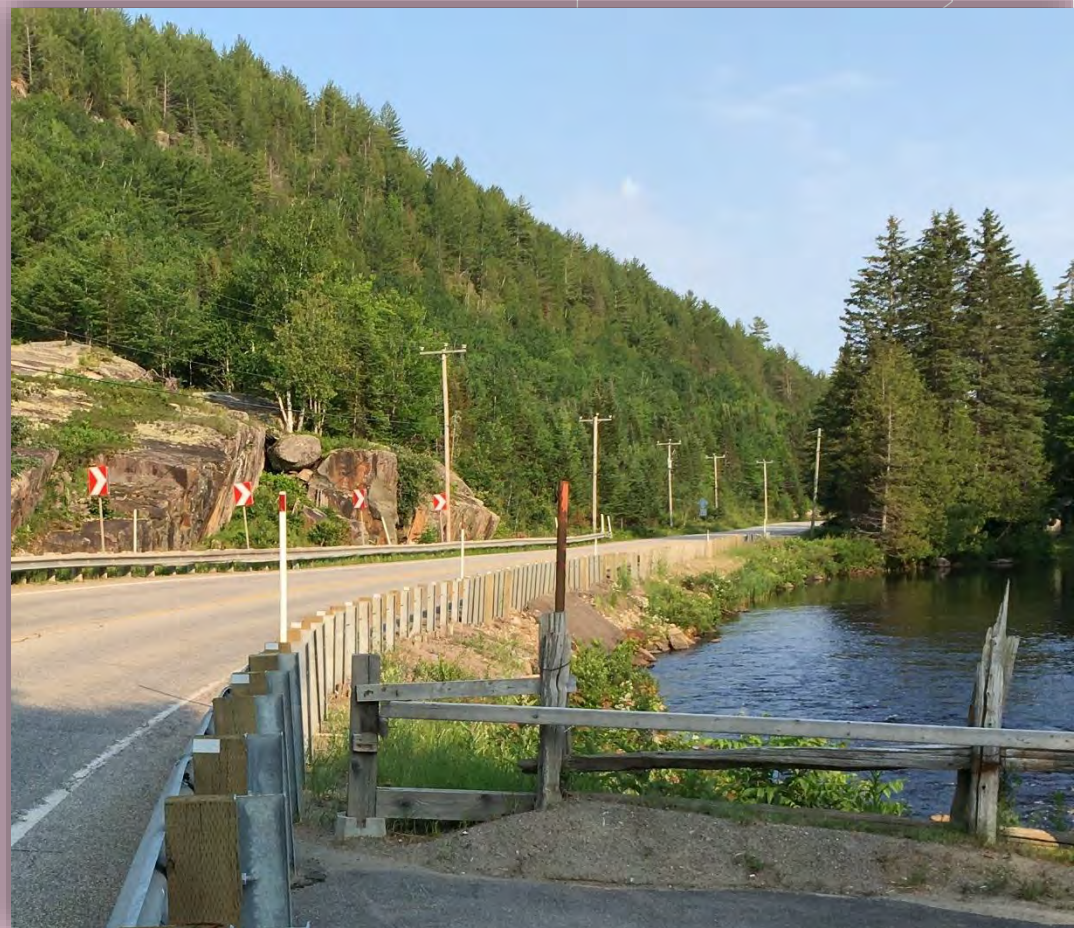
Considérant les principaux objectifs de départ, ce plan de transport répond très bien à ces derniers. L'amélioration du réseau routier envisage de réduire les enjeux de fluidité et de sécurité aux abords des routes 125 et 131, d'augmenter la mobilité active ainsi que de diminuer le débit journalier.

Bref, les routes 125 et 131 n'ont pas été conçues pour recevoir un tel débit de circulation. C'est une des raisons des nombreuses problématiques soulevées dans ce plan de transport. Il est donc important d'adapter les routes 125 et 131 au changement démographique, et ce en impliquant les municipalités et les partenaires régionaux dans le processus décisionnel afin de s'assurer de la cohérence avec les planifications en vigueur et celles en cours de réalisation. Dans l'optique que les investissements sur le réseau routier dans Lanaudière répondent aux aspirations de développement des Lanaudois.



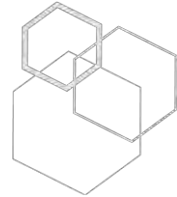
08

MÉDIAGRAPHIE



PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



8. MÉDIAGRAPHIE

Autorité régionale de transport métropolitain. (Juin 2020). *Enquête Origine-Destination 2018; La mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal*. https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf.

Conseil régional de l'environnement de Lanaudière. (n.d.). *Embarque Lanaudière*. <https://embarquelandaudiere.ca/>.

Direction de santé publique, CISSS Lanaudière. (Janvier 2020). *Combien serons-nous en 2030? Projection de la population de Lanaudière et de ses MRC*. http://www.cisss-lanaudiere.gouv.qc.ca/fileadmin/internet/cisss_lanaudiere/Documentation/Sante_publique/Themes/Portraits_populationnels/Combien_serons-nous_en_2030_Lanaudiere-VF.pdf.

Fédération des clubs de motoneiges du Québec. (2021). *Carte interactive des sentiers*. <https://fcmq.qc.ca/fr/motoneigistes/carte-interactive-des-sentiers/>.

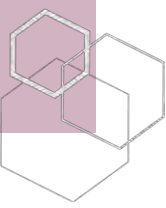
Fédération Québécoise des Clubs Quads. (n.d.). *Carte interactive des sentiers*. <https://www.fqcq.qc.ca/carte-interactive/>.

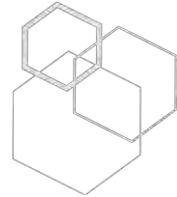
Fournier, Paul-André. Turcotte, Mario. (Décembre 2000). *Plan de transport de la région de Lanaudière*. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0935829.pdf>.

Gouvernement du Québec, Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. (Septembre 2007). *Rapport — Route 131 — Contournement et élargissement de la route Saint-Félix-de-Valois*. <https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/route-131-contournement-elandissement-route-saint-felix-de-valois/documentation/>.

Gouvernement du Québec. (Février 2001). *Plan de transport de la région de Lanaudière — Plan d'action 2000-2005*. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0935844.pdf>.

Institut de la statistique du Québec. (2020). *Principaux indicateurs sur le Québec et ses régions*. <https://statistique.quebec.ca/fr/vitrine/region/14>.





Institut national de la recherche scientifique. (2016). *Atlas de l'emploi de la région de Lanaudière*. https://www.emploiquebec.gouv.qc.ca/uploads/tx_fceqpubform/14_imt_Atlas.pdf.

Institut national de santé publique du Québec. (2021). *Espérance de vie à la naissance*. <https://www.inspq.qc.ca/santescope/syntheses/esperance-de-vie-a-la-naissance>.

Ministère de l'Économie et de l'Innovation. (2020). *Occupation du territoire — Région Lanaudière*. <https://www.economie.gouv.qc.ca/pages-regionales/lanaudiere/portrait-regional/occupation-du-territoire/>.

Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles. (2007). *Portrait territorial de Lanaudière*. <https://mern.gouv.qc.ca/documents/territoire/portrait-lanaudiere.pdf>.

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. (2010). *Répertoire des municipalités — Lanaudière*. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/repertoire-des-municipalites/fiche/region/14/>.

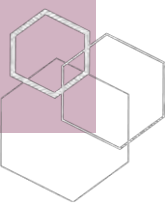
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune. (2007). *Portrait territorial — Lanaudière*. <https://mern.gouv.qc.ca/documents/territoire/portrait-lanaudiere.pdf>.

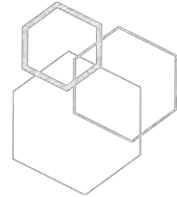
Ministère des Transports. (2002). *Manuel d'identification des dégradations des chaussées souples*. <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0934906.pdf>.

Ministère des Transports. (2002). *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue*. <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/42345?docref=-ZfYF84N9zF6EiNOxwXQRg>.

Ministère des Transports. (Septembre 2020). *Votre gouvernement va de l'avant avec le prolongement de l'autoroute 25 à Sainte-Julienne et la voie de contournement de Saint-Lin-Laurentides*. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/prolongement-autoroute-25-voie-contournement.aspx>.

Mobilité 125. (2020). *Mobilité 125 veut connaître les impacts du trafic entre Saint-Esprit et Rawdon sur votre qualité de vie*. <http://mobilite125.info/index.php>.





MRC de D’Autray. (Septembre 2010). *Schéma d’aménagement révisé*. <http://www.mrcautray.qc.ca/wp-content/uploads/2017/02/schemacartes.pdf>.

MRC de Joliette. (2017). *Circuits régionaux*. <https://mrcjoliette.qc.ca/transport-mrc-joliette/circuits-regionaux/circuit-32-joliette-saint-michel-des-saints/>.

MRC de Joliette. (Juin 2011). *Schéma d’aménagement de la MRC de Joliette*. https://www.mrcjoliette.qc.ca/upload/File/SA_MRC_JOLIETTE.pdf.

MRC de Matawinie. (Janvier 2018). *Schéma d’aménagement et de développement révisé*. https://static1.squarespace.com/static/5d0bb5036062af00012d3757/t/5f3d370c481de52a3b28ab0b/1597847339677/2020-07-29_SADR_Codif_administrative.pdf.

MRC de Montcalm. (Juin 2010). *Schéma d’aménagement et de développement révisé de la MRC de Montcalm*. <https://www.mrcmontcalm.com/storage/app/media/services/environnement/amenagement-du-territoire/schema-damenagement-et-de-developpement-revise-version-administrative.pdf>.

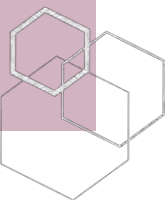
Pier-Olivier Gagnon. (Mars 2021). *Des haies brise-vent pour réduire la poudrerie sur nos routes*. <https://www.lechodemaskinonge.com/actualites/des-haies-brise-vent-pour-reduire-la-poudrerie-sur-nos-routes/>.

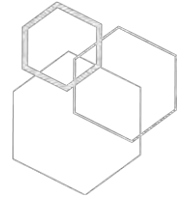
Statistique Canada. (2016). *Profil du recensement, Recensement de 2016*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=ER&Code1=2450&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=Lanaudiere&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Journey%20to%20work&TABID=1&type=0>.

Statistique Canada. (2017). *Bulletin statistique régional — Lanaudière*. <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/bulletins/2017/14-Lanaudiere.pdf>.

Statistique Canada. (2019). *Bulletin statistique régional — Lanaudière*. <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/profils/bulletins/2019/14-Lanaudiere.pdf>.

Vélo Québec. (2017). *Aménagements cyclables*. <https://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-accotement-asphalte/>.





8.1. SOURCE DES ANNEXES

Annexe 1 — Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles. (2007). *Portrait territorial de Lanaudière*. <https://mern.gouv.qc.ca/documents/territoire/portrait-lanaudiere.pdf>.

Annexe 2 — Produit par la MRC de Matawinie. (2021). *Méthodologie de compilation pour les données de villégiature de la région de Lanaudière*.

Annexe 2 — VectorStock. (2021). *Methodology line icon development process sign vector image*. <https://www.vectorstock.com/royalty-free-vector/methodology-line-icon-development-process-sign-vector-22870984>.

Annexe 3 — Institut de la statistique du Québec. (2014). *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 011-2036*. https://bdso.gouv.qc.ca/docs-ken/multimedia/PB01661FR_demo_mrc2011_2036H00F00.pdf.

Annexe 3 — Institut de la statistique du Québec. (Octobre 2016). *Bulletin statistique régional — Lanaudière*. <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/bulletin-statistique-regional-lanaudiere-edition-2016.pdf>.

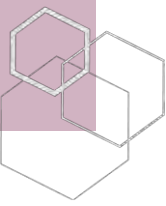
Annexe 3 — Institut de la statistique du Québec. (Juillet 2019). *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2016-2066*. https://bdso.gouv.qc.ca/docs-ken/multimedia/PB01661FR_Perspective_demo2019H00F00.pdf.

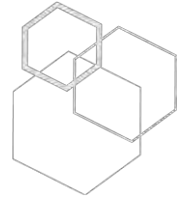
Annexe 3 — Institut de la statistique du Québec. (Octobre 2019). *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2016-2041*. <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/donnees-sociodemographiques-en-bref-volume-24-n1-octobre-2019.pdf>.

Annexe 3 — Institut de la statistique du Québec. (2020). *Principaux indicateurs sur le Québec et ses régions*. <https://statistique.quebec.ca/fr/vitrine/region/14/mrc/52>.

Annexe 3 — Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. (2010). *Décret de population*. <https://www.mamh.gouv.qc.ca/organisation-municipale/decret-de-population/>.

Annexe 3 — Statistique Canada. (Juillet 2019). *Profils des communautés de 2001*. <https://www12.statcan.gc.ca/English/profil01/CP01/Search/List/Page.cfm?Lang=F&GeoCode=24&Letter=C>.





Annexe 4 — Survey Monkey. (Août 2020). *Données tirées du sondage à la population.*

Annexe 5 — Produit par la MRC de Matawinie.

Annexe 6 — Produit par la MRC de Matawinie.

8.2. SOURCE DES CARTES

Carte 1 — Institut de la statistique du Québec. (2020). *Principaux indicateurs sur le Québec et ses régions.* <https://statistique.quebec.ca/fr/vitrine/region/14>.

Carte 2 — Institut national de la recherche scientifique. (2016). *Les six MRC de la région de Lanaudière.* <http://www.atlas-lanaudiere.ucs.inrs.ca/2016/carte1.html>.

Cartes 3 à 5 — MRC de Matawinie. (2021).

Cartes 6 et 7 — Institut national de la recherche scientifique. (2016). *Atlas numérique de l'emploi de la région de Lanaudière.* <http://www.atlas-lanaudiere.ucs.inrs.ca/>.

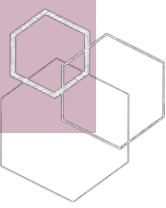
Cartes 8 à 35 — MRC de Matawinie. (2021).

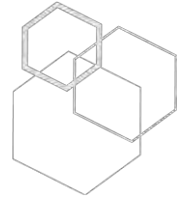
8.3. SOURCE DES FIGURES

Figures 1 à 7 — MRC de Matawinie. (2021).

Figure 8 — Marc-André Couillard. (Octobre 2020). *Une campagne de sensibilisation pour une cohabitation harmonieuse en zone agricole.* <https://www.coupdœil.info/2020/10/20/une-campagne-de-sensibilisation-pour-une-cohabitation-harmonieuse-en-zone-agricole/>.

Figures 9 à 20 — MRC de Matawinie. (2021).





8.4. SOURCE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 — Produit à partir de données des rôles d'évaluation foncière des quatre MRC

Graphique 2 — Institut de la statistique du Québec. (2020). *Principaux indicateurs sur le Québec et ses régions*. <https://statistique.quebec.ca/fr/vitrine/region/14>.

Graphique 2 — Institut de la statistique du Québec. (Octobre 2019). *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2016-2041*. <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/donnees-sociodemographiques-en-bref-volume-24-n1-octobre-2019.pdf>.

Graphique 3 — Institut de la statistique du Québec. (2019). *Population projetée par groupe d'âge, municipalités du Québec, scénario Référence (A), 2016-2036*.

Graphique 4 — Conseil du statut de la femme. (Mars 2004). *Revenu moyen d'emploi de la population de 15 ans et plus, selon le sexe, Lanaudière et MRC, 2001*. <https://csf.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/tableaux-revenu-moyen-demploi-population-15-ans-et-plus-sexe-lanaudiere-et-mrc-2001.pdf>.

Graphique 4 — Statistique Canada. (2016). *Profil de recensement, Recensement de 2016; Région de Lanaudière*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp->.

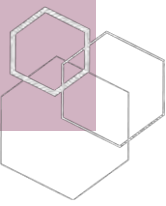
Graphique 5 — Statistique Canada. (2016). *Profil de recensement, Recensement de 2016; Région de Lanaudière*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp->.

