

Réponses de l'initiateur aux questions en délibéré lors des séances des 3 et 4 février
2026 de la première partie

a. Pour le projet de contournement de Saint-Lin-Laurentides, des DJMA sont similaires et seulement deux voies seront aménagées. Qu'est-ce qui différencie les deux projets pour justifier la différence de nombre de voies requises.

Le projet de contournement de Saint-Lin-Laurentides et réaménagement de la route 335 prévoit la construction d'une route de contournement située entièrement en zone agricole et longeant la limite ouest du périmètre urbain de la ville. Cette situation apporte des contraintes d'emprise plus limitées contrairement au projet de contournement de Sainte-Julienne.

La problématique principale à l'origine de ce projet est que la sécurité des résidents et des automobilistes est compromise, les commerces s'essouffent à cause de la difficulté d'accessibilité, la conduite des camionneurs (11% de véhicule lourd par rapport à 6% pour Sainte-Julienne) est laborieuse en raison de la largeur carrossable étroite du secteur (environ 7m par rapport à 13m pour Sainte-Julienne) et leur présence crée un climat bruyant et pollué.

De plus, les objectifs initiaux du projet sont :

- Améliorer le niveau de service de la circulation de transit et détourner le trafic lourd de la portion urbaine de la Ville de Saint-Lin–Laurentides.
- Améliorer et parachever les liaisons routières vers les régions limitrophes afin d'accroître l'efficacité de la mobilité interrégionale.
- Améliorer la sécurité sur les routes traversant l'agglomération urbaine de Saint-Lin-Laurentides (routes 158, 335/337 et 339).

Le tracé de la route de contournement est divisé en deux secteurs, soit le contournement du secteur nord (Phase 2) et le contournement du secteur sud (Phase 3). Ces deux secteurs sont situés de part et d'autre de l'approche ouest de la route 158 actuelle sur une distance d'environ 2 km chacun et permettront de contourner un tronçon de 3,4 km de la rue Saint-Isidore (route 158/335/337) qui traverse le noyau villageois de Saint-Lin-Laurentides. La rue Saint-Isidore actuelle représente le principal axe commercial de la ville, comporte un nombre très important d'intersections à niveau ainsi qu'une section transversale bien plus étroite que la route 125 à Sainte-Julienne, qui se répercute sur la circulation de transit en ayant un impact préoccupant sur la sécurité des usagers.

Tel qu'illustré à la Figure 1 ci-dessous, les DJMA du secteur à l'étude pour le contournement de Saint-Lin-Laurentides sont réparties sur différents axes routiers aux approches nord, sud, est et ouest de la Ville. La circulation ne se fait pas seulement presque qu'exclusivement dans l'axe nord-sud comme c'est le cas sur la route 125 à Sainte-Julienne. De plus, la Ville de Saint-Lin-Laurentides présente une population de 26 715 habitants (donnée MAMH) alors que la municipalité de

Réponses de l'initiateur aux questions en délibéré lors des séances des 3 et 4 février 2026 de la première partie

Sainte-Julienne présente une population de 12 996 habitants (données MAMH). La proportion de circulation en transit qui doit traverser le centre-ville est bien moins élevée à Saint-Lin-Laurentides qu'elle ne l'est à Sainte-Julienne. Cela fait en sorte que la circulation locale pour accéder aux commerces situés dans le centre-ville de Saint-Lin-Laurentides est bien plus élevée qu'à Sainte-Julienne. À titre de comparaison, le Ministère prévoit que la route de contournement de Saint-Lin-Laurentides devrait être empruntée par environ 60% des débits de circulation qui circulent actuellement via les routes 158 et 335/337. Ceci représente un des éléments importants qui différencie le contexte du projet de contournement de Saint-Lin-Laurentides par rapport à celui de Sainte-Julienne.

Les figures 2 et 3 ci-dessous présentent le résultat de comptages réalisés à deux intersections principales sur la rue Saint-Isidore et démontrent également la diversité des mouvements dans le secteur.

