

# PLAN DE TRANSPORT – RÉSUMÉ

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131

SEPTEMBRE 2021



PRÉPARÉ PAR

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 DE L’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 Germain, Préfet de la MRC de D’Autray

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 .....3

Remerciements.....3

TABLE DES MATIÈRES

4

Liste des cartes .....5

Liste des figures .....5

Liste du graphique .....5

Liste des tableaux .....5

Lexique des acronymes.....5

01 MANDAT ET OBJECTIFS

7

02 MISE EN CONTEXTE

9

03 PORTRAIT DE LANAUDIÈRE

11

3.1. Portrait physico-spatial ..... 11

3.2. Portrait démographique et socioéconomique ..... 11

3.3. Lieu de travail et mode de transport au travail ..... 12

3.4. Réseau routier et circulation ..... 13

3.5. Transport actif régional ..... 14

3.6. Transport en commun régional ..... 16

3.7. Transport ferroviaire ..... 17

3.8. Transport lourd ..... 17

3.9. Machinerie agricole ..... 18

3.10. Véhicule hors route (VHR) ..... 18

04 SONDAGE

21

4.1. Sondage auprès des municipalités, villes et MRC ..... 21

4.2. Sondage auprès de la population ..... 22

05 DIAGNOSTIC / SYNTHÈSE

25

5.1. Diagnostic spécifique à la route 125 ..... 26

5.2. Diagnostic spécifique à la route 131 ..... 26

5.3. Objectifs spécifiques du plan de transport ..... 27

06 PISTES DE SOLUTION ET PLAN D'ACTION

29

6.1. Préoccupations générales pour les routes 125 et 131 ..... 29

6.2. Récapitulatif des enjeux, problématiques, objectifs et des pistes de solution ..... 30

LISTE DES CARTES

Carte 1 – Localisation de la région de Lanaudière et de ses MRC..... 10

Carte 2 – Localisation de Lanaudière au niveau du Québec ..... 10

Carte 3 – Réseau routier avoisinant les routes 125 et 131 ..... 13

Carte 4 – Réseau de transport actif de la route 125 ..... 14

Carte 5 – Réseau de transport actif de la route 131 ..... 15

Carte 6 – Réseau de transport actif de la route 131, Agrandissement secteur Joliette ..... 15

Carte 7 – Réseau de transport en commun ..... 16

Carte 8 – Réseau de transport en commun, Agrandissement secteur Joliette ..... 16

Carte 9 – Réseau de camionnage et ferroviaire ..... 17

Carte 10 – Réseau de véhicules hors route..... 18

Carte 11— Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec la route 125 ..... 23

Carte 12— Secteurs perçus comme les moins sécuritaires en lien avec la route 131..... 23

LISTE DES FIGURES

Figure 1 — Page couverture .....1

Figure 2 — Transport lourd..... 17

Figure 3 — Traverse de véhicules hors route ..... 18

Figure 4 — Aspects physiques non négligeables du territoire lanaudois (topographie, cours d’eau, pont, etc.) ..... 19

Figure 5 — Route intégrée dans un vaste territoire forestier et montagneux..... 19

Figure 6 — Sentiment d’insécurité, courbe ..... 27

Figure 7 — Cohabitation des usages..... 27

Figure 8 — Route sans voie de dépassement ..... 30

Figure 9 — Nombreuses entrées charretières commerciales..... 30

Figure 10 — Ralentissement fréquent au carrefour ..... 31

Figure 11 — Visibilité restreinte par la configuration de la route..... 31

Figure 12 — Formation de files d’attente..... 32

Figure 13 — Absence d'écran brise-vent ..... 33

Figure 14 — Voie alternative ..... 33

Figure 15 — Marché aux puces et camping à proximité..... 34

Figure 16 — Configuration atypique d’un carrefour..... 34

Figure 17 — Implantation de poteaux d'Hydro-Québec dans la chaussée ..... 35

Figure 18 — Confusion chez les usagers ..... 35

Figure 19 — Signalisation inadaptée au contexte ..... 36

LISTE DU GRAPHIQUE

Graphique 1 — Revenu moyen d’emploi de la population de Lanaudière, 2001 et 2016 ..... 11

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 — Mode de transport pour le travail dans Lanaudière, 2016..... 12

Tableau 2 — Catégorie de lieu de travail, 2016 ..... 12

LEXIQUE DES ACRONYMES

|      |                                                       |
|------|-------------------------------------------------------|
| CMM  | Communauté métropolitaine de Montréal                 |
| CREL | Conseil régional de l’environnement de Lanaudière     |
| INRS | Institut national de la recherche scientifique        |
| ISQ  | Institut de la statistique du Québec                  |
| MAMH | Ministère des Affaires municipales et de l’Habitation |
| 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



### SECTION 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'Auray, 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).

#### 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.



# 02

## MISE EN CONTEXTE

PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



## SECTION 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).

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.

### Route 125

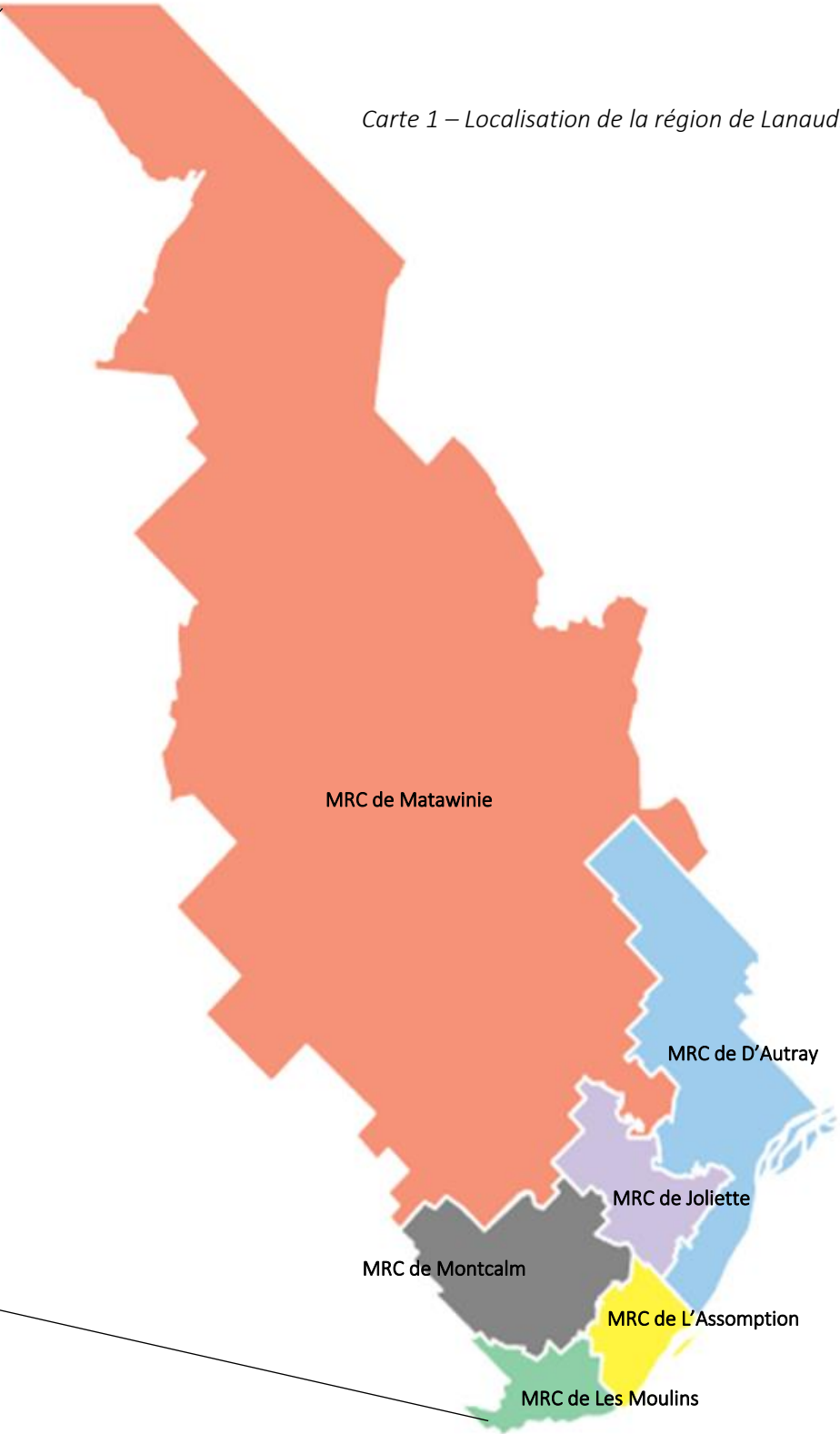
- Mène à de nombreuses municipalités qui offrent plusieurs attraits touristiques régionaux forts en potentiel de développement pour la région.
- Est utilisée pour le transport local et régional des marchandises de même que pour l’acheminement de biens à l’extérieur de la région de Lanaudière.