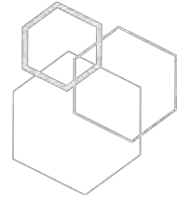
Graphique 6 — Statistique Canada. (2016). *Profil de recensement, Recensement de 2016; Région de Lanaudière*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp->.

Graphique 7 — Ministère des Transports. (2016). *Variation du DJMM de la route 125*.

Graphique 8 — Ministère des Transports. (2019). *Profil horaire d'une semaine typique pour la route 125, direction nord*.

Graphique 9 — Ministère des Transports. (2019). *Profil horaire d'une semaine typique pour la route 125, direction sud*.





Graphique 10 — Ministère des Transports. (2018). *Variation du DJMM de la route 131.*

Graphique 11 — Ministère des Transports. (2019). *Profil horaire d'une semaine typique pour la route 131, direction nord.*

Graphique 12 — Ministère des Transports. (2019). *Profil horaire d'une semaine typique pour la route 131, direction sud.*

Graphique 13 — Institut de la statistique du Québec. (2019). *Population projetée par groupe d'âge, municipalités du Québec, scénario Référence (A), 2016-2036.*

Graphique 14 à 32 — MRC de Matawinie; Données soulevées du sondage auprès de la population. (2021).

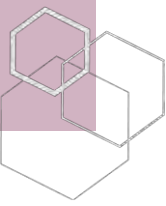
8.5. SOURCE DES TABLEAUX

Tableau 1 — Institut de la statistique du Québec. (Octobre 2019). *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2016-2041.* <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/donnees-sociodemographiques-en-bref-volume-24-n1-octobre-2019.pdf>.

Tableau 2 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; MRC de D'Auray.* <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2452&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=d%27auray&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0>.

Tableau 2 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; MRC de Joliette.* <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2461&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=joliette&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0>.

Tableau 2 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; MRC de L'Assomption.* <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2460&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=l%27assomption&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0>.



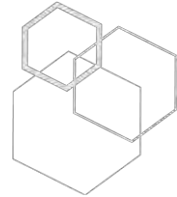


Tableau 2 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; MRC de Les Moulins*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2464&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=les%20moulins&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0>.

Tableau 2 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; MRC de Matawinie*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2462&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=matawinie&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0>.

Tableau 2 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; MRC de Montcalm*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=CD&Code1=2463&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=montcalm&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&TABID=1&type=0>.

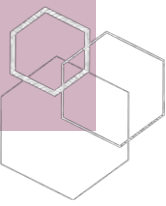
Tableau 3 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; Région de Lanaudière*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=Region%20de%20Lanaudiere&SearchType=Begins&SearchPR=01&TABID=1&G=1&Geo1=HR&Code1=2414&Geo2=PR&Code2=24&type=0&B1=Population>.

Tableau 4 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; Région de Lanaudière*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=ER&Code1=2450&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=Lanaudiere&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Journey%20to%20work&TABID=1&type=0>.

Tableau 5 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; Région de Lanaudière*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=ER&Code1=2450&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=lanaudivere&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Labour&TABID=1&type=0>.

Tableau 5 — Statistique Canada. (2019). *Profil de recensement, Recensement de 2016; Région de Lanaudière*. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=ER&Code1=2450&Geo2=PR&Code2=24&SearchText=Lanaudiere&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=Journey%20to%20work&TABID=1&type=0>.

Tableau 6 — Institut national de la recherche scientifique. (2016). *Atlas de l'emploi de la région de Lanaudière*. https://www.emploiuebec.gouv.qc.ca/uploads/tx_fceqpubform/14_imt_Atlas.pdf.



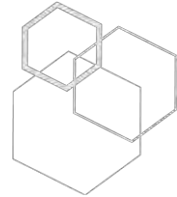


Tableau 6 — Institut national de la recherche scientifique. (2016). *Atlas de l'emploi de la région de Lanaudière*. <http://www.atlas-lanaudiere.ucs.inrs.ca/2016/carte27.html>.

Tableau 7 — Conseil régional de l'environnement de Lanaudière. (n.d). *Embarque Lanaudière*. <https://embarquelanaudiere.ca/>.

Tableau 8 — MRC de Matawinie. (2021). *Nombre de traverses pour véhicule hors route*

Tableau 9 — Ministère des Transports. (2021). *Éléments récapitulatifs du portrait*.

Tableau 10 — Ministère des Transports. (2021). *Nombre d'accès commercial et résidentiel au carrefour des routes 125 et 337*.

Tableau 11 — Ministère des Transports. (2021). *Nombre d'accès commercial et résidentiel au carrefour du rang de la Première-Chaloupe et du rang de la Deuxième-Chaloupe*.

Tableau 12 — Ministère des Transports. (2021). *Délimitation physique des tronçons pour la route 125*.

Tableau 13 — Ministère des Transports. (2021). *Géométrie des carrefours de la route 125*.

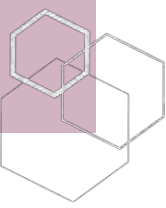
Tableau 14 — Ministère des Transports. (2021). *Délimitation physique des tronçons pour la route 131*.

Tableau 15 — Ministère des Transports. (2021). *Géométrie des carrefours de la route 131*.

Tableau 16 — Ministère des Transports. (2021). *Description des types de voies pour la route 125*.

Tableau 17 — Ministère des Transports. (2021). *Description des types de voies pour la route 131*.

Tableau 18 — MRC de Matawinie. (2021). *Commentaires des MRC, municipalités ou villes de la région suscitant des enjeux de fluidité ou de sécurité sur les routes 125 et 131, tirés du sondage auprès des municipalités, villes et MRC*.



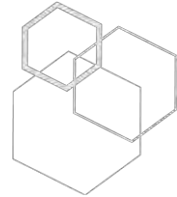


Tableau 19 — MRC de Matawinie. (2021). *Corrélations avec le lieu de résidence principale, tirés du sondage auprès de la population.*

Tableau 20 — MRC de Matawinie. (2021). *Corrélations avec le lieu de résidence secondaire, tirés du sondage auprès de la population.*

Tableau 21 — Ministère des Transports. (2021). *Débits de circulation, 1972 à 2019.*

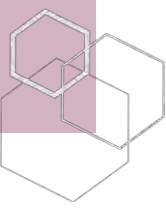
Tableau 22 — MRC de Matawinie. (2021). *Synthèse du portrait par territoire de MRC.*

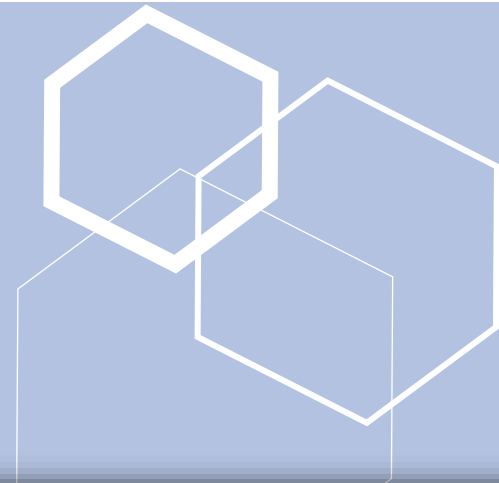
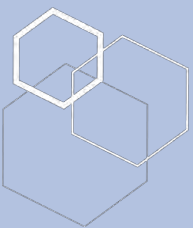
Tableau 23 — MRC de Matawinie. (2021). *Pistes de solution et plan d'action pour la route 125.*

Tableau 24 — MRC de Matawinie. (2021). *Pistes de solution et plan d'action pour la route 131.*

Tableau 25 — MRC de Matawinie. (2021). *Évolution de la population de la région de Lanaudière par municipalité/ville, âge moyen de la population lanaudoise et part des groupes d'âge.*

Tableau 26 — MRC de Matawinie. (2021). *Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec les routes 125 et 131, tirés du sondage auprès de la population.*



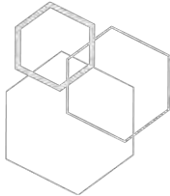


09

ANNEXE



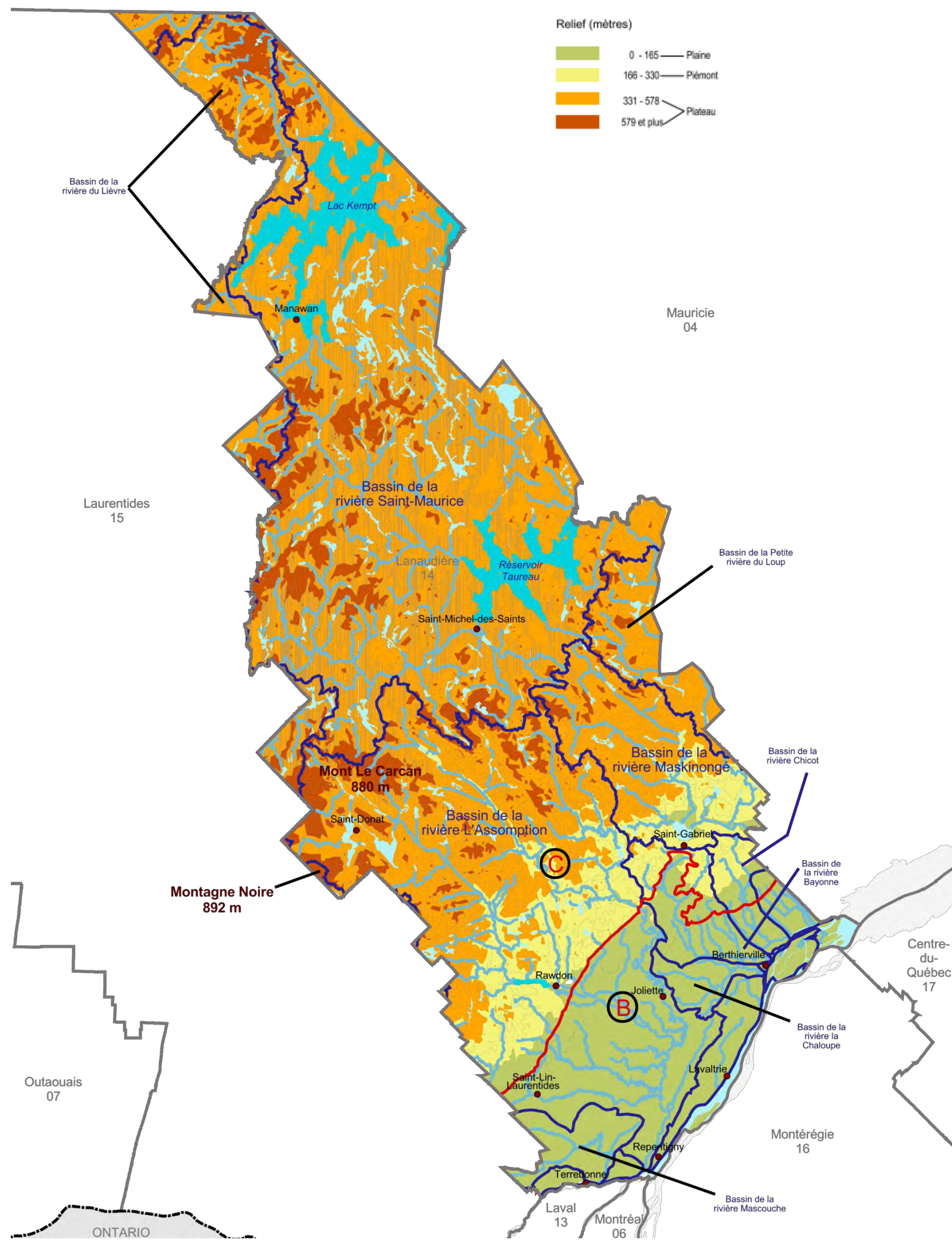
PLAN DE TRANSPORT
AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131

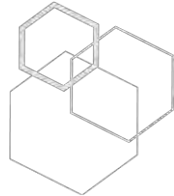


9. ANNEXE

9.1. ANNEXE 1 — COMPOSANTES PHYSIQUES DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE

Carte 20 — Composantes physiques de la région de Lanaudière





9.2. ANNEXE 2 — MÉTHODOLOGIE DE COMPILATION DE DONNÉES DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE

9.2.1. MÉTHODOLOGIE DE COMPILATION POUR LES DONNÉES DE VILLÉGIATURE DES MRC DE D’AUTRAY, DE JOLIETTE ET DE MONTCALM

Les données pour les MRC de D’Autray, de Joliette ainsi que la MRC de Montcalm ont été extraits à partir du rôle d’évaluation foncière de chaque MRC. Pour y arriver, il a été important de prendre en considération que la municipalité de l’immeuble devait être différente de celle de la municipalité du propriétaire pour une unité de logement. Cela dit, deux immeubles ne pouvaient donc pas être situés dans la même MRC. Par exemple, un propriétaire ne peut pas avoir un immeuble à Crabtree et à Joliette comme immeuble de villégiature. De plus, chaque code d’usage pour l’immeuble devait être plus petit ou égal à 1500, qui ont été déterminés à partir des codes d’utilisation des biens-fonds (CUBF). Ceux-ci comprennent les usages suivants :

- Logement;
- Chalet ou maison de villégiature;
- Maison mobile;
- Roulotte résidentielle.

Selon la définition des CUBF, « Un logement est une maison, un appartement, un ensemble de pièces ou une seule pièce [...] Le logement peut être séparé d’un autre logement par une porte ou par une ouverture dans laquelle il existe un cadrage pouvant recevoir une porte ou, à défaut d’une telle ouverture, l’accès entre les deux logements n’est pas direct et se fait par un couloir, une pièce non finie ou une cage d’escalier cloisonnée. »

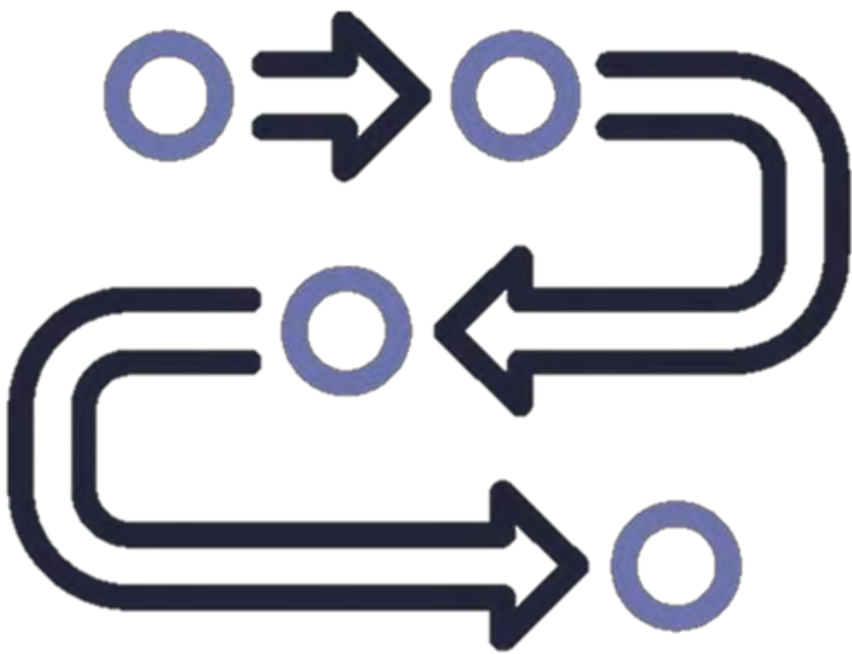
9.2.2. MÉTHODOLOGIE DE COMPILATION POUR LES DONNÉES DE VILLÉGIATURE DE LA MRC DE MATAWINIE

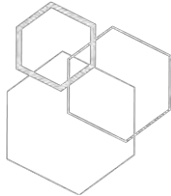
Au niveau de la MRC de Matawinie, les données de villégiature ont aussi été extraites à partir du rôle d’évaluation foncière. La municipalité de l’immeuble devait également être différente de celle du propriétaire pour une unité de logement. Cependant, la municipalité de l’immeuble et celle du propriétaire pouvaient se retrouver dans la MRC de Matawinie. Par exemple, un propriétaire peut avoir un immeuble à Saint-Michel-des-Saints et habiter à Saint-Félix-de-Valois. Les codes d’usage devaient être plus petits ou égaux à 1500. Ces derniers ont aussi été déterminés à partir des CUBF.