Finalement, une contrainte majeure au projet de contournement de Saint-Lin-Laurentides réside dans le fait que les phases 2 et 3 sont exclusivement situées en territoire agricole protégé (et donc soumis à la loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA L.R.Q., P-41.1)) et ces terres agricoles sont en exploitation sur l'entièreté du tracé projeté. Ainsi, les modalités d'aménagement des phases 2 et 3 assurent une géométrie conforme en plan et en profil de la nouvelle voie de contournement tout en minimisant l'empiètement sur les terres agricoles.

BAPE – Projet contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125

Réponses de l'initiateur aux questions en délibéré lors des séances des 3 et 4 février 2026 de la première partie

Figure 2 – Comptage 2020 à l'intersection Routes 158/335/337/Côte Jeanne – Raccordement au nord du contournement

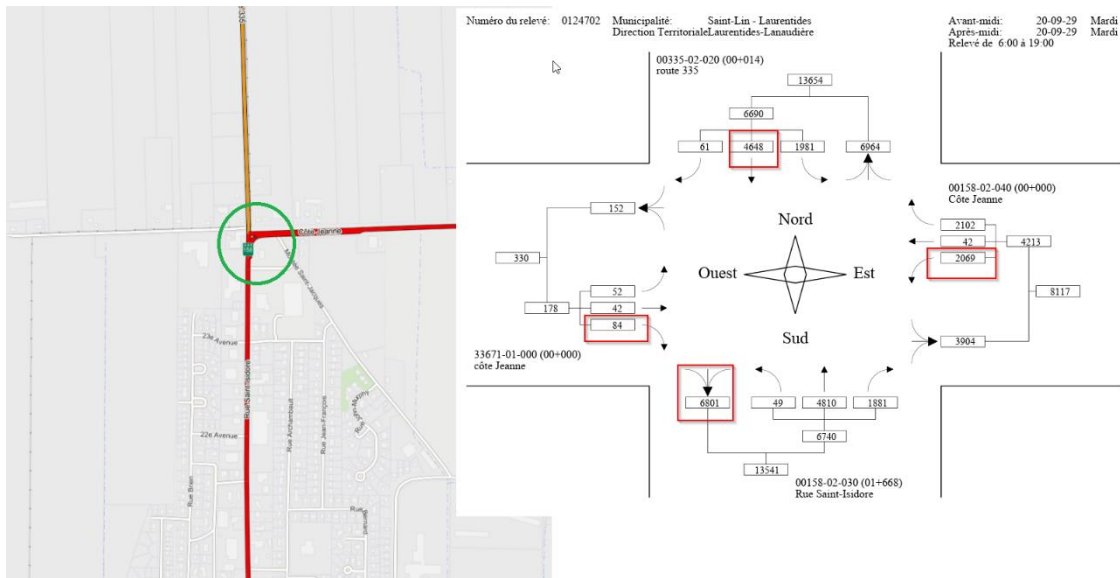
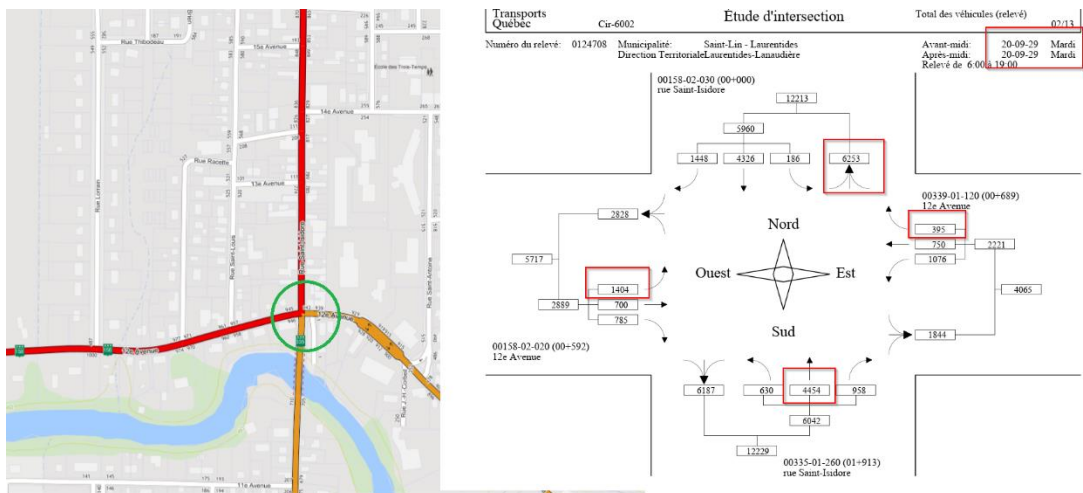