### 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.



Carte 2 – Localisation de Lanaudière au niveau du Québec



Carte 1 – Localisation de la région de Lanaudière et de ses MRC





## SECTION 3 – PORTRAIT DE LANAUDIÈRE

### 3.1. PORTRAIT PHYSICO-SPATIAL

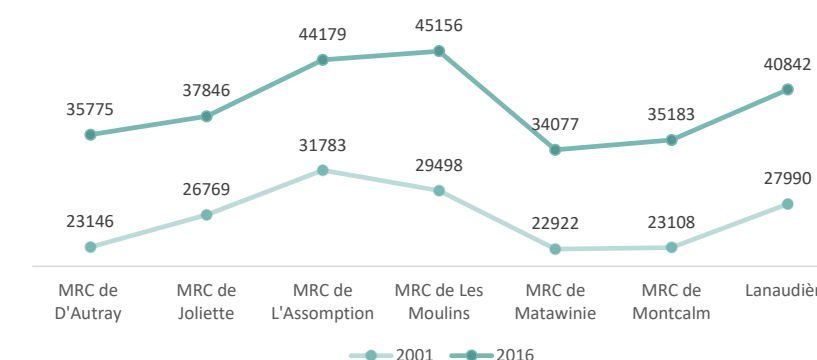
Le développement du territoire Lanaudois, quant à lui, s’est concentré en trois grands secteurs, soit la partie sud, la partie du centre ainsi que celle du nord. La partie sud, qui représente les MRC de L’Assomption et Les Moulins, comprend une densification plus importante au niveau du résidentiel, 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.

### 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. De plus, d’après les projections de l’ISQ, le taux de croissance devrait demeurer positif au moins jusqu’en 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

Graphique 1 — Revenu moyen d’emploi de la population de Lanaudière, 2001 et 2016



# PORTRAIT DE LANAUDIÈRE

PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



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 à 42546 \$ pour l’ensemble du Québec.

Bref, 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.

↑ **Population** lanaudoise (+ 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 %)

- 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

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.

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 241 740 [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).

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.

Tableau 1 — 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 2 — 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      |

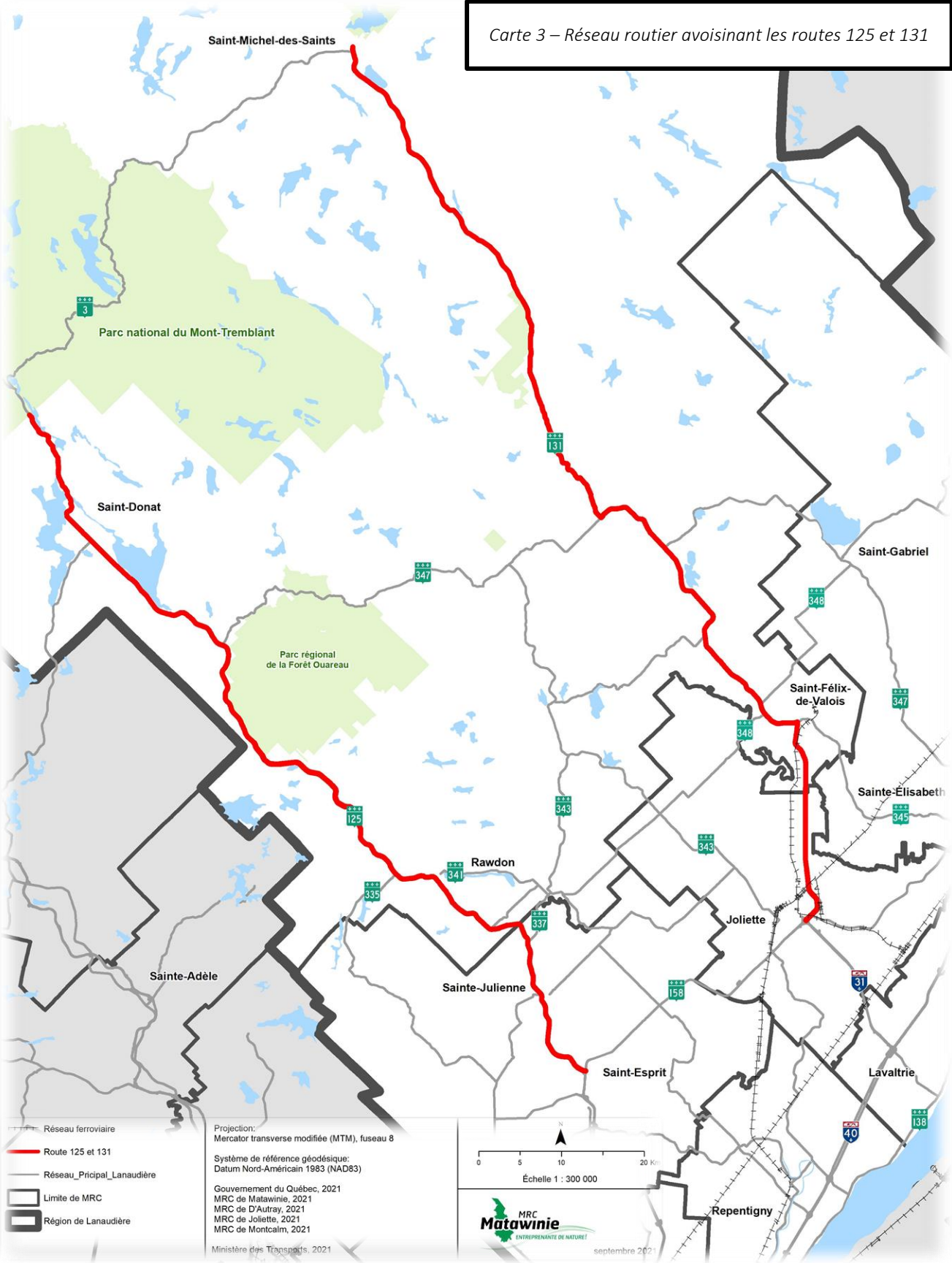


3.4. RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION

Comme mentionné plus tôt, 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.

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.