9.2.3. MÉTHODOLOGIE DE COMPILATION POUR LES CARTES CONCERNANT LA RÉPARTITION DES RÉSIDENCES PRINCIPALES ET SECONDAIRES AINSI QUE DES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

La compilation de données a été comptabilisée à partir du nombre de points dans un rayon de 1000 mètres. Cela a permis de calculer la densité des résidences principales et secondaires ainsi que les générateurs de déplacement comprenant les usages suivants :

- Agricole;
- Commercial;
- Minier;
- Forestier;
- Industriel lourd et léger;
- Institutionnel;
- Parc et récréation
- Restauration et hébergement;
- Services.





9.3. ANNEXE 3 — ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE PAR MUNICIPALITÉ/VILLE, ÂGE MOYEN DE LA POPULATION LANAUDOISE ET PART DES GROUPES D'ÂGE

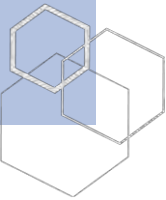
Tableau 22 — Évolution de la population de la région de Lanaudière par municipalité/ville, âge moyen de la population lanaudoise et part des groupes d'âge

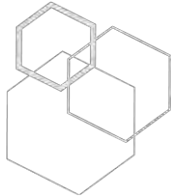
	Répartition de la population				Âge moyen			Part des groupes d'âge							
Municipalité/ville	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2020	2036 (P)	Variation entre 2020 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036
								0-19 ans				65 ans et +			
Le Québec	7237479	8511995	9209281	↑1971802	42,6	45,2	↑2,6	1773245	1780056	1818000	↑44755	964251	1691483	2400000	↑1435749
Région de Lanaudière	396378	524368	622700	↑226322	41,7	44,5	↑2,8	106569	116521	123200	↑16631	42119	100389	157000	↑114881

(P) = Projection

MRC de D'Autray															
	Répartition de la population				Âge moyen			Part des groupes d'âge							
Municipalité/ville	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2020	2036 (P)	Variation entre 2020 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036
								0-19 ans				65 ans et +			
MRC de D'Autray	39 177	44 120	45 606	↑6 429	43,8	46,9	↑3,1	9 911	8 543	8 625	↓1 286	5 379	9 910	15 852	↑10 473
Lavaltrie	5 967	14 498	15 955	↑1 457	40,6	44,0	↑3,4	2 040	3 344	3 405	↑1 365	475	2 315	3 848	↑3 373
Lanoraie	3 869	5 256	6 155	↑899	43,4	45,2	↑1,8	965	1 113	1 276	↑311	535	1 139	1 608	↑1 073
Sainte-Élisabeth	1 474	1 472	1 434	↓38	44,8	47,3	↑2,5	325	277	264	↓61	275	325	435	↑160
Berthierville	3 939	4 348	4 589	↑241	46,9	48,5	↑1,6	855	772	863	↑8	730	1 192	1 489	↑759
Sainte-Genève-de-Berthier	2 387	2 348	2 243	↓105	46,6	48,0	↑1,4	630	409	437	↓193	265	612	711	↑446
Saint-Ignace-de-Loyola	1 880	2 101	2 006	↓95	48,8	51,8	↑3,0	375	328	276	↓99	295	624	735	↑440
La Visitation-de-l'Île-Dupas	573	643	621	↓22	48,8	52,2	↑3,4	110	101	83	↓27	115	194	232	↑117
Saint-Barthélemy	2 000	2 069	1 951	↓118	46,6	48,2	↑1,6	460	358	364	↓96	310	505	611	↑301
Saint-Cuthbert	1 899	1 840	1 862	↑22	46,8	49,2	↑2,4	420	350	340	↓80	320	475	612	↑292
Saint-Norbert	1 046	1 051	1 027	↓24	43,6	46,6	↑3,0	280	194	187	↓93	155	192	280	↑125
Saint-Gabriel	2 775	2 693	2 258	↓435	49,4	52,3	↑2,9	580	421	359	↓221	690	785	910	↑220
Saint-Gabriel-de-Brandon	2 590	2 673	2 339	↓334	49,8	52,8	↑3,0	610	412	362	↓248	390	798	964	↑574
Saint-Didace	589	686	683	↓3	52,5	56,7	↑4,2	115	86	70	↓45	95	238	303	↑208
Mandeville	1 962	2 286	2 271	↓15	51,6	54,8	↑3,2	n. d.	289	298	n.d.	n. d.	701	968	n. d.

(P) = Projection



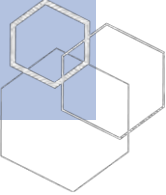


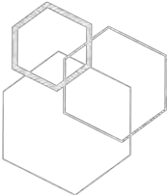
MRC de Joliette															
	Répartition de la population				Âge moyen			Part des groupes d'âge							
Municipalité/ville	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2020	2036 (P)	Variation entre 2020 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036
								0-19 ans				65 ans et +			
MRC de Joliette	55 277	70 396	78 298	↑23 021	44,3	47,9	↑3,6	12 983	13 781	14 387	↑1 404	8 061	17 667	30 930	↑22 869
Saint-Paul	3 616	6 474	9 735	↑6 119	38,9	42,2	↑3,3	956	1 637	1 039	↑83	340	1 021	2 001	↑1 661
Crabtree	3 330	4 104	4 599	↑1 269	41,6	44,2	↑2,6	940	968	3 825	↑2 885	405	848	1 169	↑764
Joliette	17 837	21 589	23 018	↑5 181	46,4	50,1	↑3,7	3 760	3 783	783	↓2 977	3 495	5 680	8 107	↑4 612
Saint-Thomas	2 915	3 495	3 850	↑935	42,1	45,4	↑3,3	730	796	1 921	↑1 191	300	676	1 073	↑773
Notre-Dame-des-Prairies	7 316	9 499	10 730	↑3 414	46,6	49,6	↑3,0	1 715	1 817	2 208	↑493	1 045	2 710	3 830	↑2 785
Saint-Charles-Borromée	10 668	14 686	14 479	↑3 811	51,1	54,5	↑3,4	2 480	2 296	886	↓1 594	1 605	5 182	6 437	↑4 832
Saint-Ambroise-de-Kildare	3 383	4 072	4 392	↑1 009	42,6	46,6	↑4,0	955	928	827	↓128	260	868	1 306	↑1 046
Notre-Dame-de-Lourdes	2 176	3 713	3 738	↑1 562	41,2	43,9	↑2,7	555	680	721	↑166	230	538	959	↑729
Sainte-Mélanie	2 633	3 208	3 476	↑843	42,2	45,2	↑3,0	715	677	1 603	↑888	295	599	938	↑643

(P) = Projection

MRC de L'Assomption															
	Répartition de la population				Âge moyen			Part des groupes d'âge							
Municipalité/ville	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2020	2036 (P)	Variation entre 2020 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036
								0-19 ans				65 ans et +			
MRC de L'Assomption	105969	128622	138978	↑33009	41,3	44,6	↑3,3	29 514	29 385	30023	↑509	9 391	24 266	42 548	↑33157
Charlemagne	5662	6 182	5786	↑124	47,2	50,7	↑3,5	1330	968	926	↓926	640	1638	2092	↑1452
Repentigny	54550	86 468	89264	↑34714	43,1	45,8	↑2,7	14795	19135	18822	↑4027	5320	17751	24708	↑19388
Saint-Sulpice	3343	3439	3430	↑87	42,9	46,9	↑4,0	985	665	636	↓349	295	590	971	↑676
L'Assomption	15615	23 639	30992	↑15377	39,9	42,3	↑2,4	4465	6137	7395	↑2930	1495	4032	6677	↑5182
L'Épiphanie	7 136	8 932	9506	↑2370	39,6	42,4	↑2,8	2210	2124	2248	↑38	590	1296	2083	↑1493

(P) = Projection





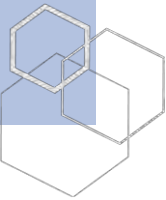
MRC de Les Moulins															
	Répartition de la population				Âge moyen			Part des groupes d'âge							
Municipalité/ville	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2020	2036 (P)	Variation entre 2020 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036
								0-19 ans				65 ans et +			
MRC de Les Moulins	112 393	169 949	189 693	↑77 300	38,3	41,5	↑3,2	33 937	42 487	42 307	↑8 370	7 106	25 378	49 846	↑42 740
Terrebonne *	80 531	119 450	128 244	↑47 713	39,8	43,3	↑3,5	24 680	29 617	29 093	↑4 413	5 150	17 789	29 516	↑24 366
Mascouche	29 556	50 499	61 449	↑31 893	40,4	43,9	↑3,5	9 040	12 275	13 215	↑4 175	1 865	8 531	14 103	↑12 238

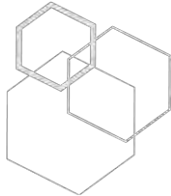
(P) = Projection

* = fusion avec les villes de Lachenaie et La Plaine en 2001

MRC de Matawinie															
	Répartition de la population				Âge moyen			Part des groupes d'âge							
Municipalité/ville	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2020	2036 (P)	Variation entre 2020 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036
								0-19 ans				65 ans et +			
MRC de Matawinie	44 042	53 504	57 120	↑13 078	47,3	50,2	↑2,9	9 742	8 866	9 231	↓511	7 548	14 292	23 012	↑15 464
Saint-Félix-de-Valois	5 465	6 815	8 226	↑2 761	45,2	47,4	↑2,2	1 455	1 346	1 603	↑148	635	1 728	2 404	↑1 769
Saint-Jean-de-Matha	3 602	4 601	5 076	↑1 474	49,1	51,3	↑2,2	790	720	774	↓16	560	1 368	1 825	↑1 265
Sainte-Béatrix	1 608	2 194	2 421	↑813	48,6	51,9	↑3,3	360	322	346	↓14	275	562	845	↑570
Saint-Alphonse-Rodriguez	2 691	3 280	3 225	↑534	51,6	55,3	↑3,7	505	429	369	↓136	525	1 039	1 400	↑875
Sainte-Marcelline-de-Kildare	1 279	1 745	2 080	↑801	45,2	48,3	↑3,1	295	307	318	↑23	180	382	537	↑357
Rawdon	8 648	11 774	14 429	↑5 781	47,0	49,5	↑2,5	1 970	2 110	2 416	↑446	1 680	3 093	4 634	↑2 954
Chertsey	4 112	4 926	4 562	↑450	50,6	54,1	↑3,5	740	641	566	↓174	830	1 348	1 809	↑979
Entrelacs	798	967	917	↑119	53,6	57,4	↑3,8	140	104	91	↓49	185	313	432	↑247
Notre-Dame-de-la-Merci	811	973	701	↓110	56,3	61,5	↑5,2	135	69	53	↓82	215	324	404	↑189
Saint-Donat	3 444	5 005	3 230	↓214	55,5	59,1	↑3,6	635	380	338	↓297	745	1 463	1 680	↑935
Saint-Côme	1 923	2 358	2 330	↑407	50,3	52,5	↑2,2	375	368	361	↓14	380	696	919	↑539
Sainte-Émélie-de-l'Énergie	1 500	1 703	1 624	↑124	49,7	53,3	↑3,6	300	229	217	↓83	300	447	600	↑300
Saint-Damien	1 983	2 190	2 278	↑295	50,7	53,5	↑2,8	360	297	308	↓52	415	680	885	↑470
Saint-Zénon	1 180	1 181	822	↓358	56,3	61,4	↑5,1	200	93	77	↓123	195	405	474	↑279
Saint-Michel-des-Saints	2 414	2 418	2 029	↓385	53,6	59,5	↑5,9	540	296	193	↓347	375	814	1 035	↑660
Manawan	1 646	2 983	3 089	↑1 443	28,0	31,3	↑3,3	855	985	1 202	↑347	105	96	287	↑182

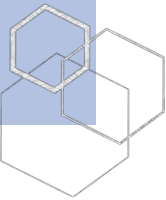
(P) = Projection

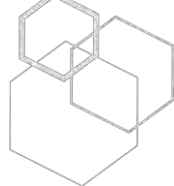




MRC de Montcalm															
	Répartition de la population				Âge moyen			Part des groupes d'âge							
Municipalité/ville	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2020	2036 (P)	Variation entre 2020 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036	2001	2020	2036 (P)	Variation entre 2001 et 2036
								0-19 ans				65 ans et +			
MRC de Montcalm	39520	57777	65480	↑25960	39,8	43,0	↑3,2	10 482	13 459	14991	↑4509	4 634	8 876	15845	↑11211
Sainte-Marie-Salomé	1 166	1 200	1082	↓84	43,5	45,9	↑2,4	300	252	222	↓78	125	254	313	↑188
Saint-Jacques	3 691	4 280	3 818	↑127	44,5	47,1	↑2,6	945	786	700	↓245	520	874	1094	↑574
Saint-Alexis	530	1 382	1 291	↑761	39,4	41,5	↑2,1	155	329	307	↑152	70	190	253	↑183
Saint-Esprit	1 850	2 033	1 984	↑134	44,1	46,4	↑2,3	440	417	383	↓57	270	424	547	↑277
Saint-Roch-de-l'Achigan	4 164	5 500	5 562	↑1 398	40,5	43,2	↑2,7	1 165	1 278	1 208	↑43	490	913	1 251	↑761
Saint-Lin-Laurentides	12 384	23 322	31 825	↑19 441	37,0	39,1	↑2,1	3 725	6 391	8 204	↑4 479	1 165	3 030	5 384	↑4 219
Saint-Calixte	4 912	6 631	5 990	↑1 078	44,8	47,1	↑2,3	1 145	1 162	1 101	↓44	700	1 259	1 760	↑1 060
Sainte-Julienne	7 182	11 089	11 838	↑4 656	42,2	44,6	↑2,4	1 730	2 297	2 440	↑710	975	1 849	2 937	↑1 962
Saint-Liguori	1 793	2 040	1 803	↑10	43,4	46,3	↑2,9	470	445	362	↓108	225	404	536	↑311

(P) = Projection

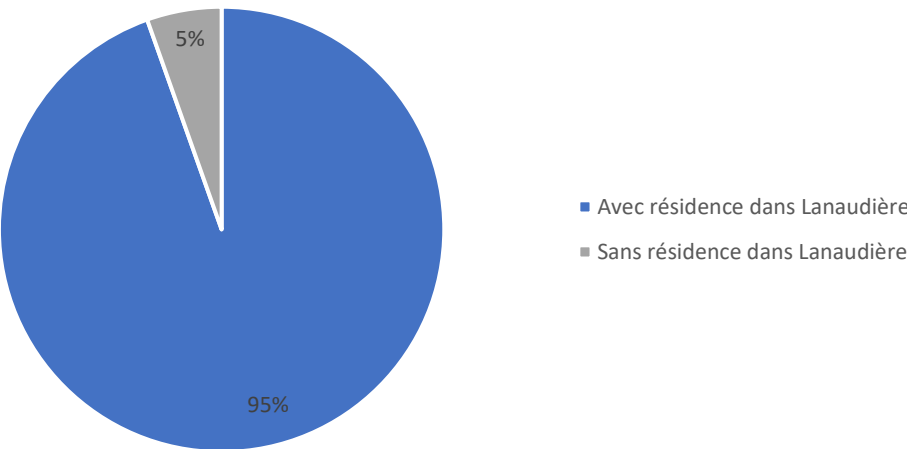




9.4. ANNEXE 4 — RÉSULTATS DU SONDAGE AUPRÈS DE LA POPULATION

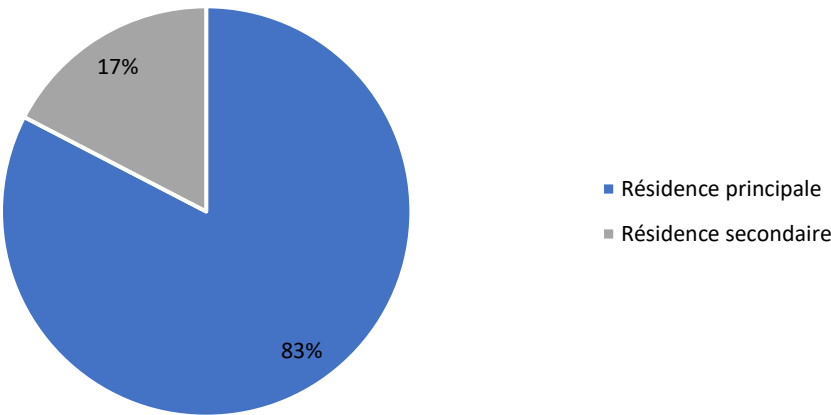
Question 1 — Vous avez une résidence dans Lanaudière.