Figure 3 - Comptage 2020 à l'intersection Routes 158/335/337/339 – Section centrale entre les phases 2 et 3



b. Indiquer la provenance de la répartition des débits qui permet d'identifier la proportion (10%) du trafic passant par le noyau villageois de la municipalité de Sainte-Julienne.

Les DJMA sur la section de la R-125 localisée entre l'intersection R 125/R 337/Rang du Cordon et la jonction de la R-125/R-337 (au niveau du 4e rang) diminueront d'au moins 85 % après l'ouverture de la nouvelle route, considérant que :

- Environ 10 % des DJMA sur cette section de la R-125 proviennent ou sont à destination de Sainte-Julienne (selon les enquêtes Origine-Destination et les données StreetLight);
- Environ 5% des déplacements en transit s'arrêtant à Sainte-Julienne (pour des raisons commerciales, ou autres) ne sont pas comptabilisés dans l'enquête OD. À noter qu'en période de pointe, une grande partie de la circulation de transit est constituée de villégiateurs. Cette répartition a été déterminée à des fins de conception et non d'évaluation d'impacts économiques.

c. Déterminer si le modèle de circulation permet de valider la réduction des débits sur les axes routiers régionaux parallèles, par exemple la route 337 dans la municipalité de Saint-Alexis.

Aucun modèle d'affectation n'a été réalisé en ce sens. Néanmoins, le projet de contournement contribuera à la réduction de transit sur des axes parallèles, non destinés à recevoir ce transit, toutefois d'autres projets complémentaires devront

être réalisés dans le cadre du plan d'intervention de la route 125 pour éliminer complètement ce transit.

d. Est-ce que le MTMD a procédé à l'analyse des pertes d'emplois potentiels pour les commerces de Sainte-Julienne et les effets psychosociaux engendrés. Y a-t-il des mesures prévues ou à prévoir le cas échéant.

Le Ministère n'a pas procédé à cette analyse dans le cadre du projet de contournement de Sainte-Julienne. Le Ministère déposera tout de même des analyses de ce même type dans le cadre d'autres projets de contournement du Ministère (Rivière-Rouge ou Labelle).

Réponses de l'initiateur aux questions en délibéré lors des séances des 3 et 4 février 2026 de la première partie

- e. Est-ce que certains projets immobiliers futurs, à proximité de la zone d'étude, ont été considérés dans la projection des débits à des fins d'analyse de la circulation. Une liste des projets considérés pourrait être considérée.**

Le Ministère souhaite rectifier un élément mentionné lors d'une séance de la première partie. Contrairement à ce qui a été mentionné, aucune liste précisant les développements immobiliers n'est disponible. Cependant, les débits anticipés sont basés sur l'augmentation annuelle de 1,2% qui considère en partie les développements pouvant se concrétiser dans, ou à proximité, de la zone d'étude. Quand on fait une projection à long terme, les projets ne sont pas considérés individuellement, mais des projections de débit basées sur le potentiel de développement du territoire, les projections démographiques et les tendances passées. Nous nous sommes assurés que la conception fonctionnera en fonction des débits projetés considérant également les incertitudes.

