



J'ai toujours vécu à Ste-Julienne et je suis agricultrice, propriétaire d'une entreprise agricole située dans le rang de la Fourche. Je suis bien au fait de l'état de la circulation dans le village et autour de la route 125. Je suis avec intérêt depuis longtemps les débats et les développements au sujet de la route 125. Ces enjeux me préoccupent suffisamment pour que je prenne le temps de rédiger ce mémoire.

Je me questionne fortement sur le choix d'un agrandissement de la route 125 passant à travers le noyau villageois comme solution à un problème de congestion. Premièrement, je crois qu'il est important de relativiser ce problème de congestion puisqu'il s'agit de congestion très ponctuelle, les vendredis soir et samedis matin direction nord et les dimanches après-midi direction sud. La congestion est pire durant les vacances et les belles journées mais en novembre elle est à toute fin disparue. À 6h du matin ou à 20h du soir elle est inexistante 7 jours sur 7. Dans tous les cas, il ne s'agit pas d'être complètement à l'arrêt mais plutôt d'un ralentissement de la circulation. Nous sommes vraiment loin de ce qui se passe sur l'autoroute 15 sept jours par semaine... Jamais cette congestion ne m'a empêché de faire mes commissions au village durant la fin de semaine même si je ne peux nier que c'est un peu plus compliqué. Je n'ai trouvé nulle part dans les documents préparés par Alliance Lanaudière ou Mobilité 125 une analyse du flot des véhicules ou une évaluation réelle de la situation, par exemple en comparaison avec d'autres artères semblables.

L'enjeu numéro un mis de l'avant pour justifier la nouvelle route semble la sécurité. Y a-t-il vraiment eu d'autres options autres que celle d'une nouvelle route qui ont été analysées pour y répondre? Je parle d'aménagements sur la route actuelle comme des ronds-points, de feux dits intelligents, de la diminution de la vitesse permise, de traverses pour le transport actif mieux sécurisées mais surtout de la promotion du transport collectif et de l'implantation d'un réseau de transport collectif digne de ce nom, probablement à un coût moindre. Je veux porter à votre attention que les travaux réalisés à l'été 2023 : <<Réaménagement de la route 125 dans le secteur urbain de Sainte-Julienne>> dans le cadre de la phase 1 du projet initial d'amélioration de la route 125 ont selon moi portés fruits. Il y a maintenant une traverse pour piétons sécurisées par des feux clignotants jaunes. L'ajout de voies pour tourner à gauche sur la rue Cartier/route 346 rend la circulation plus fluide dans le village. La congestion me semble moins présente sur la 125, autant en durée

qu'en intensité. Est-ce que l'effet de ces emménagements sur la circulation et la sécurité des usagers a été analysé? Je crois qu'il serait possible de continuer dans ce sens et d'améliorer la route existante à son emplacement actuel en la rendant plus sécuritaire et plus fluide pour tous.

Nous en venons à ce qui est selon moi l'angle mort numéro un des promoteurs de ce projet d'agrandissement de la route 125 et c'est le concept de trafic induit, c'est-à-dire le phénomène par lequel une hausse du trafic routier est observée à la suite de la création ou de l'amélioration d'une infrastructure routière. Autrement dit, le trafic induit par l'agrandissement de la route 125 fera en sorte qu'inévitablement la congestion reprendra de plus belle avec l'ajout de nouveaux déplacements et l'augmentation de la fréquence de ceux-ci. (Une parmi les nombreuses références à ce sujet : [\[https://climatoscope.ca/.../2020/02/Tremblay-Racicot.pdf\]](https://climatoscope.ca/.../2020/02/Tremblay-Racicot.pdf)(<https://climatoscope.ca/.../2020/02/Tremblay-Racicot.pdf>...)). De plus, en encourageant les déplacements en voiture sur de longues distances, la pression sur les milieux naturels et les territoires agricoles ne fera qu'augmenter et les mettra à risque d'être détruits bien au-delà du secteur touché par la route elle-même. L'augmentation du nombre de voitures circulant au centre même du village de Sainte-Julienne sur la nouvelle 25 fera augmenter aussi la circulation sur le réseau local. Plus de voitures (qui de plus voudront rouler vite sur le nouveau tronçon) ne fera qu'au final diminuer la sécurité de tous les usagers du secteur en commençant par les plus vulnérables et augmenter les nuisances pour les riverains et pour l'environnement. Je n'ai pas vu d'analyses prenant en compte le concept de trafic induits dans les documents présentés non plus, ni la répercussion de l'augmentation du nombre de véhicules circulant dans le secteur sur la sécurité des usagers et des gens vivants autour.