Graphique 14 — Présence d’une résidence dans la région de Lanaudière



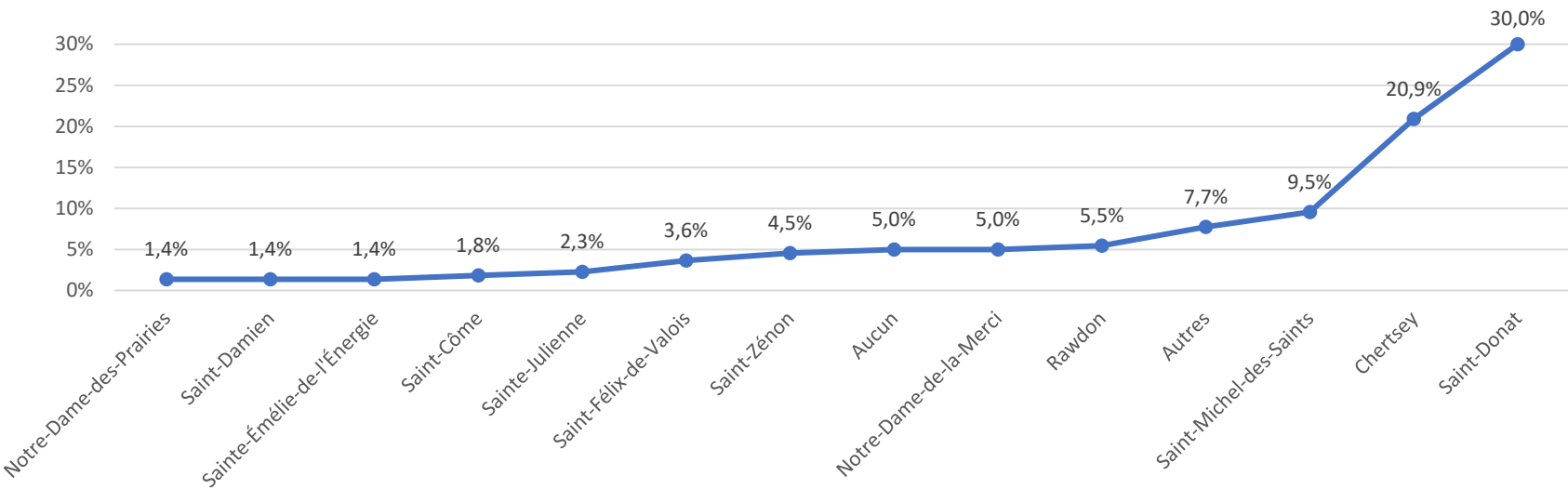
Question 2 — Si oui, votre résidence est...

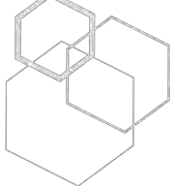
Graphique 15 — Type de résidence (principale ou secondaire)



Question 3 — Dans le cas d’une résidence secondaire, nommer la ville/municipalité de sa localisation.

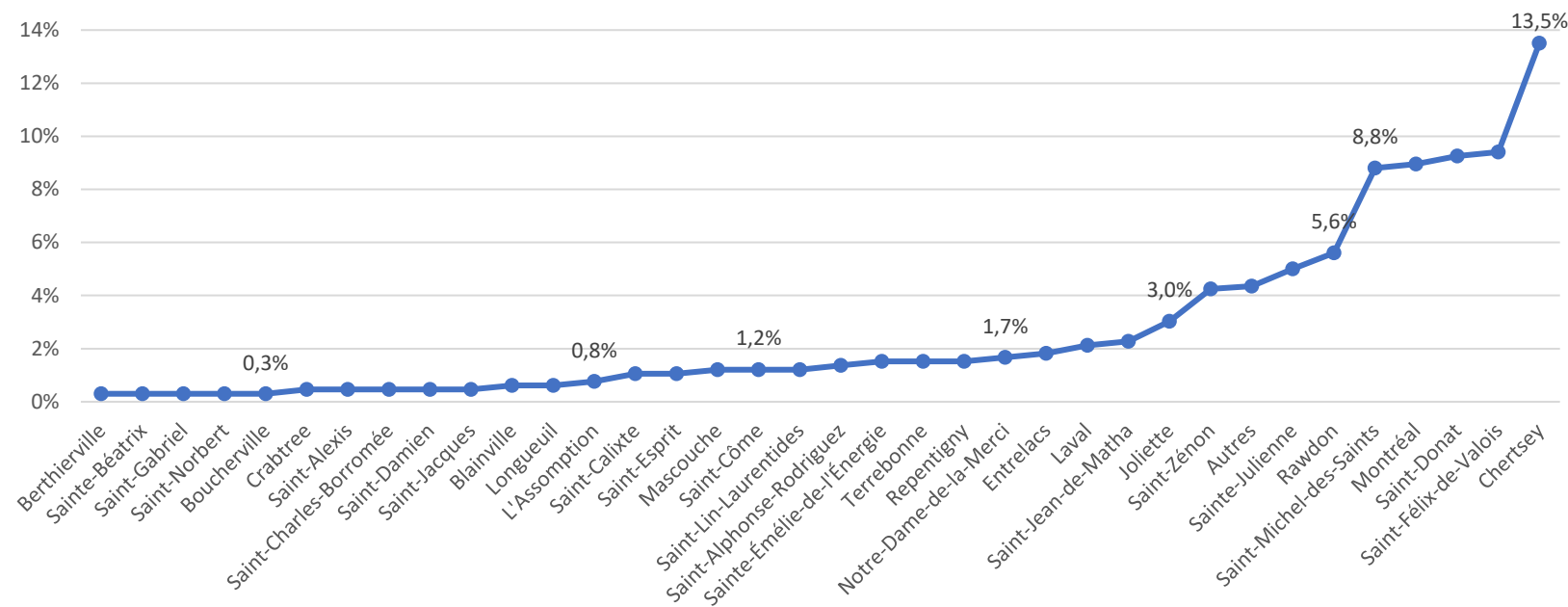
Graphique 16 — Localisation de la résidence secondaire (nom de la municipalité/ville)





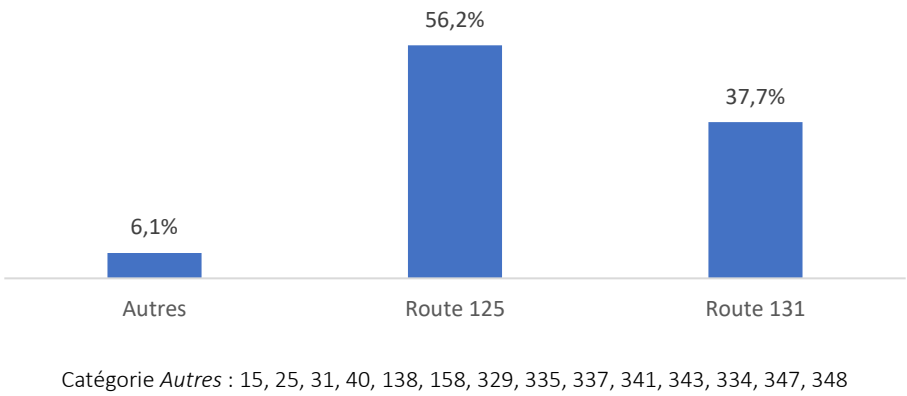
Question 4 — Nommer la ville/municipalité de résidence (principale).

Graphique 17 — Localisation de la résidence principale (nom de la municipalité/ville)



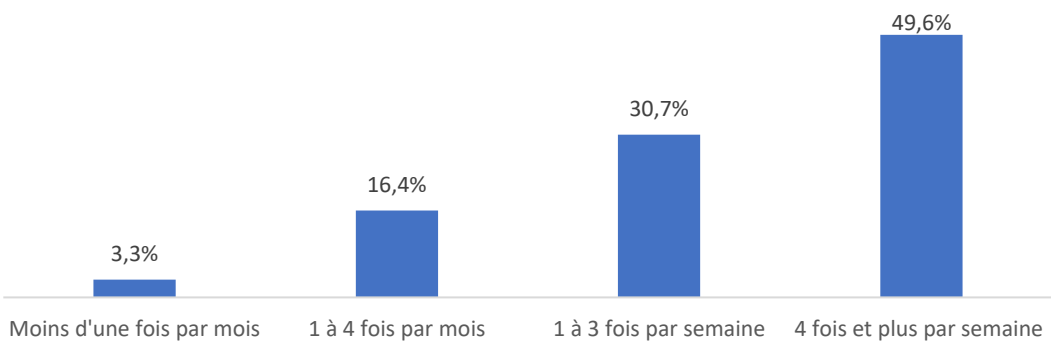
Question 5 — Quelle route utilisez-vous principalement ?

Graphique 18 — Route qui est principalement utilisée



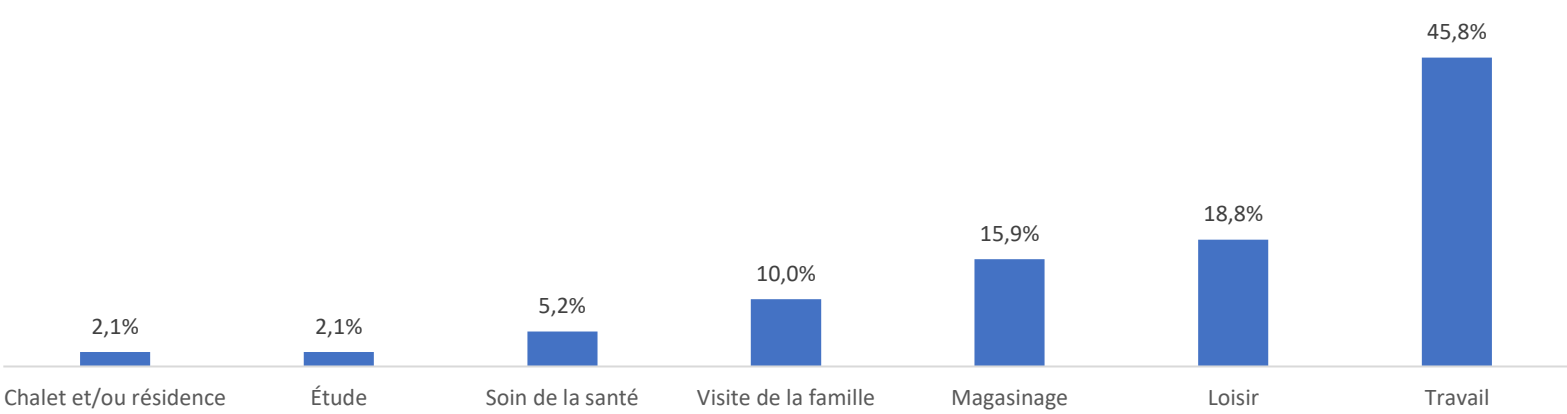
Question 6 — À quelle fréquence utilisez-vous cette route ?

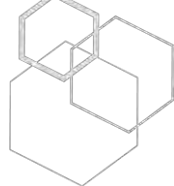
Graphique 19 — Fréquence de l'utilisation de cette route



Question 7 — Motifs de vos déplacements ?

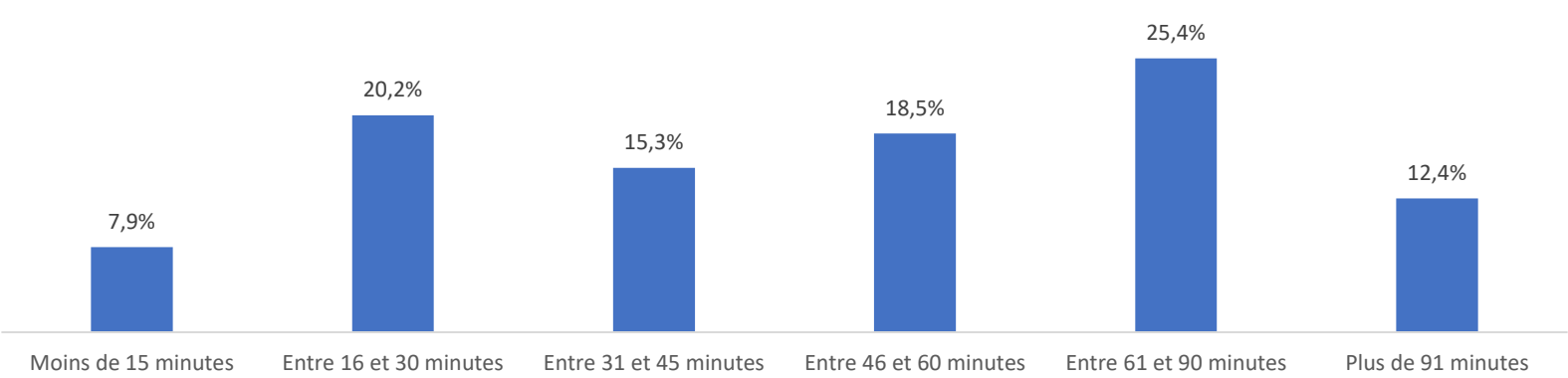
Graphique 20 — Motifs des déplacements





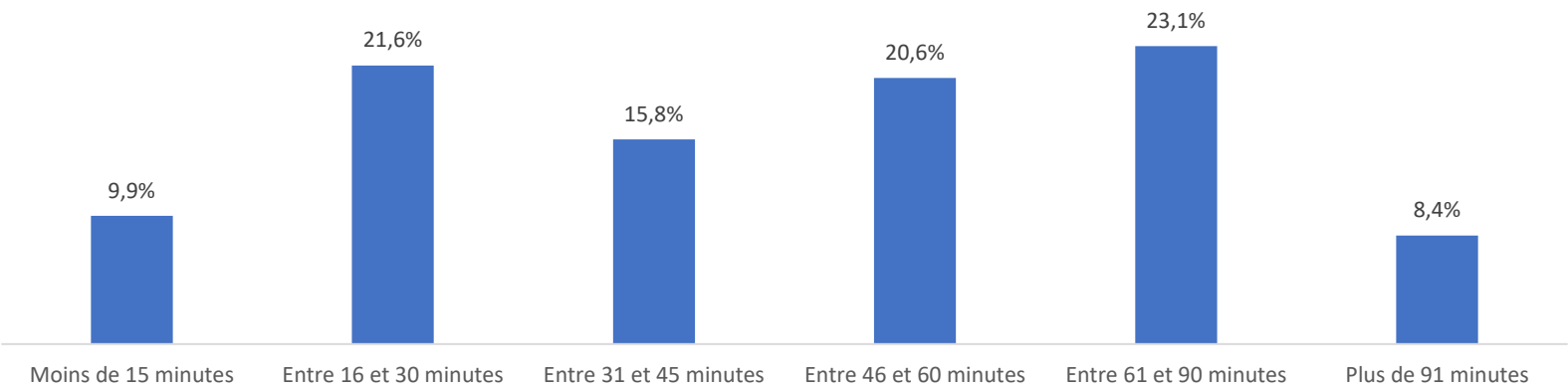
Question 8 — Quelle est la durée du trajet habituel (minutes)?