Carte 3 – Réseau routier avoisinant les routes 125 et 131

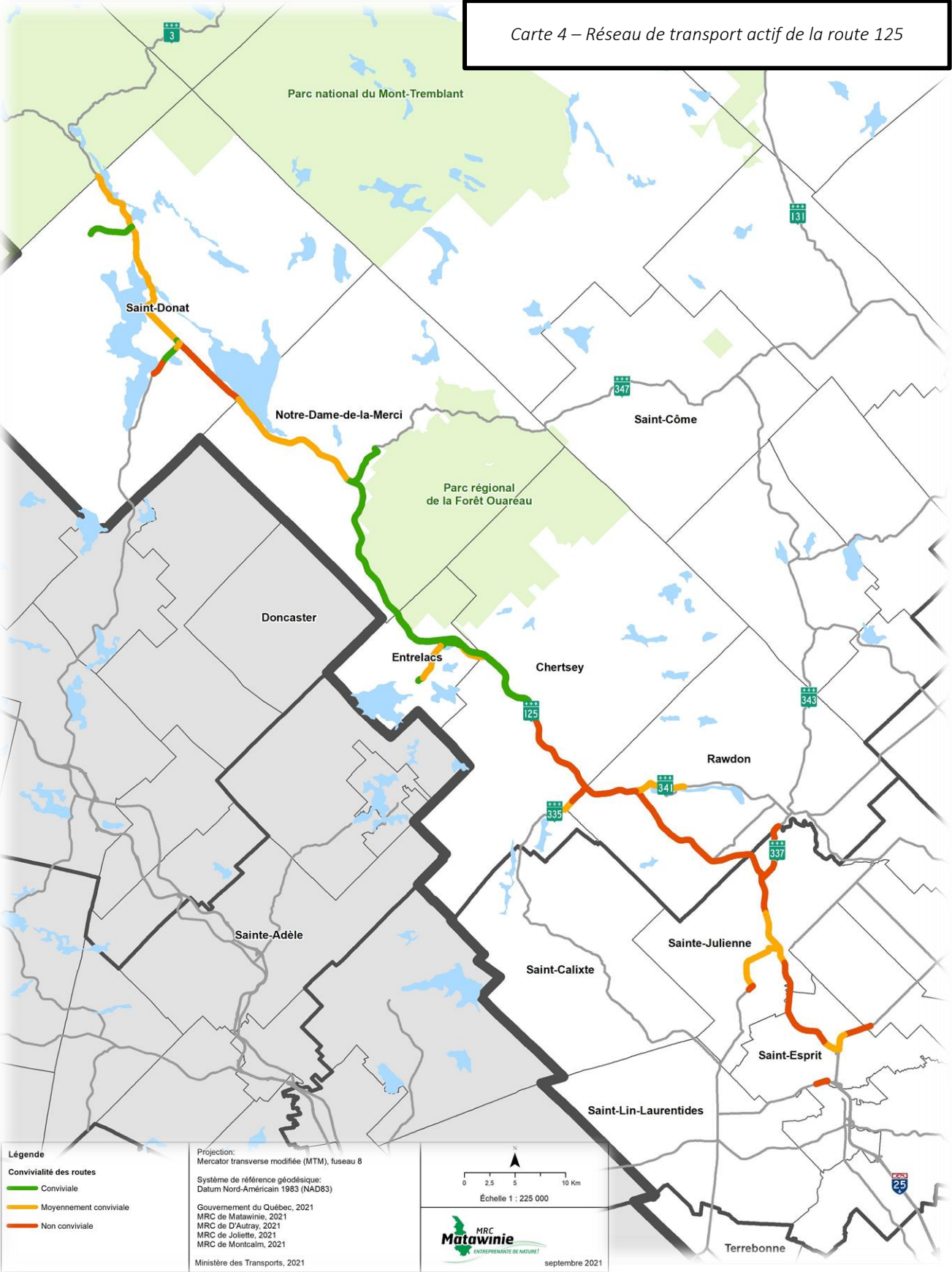


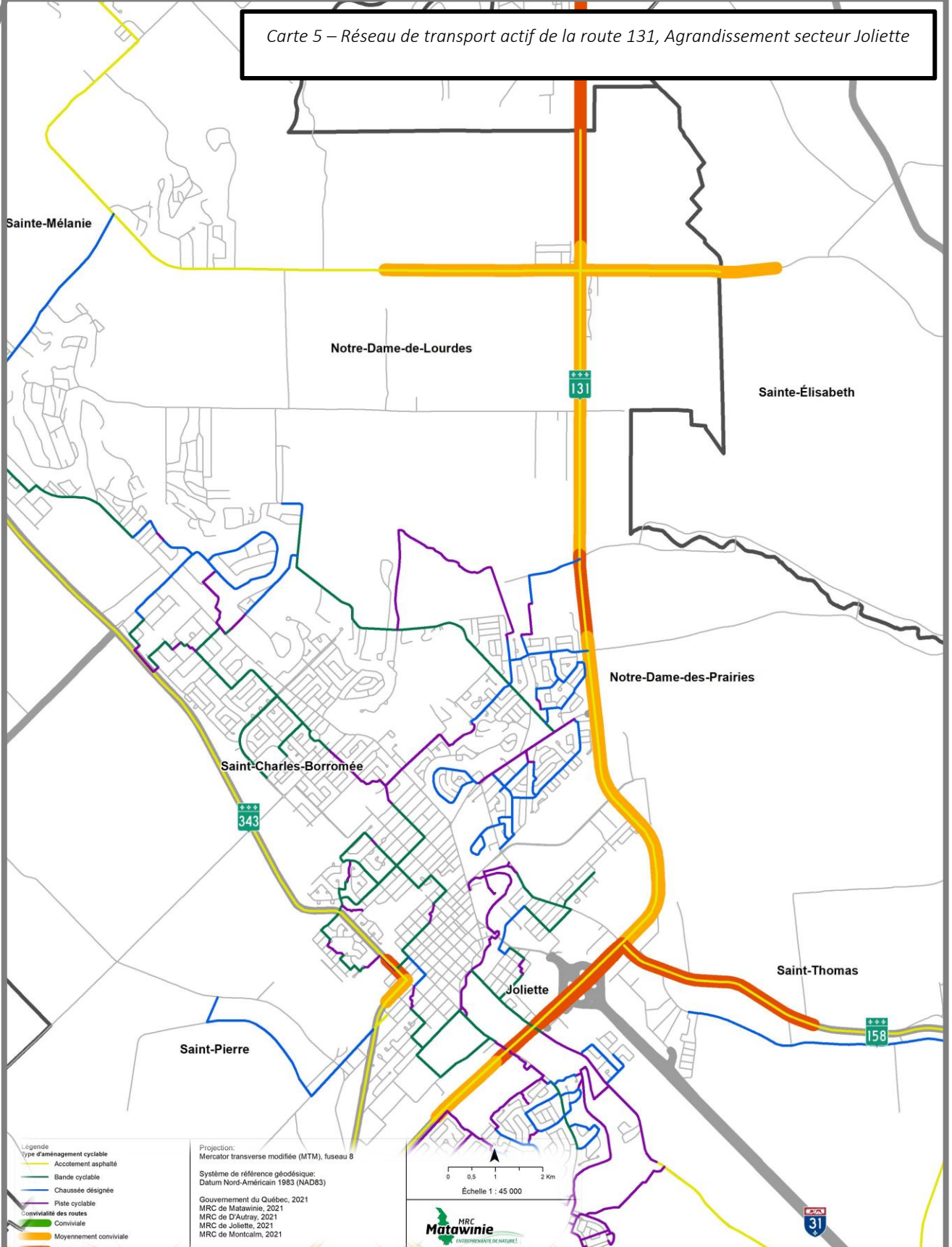
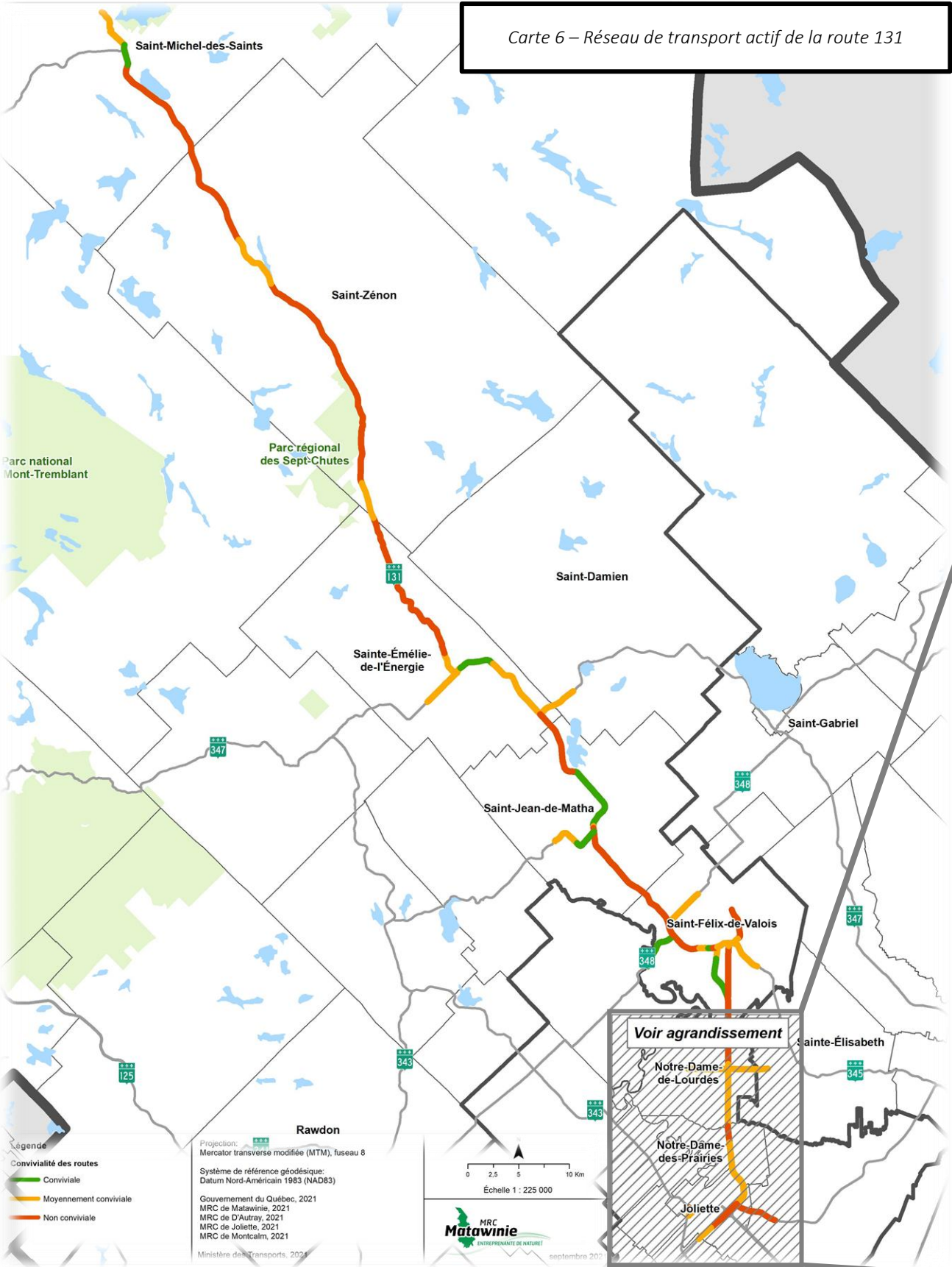
3.5. TRANSPORT ACTIF RÉGIONAL

