



REPRENDRE POSSESSION DE NOTRE NOYAU VILLAGEOIS

**Mémoire présenté à la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement (BAPE) par la Municipalité de Sainte-Julienne**

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

Février 2026

Table des matières

AVANT-PROPOS	3
LE VILLAGE COUPÉ EN DEUX.....	3
POURQUOI LE CONTOURNEMENT	4
CE QUE LE CONTOURNEMENT REND POSSIBLE	5
ENTRE NATURE ET NÉCESSITÉ.....	6
LE TEMPS PRESSE	7
NOS RECOMMANDATIONS	8
CONCLUSION.....	10

AVANT-PROPOS

Ce mémoire est celui de la municipalité qui accueillera le projet sur son territoire. C'est le témoignage d'une communauté de plus de 12 000 personnes qui vit, depuis des décennies, avec une route qui lui a été imposée au cœur de son village et qui attend, depuis tout aussi longtemps, qu'on lui rende ce qui lui appartient : un noyau villageois sécuritaire et agréable.

Le mémoire de Mobilité 125 expose l'argumentaire régional et les données techniques. Le présent mémoire aborde ce que seule Sainte-Julienne peut raconter : ce que signifie vivre au milieu du problème, et ce que signifiera, demain, vivre au milieu de la solution.

LE VILLAGE COUPÉ EN DEUX

Un mur de véhicules

Il existe en urbanisme, un concept que les résidents de Sainte-Julienne n'ont pas besoin qu'on leur explique : l'effet de coupure. C'est ce qui se produit lorsqu'une infrastructure de transport devient si imposante qu'elle fragmente physiquement une communauté. À Sainte-Julienne, cet effet de coupure ne relève pas de la théorie. C'est le quotidien de milliers de familles.

Entre 15 000 et 20 000 véhicules défilent chaque jour dans le noyau villageois. Ce flux incessant crée une barrière infranchissable entre l'est et l'ouest de la municipalité. De plus, la route 125 ne joue plus son rôle de route régionale. Elle fonctionne comme une autoroute à ciel ouvert percée au milieu d'un quartier résidentiel et commercial.

Pour une mère qui voudrait envoyer son enfant à pied chez un ami de l'autre côté, c'est non. Pour un aîné qui souhaiterait marcher jusqu'à la pharmacie, c'est un risque. Pour un commerçant dont la clientèle naturelle habite à 300 mètres mais de l'autre bord de la 125, c'est une vente perdue.

Ce que disent les chiffres, ce que vivent les gens

Les données de l'Étude des solutions confirment ce que nos résidents savent d'instinct : le débit journalier moyen annuel de 18 800 véhicules dépasse de 88 % le seuil normatif de 10 000 véhicules au-delà duquel une route à une seule voie par direction est jugée inadéquate par le MTMD lui-même.

Mais les chiffres ne captent pas tout. Ils ne captent pas l'angoisse d'un parent qui entend un crissement de pneus devant chez lui un vendredi soir. Ils ne captent pas la résignation d'un résident qui dort les fenêtres fermées au mois de juillet. Ils ne captent pas le découragement d'un voisin qui finit par mettre sa maison en vente.

Lors de la consultation de Mobilité 125 en 2024, Sainte-Julienne a fourni 32 % des répondants, soit la plus forte proportion. Sur les 281 résidents qui ont pris la peine de répondre, le portrait est accablant : sécurité, congestion, bruit, isolement, routes résidentielles envahies, commerces inaccessibles. Ce n'est pas un échantillon de mécontents. C'est le cri d'une communauté entière.

POURQUOI LE CONTOURNEMENT

Trente ans de planification

Il faut le dire clairement : Sainte-Julienne n'a pas découvert ce projet hier. Le plan d'urbanisme de la municipalité intègre et anticipe le contournement depuis le début des années 1990. Le terrain est exproprié et l'emprise appartient au MTMD. Ce n'est pas une intrusion dans un espace vierge, c'est l'aboutissement d'une planification qui traverse trois décennies et plusieurs administrations municipales.

L'Étude des solutions a tranché

La Municipalité ne reprendra pas ici l'ensemble de l'argumentaire technique développé par Mobilité 125 dans son propre mémoire. Elle se contente de rappeler l'essentiel : l'Étude des solutions du MTMD a évalué toutes les options. Les corridors alternatifs ont été écartés pour des raisons environnementales et l'élargissement à travers le village est impossible. Le contournement par l'emprise existante est la seule option techniquement viable. Ce n'est pas une opinion : c'est la conclusion d'une étude rigoureuse.