Graphique 21 — Durée habituelle d’un trajet



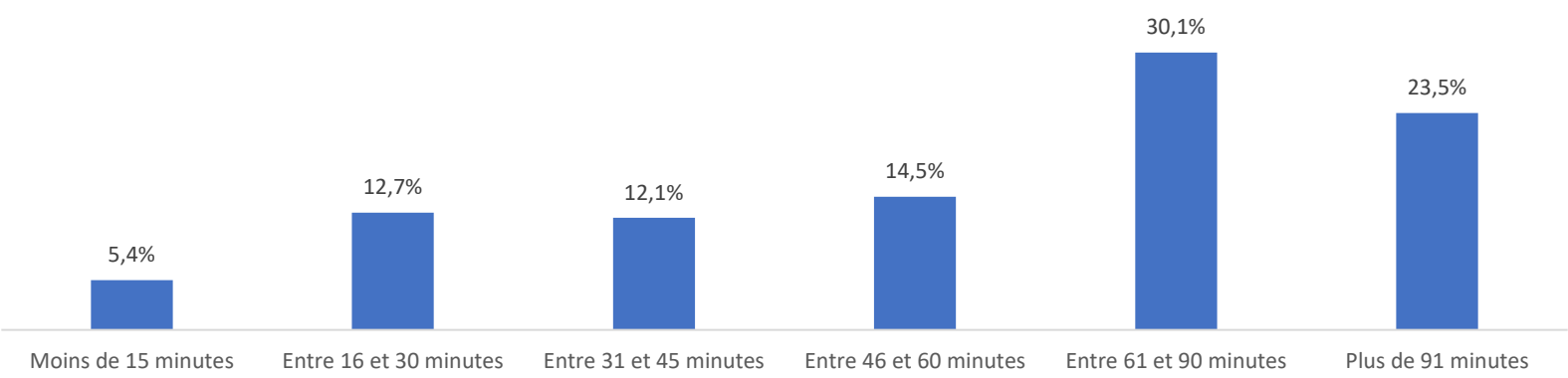
Question 9 — Quelle est la durée du trajet habituel sans congestion (minutes)?

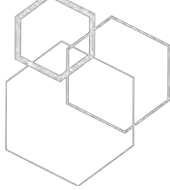
Graphique 22 — Durée habituelle d’un trajet (sans congestion)



Question 10 — Quelle est la durée du trajet habituel avec congestion (minutes)?

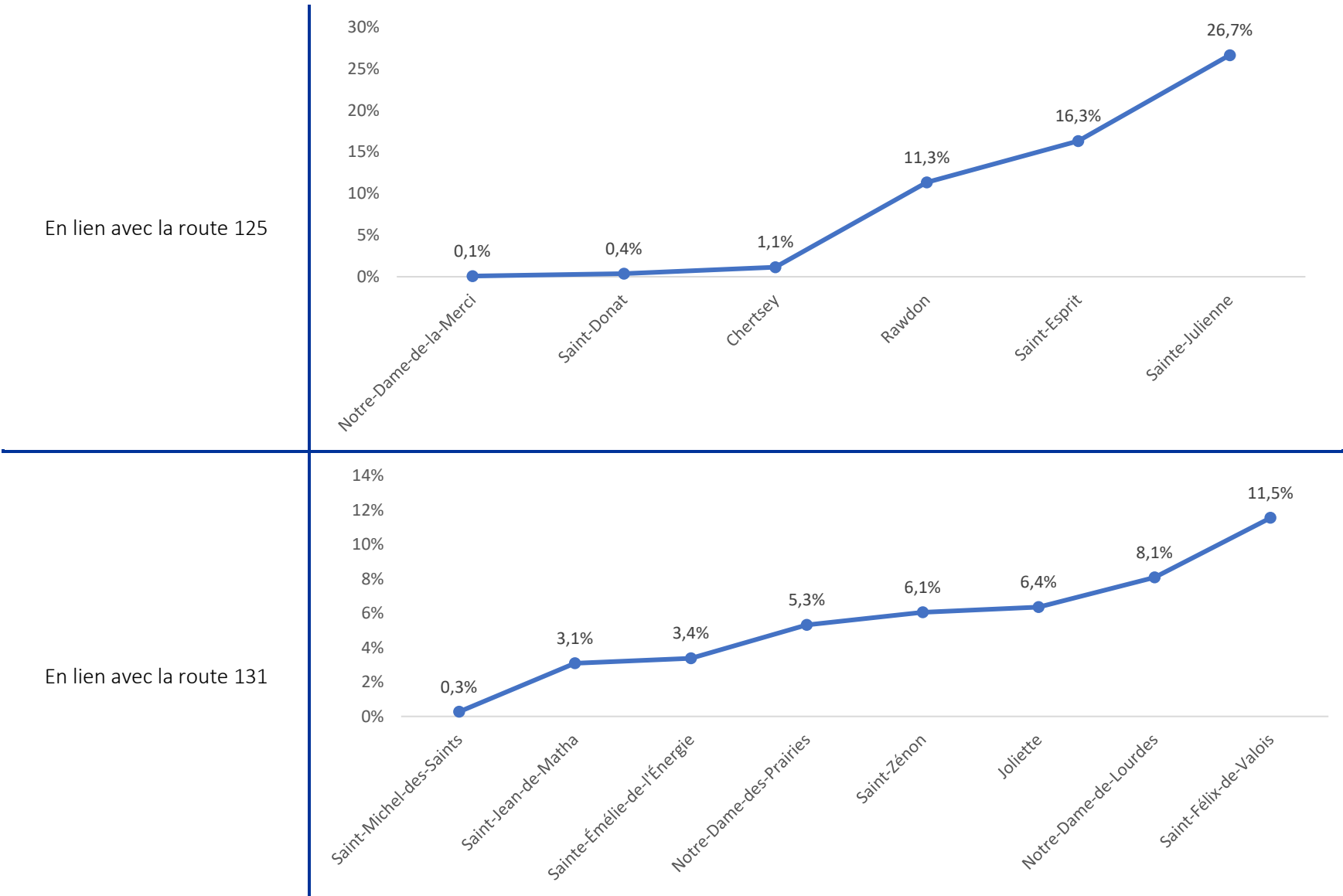
Graphique 23 — Durée habituelle d’un trajet (avec congestion)





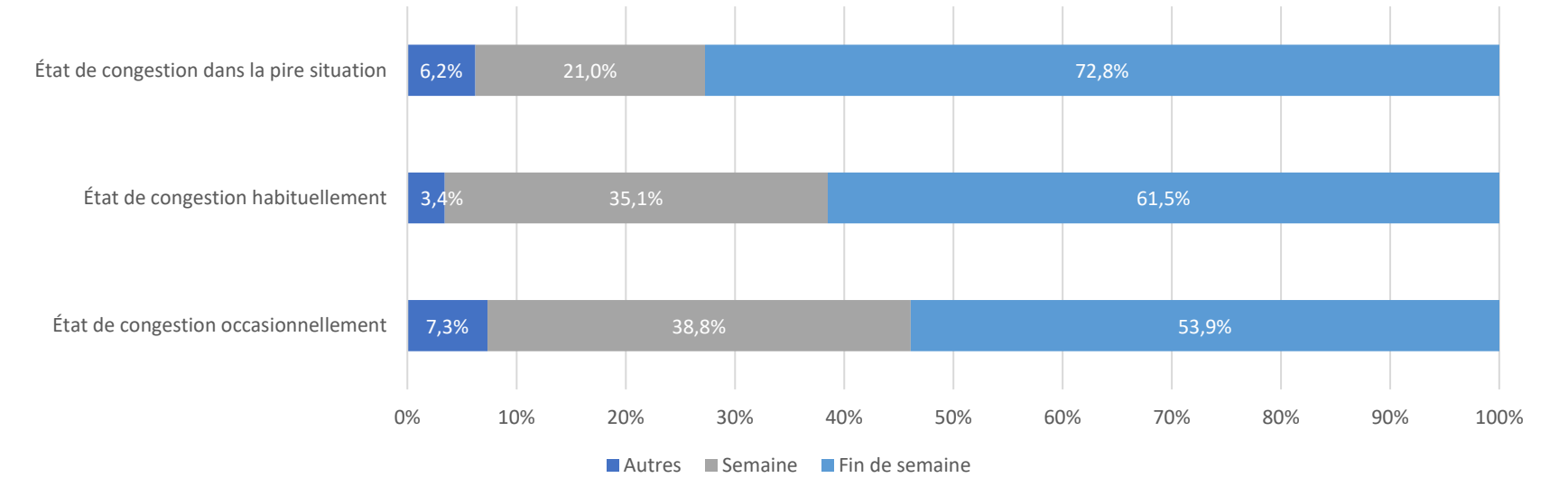
Question 11 — Préciser le ou les secteurs (villes/municipalités) où il y a une perte de temps encourue.

Graphique 24 — Secteur où il y a une perte de temps encourue



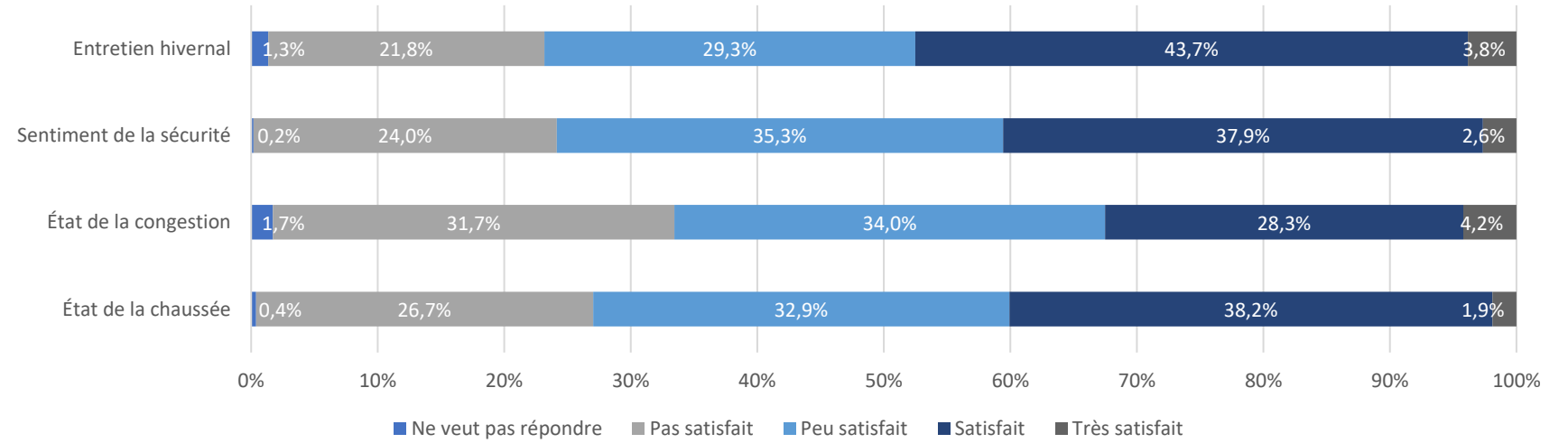
Question 12 — Au niveau de la congestion, nous aimerions en savoir plus sur votre perception de la route.

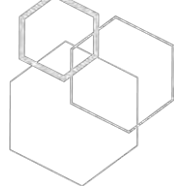
Graphique 25 — Perception de la route au niveau de la congestion



Question 13 — En tant qu’usagers de la route, nous voulons connaître votre opinion sur l’état de la chaussée, le sentiment de sécurité, le niveau de congestion et la qualité de l’entretien hivernal.

Graphique 26 — Opinion sur l’état de la chaussée, le sentiment de sécurité, le niveau de congestion et la qualité de l’entretien hivernal





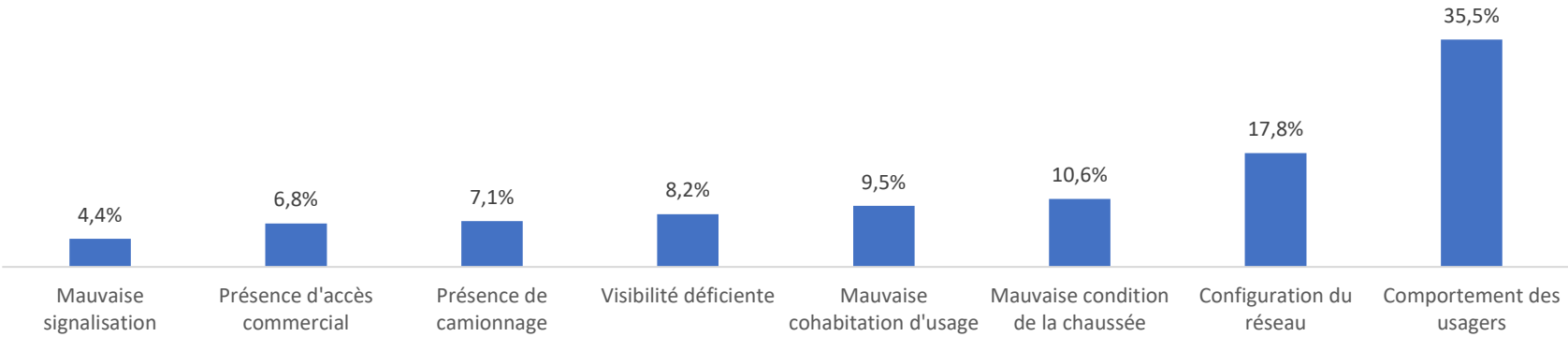
Question 14 — Lors de vos déplacements sur la route, certains secteurs de la route vous semblent-ils moins sécuritaires ?

Tableau 23 — Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec les routes 125 et 131

EN LIEN AVEC LA ROUTE 125
- Carrefour de la route 158 (Saint-Esprit) - Carrefour de la route 335 (près de la rue Bourbonnière) (Rawdon) - Carrefour de la route 337 (A&W) (Sainte-Julienne) - Carrefour de la route 341 (boulevard Pontbriand) (Rawdon)
EN LIEN AVEC LA ROUTE 131
- Carrefour du chemin Barrette (Benny) (Saint-Félix-de-Valois) - Carrefour du rang Saint-Léon, nommé Côte Beausoleil (Saint-Jean-de-Matha) - Près du rang de la 1^{re} Chaloupe Ouest (Concessionnaires) (Notre-Dame-des-Prairies) - Près du parc régional des Sept-Chutes (Saint-Zénon) - Près du domaine Sentinelle du Parc et du marché aux puces le Toit Bleu (Saint-Félix-de-Valois) - Rang Frédéric (Saint-Félix-de-Valois) - Champs entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois - Carrefour de la route 348 (Saint-Félix-de-Valois)
EN GÉNÉRAL
- Secteurs où la route est à simple voie, où il n’y a pas de marquage sur la chaussée, où il y a des ornières - Entrées charretières (privé/public)

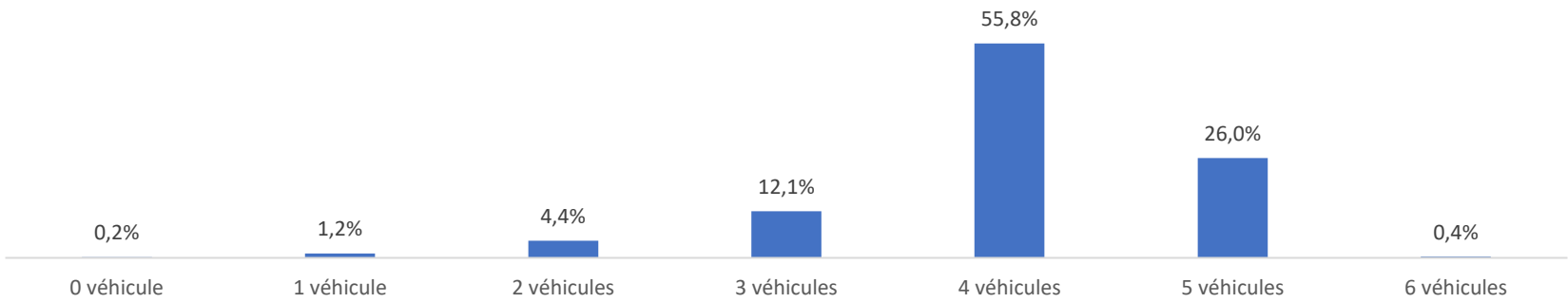
Question 15 — Dans vos déplacements, quelle est la situation qui provoque le plus souvent un sentiment d’insécurité sur la route ?