Le transport actif régional est principalement constitué d’accotements asphaltés qui sont présents sur la route 131 auxquels passent en majorité dans la MRC de Joliette. Les bandes et pistes cyclables sont plus 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 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.

Carte 4 – Réseau de transport actif de la route 125

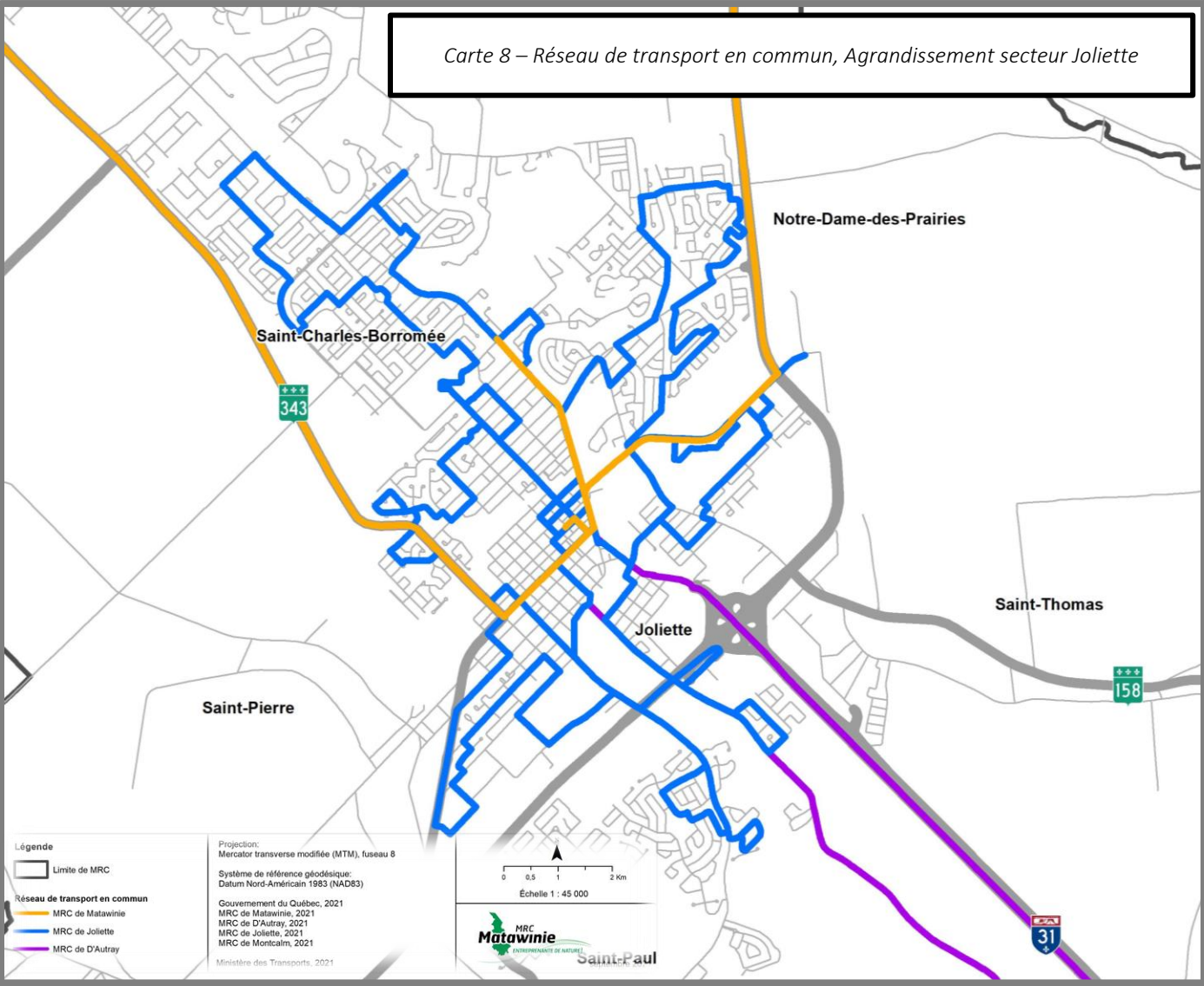
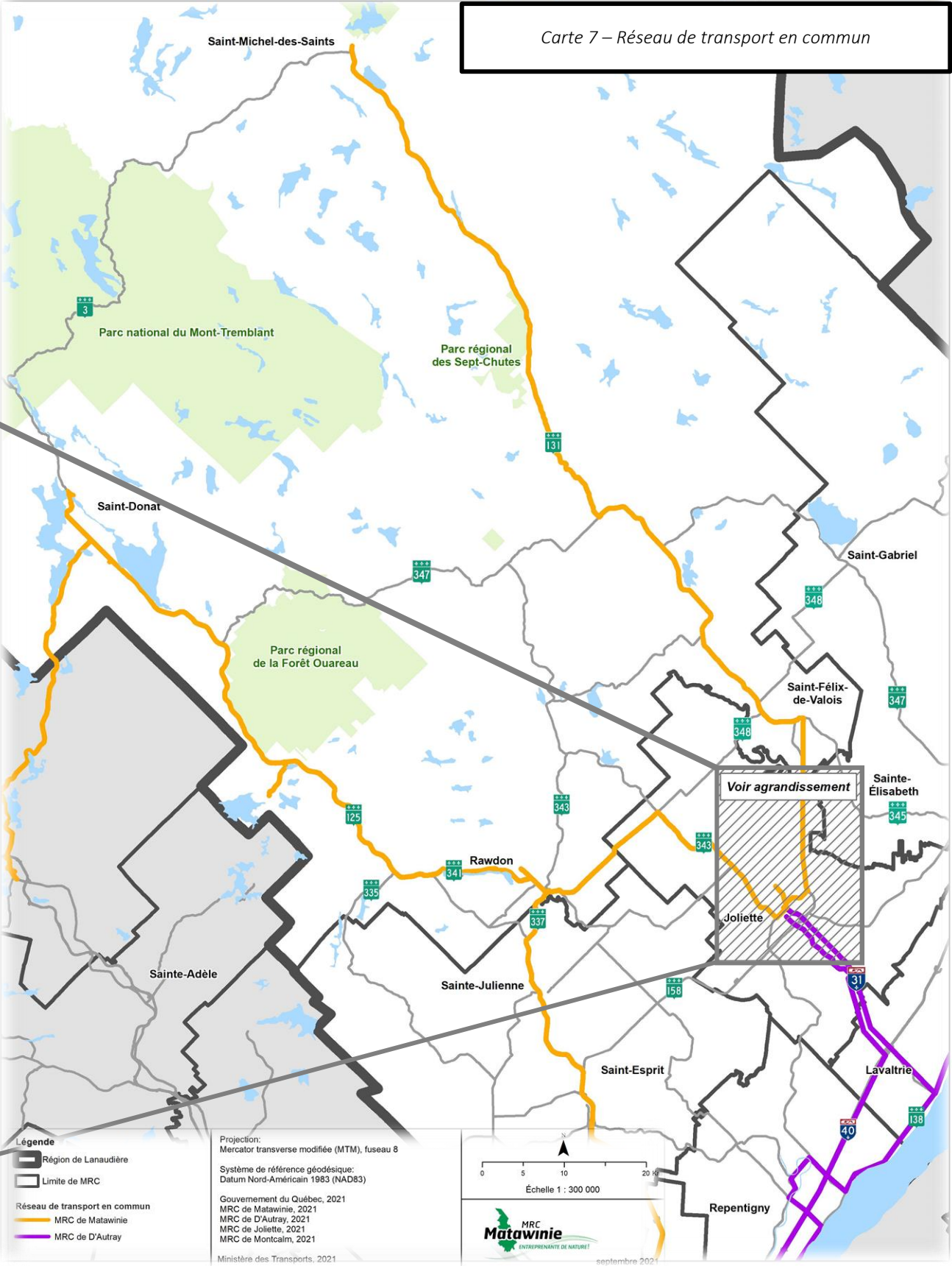




