



Québec, le 9 février 2026

Madame Estelle Bouvier
Porte-parole, Directrice des projets de la direction générale des Laurentides-Lanaudière
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
Estelle.Bouvier@transports.gouv.qc.ca

**Objet : Projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la
route 125 – Questions complémentaires – DQ1**

Madame,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet précité désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions dont nous souhaitons grandement recevoir les réponses d'ici le **11 février 16h00** prochain compte tenu de l'échéancier dont dispose la commission pour ses travaux.

Afin de faciliter le suivi et le repérage de l'information, bien vouloir reprendre le libellé de chaque question avant d'y ajouter votre réponse.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Kim Maloney
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p. j.

**Projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 –
Questions complémentaires – DQ1**

1. Vous indiquez que la solution de contournement de Sainte-Julienne s'inscrit « en cohérence avec le Schéma d'aménagement et de développement révisé [SADR] de la MRC de Montcalm. Cette cohérence s'inscrit notamment en lien avec les objectifs et enjeux en matière de gestion de l'urbanisation, de transports, de développement économique et industriel puis du développement touristique et culturel, des paysages et du patrimoine » (PA3.1, p. 42).
 - Veuillez expliquer en quoi le projet s'inscrit en cohérence avec le SADR de la MRC de Montcalm et préciser les objectifs et enjeux concernés.
2. Vous mentionnez que : « L'évaluation des effets cumulatifs du projet, par rapport aux autres projets locaux ou régionaux passés et futurs, n'est pas exigée sous la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure. La méthode se concentre donc sur les impacts directs et indirects du projet, en tenant compte des incertitudes et des limites des connaissances disponibles » (PA4, p. 19).
 - À votre connaissance, quels seraient les effets cumulatifs du projet?
 - Existe-t-il une analyse des effets cumulatifs sur les milieux sensibles comme le Centre de la petite enfance Pastelle et l'école primaire Pavillon des Explorateurs ? Veuillez la déposer ou en présenter les résultats le cas échéant.
 - Quelles mesures de suivi de la santé psychosociale prévoyez-vous mettre en place pour les résidents des rues Hélène et des Sables ?
3. Lors des échanges de l'initiateur au printemps 2023 avec des acteurs du territoire, la municipalité de Sainte-Julienne et la MRC de la Matawinie ont souligné les besoins en transport collectif entre Rawdon, Sainte-Julienne et Montréal (PA3.1, p. 19 et 20)
 - Expliquer comment le projet s'arrime aux différents services de transports offerts dans la région de Lanaudière ainsi que ceux de la MRC de Joliette qui opère plusieurs circuits municipaux sur le territoire lanaudois, comme la ligne d'autobus entre Saint-Donat et Montréal qui emprunte la route 125 et transite par Sainte-Julienne.
 - L'initiateur a-t-il envisagé d'inclure dans le projet une voie réservée au covoiturage et aux autobus, notamment aux heures de pointe?
4. Veuillez expliquer de quelle manière vous avez déterminé les débits journaliers moyens annuels (DJMA) aux horizons 2024, 2030 et 2049 qui apparaissent au tableau 6-51 du rapport principal en vous appuyant sur les débits établis par comptage en 2023 (PA3.1, p. 224 et 225).

5. L'analyse des conditions de circulation projetées ne précise pas à quel horizon temporel celles-ci sont anticipées (PA3.1, p. 235 et 236).
 - Veuillez préciser l'année.
 - De plus, ces conditions se détérioreraient probablement avec l'augmentation du trafic dans le temps. Veuillez donc présenter les temps de parcours et les niveaux de service en tenant compte des DJMA projetés en 2030 et en 2049 en complétant le tableau 6-54 qui présente les temps de parcours actuels et anticipés.
6. Le Tableau 6-51 de l'étude d'impact présente les DJMA correspondant à la situation actuelle (2024), et les DJMA estimés à l'année projetée de mise en service (2030) ainsi qu'à la situation projetée pour un horizon de 25 ans (2049) pour la configuration actuelle de la route 125. Concernant le facteur de croissance des débits de circulation aux horizons 2024 (1 %), 2030 (1,7 %) et 2049 (1,30 %) qui y est établi vous précisez : « Des proportions identiques entre la croissance démographique et la croissance des volumes au comptage permanent analysé ont été appliquées afin d'obtenir le facteur de croissance sur 25 ans. Le facteur de croissance attendu est d'environ 29 % sur 25 ans. Cette croissance correspond à une hausse annuelle d'environ 1,2 % » (PA3.1, p. 224 et 225).
 - Veuillez préciser comment vous avez établi la croissance de la population.
 - Hormis la croissance de la population, quels sont les autres facteurs qui influencent les débits de circulation?
7. La solution B2 considérée dans les solutions de l'étude d'opportunité mise à jour en 2024 utiliserait l'emprise appartenant au MTMD située dans le prolongement de l'autoroute 25 dans le secteur de Sainte-Julienne entre le rang du Cordon et la Halte de verdure. À ce sujet, vous indiquez : « Les scénarios présentant une chaussée à deux voies contiguës avec ou sans voie auxiliaire de virage à gauche ou de voie de dépassement ont été rejetés en raison des forts débits de circulation (DJMA actuel de plus de 15 000). En effet, ce type de configuration ne permet pas d'assurer la sécurité des usagers (manœuvre de dépassement, présence de véhicules agricoles, augmentation du risque de collision frontale), ni d'assurer l'écoulement ininterrompu de la circulation » (PA3.1, p. 40).