Graphique 27 — Situation provoquant le plus souvent un sentiment d’insécurité sur la route



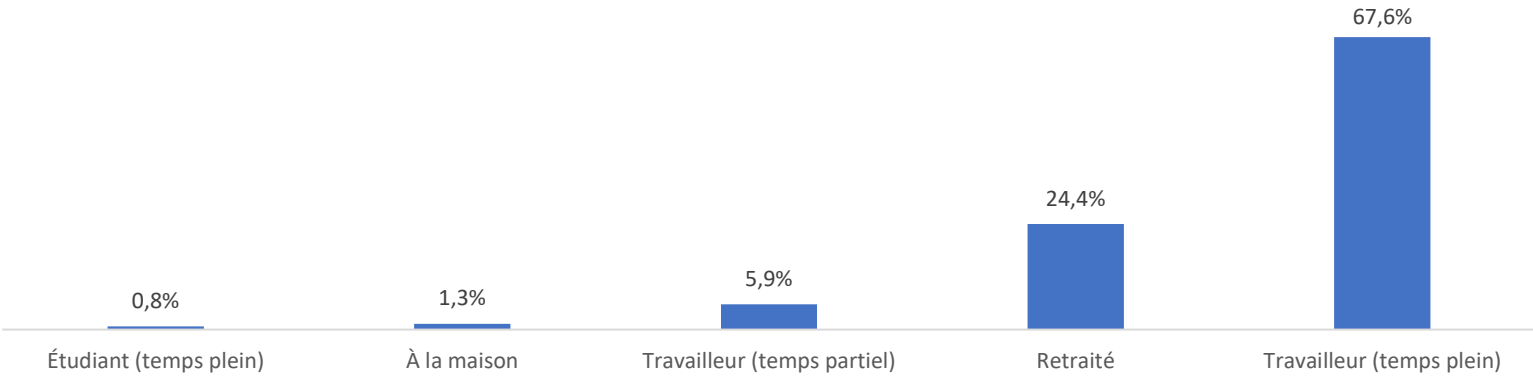
Question 16 — Nombre de véhicules dans votre ménage ?

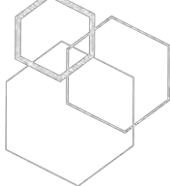
Graphique 28 — Nombre de véhicules par ménage



Question 17 – Votre occupation principale est ?

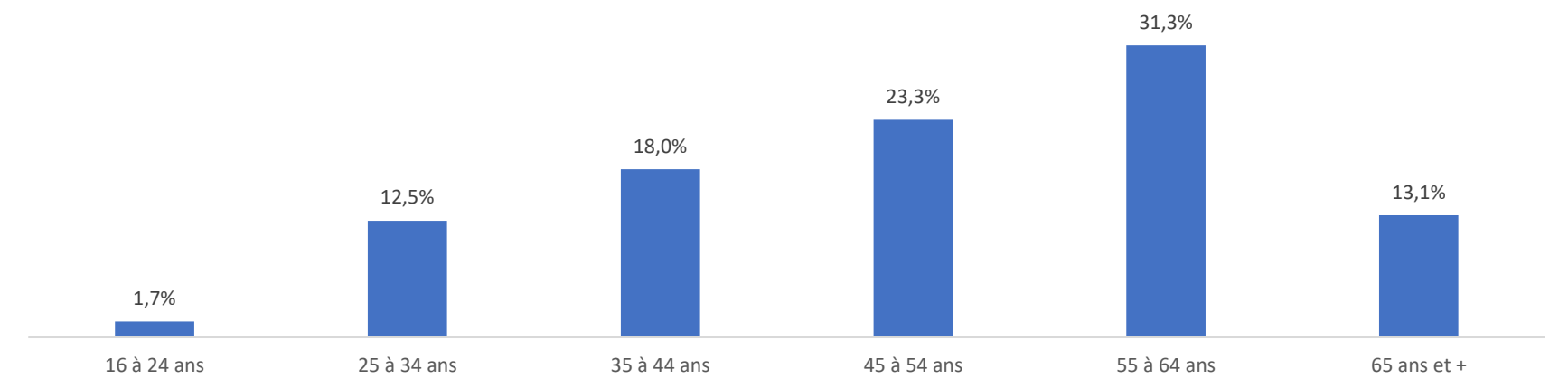
Graphique 29 — Occupation principale du répondant





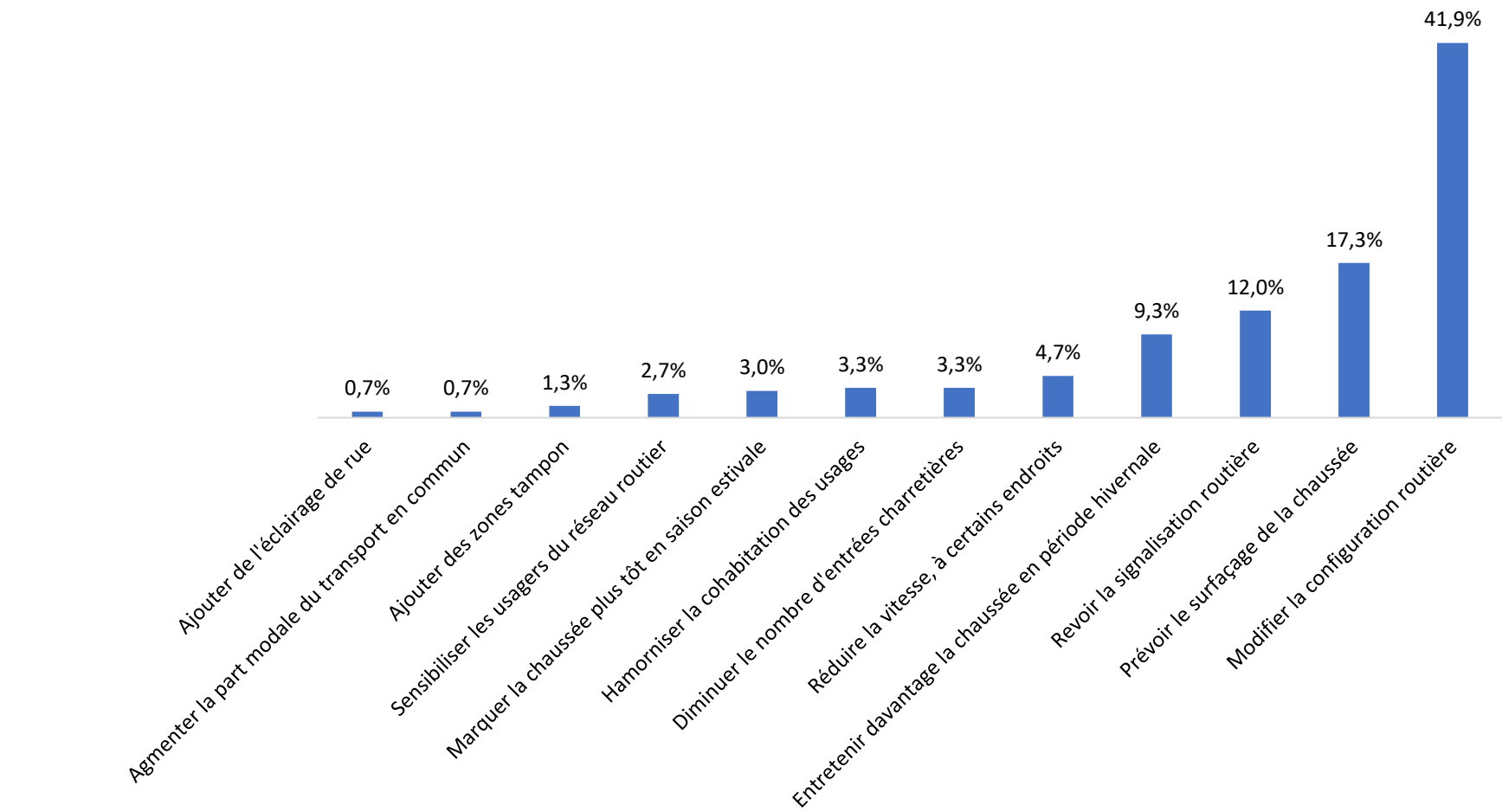
Question 18 — À quel groupe d’âge appartenez-vous ?

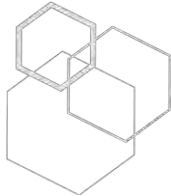
Graphique 30 — Groupe d’âge du répondant



Question 19 — En terminant ce questionnaire, nous aimerions avoir vos commentaires et suggestions.

Graphique 31 — Commentaires et suggestions sur ce qui devrait être amélioré





9.5. ANNEXE 5 — SECTEURS PERÇUS COMME LES MOINS SÉCURITAIRES EN LIEN AVEC LA ROUTE 125

Les cartes suivantes représentent les secteurs perçus comme les moins sécuritaires de la route 125. Celles-ci ont été basées sur les deux sondages élaborés dans la section 4.

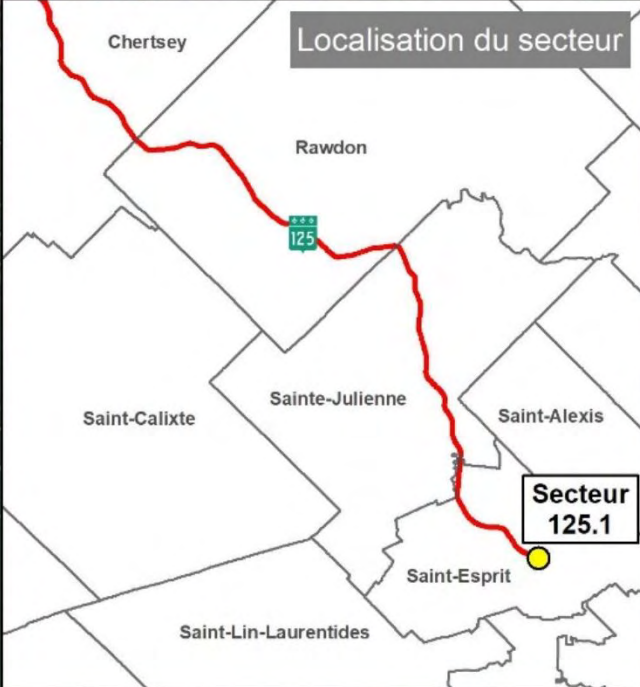
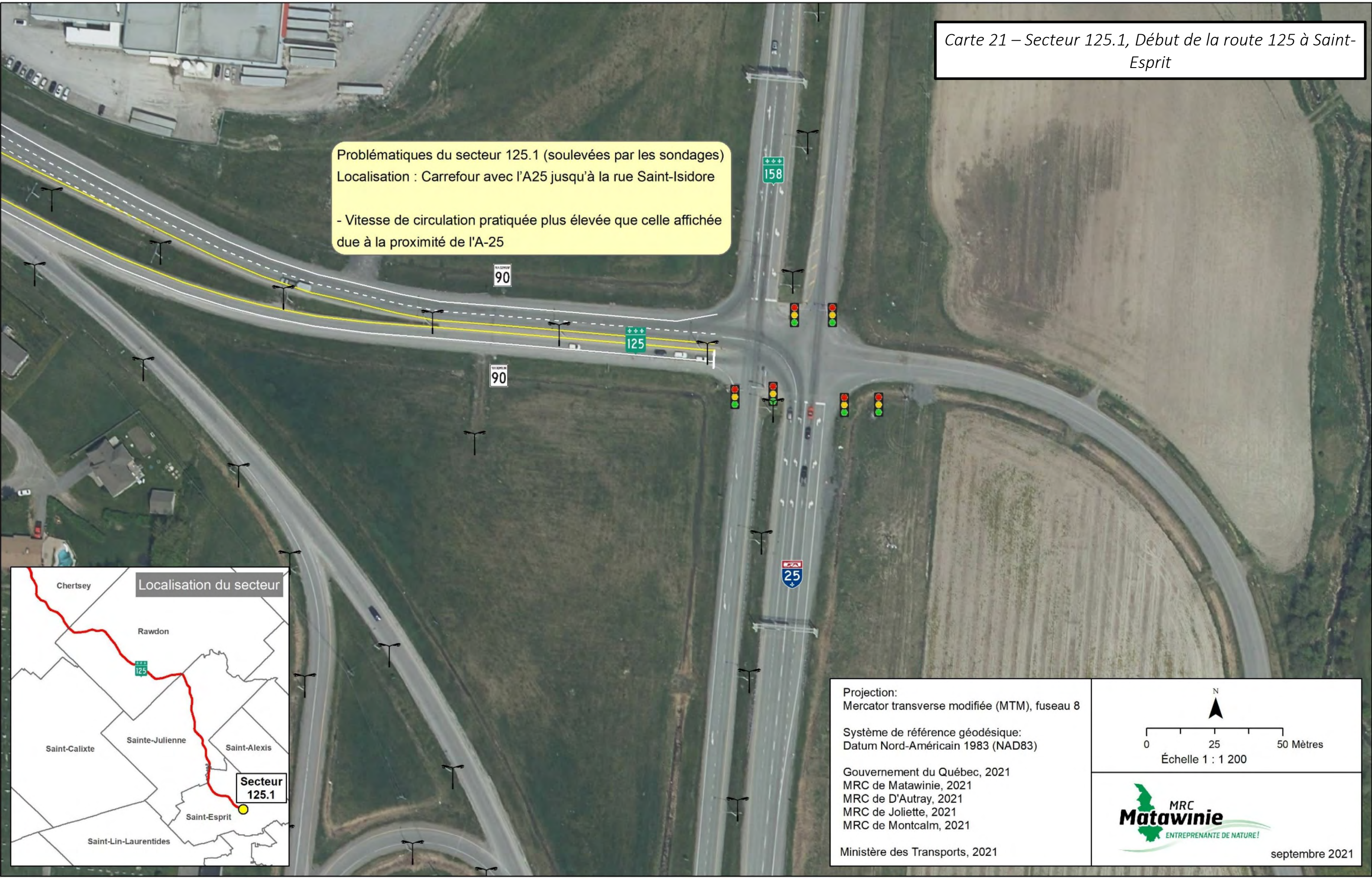
- Carte 21 – Secteur 121.1, Début de la route 125 à Saint-Esprit
- Carte 22 – Secteur 125.2, Secteur de kiosques saisonniers à Saint-Esprit
- Carte 23 – Secteur 125.3, Carrefour de la rue Desroches à Sainte-Julienne
- Carte 24 – Secteur 125.4, Secteur de la route 337 à Sainte-Julienne
- Carte 25 – Secteur 125.5, Carrefour de la route 341 à Rawdon
- Carte 26 – Secteur 125.6, Carrefour de la route 335 à Rawdon



Carte 21 – Secteur 125.1, Début de la route 125 à Saint-Esprit

Problématiques du secteur 125.1 (soulevées par les sondages)
Localisation : Carrefour avec l'A25 jusqu'à la rue Saint-Isidore

- Vitesse de circulation pratiquée plus élevée que celle affichée due à la proximité de l'A-25



Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

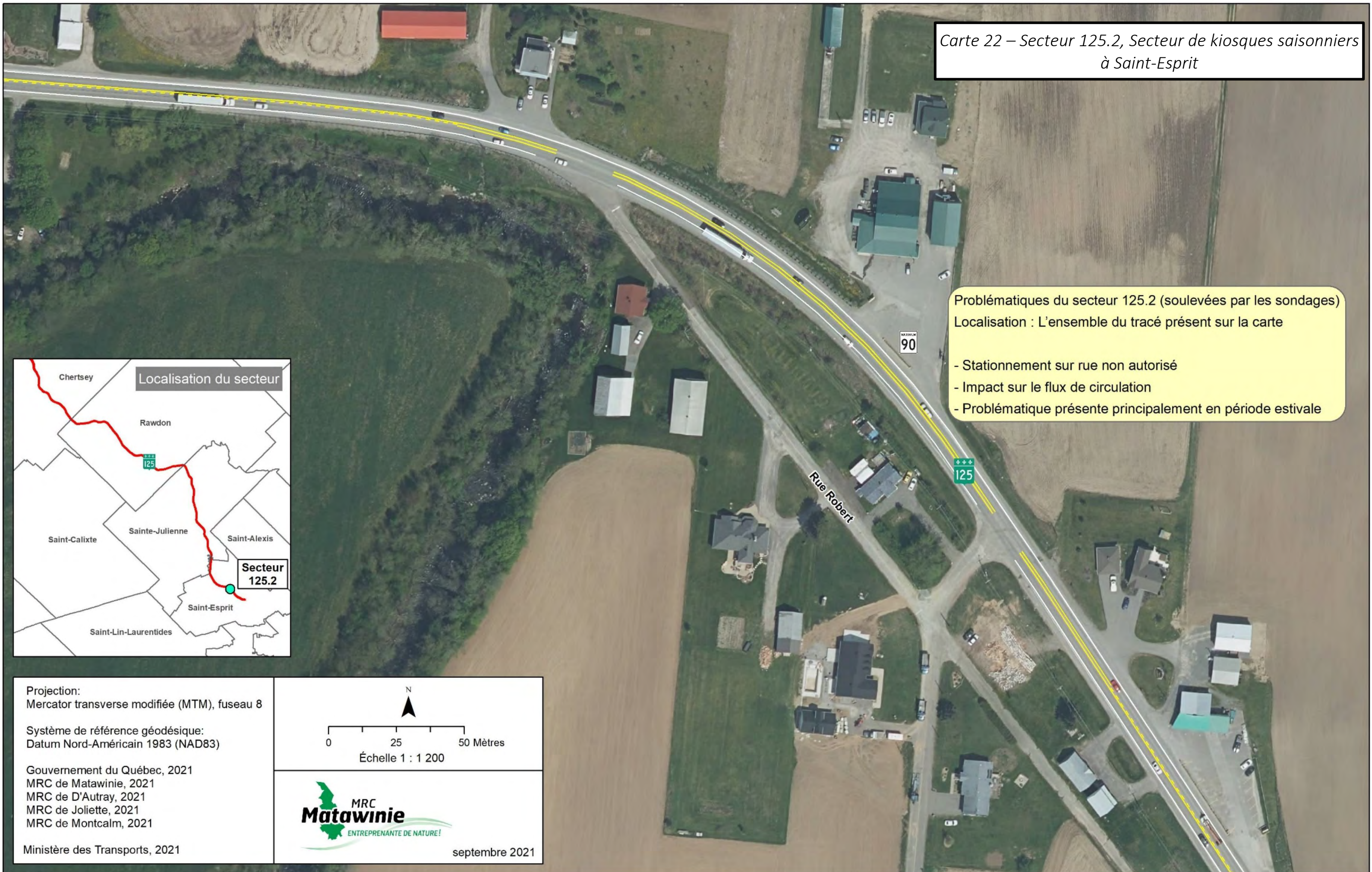
Ministère des Transports, 2021

0 25 50 Mètres

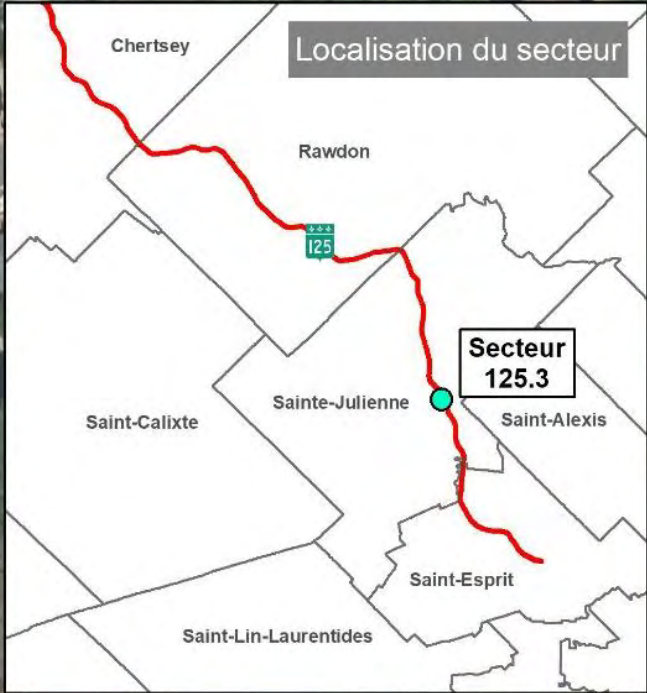
Échelle 1 : 1 200

septembre 2021

Carte 22 – Secteur 125.2, Secteur de kiosques saisonniers
à Saint-Esprit



Carte 23 – Secteur 125.3, Carrefour de la rue Desroches à Sainte-Julienne



Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Auray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021

0 25 50 Mètres

Échelle 1 : 1 200

MRC Matawinie
ENTREPRENANTE DE NATURE!

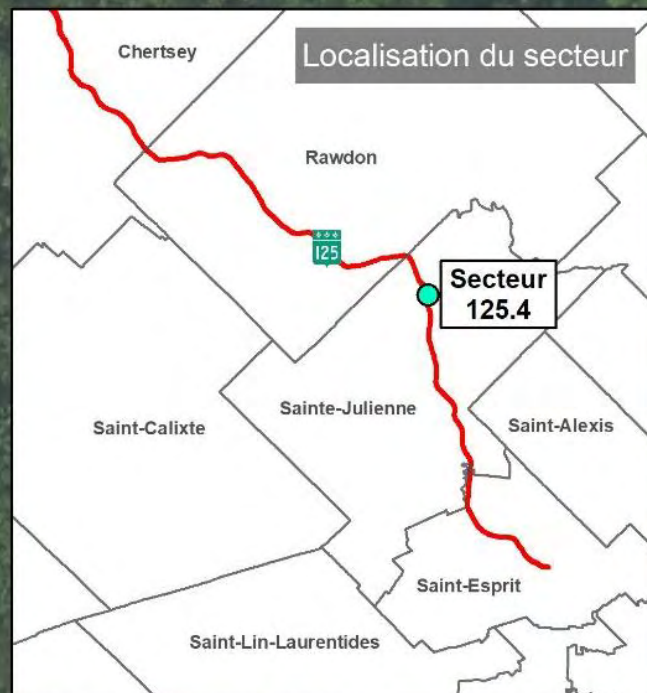
septembre 2021

- Problématiques du secteur 125.3 (soulevées par les sondages)
Localisation : Entre la rue Eugène-Marsan et la rue des Sables
- Présence élevée d'entrées charretières commerciales et résidentielles
 - Accès aux commerces hors carrefour
 - Non-respect des passages pour piétons

Carte 24 – Secteur 125.4, Secteur de la route 337 à Sainte-Julienne



Localisation du secteur

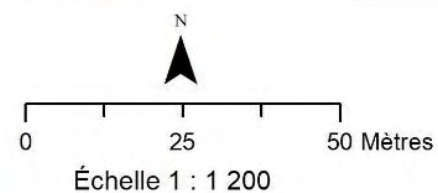


Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Auray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021



septembre 2021

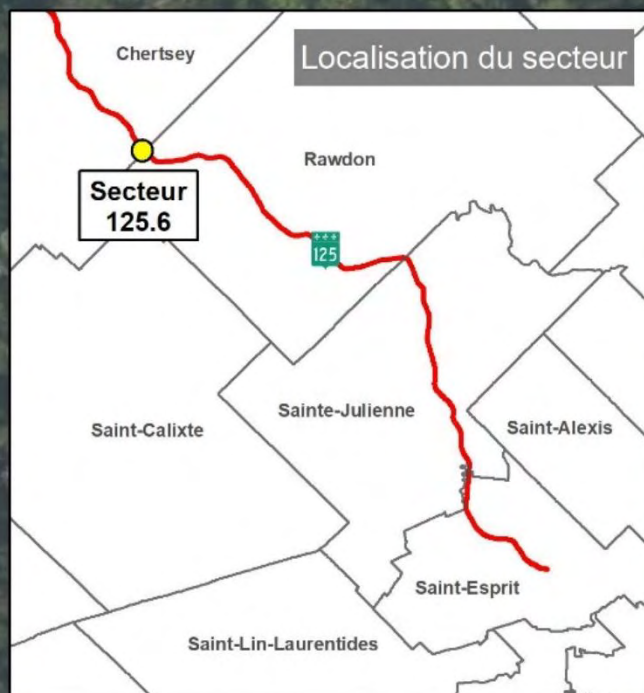
Carte 25 – Secteur 125.5, Carrefour de la route 341 à Rawdon



Carte 26 – Secteur 125.6, Carrefour de la route 335 à Rawdon

Problématiques 125.6 (soulevées par les sondages)
Localisation : Carrefour de la route 335

- Ralentissements causés par le panneau "Arrêt"
localisé seulement pour les usagers de la route 335

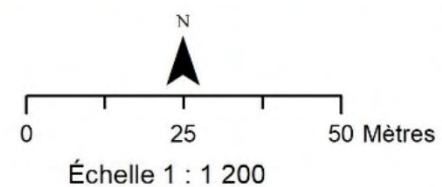


Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

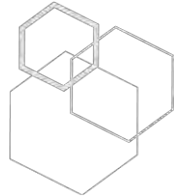
Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021



septembre 2021



9.6. ANNEXE 6 — SECTEURS PERÇUS COMME LES MOINS SÉCURITAIRES EN LIEN AVEC LA ROUTE 131

Les cartes suivantes représentent les secteurs perçus comme les moins sécuritaires de la route 131. Celles-ci ont été basées sur les deux sondages élaborés dans la section 4.

- Carte 27 — Secteur 131.1, Secteur entre la 1re et la 2e Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies
- Carte 28 – Secteur 131.2, Carrefour du rang Sainte-Rose à Notre-Dame-de-Lourdes
- Carte 29 — Secteur 131.3, Secteur entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois
- Carte 30 – Secteur 131.4, Carrefour du rang Frédéric à Saint-Félix-de-Valois
- Carte 31 – Secteur 131.5, Secteur du marché aux puces et du domaine Sentinelle du Parc à Saint-Félix-de-Valois
- Carte 32 – Secteur 131.6, Carrefour du chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois
- Carte 33 – Secteur 131.7, Carrefour du chemin de la Côte du Domaine (route 348) à Saint-Félix-de-Valois
- Carte 34 – Secteur 131.8, Secteur du rang Saint-Léon à Saint-Jean-de-Matha
- Carte 35 – Secteur 131.9, Secteur du Parc régional des Sept-Chutes à Saint-Zénon

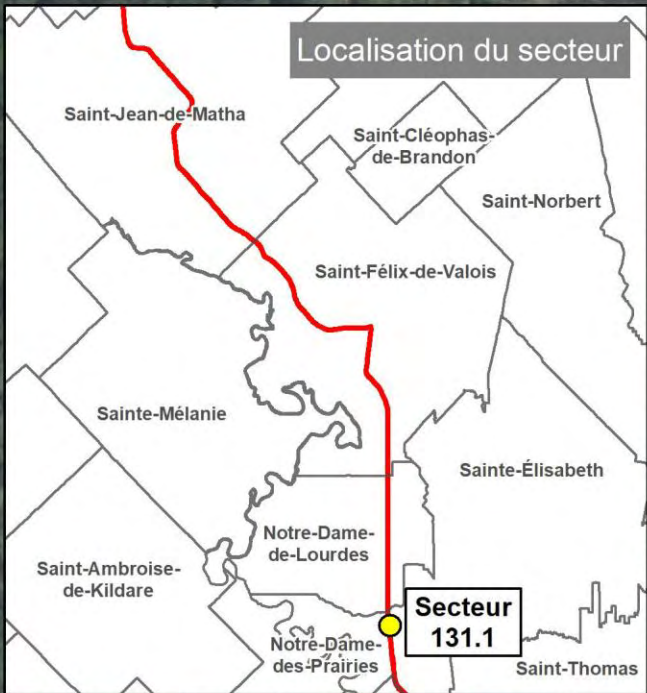


Carte 27 – Secteur 131.1, Secteur entre la Première-Chaloupe et la Deuxième-Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies

Problématiques du secteur 131.1 (soulevées par les sondages)

Localisation : L'ensemble du tracé présent sur la carte

- La zone de convergence de 4 à 2 voies crée un ralentissement de la circulation
- Changement du nombre de voies occasionne des accrochages, voire des accidents
- Présence élevée d'entrées charretières commerciales
- État de la chaussée détérioré (ornières)

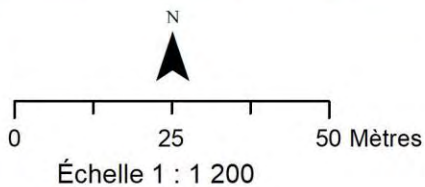


Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Auray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021

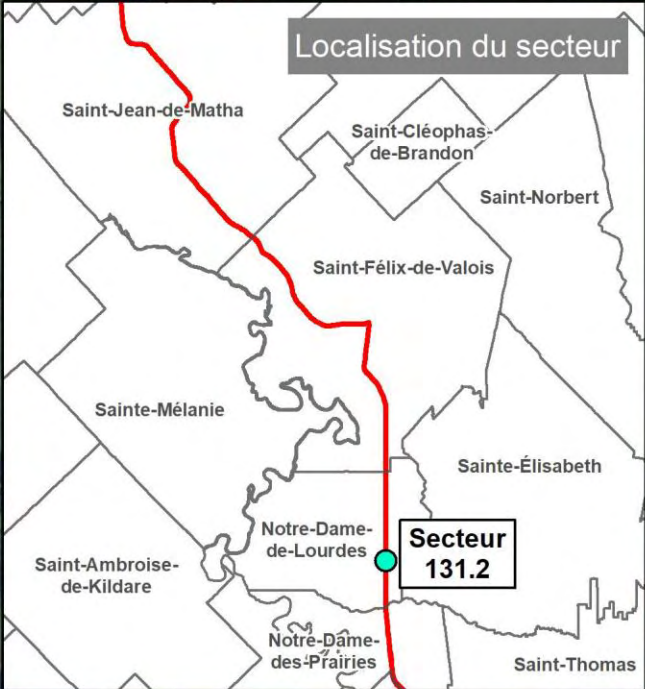


septembre 2021

Carte 28 – Secteur 131.2, Carrefour du rang Sainte-Rose à
Notre-Dame-de-Lourdes

Problématiques du secteur 131.2 (soulevées par les sondages)
Localisation : Carrefour du rang Sainte-Rose

- Congestion accentuée durant les fins de semaine causée par les feux de circulation

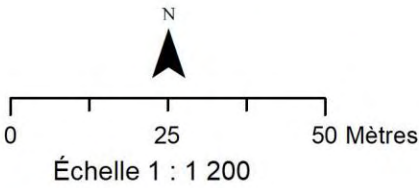


Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Auray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021



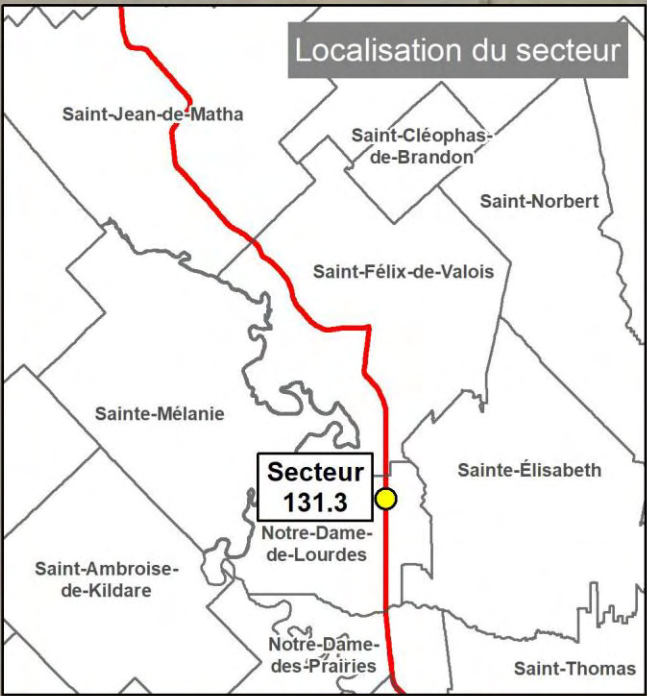
septembre 2021

Carte 29 — Secteur 131.3, Secteur entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois



Problématiques du secteur 131.3 (soulevées par les sondages)
Localisation : L'ensemble du tracé présent sur la carte