3.6. TRANSPORT EN COMMUN RÉGIONAL

« 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).

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).





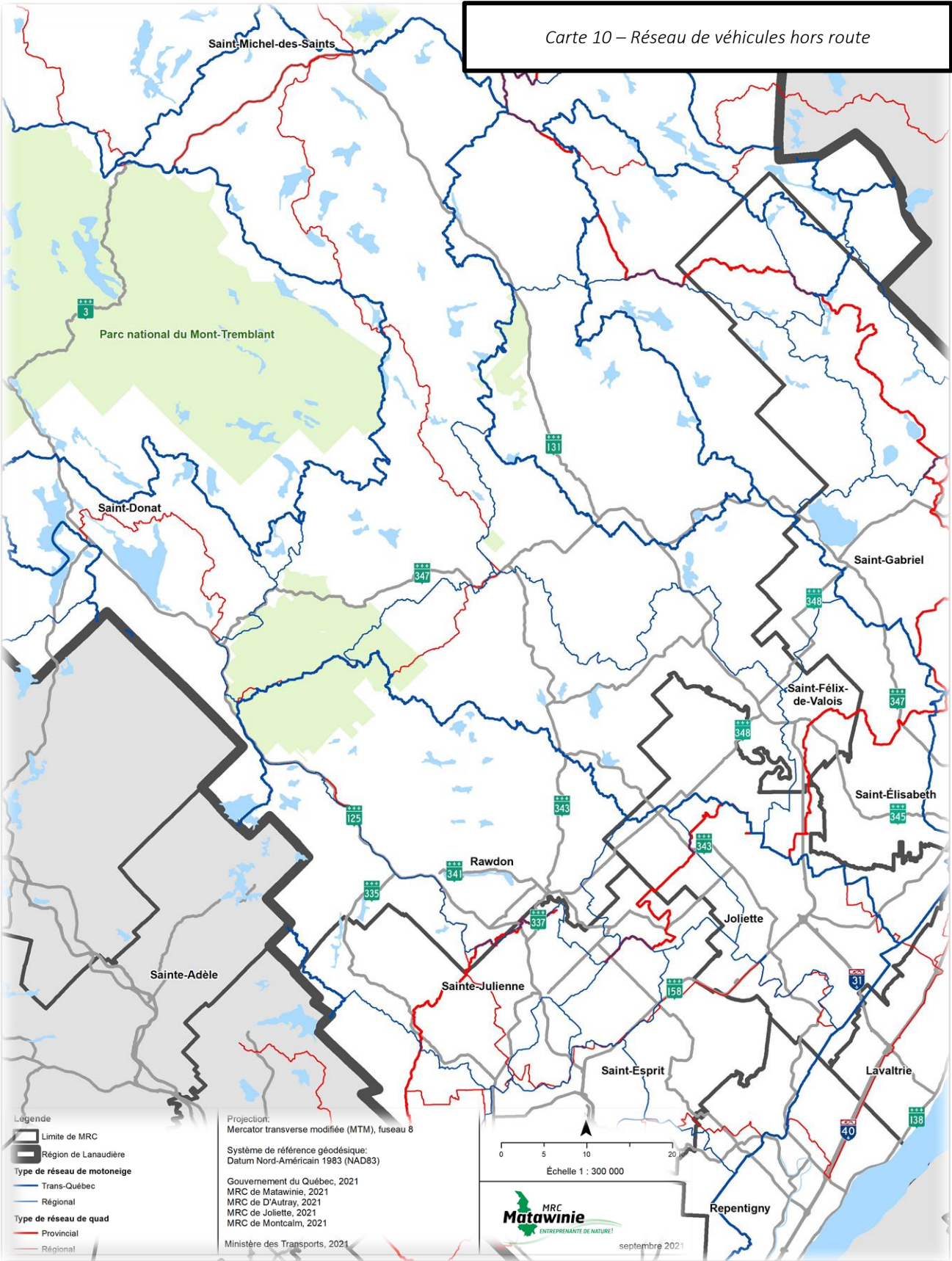
### 3.9. MACHINERIE AGRICOLE

La circulation de machinerie agricole est majoritairement présente dans le sud de la région avec ses nombreux kilomètres carrés de terres agricoles. 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.

### 3.10. 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. 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.

Figure 4 — Traverse de véhicules hors route



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.

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 dus aux nombreuses entrées charretières aux abords des routes

- 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**

Figure 5 — Aspects physiques non négligeables du territoire lanaudois (topographie, cours d'eau, pont, etc.)



Figure 6 — Route intégrée dans un vaste territoire forestier et montagneux







## SECTION 4 – SONDAGE

Dans le cadre de la présente démarche du Plan de transport, deux sondages ont été réalisés.

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.

### 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

# SONDAGE

PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



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.

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. Selon d’autres données obtenues, 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.

L’énumération suivante soulève les secteurs et/ou les intersections perçues 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 de la route 337 à Sainte-Julienne ;
- Carrefour de la route 341 à Rawdon ;
- Carrefour de la route 335 à Rawdon ;

En lien avec la route 131

- Tronçon entre le rang de la Première-Chaloupe et du rang de la Deuxième-Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies ;
- Secteur agricole entre Notre-Dame-de-Lourdes et Saint-Félix-de-Valois ;
- Carrefour du rang Frédéric à Saint-Félix-de-Valois ;
- Secteur du marché aux puces *Toit Bleu* et du domaine *Sentinelle du Parc* à Saint-Félix-de-Valois ;
- Carrefour du chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois ;
- Carrefour du chemin de la Côte du Domaine à Saint-Félix-de-Valois ;
- Secteur du rang Saint-Léon à Saint-Jean-de-Matha ;
- Secteur du Parc régional des Sept-Chutes à Saint-Zénon.

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 (déneigement, 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.