La bonne route au bon endroit

Le tracé retenu longe l'emprise que le MTMD détient déjà à l'est du noyau villageois, entre le rang du Cordon et le Parc Halte verdure. À quatre voies, deux par direction, il respecte les normes du ministère qui exigent ce gabarit au-delà de 10 000 véhicules par jour. Les deux carrefours giratoires prévus au nord et au sud assurent un raccordement fluide avec la route 125 existante. La passerelle piétonne et cycliste au raccordement sud répond à une demande fondamentale de la communauté.

Ce que ce tracé permet surtout, c'est de séparer deux fonctions incompatibles qui cohabitent actuellement dans le même espace : le transit régional et la vie de quartier.

CE QUE LE CONTOURNEMENT REND POSSIBLE

Pour notre municipalité, le contournement n'est pas une fin. C'est un commencement.

La renaissance de la rue principale

Le jour où le trafic de transit empruntera le contournement, le débit sur la route 125 actuelle à travers le village passera de 18 800 véhicules à environ 3 100 véhicules par jour selon les projections du MTMD pour 2030. C'est une réduction de plus de 80 %.

Ce que cela signifie concrètement : l'actuelle route nationale deviendra un axe local. La Municipalité pourra, par la rétrocession de ce tronçon, le transformer en boulevard urbain à échelle humaine. Un boulevard où l'on circule à 40 ou 50 km/h avec des trottoirs, des terrasses, des arbres et de l'éclairage piétonnier. Un boulevard que l'on traverse à pied sans craindre pour sa vie.

Cette rétrocession représente, pour la Municipalité de Sainte-Julienne, l'élément le plus transformateur du projet. Elle est la clé de voûte de notre vision d'avenir. C'est pourquoi nous demandons que les conditions de cette rétrocession soient définies en amont, dans le cadre d'une entente formelle avec le MTMD, assortie d'un soutien financier adéquat pour la requalification.

Recoudre le village

Sainte-Julienne est une municipalité de domaines : des quartiers résidentiels dispersés sur le territoire, reliés par un noyau villageois central qui devrait être le cœur battant de la communauté. La route 125 a rompu cette fonction. Le contournement permettra de la restaurer.

La passerelle au raccordement sud, le passage souterrain prévu à la hauteur de la rue Armand, qui donnera accès au lac Lemmen, et les liens piétonniers au rang du Cordon ne sont pas des accessoires. Ce sont les sutures qui recoudront un tissu communautaire déchiré. La Municipalité y accorde une importance de premier ordre.

Au nord du projet, entre le futur carrefour giratoire et l'intersection de la route 337, la Municipalité est en accord avec l'aménagement prévu. Elle soulève toutefois des enjeux d'accès à la route pour les riverains, des enjeux de sécurité qui existent déjà et qui devront faire l'objet d'un plan de match, possiblement indépendant du projet de contournement.

Redéfinir notre vocation commerciale

Sainte-Julienne possède le deuxième noyau commercial en importance dans la MRC de Montcalm, après Saint-Lin-Laurentides. Or, une étude de la MRC réalisée en 2019 a documenté une fuite commerciale globale de près de 87 millions de dollars — en alimentation, en restauration, en biens utilitaires, en produits de loisir.

Ce chiffre révèle un paradoxe : malgré un achalandage automobile considérable, Sainte-Julienne ne parvient pas à capter la dépense. La raison est simple. La congestion ne crée pas de clientèle ; elle crée de l'évitement. Un automobiliste coincé dans un bouchon ne s'arrête pas magasiner. Il fulmine, il cherche un raccourci et il ne reviendra pas de sitôt.

La Municipalité est lucide quant aux effets potentiels du contournement sur certains commerces dépendants du flux de transit. Les suivis socioéconomiques réalisés à Rivière-Rouge après le contournement de la route 117 montrent que les commerces de type « courant » et de restauration peuvent subir une baisse de fréquentation par la clientèle de transit. Mais ces mêmes suivis montrent aussi que l'opinion globale des résidents sur le contournement est majoritairement positive, que certains commerces connaissent une hausse de leur chiffre d'affaires et que les effets négatifs sont largement atténuables par une préparation adéquate.

