

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU BUREAU D'AUDIENCES
PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE) POUR « LE
PROJET DE CONTOURNEMENT DU NOYAU URBAIN DE
SAINTE-JULIENNE PAR LA ROUTE 125. »**

par Patrick Massé, préfet de la MRC de Montcalm

Remis le 24 février 2026

Objet : Concilier fluidité régionale, protection des milieux humides et revitalisation du noyau villageois.

1. Introduction et intérêt pour le projet

Le présent mémoire est déposé afin d'exposer les enjeux majeurs liés au projet de voie de contournement de la route 125 dans la MRC de Montcalm. Ce projet revêt une importance capitale pour la municipalité de Sainte-Julienne et sa région. Notre intérêt s'appuie sur une vision globale du territoire touchant :

- La qualité de vie et la sécurité des résidents.
- L'efficacité des services d'urgence (incendie et premiers répondants).
- La préservation de la biodiversité et des fonctions écologiques du milieu.

2. État de la situation actuelle : Un noyau villageois asphyxié

Actuellement, la route 125 traverse le cœur de Sainte-Julienne avec un débit de près de 18 000 véhicules par jour. Cette situation entraîne des nuisances majeures :

- **Pollution et bruit :** Un environnement sonore et atmosphérique dégradé pour les riverains.
- **Insécurité :** Les traverses piétonnières sont dangereuses, limitant l'autonomie des citoyens.
- **Économie locale :** Le trafic de transit rend l'accès aux commerces de proximité difficile et peu invitant pour les citoyens riverains.

3. Analyse de l'acceptabilité et des impacts du projet

3.1 Un projet nécessaire pour la communauté

Le projet est jugé acceptable dans son principe de déviation du trafic. Il représente une opportunité unique de « rendre la municipalité aux citoyens » en permettant le développement de transports actifs sécuritaires et une revitalisation du noyau villageois. La déviation du trafic provenant de l'extérieur du secteur local permettra une meilleure fluidité dans la région.

3.2 L'efficacité des services d'urgence

L'aménagement de la voie de contournement représente un gain significatif pour la sécurité publique. En résolvant les problèmes de congestion actuels, le projet optimise le temps de réponse des services d'urgence (incendie, Sûreté du Québec et services ambulanciers). Plus spécifiquement, la fluidité accrue des axes routiers

facilitera le déplacement des pompiers volontaires vers la caserne, un facteur critique où chaque minute économisée lors d'une intervention peut s'avérer déterminante pour la protection des vies et des infrastructures.

3.3 Enjeux environnementaux et milieux humides

Le tracé proposé traverse toutefois des milieux humides identifiés comme priorités de niveau 1 et 3 selon le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) et nécessite le détournement d'un cours d'eau.

- **Recommandation :** La MRC de Montcalm, dont la compétence est de protéger les milieux humides et hydriques, doit être consultée pour que les compensations financières ou écologiques soient exclusivement dédiées à la restauration ou à la création de milieux humides à proximité immédiate du projet, afin de maintenir l'équilibre écologique local ainsi qu'au maintien de la biodiversité.

3.4 Inquiétudes économiques et connectivité régionale

Deux angles morts subsistent dans l'étude actuelle :

- **Vitalité commerciale :** L'absence d'étude d'impact sur l'achalandage des commerces bordant la route 125 actuelle génère une incertitude économique qui serait due à la baisse du trafic de l'actuelle route 125.
- **Véhicules hors route (VHR) :** L'activité de VHR est un moteur économique régional. Le projet actuel coupe la connectivité nord-sud des sentiers. Il est impératif de prévoir des structures pour maintenir ce réseau.

4. Modifications et améliorations proposées

4.1 Localisation du rond-point Sud

Le positionnement actuel du rond-point sud fait l'objet de vives doléances de la part des élus et des citoyens. Nous demandons formellement que d'autres options de localisation soient analysées pour minimiser les impacts sur le voisinage immédiat et optimiser une insertion sécuritaire et optimale selon les recommandations du milieu.

4.2 Mobilité durable et plan vélo

Au-delà de la simple infrastructure routière, le projet doit s'inscrire dans une planification territoriale intégrée. Cette approche repose sur le déploiement d'un réseau cyclable structurant en cohérence avec les orientations régionales en

intégrant une requalification complète de l'axe de l'actuelle route 125 pour favoriser l'essor de la mobilité active.

4.3 Préservation de la canopée et zone tampon verte

Afin de préserver l'accès à la nature et d'atténuer les impacts sonores, nous suggérons :

- D'éviter toute coupe à blanc inutile le long de l'emprise.
- De maintenir une lisière boisée (ligne verte) permettant aux citoyens de conserver un accès à un espace naturel, tout en favorisant la captation du carbone.

5. Conclusion et recommandations

Nous recommandons le projet, à la condition que les ajustements suivants soient intégrés :

- Réévaluation de l'emplacement du rond-point sud.
- Compensation écologique locale gérée en concertation avec la MRC.
- Solution de connectivité pour les sentiers de VHR.
- Intégration d'un corridor vert et d'un volet mobilité active.

Le succès de ce projet ne doit pas se mesurer uniquement en gain de temps pour les automobilistes, mais bien en gain de qualité de vie pour la population de Sainte-Julienne et l'intégration au niveau régional.