- f. Préciser comment les périodes de restriction des travaux s'arriment avec les périodes sensibles pour certaines espèces (aquatique et aviaire).**

Les travaux comportent différentes activités qui seront réalisées en phase de préconstruction ou en phase de construction du projet. Le déboisement sera ainsi réalisé uniquement à la première année, lors de la préparation de site. Bien que le séquençage des différents travaux en eau ne soit ni détaillé ni définitif à cette étape du projet, le tableau 3-2 de l'ÉIE présente un échancier sommaire des travaux projetés sur les 4 années prévues. Les travaux en eau sont prévus en différents endroits sur le site, notamment au niveau des étangs de la Halte de Verdure, pour la déviation ou le réaménagement de cours d'eau, ou encore pour la mise en place ou le prolongement de ponceaux.

- Ainsi pour l'activité déboisement, les mesures d'atténuation proposées à l'EIE sont maintenues (périodes cumulables).
- Pour les travaux en eau, qui sont des habitats de poissons, nous reconfirmons également les mesures d'atténuation.
- Aussi, pour les travaux lourds dans le secteur de la Halte de verdure et les sautages, les mesures d'atténuation proposées sont maintenues. Toutefois, la mention suivante entre en contradiction avec les mesures précédentes, et doit être retirée des engagements de l'initiateur : § Favoriser lorsque possible la réalisation des travaux de remaniement des sols en milieu humide et hydrique vers la fin juillet pour l'étang de la Halte de verdure, et la fin juin pour les autres milieux hydriques et humides, soit après les périodes de reproduction des anoues (dont la grenouille des marais), lorsque le recrutement est maximal et que les individus ne sont pas enfouis pour l'hibernation.

Réponses de l'initiateur aux questions en délibéré lors des séances des 3 et 4 février 2026 de la première partie

- g. L'étude d'impact sur l'environnement mentionne la création d'une nouvelle réserve de superficie additionnelle de compensation pour l'habitat du poisson. Est-ce un engagement ferme? Quelles sont les intentions derrière cela ?**

Mention dans l'ÉIE : « Permettre, si possible, la création d'une nouvelle réserve de superficie d'habitats additionnels pour des compensations de l'habitat du poisson qui s'avéreraient nécessaires pour un éventuel autre projet routier du secteur. »

Réponse : Cette mention signifie que l'initiateur du projet pourrait réaliser un projet de compensation de l'habitat du poisson qui serait de plus grande superficie que la compensation nécessaire liée aux pertes permanentes du projet de contournement de la route 125, dans le cas où il pourrait jumeler son projet de compensation à d'autres projets du MTMD, ou qui pourrait servir de compensation pour des projets réalisés dans le même secteur à court terme. Cette suggestion demeure à préciser et à discuter avec le MELCCFP. Il ne s'agit donc pas d'un engagement à compenser au-delà des besoins du présent projet.

- h. Quel est le taux de succès de la transplantation et de reboisement sur des projets similaires. Est-ce que l'initiateur est en mesure de démontrer le succès de ces techniques à l'aide d'exemples concrets?**

Dans le cadre du projet du Réseau express métropolitain (REM), à Sainte-Anne-de-Bellevue, 29 érables noirs ont été transplantés en 2019. Après un an (en 2020), 69% des plants relocalisés étaient en bon état. Après 3 ans (en 2022), 13 des 29 érables avaient survécu (45%). Les raisons avancées pour expliquer ces mortalités sont le broutage par les cerfs et les insectes, les champignons (forte invasion de la spongieuse Nord-Américaine en 2021) et les accidents de fauchage. Également, dans le même projet du REM, mais cette fois-ci à Deux-Montagnes, 148 érables noirs ont été transplantés en 2021. Après un an, un total de 112 érables noirs étaient en bon état (76%). Référence : [3211-08-012-27.pdf](#)

En choisissant un habitat adéquat et en respectant certaines conditions, le ministère s'attend à des rendements similaires.

Conditions à respecter :

- Protection des plants contre le broutage par la faune (cerfs et rongeurs);
- Entretien sur 5 ans (tonte des herbacées autour des plants);
- Arrosage si les conditions météorologiques le nécessitent (sécheresse).

De plus, il est à noter que l'Érable noir a une survie et une croissance similaire à l'Érable à sucre lors de transplantations expérimentales.

Référence : <https://research.fs.usda.gov/silvics/black-maple>