Sainte-Julienne dispose d'avantages structurels considérables par rapport aux cas documentés : une population locale en forte croissance, un rôle de pôle commercial régional déjà établi et un potentiel de développement résidentiel et commercial important. Le rapport de Rivière-Rouge recommandait de revoir les stratégies d'urbanisme commercial aux entrées du contournement et de positionner des commerces attractifs aux points de raccordement. C'est exactement ce que la Municipalité entend faire.

C'est aussi pourquoi l'ajout d'un second carrefour giratoire au raccordement sud, tel que proposé par Mobilité 125, est stratégiquement essentiel. Ce giratoire assurerait un accès fluide au noyau commercial pour les usagers en provenance de Saint-Esprit et du sud du corridor, éviterait les empiètements en zone agricole et contribuerait à maintenir la vitalité commerciale de Sainte-Julienne au bénéfice de toute la région.

ENTRE NATURE ET NÉCESSITÉ

En matière environnementale, les enjeux sont réels. Le mandat du BAPE les identifie : milieux humides et hydriques, habitats floristiques et fauniques, superficies de terres agricoles et acériques. Sainte-Julienne, municipalité composée de résidences, de

commerces, de terres agricoles et d'un bon couvert forestier, connaît la valeur de son patrimoine naturel.

En ce sens, la Municipalité demande que le maximum d'arbres soit préservé de part et d'autre du tracé. Les résidents et les organisations situés à proximité du futur contournement méritent que le projet soit réalisé avec le souci de minimiser l'empreinte visuelle et environnementale. Le couvert forestier n'est pas un obstacle au projet : c'est un élément du milieu de vie que le projet doit s'efforcer de respecter.

Elle reconnaît les inconvénients liés à la perte de milieux humides et au déboisement. Ces impacts sont documentés et la Municipalité s'attend à ce que les mesures d'atténuation et de compensation prévues par le MTMD, déplacement de cours d'eau, revégétalisation, maintien de zones tampons, écrans antibruit, soient mises en œuvre intégralement et avec rigueur.

Elle rappelle que le tracé traverse un terrain exproprié, sur une emprise détenue par le MTMD, dans un corridor planifié depuis les années 1990 pour recevoir cette infrastructure. La vocation du sol était connue et intégrée à la planification municipale bien avant les audiences d'aujourd'hui.

Et elle refuse de laisser croire que l'option zéro est sans conséquence environnementale. La congestion chronique qui immobilise des milliers de véhicules dans le village produit quotidiennement des tonnes de CO₂ supplémentaires. Le débordement du trafic sur les rangs ruraux et les rues locales dégrade des milieux qui n'ont jamais été conçus pour ces volumes. L'absence de mobilité active sécuritaire force l'usage de l'automobile pour les déplacements les plus courts. Le projet, paradoxalement, contribuera à réduire certains de ces impacts en fluidifiant la circulation et en rendant possible le transport actif.

La question posée à la commission n'est pas « ce projet a-t-il des impacts environnementaux ? », tout projet en a. La question est : « les bénéfices pour la sécurité, la qualité de vie et la mobilité d'une région entière justifient-ils ces impacts, compte tenu des mesures d'atténuation et de compensation prévues ? » La Municipalité de Sainte-Julienne croit que la réponse est oui.

LE TEMPS PRESSE

La Municipalité s'abstiendra de répéter les données d'appui démocratique déjà abondamment documentées par Mobilité 125 : les 1 200 citoyens consultés, les huit résolutions, les taux d'appui de 61 % et 76 %. Ces données parlent d'elles-mêmes et figurent au dossier.

Ce que la Municipalité souhaite exprimer ici, c'est l'impatience légitime d'une communauté qui attend depuis trop longtemps.

Ce projet figure dans la planification municipale depuis plus de trente ans. Des générations d'enfants juliennois ont grandi dans un village coupé en deux. Des familles entières se sont installées, ont vieilli et sont parties sans jamais voir l'amélioration promise. Des commerçants ont ouvert, lutté et parfois fermé en composant avec une réalité routière indigne d'un centre villageois.

L'échéancier annoncé, début des travaux en 2027, mise en service en 2030, représente encore quatre années d'attente. Quatre années pendant lesquelles bientôt 20 000 véhicules continueront de traverser le village chaque jour. La Municipalité demande que les conclusions du BAPE ne viennent pas allonger indûment ce délai en proposant davantage d'études. Le dossier est complet. L'étude d'impact a été jugée complète par le ministre et les consultations ont été exhaustives. Il est temps d'agir.