Le projet d'agrandissement me laisse perplexe aussi car tel qu'il est présenté, la route serait à 2 voies avant et après le noyau villageois mais à 4 voies dans le village en plus du trafic venant de la 337 et de la 346. Il y aurait donc un goulot d'étranglement de chaque côté du nouvel emménagement ce qui me laisse fortement douter de l'effet bénéfique de cet agrandissement sur la fluidité du trafic dans le secteur. Nulle part dans les études d'impact je n'ai vu ce point être tenu en compte ou évalué dans l'incidence sur la fluidité. Je ne peux qu'envisager que la situation sera pire que pire pour la sécurité des personnes résidant en aval et en amont du village et qui tenteront d'embarquer sur la 125 avec un flot accru de trafic. De plus, ce tronçon servira de voie de dépassement ce qui poussera les pressés à <<clancher>> en plein milieu d'une zone habitée.

J'ai une pensée toute spéciale pour mes collègues agriculteurs situés sur la 125 entre Sainte-Julienne et Saint-Esprit qui ont déjà de la difficulté à emprunter cette route en tracteur. En plus de risquer de perdre l'accessibilité à leurs champs par les infrastructures de la nouvelle route et de voir la pression accrue pour le développement des terres agricoles, il leur sera de plus en plus difficile d'avoir accès à leurs champs situés de part et d'autre de la 125. Une diminution de la vitesse permise sur ce tronçon, des voies élargies permettant de tourner en sécurité ainsi que des campagnes de sensibilisation des automobilistes envers les autres usagers de la route seraient des avenues beaucoup plus prometteuses que l'agrandissement afin de leur permettre de mieux circuler en tracteur sur la 125. Certains m'ont mentionné qu'ils préfèrent quand la 125 est congestionnée car les automobilistes sont plus enclins à les laisser passer en tracteur et les risques d'accident sont moindres car ça roule moins vite.

J'ai participé aux consultations de juillet 2025, à la séance ainsi qu'au sondage en ligne. J'ai participé aussi au sondage de Mobilité 125. Jamais dans ces consultations il n'y a eu d'autres options présentées que celle d'une nouvelle route. Les questions étaient souvent tronquées et tendancieuses pour faire dire aux répondants qu'une nouvelle route était nécessaire alors que c'était le seul scénario de solution présenté. De plus, n'importe qui pouvait répondre plusieurs fois aux sondages ce qui met en lumière que les échantillons étaient non-représentatifs. Le sondage qui fait suite aux consultations de juillet 2025 présentait 4 options d'aménagements de la route 125 qui semblaient avoir été faites sur un coin de table sans réelle recherche de solution durable. Il était alors facile d'émettre des commentaires négatifs et d'appuyer la *moins pire* des solutions proposées. Mobilité 125 est un lobby payé par les municipalités de l'axe de la 125 jusqu'à St-Donat qui pousse pour permettre à plus d'autos de villégiateurs nordiques de se rendre à leur chalet la fin de semaine avec le moins de désagréments possibles. Il est indécent de penser que les citoyens de Sainte-Julienne verront le trafic augmenter dans le noyau villageois à cette seule fin. Le nom de l'organisme est aussi trompeur car il n'y a jamais eu d'autres types de mobilité analysés ou promus que celui de l'auto solo.

Je constate que le projet propose des mesures afin de diminuer les impacts négatifs ressentis par la population. Cependant, il est maintenant connu que la pollution atmosphérique même à bas niveau cause des problèmes de santé sur la population environnante. Problèmes cardio-vasculaires mais aussi en faisant augmenter le taux de cortisol secrété ainsi que les psychoses (référence : <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/pollution-de-l-air/l-ennemi-invisible-du-cerveau/2026-02-08/nous-sommes-tous-affectes.php>). Dois-je rappeler qu'une garderie ainsi qu'une école primaire sont situées à proximité de la route prévue? Qu'en plus de l'air dégradé il y aura aussi du bruit dont la nuisance pourra