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 :

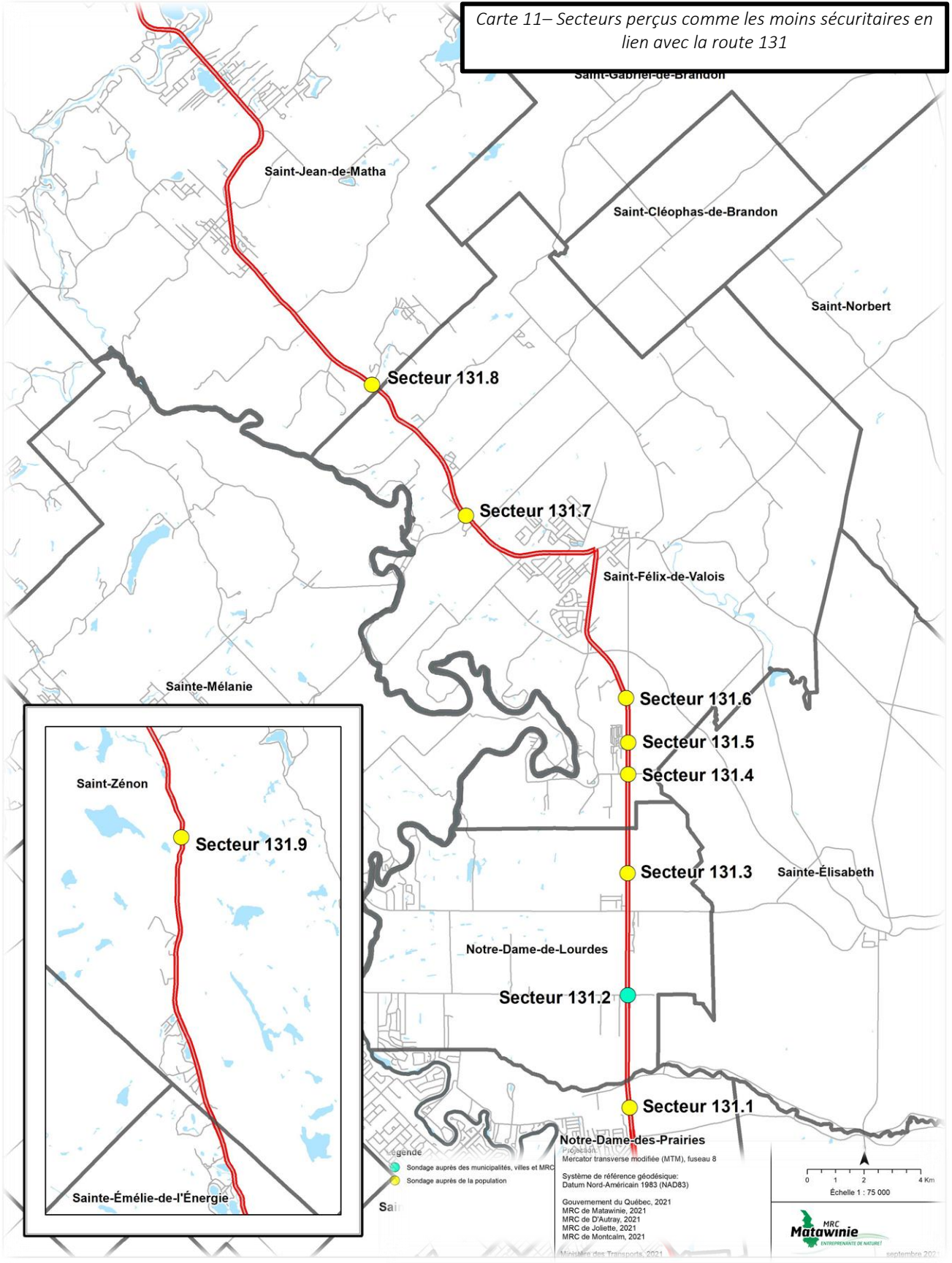
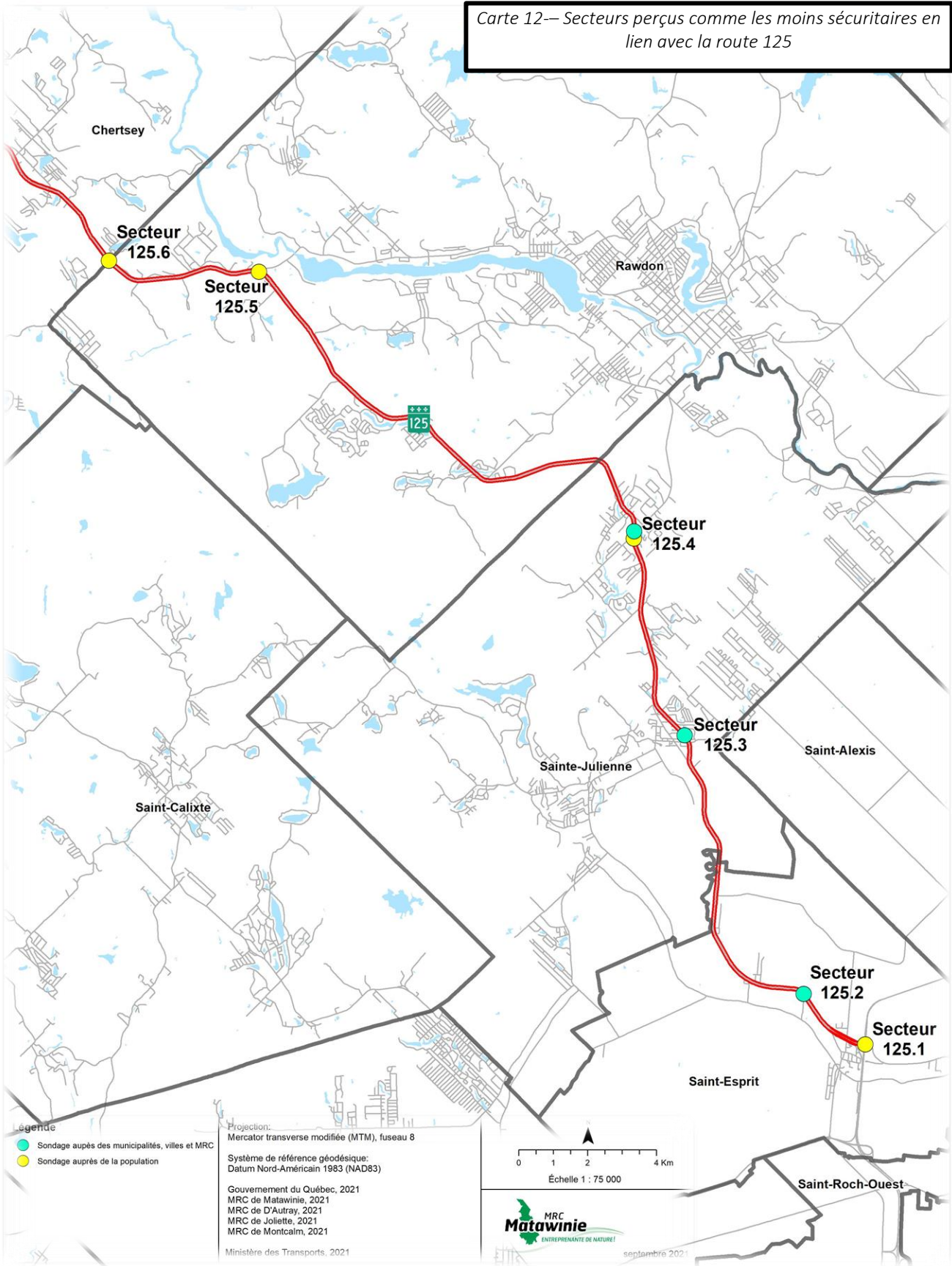
- 17,8 % pour la configuration du réseau routier;
- 10,6 % pour la mauvaise condition de la chaussée;
- 9,5 % pour la mauvaise cohabitation des différents usages;
- 8,2 % pour la visibilité déficiente sur les deux routes;
- 7,1 % pour la présence de véhicules lourds;
- 6,7 % pour la présence d’entrées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

En gros, 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.









## SECTION 5 – DIAGNOSTIC / SYNTHÈSE

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.