NOS RECOMMANDATIONS

Sainte-Julienne entrevoit, au-delà du chantier routier, un village transformé : un centre villageois réunifié, un boulevard urbain vivant, des familles qui traversent les rues sans crainte, des commerces qui respirent. Les recommandations qui suivent tracent le chemin entre le projet tel qu'il est proposé et la Sainte-Julienne telle que nous voulons la construire. Elles sont complémentaires à celles formulées par Mobilité 125 dans son propre mémoire.

Recommandation 1

Réaliser le projet selon l'échéancier prévu. La commission devrait recommander la réalisation du contournement sans délai additionnel. L'Étude des solutions a conclu qu'il s'agit de la seule option viable. L'appui démocratique est massif. Chaque mois de retard a un coût humain et économique mesurable pour notre communauté.

Recommandation 2

Bonifier le raccordement sud par un second carrefour giratoire. L'ajout d'un giratoire à l'entrée sud du village est essentiel pour maintenir l'accessibilité au noyau commercial de Sainte-Julienne, réduire les empiètements agricoles, sécuriser les mouvements aux points de conflit et assurer l'acceptabilité sociale. L'Étude des solutions reconnaît qu'un giratoire génère 8 points de conflit contre 32 pour une intersection conventionnelle.

Recommandation 3

Définir en amont les conditions de rétrocession de la route 125 actuelle. La Municipalité demande qu'une entente formelle soit conclue avec le MTMD pour la rétrocession du tronçon de la route 125 actuelle, incluant un soutien financier pour sa transformation en boulevard urbain à caractère local. Cette requalification est la clé de voûte des bénéfices du projet pour la communauté julienne.

Recommandation 4

Garantir la qualité des liens de mobilité active est-ouest. La passerelle au raccordement sud, le passage souterrain à la rue Armand et les liens piétonniers et cyclistes au rang du Cordon doivent être conçus comme des infrastructures structurantes, pas comme des ajouts accessoires. Ils constituent la couture qui réunifiera une communauté fragmentée depuis des décennies.

Recommandation 5

Mettre en place un plan d'accompagnement économique en amont des travaux. S'inspirant des leçons tirées de projets comparables, la Municipalité demande que le MTMD collabore avec la municipalité et les acteurs économiques régionaux pour préparer la transition commerciale, incluant une stratégie d'affichage, un soutien à l'adaptation des commerces et une planification d'urbanisme commercial concertée aux entrées du contournement.

Recommandation 6

Préserver le couvert forestier au maximum. La conception finale doit prévoir le maintien du plus grand nombre d'arbres possible de part et d'autre du tracé, et les mesures de compensation environnementale doivent être substantielles, rigoureuses et réalisées dans le milieu.

Recommandation 7

Formaliser un mécanisme de suivi municipal. Un comité de liaison incluant la Municipalité de Sainte-Julienne doit être constitué pour la finalisation des plans et devis, le suivi du chantier et la gestion des impacts durant la construction. La qualité de la collaboration avec la Direction générale de Laurentides-Lanaudière du MTMD au cours des dernières années est un acquis qu'il faut préserver et renforcer.

CONCLUSION

Sainte-Julienne ne demande pas un privilège. Elle demande qu'on lui rende son village.

Depuis des décennies, notre communauté assume les conséquences d'un trafic régional qui la traverse sans s'y arrêter, qui la coupe sans la relier, qui la congestionne sans la desservir. Nos résidents ont été patients, ils ont participé aux consultations et ils ont élu des représentants favorables au projet. Ils ont exprimé, par tous les moyens démocratiques disponibles, leur volonté de voir la situation changer.

Le projet de contournement, avec les améliorations complémentaires prévues dans le corridor, offre à Sainte-Julienne une perspective de transformation que peu de projets d'infrastructure peuvent promettre : celle de passer d'un village coupé en deux par une route nationale surchargée à une communauté réunifiée autour d'un boulevard urbain à échelle humaine.

La Municipalité de Sainte-Julienne demande à la commission d'enquête de recommander la réalisation du projet dans les meilleurs délais, avec les bonifications proposées, afin que nos citoyens puissent enfin reprendre possession de leur village.

Mémoire préparé et soumis par

Municipalité de Sainte-Julienne
1408, route 125
Sainte-Julienne (Québec) J0K 2T0
Téléphone : (450) 831-2868