difficilement être totalement éliminée? Nous pouvons aussi parler des espaces verts utilisés par toute la communauté avoisinante qui seront irrémédiablement perdus. L'accès à la nature est pourtant un facteur important pour la santé publique et le bien-être d'une population. (référence : <https://www.usherbrooke.ca/medecine/faculte/bureau-de-la-responsabilite-sociale/des-nouvelles-inspirantes/details/52921>). Pour ce qui est des mesures compensatoires prévues afin de préserver les milieux naturels qui seront inexorablement détruits, il est bien connu que le système de compensation ne fonctionne pas au Québec (référence : <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2022-10-07/compensations-pour-la-destruction-de-milieux-humides/pres-de-100-millions-dorment-a-quebec.php> ainsi que le BAPE 393 <<Projet de poste Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV dans Lanaudière>>). Il est extrêmement difficile de recréer des milieux naturels aussi riches que ceux qui ont été détruits et les superficies détruites dépassent largement celles qui auraient pu les compenser. Bref, ce projet sera une perte nette pour l'environnement peu importe les infrastructures de compensation promises.

J'ajouterais une note qui est plus du ressort économique qu'environnemental mais que je tiens à mentionner et c'est le déficit structurel d'entretien des infrastructures au Québec. Le gouvernement québécois a un retard accablant dans l'entretien des infrastructures et l'Ordre des Ingénieurs rappelle dans son rapport "Agir maintenant pour éviter la f(r)acture de demain" (<https://www.oiq.qc.ca/publication/rapport-crise-infrastructures-publiques-agir-maintenant-eviter-fracture-de-demain/>) que de décider de construire une nouvelle route en 2026 est un non-sens.

Tout me porte donc à croire que la population de Sainte-Julienne, du Québec en entier ainsi que l'environnement/la biodiversité/ la santé sortiront perdants de ce projet.

En conclusion, j'ai beaucoup de difficulté à concevoir qu'un ministère qui a *mobilité durable* dans son nom ne réussisse pas à trouver en 2026 une meilleure solution que celle d'agrandir une route pour faire face aux enjeux (relatifs) de sécurité routière et de fluidité qui touchent le secteur de la 125 à Sainte-Julienne. Les autres options sont pourtant multiples et connues : amélioration et promotion du transport en commun et actif, diminution des limites de vitesse et aménagements plus sécuritaires etc. Je trouve aberrant qu'à notre époque où les effets des changements climatiques sont bien connus et documentés, un gouvernement ne trouve rien de mieux à proposer que de ressusciter un projet datant des années 1970. Je suis extrêmement fâchée de voir toutes les ressources

financières et humaines mises dans un projet qui ne peut que nous faire foncer dans un mur en tant que population locale mais aussi pour notre environnement. Je suis éberluée par toute la mauvaise foi mise dans la croyance <<qu'une nouvelle route va *toutt* régler>>. Je ne suis pas une experte, mais j'ai mon environnement et ma communauté à cœur. Il est donc clair pour moi que ce projet tel que proposé est une aberration à tous les points de vue et qu'il ne doit pas se réaliser.

Je crois qu'en tant que société de plus en plus touchée par les changements climatiques, nous avons l'obligation de réfléchir différemment à nos enjeux de mobilité et de se défaire du *syndrome de la pépîne*. Dans Lanaudière, nous devons chérir tous nos espaces verts car nous sommes bien loin d'atteindre le 30% de milieux naturels protégés nécessaire afin d'éviter un tant soit peu une perte irrémédiable de biodiversité. Dans un village comme celui de Sainte-Julienne appelé à se développer rapidement, avoir une forêt en son centre devrait être considéré comme une richesse et non pas comme un secteur en attente d'être *développé*. Tout le tracé de la 25 exproprié il y a plus de 40 ans devrait être remis à la communauté ou aux familles d'agriculteurs qui ont malgré tout continué de prendre soin de ces terres comme si c'était les leurs même si officiellement ce ne l'est plus. Je crois qu'il y a avec ces terrains déjà expropriés une opportunité à saisir pour mettre en place un projet tourné vers l'avenir qui pourra répondre aux enjeux actuels de mobilité, de sécurité mais aussi et surtout d'environnement.

Merci de prendre mes commentaires en considération.

Suzanne Duquette

Sainte-Julienne