Ensuite, un diagnostic spécifique à la route 125 a été réalisé, puis un autre pour la route 131. Les diagnostics spécifiques ont permis de mieux différencier les problématiques propres à chacun des axes routiers. Ces deux diagnostics spécifiques sont divisés en quatre thèmes en lien avec les forces, les faiblesses, les potentiels et les contraintes.

# 05 DIAGNOSTIC / SYNTHÈSE

PLAN DE TRANSPORT  
AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131



5.1. 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 au développement dans le nord du territoire
- Refoulement sur le réseau autoroutier

5.1.1. 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

5.2. 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'Autray
- 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

### 5.2.1. 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

### 5.3. 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.

Figure 7 — Sentiment d'insécurité, courbe



Figure 8 — Cohabitation des usages







## SECTION 6 – PISTES DE SOLUTION ET PLAN D'ACTION

Toutes les pistes de solutions sont des interventions à étudier pour améliorer les 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*.

### 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.

# PISTES DE SOLUTION ET PLAN D'ACTION

PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131

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

6.2.1. PISTES DE SOLUTION ET PLAN D’ACTION POUR LA ROUTE 125

MUNICIPALITÉS DE SAINT-ESPRIT ET SAINTE-JULIENNE

Figure 9 — Route sans voie de dépassement



|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fluidité</li><li>- Fort débit de circulation au sud de la région</li><li>- Infrastructures non adaptées à l'utilisation de la route</li><li>- Cohabitation des usages</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Congestion accentuée durant les fins de semaine due à l'incapacité d'adaptation face au fort débit de circulation</li><li>- Cohabitation difficile entre le transport actif, le transport lourd et les véhicules agricoles</li><li>- Manœuvres dangereuses lors des dépassements des véhicules agricoles causées par les ralentissements de circulation</li></ul>                                                                       |
| Lignes directrices / Objectifs | <ul style="list-style-type: none"><li>- 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</li><li>- Favoriser le vivre ensemble entre les producteurs agricoles et les usagers de la route</li></ul>                                                                                                                                                                    |
| Pistes de solution             | <ul style="list-style-type: none"><li>- Créer des espaces de dépassement à des endroits stratégiques</li><li>- Augmenter le nombre de voies de circulation entre le début de la route 125 à Saint-Esprit et le village de Sainte-Julienne</li><li>- Sensibiliser la population sur la cohabitation harmonieuse en zone agricole en partenariat avec la Fédération de l'UPA de Lanaudière</li><li>- Prioriser le virage à gauche lorsqu'il y a des feux de circulation</li></ul> |

PÉRIMÈTRE URBAIN DE SAINTE-JULIENNE

Figure 10 — Nombreuses entrées charretières commerciales



|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu               | <ul style="list-style-type: none"><li>- Sécurité</li><li>- Absence d'une planification régionale intégrée</li><li>- Cohabitation des usages</li></ul>                                                                                                                                     |
| Problématiques              | <ul style="list-style-type: none"><li>- Présence élevée d'entrées charretières commerciales et résidentielles</li><li>- Accès aux commerces hors carrefour</li><li>- Non-respect des passages pour piétons</li><li>- Ralentissement aux carrefours avec des feux de circulation</li></ul> |
| Ligne directrice / Objectif | <ul style="list-style-type: none"><li>- 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</li></ul>                                                                               |
| Pistes de solution          | <ul style="list-style-type: none"><li>- Mettre de l'avant une politique de gestion des accès conjointement avec le MTQ et le milieu municipal</li><li>- Prioriser le virage à gauche lorsqu'il y a des feux de circulation</li></ul>                                                      |



CARREFOUR DE LA ROUTE 337 À SAINTE-JULIENNE

Figure 11 — Ralentissement fréquent au carrefour



|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu               | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fluidité et sécurité</li><li>- Absence d'une planification régionale intégrée</li></ul>                                                                                                                                                      |
| Problématiques              | <ul style="list-style-type: none"><li>- Présence élevée d'entrées charretières commerciales et résidentielles</li><li>- Accès aux commerces hors carrefour</li><li>- Congestion accentuée durant les fins de semaine causée par les feux de circulation</li></ul>                    |
| Ligne directrice / Objectif | <ul style="list-style-type: none"><li>- 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</li></ul>                                                                          |
| Pistes de solution          | <ul style="list-style-type: none"><li>- Mettre de l'avant une politique de gestion des accès conjointement avec le MTQ et le milieu municipal</li><li>- Procéder à une analyse dans le but de déterminer si des solutions permettraient d'augmenter la fluidité du secteur</li></ul> |

CARREFOUR DE LA ROUTE 341 À RAWDON

Figure 12 — Visibilité restreinte par la configuration de la route



|                             |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu               | <ul style="list-style-type: none"><li>- Sécurité</li><li>- Configuration géométrique</li><li>- Fort débit de circulation</li></ul>                                                                                                                              |
| Problématiques              | <ul style="list-style-type: none"><li>- Carrefour situé dans une courbe rendant l'accès à la route 125 hasardeuse</li><li>- Vitesse de circulation pratiquée élevée</li><li>- Débit de circulation élevé pour le secteur</li><li>- Visibilité réduite</li></ul> |
| Ligne directrice / Objectif | <ul style="list-style-type: none"><li>- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate de la route 125 ainsi éliminer la circulation de transit dans les rues locales</li></ul>                                                        |
| Piste de solution           | <ul style="list-style-type: none"><li>- Analyser les options les plus favorables pour optimiser la fluidité ainsi que corriger les problématiques soulevées</li></ul>                                                                                           |



| ROUTE 125 AU SUD DE RAWDON     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fluidité</li><li>- Fort débit de circulation</li><li>- Utilisation accrue de l'auto solo</li><li>- Cohabitation des usages</li></ul>                                                                                                                                                    |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Congestion accentuée aux heures de pointe</li><li>- Absence d'aménagement sécuritaire pour le transport actif</li></ul>                                                                                                                                                                 |
| Lignes directrices / Objectifs | <ul style="list-style-type: none"><li>- Augmenter la part modale du transport actif régional</li><li>- Assurer la sécurité des aménagements du transport actif aux abords de la route 125</li></ul>                                                                                                                             |
| Pistes de solution             | <ul style="list-style-type: none"><li>- Mettre en place une signalisation indiquant la présence d'aménagement pour le transport actif</li><li>- Ajouter des heures de passage pour le transport en commun, et ce, durant les fins de semaine également</li><li>- Aménager de nouveaux espaces pour le transport actif</li></ul> |

6.2.2. PISTES DE SOLUTION ET PLAN D’ACTION POUR LA ROUTE 131

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

Figure 13 — Formation de files d'attente



|                                |                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fluidité</li><li>- Fort débit de circulation</li><li>- Évolution du réseau à la pression démographique et d'utilisation de la route</li><li>- Cohabitation des usages</li></ul>           |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Congestion accentuée durant les fins de semaine causée par les feux de circulation</li><li>- Cohabitation avec les véhicules agricoles</li></ul>                                          |
| Lignes directrices / Objectifs | <ul style="list-style-type: none"><li>- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate</li><li>- Favoriser le vivre ensemble entre les producteurs agricoles et les usagers de la route</li></ul>        |
| Pistes de solution             | <ul style="list-style-type: none"><li>- Sensibiliser la population sur la cohabitation harmonieuse en zone agricole en partenariat avec la Fédération de l'UPA de Lanaudière</li><li>- Revoir la signalisation actuelle</li></ul> |