- Visibilité réduite due aux grandes bourrasques de vent et de la poudrerie

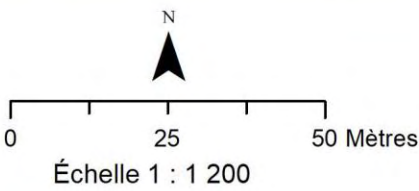


Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021



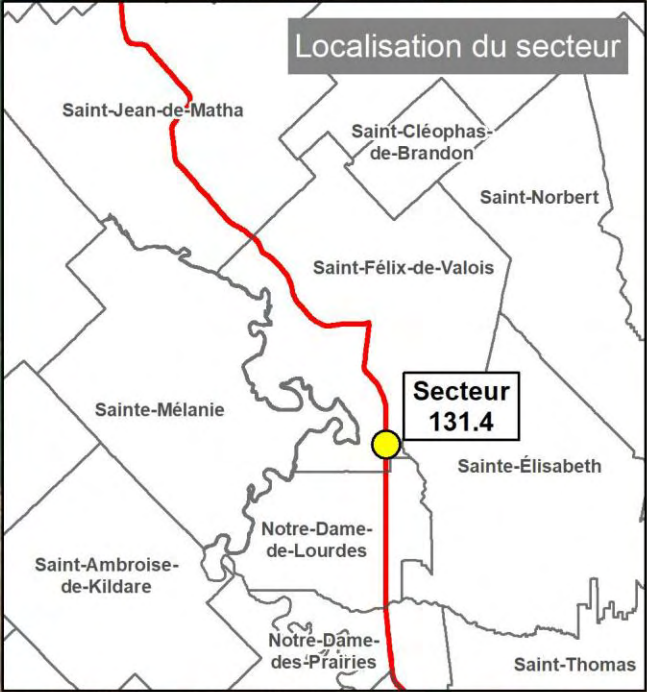
septembre 2021

Carte 30 – Secteur 131.4, Carrefour du rang Frédéric à
Saint-Félix-de-Valois



Problématiques du secteur 131.4 (soulevées par les sondages)
Localisation : Carrefour avec le rang Frédéric

- Comportements des usagers problématiques (Vitesse excessive, dépassement inadéquat, etc.)
- Dépassement sur l'accotement lorsque certains conducteurs veulent tourner à gauche

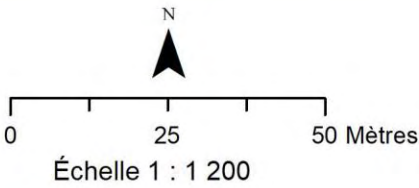


Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021

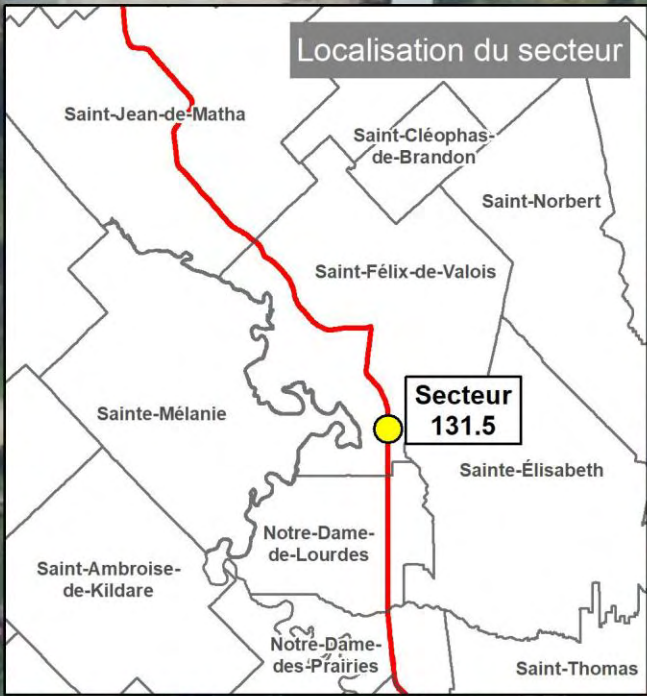


septembre 2021

Carte 31 – Secteur 131.5, Secteur du marché aux puces et du domaine Sentinelle du Parc à Saint-Félix-de-Valois

Problématiques du secteur 131.5 (soulevées par les sondages)
Localisation : L'ensemble du tracé présent sur la carte

- Secteur en forte demande en période estivale
- Ralentissement fréquent causé par la présence d'un marché aux puces et d'un camping fortement en demande

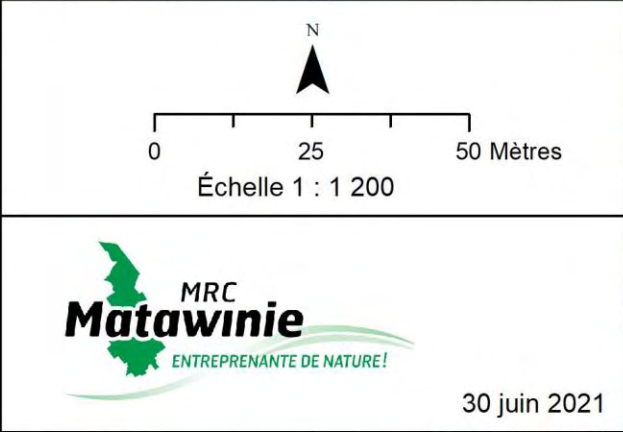


Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

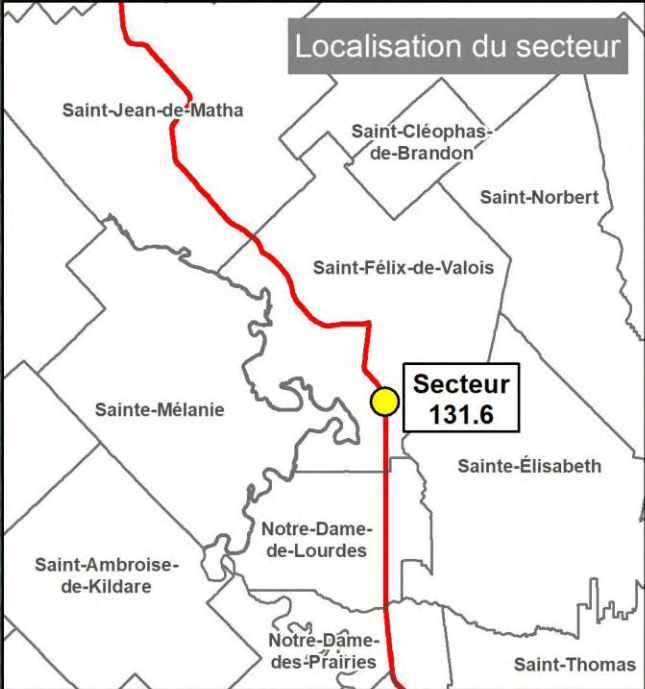
Ministère des Transports, 2021



Carte 32 – Secteur 131.6, Carrefour du chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois



- Problématiques du secteur 131.6 (soulevées par les sondages)
Localisation : L'ensemble du tracé présent sur la carte
- Géométrie atypique du carrefour
 - Carrefour en pleine courbe



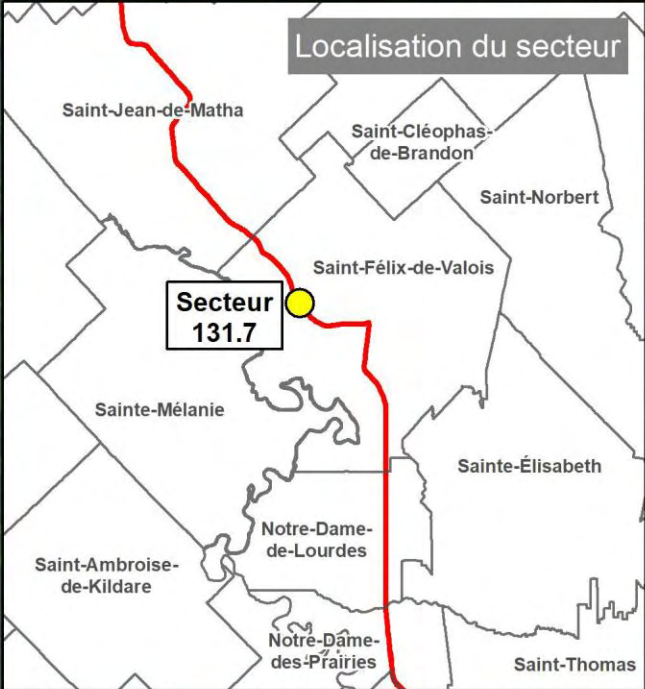
Projection: Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8 Système de référence géodésique: Datum Nord-Américain 1983 (NAD83) Gouvernement du Québec, 2021 MRC de Matawinie, 2021 MRC de D'Autray, 2021 MRC de Joliette, 2021 MRC de Montcalm, 2021 Ministère des Transports, 2021	N  0 25 50 Mètres Échelle 1 : 1 200  30 juin 2021
--	--

Carte 33 – Secteur 131.7, Carrefour du chemin de la Côte du Domaine (route 348) à Saint-Félix-de-Valois



Problématiques du secteur 131.7 (soulevées par les sondages)
Localisation : Carrefour du chemin de la Côte du Domaine (route 348)

- Usagers de la route craignent avoir un accident à ce carrefour dû à l'achalandage élevé
- Temps d'attente élevé dû au panneau Arrêt seulement aux utilisateurs de la route 348

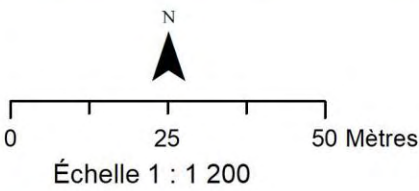


Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Autray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021



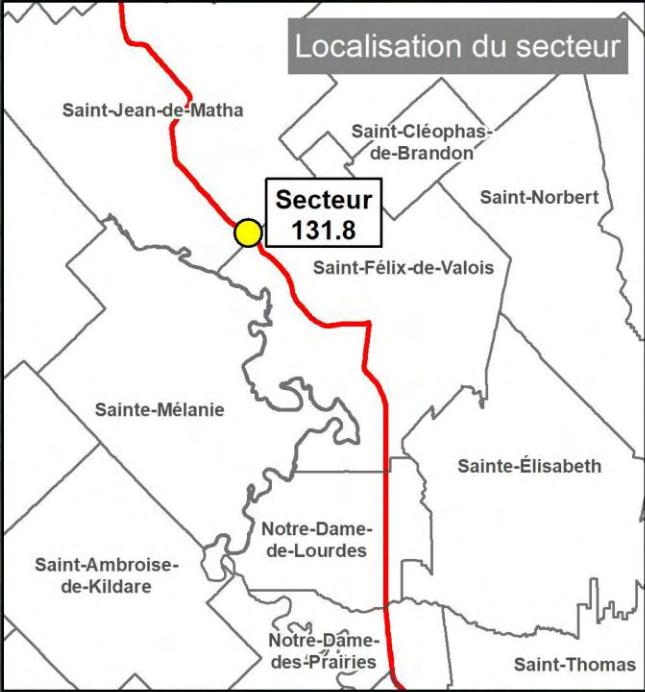
30 juin 2021

Carte 34 – Secteur 131.8, Secteur du rang Saint-Léon à Saint-Jean-de-Matha



Problématiques du secteur 131.8 (soulevées par les sondages)
Localisation : L'ensemble du tracé présent sur la carte

- Forte présence de crevasses rendant la conduite instable

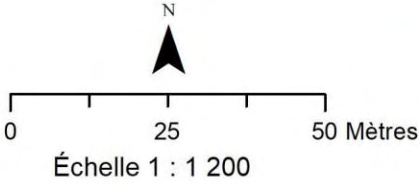


Projection:
Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8

Système de référence géodésique:
Datum Nord-Américain 1983 (NAD83)

Gouvernement du Québec, 2021
MRC de Matawinie, 2021
MRC de D'Auray, 2021
MRC de Joliette, 2021
MRC de Montcalm, 2021

Ministère des Transports, 2021

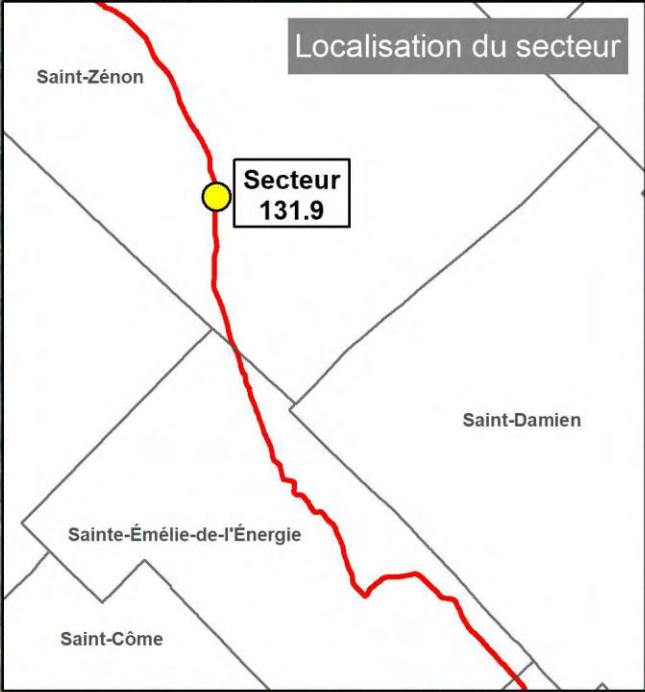


30 juin 2021

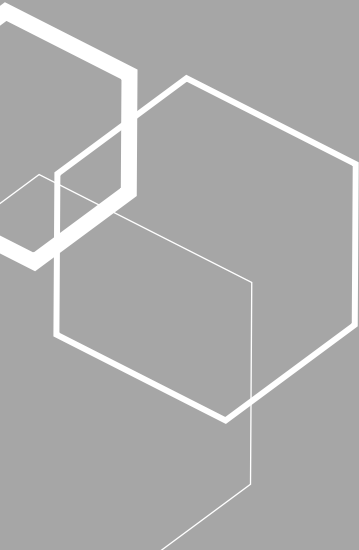
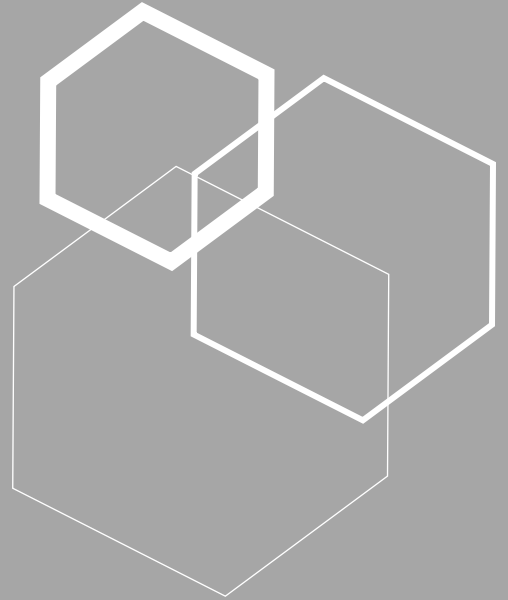
Carte 35 – Secteur 131.9, Secteur du Parc régional des Sept-Chutes à Saint-Zénon



- Problématiques du secteur 131.9 (soulevées par les sondages)
Localisation : L'ensemble du tracé présent sur la carte
- Dépassements dangereux causés par une présence considérable de véhicules lourds dus au ralentissement la circulation
 - Sentiment d'insécurité face au camionnage
 - Entretien hivernal négligé
 - Sédiments rejetés sur la route par les rochers procurant de la glace noire ou des plaques de glace



Projection: Mercator transverse modifiée (MTM), fuseau 8 Système de référence géodésique: Datum Nord-Américain 1983 (NAD83) Gouvernement du Québec, 2021 MRC de Matawinie, 2021 MRC de D'Autray, 2021 MRC de Joliette, 2021 MRC de Montcalm, 2021 Ministère des Transports, 2021	N 0 50 100 Mètres Échelle 1 : 2 500 MRC Matawinie ENTREPRENANTE DE NATURE! 30 juin 2021
--	--



PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131

SEPTEMBRE 2021