Pour sa part, la solution A1 consiste à utiliser le corridor existant de la route 125 entre la fin de l'autoroute 25 située au sud de Saint-Esprit et le rang du Cordon à Sainte-Julienne, en composant divers scénarios de gabarit en section courante et en y opérant des améliorations localisées. Concernant celle-ci vous mentionnez : « Cette solution présente plusieurs opportunités d'améliorations intéressantes. En plus de corriger certaines problématiques localisées identifiées à l'étude des besoins, il est possible de venir sécuriser et fluidifier davantage la route 125 en modifiant le gabarit de la route pour permettre l'ajout d'une ou deux voies » et ce même si elle comporte des contraintes importantes en raison de la faible emprise disponible (PA3.1, p. 37).

- Expliquer pourquoi avez-vous rejeté l'option d'ajout d'une ou deux voies dans le scénario B2 en raison du DJMA actuel alors que vous la considérez intéressante dans le secteur A où le débit véhiculaire sur la route 125 est au moins égal, voir supérieur ?
- Est-ce qu'une route régionale à 3 voies avec voie de dépassement en alternance aménagée dans l'emprise appartenant au MTMD dans le secteur de Sainte-Julienne serait une solution satisfaisante pour assurer la fluidité du trafic et la sécurité des usagers de la route 125? Expliquer.
- Quel serait l'impact sur les temps de déplacement, la fluidité et la sécurité si la route était de 2 voies dans chaque sens sans terre-plein central, avec vitesse réduite à 50 km/h?
- Veuillez présenter les DJMA en 2024 ainsi qu'anticipés en 2030 et en 2049 dans les secteurs A, C et D, notamment sur la route 125.

8. Le secteur C correspond au tronçon de la route 125 situé au nord de Sainte-Julienne entre la Halte de verdure et l'embranchement avec la route 337 qui mène vers Rawdon. Pour celui-ci, vous avez conclu « que l'optimisation du corridor [de la route 125] existant est la meilleure solution pour répondre aux besoins identifiés dans le secteur en prenant en considération l'importante demande en mobilité sur la R-337 vers Rawdon ainsi que l'ensemble des impacts environnementaux anticipés dans les autres tracés » (PA3.1, p. 41).

- En quoi consisterait cette optimisation ? Compréhendrait-elle l'ajout de voies de dépassement comme prévu dans le secteur D (section de la route 125 entre les routes 337 et 341 dans le secteur de Rawdon) ? Si oui combien ?

9. La mise en œuvre d'un système de feux de circulation constitue le mode de gestion optimal pour le raccorder à la route 125 actuelle à la route de contournement au nord, entre autres, pour éviter de créer un précédent non souhaitable. Toutefois, vous indiquez : « [...] bien que les analyses réalisées démontrent que le système de feux de circulation représente le mode de gestion le plus adapté à cette intersection, l'aménagement d'un carrefour giratoire est également considéré comme acceptable compte tenu des caractéristiques particulières au secteur. Les analyses ont permis de constater que l'utilisation d'un carrefour giratoire permet d'offrir un niveau de service acceptable et qui performe bien. Notamment, l'aménagement d'un carrefour giratoire aurait pour avantage de modérer les vitesses à l'approche du carrefour, de réduire la gravité des collisions et d'assurer une meilleure accessibilité aux commerces tout en conservant des conditions de circulation fluides » (PA3.1, p. 53).