SECTEUR ENTRE LE RANG DE LA DEUXIÈME-CHALOUPE À NOTRE-DAME-DE-LOURDES ET LE RANG FRÉDÉRIC À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Figure 14 — Absence d'écran brise-vent



|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fluidité</li><li>- Absence d'infrastructures adaptée à l'utilisation de la route</li><li>- Évolution du réseau à la pression démographique et d'utilisation de la route</li><li>- Fort débit de circulation</li><li>- Cohabitation des usages</li><li>- Absence d'une planification régionale intégrée</li><li>- Entretien hivernal</li></ul>                                                                                   |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Convergence de 4 à 2 voies créant un ralentissement de la circulation</li><li>- Changement du nombre de voies occasionnant des accrochages, voire des accidents</li><li>- Présence élevée d'entrées charretières commerciales</li><li>- État de la chaussée détérioré (ornières)</li><li>- Visibilité réduite due aux grandes bourrasques de vent et de poudrerie</li></ul>                                                     |
| Lignes directrices / Objectifs | <ul style="list-style-type: none"><li>- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate</li><li>- Favoriser le vivre ensemble entre les producteurs agricoles et les usagers de la route</li><li>- Visibilité réduite en période hivernale</li></ul>                                                                                                                                                                                            |
| Pistes de solution             | <ul style="list-style-type: none"><li>- Mettre de l'avant une politique de gestion des accès conjointement avec le MTQ et le milieu municipal</li><li>- Augmenter le nombre de voies de circulation du secteur, soit quatre voies séparées</li><li>- Sensibiliser la population sur la cohabitation harmonieuse en zone agricole en partenariat avec la Fédération de l'UPA de Lanaudière</li><li>- Ajouter des écrans brise-vent dans les secteurs agricoles</li></ul> |

MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Figure 15 — Voie alternative



|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fluidité</li><li>- Évolution du réseau à la pression démographique et d'utilisation de la route</li><li>- Absence d'infrastructures adaptée à l'utilisation de la route</li><li>- Espace disponible pour des travaux d'amélioration</li></ul> |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fort débit de circulation</li><li>- Congestion accentuée durant les fins de semaine</li></ul>                                                                                                                                                 |
| Lignes directrices / Objectifs | <ul style="list-style-type: none"><li>- Augmenter la part modale du transport en commun régional</li><li>- 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</li></ul>        |
| Piste de solution              | <ul style="list-style-type: none"><li>- Analyser les options les plus favorables pour optimiser la fluidité ainsi que corriger les problématiques soulevées</li></ul>                                                                                                                 |





SECTEUR ENTRE LE RANG FRÉDÉRIC ET LE CHEMIN BARRETTE À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Figure 16 — Marché aux puces et camping à proximité



|                                |                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Sécurité</li><li>- Espace disponible pour des travaux d'amélioration</li></ul>                                                  |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Présence élevée d'entrées charretières</li><li>- Permission de dépassement dans les deux sens</li></ul>                         |
| Lignes directrices / Objectifs | <ul style="list-style-type: none"><li>- Assurer la sécurité des usagers</li><li>- Augmenter la fonctionnalité du réseau</li></ul>                                       |
| Piste de solution              | <ul style="list-style-type: none"><li>- Analyser le secteur pour déterminer si un problème de sécurité est aperçu et si le marquage au sol pourrait être revu</li></ul> |

CARREFOUR DU CHEMIN BARRETTE À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

Figure 17 — Configuration atypique d'un carrefour



|                             |                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu               | <ul style="list-style-type: none"><li>- Sécurité</li><li>- Configuration géométrique</li><li>- Espace disponible pour des travaux d'amélioration</li></ul>                                       |
| Problématiques              | <ul style="list-style-type: none"><li>- Géométrie atypique du carrefour</li><li>- Carrefour en pleine courbe</li><li>- Entraînement de vitesse élevée dû à la séparation de la voie</li></ul>    |
| Ligne directrice / Objectif | <ul style="list-style-type: none"><li>- Diminuer le risque d'accident et la confusion procurée par la configuration atypique du carrefour</li></ul>                                              |
| Piste de solution           | <ul style="list-style-type: none"><li>- Analyser le carrefour pour comprendre les problématiques soulevées par les usagers concernant la sécurité et proposer des solutions, au besoin</li></ul> |





PÉRIMÈTRE URBAIN DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

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



|                                |                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Sécurité</li><li>- Cohabitation des usages</li></ul>                                                                                                            |
| Problématique                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Ralentissements causés par les véhicules lourds dus à l'étroitesse de la chaussée et de la présence de poteaux électriques implantés dans la chaussée</li></ul> |
| Lignes directrices / Objectifs | <ul style="list-style-type: none"><li>- Favoriser des manœuvres de virage sécuritaires pour les véhicules lourds</li><li>- Assurer la sécurité des usagers</li></ul>                                    |
| Piste de solution              | <ul style="list-style-type: none"><li>- Enfouir les fils électriques d'Hydro-Québec présents sur la rue Principale à Saint-Félix-de-Valois</li></ul>                                                    |

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

Figure 19 — Confusion chez les usagers



|                             |                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu               | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fluidité et sécurité</li><li>- Cohabitation des usages</li><li>- Espace disponible pour des travaux d'amélioration</li></ul>                                        |
| Problématique               | <ul style="list-style-type: none"><li>- Congestion accentuée durant les fins de semaine causée par les panneaux Arrêt</li></ul>                                                                             |
| Ligne directrice / Objectif | <ul style="list-style-type: none"><li>- 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</li></ul> |
| Piste de solution           | <ul style="list-style-type: none"><li>- Analyser le carrefour pour analyser les problématiques et déterminer des solutions, au besoin</li></ul>                                                             |





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

Figure 20 — Signalisation inadaptée au contexte



|                             |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu               | - Fluidité et sécurité                                                                                                                                                                                                                          |
|                             | - Fort débit de circulation                                                                                                                                                                                                                     |
| Problématiques              | <ul style="list-style-type: none"><li>- Usagers de la route craignent avoir un accident à ce carrefour dû à l'achalandage élevé</li><li>- Temps d'attente élevé dû au panneau <i>Arrêt</i> seulement aux utilisateurs de la route 348</li></ul> |
| Ligne directrice / Objectif | <ul style="list-style-type: none"><li>- Augmenter la fonctionnalité du réseau pour offrir une fluidité adéquate de la route 131</li></ul>                                                                                                       |
| Piste de solution           | <ul style="list-style-type: none"><li>- Analyser le carrefour pour analyser les problématiques et déterminer des solutions, au besoin</li></ul>                                                                                                 |

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

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fluidité</li><li>- Débit de circulation élevé pour le secteur</li><li>- Utilisation accrue de l'auto solo</li><li>- Cohabitation des usages</li></ul>                                                                                                                                   |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Congestion accentuée aux heures de pointe</li><li>- Absence d'aménagement sécuritaire pour le transport actif</li></ul>                                                                                                                                                                 |
| Lignes directrices / Objectifs | <ul style="list-style-type: none"><li>- Augmenter la part modale du transport actif régional et du transport en commun régional</li><li>- Assurer la sécurité des aménagements du transport actif aux abords de la route 131</li></ul>                                                                                          |
| Pistes de solution             | <ul style="list-style-type: none"><li>- Mettre en place une signalisation indiquant la présence d'aménagement pour le transport actif</li><li>- Ajouter des heures de passage pour le transport en commun, et ce, durant les fins de semaine également</li><li>- Aménager de nouveaux espaces pour le transport actif</li></ul> |

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

|                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Types d'enjeu                  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Fluidité et sécurité</li><li>- Configuration géométrique</li><li>- Espace disponible pour des travaux d'amélioration</li><li>- Entretien hivernal</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Problématiques                 | <ul style="list-style-type: none"><li>- Dépassements dangereux causés par une présence considérable de véhicules lourds causant du ralentissement de la circulation</li><li>- Sentiment d'insécurité face au camionnage</li><li>- Entretien hivernal négligé</li><li>- Sédiments rejetés sur la route par les rochers procurant de la glace noire ou des plaques de glace</li><li>- Absence d'alternative de déviation lors d'accident ou de situations d'urgence</li></ul> |
| Lignes directrices / Objectifs | <ul style="list-style-type: none"><li>- Favoriser des manœuvres de virage sécuritaires pour les véhicules lourds</li><li>- 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</li></ul>                                                                                                                                                                                |
| Pistes de solution             | <ul style="list-style-type: none"><li>- S'assurer que le plan de mesures d'urgence soit mis à jour et tient compte des tronçons sans alternative, de la disponibilité des équipements de remplacement comme un pont</li><li>- 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</li></ul>                                               |





# PLAN DE TRANSPORT

AMÉLIORATION DES ROUTES 125 ET 131

S E P T E M B R E 2 0 2 1