- De quel « précédent non souhaitable » s'agit-il ?
- Veuillez préciser les caractéristiques particulières au secteur auxquelles vous faites référence.
- Vous qualifiez le niveau de service d'un carrefour giratoire d'acceptable et qui performe bien. Comment qualifieriez-vous un système de feux de circulation ?
- Expliquer comment un carrefour giratoire modère les vitesses à l'approche de l'intersection, réduit la gravité des collisions et assure une meilleure accessibilité aux commerces comparativement à un système de feux de circulation ?

10. Les collisions sur le réseau routier à l'étude couvrent la période de 2017 à 2020 (PA3.1, p. 217 et 218).

- Veuillez présenter les recensements des collisions de 2020 à aujourd'hui et sur la décennie avant 2017 incluant les collisions impliquant un véhicule lourd ou un usager des modes actifs de transport et les illustrer à l'exemple des figures 6-7 et 6-8 de l'ÉI
- Quelles sont les causes et la gravité de ces accidents?
- Une tendance peut-elle être observée?
- Sur la base de vos observations et des données que vous compilez, considérez-vous que les sections de la route 125 au sud de l'intersection avec la route 346 et au nord de l'intersection avec la 337 constituent des zones plus propices aux accidents que des portions de route similaires ailleurs dans la région de Lanaudière ou au Québec?

11. L'objectif principal du projet est d'améliorer la fluidité du réseau en éliminant la congestion récurrente dans le noyau urbain de Sainte-Julienne. Le projet prend en considération les projections d'augmentation de la population dans la région. Parmi les objectifs du projet, celui de répondre à une forte demande actuelle et à une croissance de la demande qui semble se poursuivre. Une forte croissance de la population dans Lanaudière, soit une augmentation de 162 300 habitants entre 1998 et 2023 (ISQ, 2025), est venue accentuer la problématique, sans compter l'importante circulation de transit des villégiateurs se dirigeant vers les municipalités de Rawdon et Saint-Donat (PA3.1, p. 13 et 233 et PA3.3, p. 44).
- Des simulations de trafic aux heures de pointe critiques (vendredi et dimanche) sont-ils disponibles? Si oui veuillez les déposer. Si non, expliquer pourquoi.
12. Afin d'atténuer les impacts de la construction de la route de contournement projetée sur la sécurité des usagers, vous prévoyez mettre en place des mesures incitatives et des modes alternatifs de transport en phases de préconstruction et de construction (PA3.1 p. 229).
- Veuillez préciser ces mesures et modes de transports
13. L'étude d'impact évoque la possibilité que le suivi des puits d'eau potable révèle une augmentation d'un ou plusieurs paramètres qui excéderaient les critères de qualité recommandés pour l'eau de consommation domestique et que la cause puisse être liée à la voie de contournement projetée. Les puits en question seraient identifiés dans le rapport de suivi avec des recommandations pour redonner de l'eau de qualité aux résidents lésés advenant que des réclamations soient adressées au MTMD (PA3.1, p. 274).
- Le Ministère compte-t-il corriger la situation seulement en cas de réclamation des résidents dont le puits serait touché?
 - Les résidents seraient-ils mis au courant des résultats de suivi? Les rapports de suivi seraient-ils rendus publics?
14. L'initiateur prévoit étudier une optimisation du bassin au nord de l'étang afin d'éviter l'occurrence d'érable noir (PA3.1, p. 132).
- Veuillez préciser en quoi consisterait l'optimisation du bassin et les impacts potentiels sur d'autres éléments du milieu naturel le cas échéant
 - Cette optimisation serait déterminée à quel moment du processus?

15. Vous prévoyez éviter, dans la mesure du possible, la coupe de maternités de chiroptères avérées ou potentielles. Par ailleurs, une perte permanente d'environ 76 633 m² d'habitat préférentiel pour les chiroptères est anticipée (PA3.1, p. 127 et 129).
- Les pertes d'habitat préférentiels incluent-elles des maternités?
 - La préservation des maternités n'est pas présentée comme un engagement ferme. Quelles seraient les considérations pour le respect ou non de cette mesure?
 - Une compensation est-elle prévue pour les pertes d'habitat pour les chiroptères?
16. L'initiateur indique qu'il envisage d'étudier, aux étapes ultérieures de conception du projet, la possibilité d'aménager un passage faunique pour la petite-moyenne faune, soit au passage inférieur dans l'axe de la rue des Sables (PA3.1, p. 119).
- Quel type d'aménagements est envisagé? Le passage dans l'axe de la rue des Sables serait-il partagé entre les humains et la faune?
 - Le Ministère a-t-il déjà aménagé ce type de passage sur d'autres routes? Quels ont été les résultats en termes d'efficacité et d'utilisation par la faune?
 - Pourriez-vous préciser à quel moment du processus cette possibilité serait déterminée?