

Québec, le 2 mars 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 – DQ7**

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 **4 mars 16h30** 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 – DQ7**

1. En séance publique, vous avez affirmé que les coûts de réalisation du projet s'élèveraient à plus de 100 M\$ (Estelle Bouvier, DT1, p. 88). Considérant l'état d'avancement du projet, veuillez préciser à quel montant est estimé l'ensemble du projet (notamment les coûts directs et indirects, incluant les acquisitions de terrains et les mesures de compensation et de suivi).
2. Vous avez indiqué en séance publique que le programme de compensation des pertes d'habitat du poisson serait élaboré à une étape ultérieure, en accord avec les besoins identifiés par les agences provinciales et fédérales de protection de l'environnement et de la faune (PA3.1, p. 261; Stéphanie Besner, DT2, p. 85 et 86). Le ministère responsable de l'Environnement a toutefois précisé que ce programme doit être déposé dans le cadre de la procédure en cours (Mireille Genest, DT1, p. 64 et Élisabeth Parent, DT2, p. 86).
 - Veuillez préciser l'état d'avancement des démarches pour l'élaboration de votre programme de compensation, notamment auprès des instances gouvernementales concernées, ainsi que l'échéancier prévu pour son dépôt.
3. La section 8.6 de l'étude d'impact mentionne : « Dans la portion sud du tracé projeté de la route de contournement, soit à proximité du rang du Cordon, de même que du côté est de la route de contournement projetée, la superficie résiduelle d'un peu plus de 60 000 m² de boisé permettrait d'aménager une boucle de sentiers intéressante. Du côté ouest, bien que le boisé résiduel n'ait qu'un peu plus de 8 000 m² de superficie, il pourrait être le lieu de diverses activités d'éducation et d'interprétation de la nature mais la superficie disponible ne serait pas suffisante pour y aménager des sentiers » (PA3.1, p. 263).
 - a. Veuillez déposer à la commission une carte qui identifie et délimite clairement l'emplacement de ces deux boisés.
 - b. Veuillez indiquer la largeur du boisé et présenter sur une carte avec cotations ce qu'il resterait de chaque côté du tracé.
4. Au PA3.1, p. 173, 178 et 179, vous mentionnez que la réalisation du projet entraînerait la perte de 19,54 ha d'un boisé de proximité dont une superficie de 17,90 ha serait remplacée de façon définitive par l'infrastructure routière et une portion de 0,16 ha serait perdue temporairement pour les besoins du chantier, mais sur une longue durée, avant d'être éventuellement reboisée. Toutefois, à la p. 255 du PA3.1, vous indiquez que les infrastructures toucheraient une superficie totale de 171 122 m² de milieu boisé, dont 155 373 m² serait une perte permanente :
 - Veuillez expliquer la différence entre les deux évaluations et préciser la superficie totale du boisé de proximité.

5. En séance publique, vous affirmez qu'afin d'atténuer les impacts sur la pratique des activités récréatives pendant les travaux, il est prévu d'identifier clairement les traverses temporaires que piétons et cyclistes devront emprunter et d'informer rigoureusement la population. Après les travaux, des mesures pour les VHR pourront être réalisées en concertation avec le milieu, notamment faciliter l'aménagement d'un stationnement incitatif ainsi que le développement de nouveaux sentiers. Pour permettre aux piétons et cyclistes de traverser la route en sécurité, ceux-ci pourront emprunter les aménagements prévus à cet effet et ainsi rejoindre les réseaux municipaux (Estelle Bouvier, DT1, p. 12 et 13).
 - a. Quels tracés de remplacement spécifiques proposez-vous pendant la période de construction pour les différents types de sentiers?
 - b. Quelles structures prévoyez-vous pour rétablir la connectivité nord-sud des sentiers de VHR qui serait coupée par le contournement projeté et maintenir ce réseau?
6. À l'égard du climat sonore en phase préconstruction et construction, vous prévoyez les mesures d'atténuation courantes du document "*Normes - Ouvrages routiers, Tome II – Construction routière, Chapitre 9 – Protection de l'environnement durant les travaux (section 9.9 Protection du niveau sonore)*" (PA3.1, p. 176).
 - a. Quelles sont les limites de niveaux sonores prescrites dans ce document pour les phases de préconstruction et de construction?
 - b. En cas de divergence avec les *Lignes directrices relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction industriel* du ministère responsable de l'Environnement, vous engagez-vous à respecter ces dernières?
7. Vous avez expliqué que les carrefours giratoires serviraient, entre autres, à régulariser les débits de circulation sur la voie de contournement, dont la capacité serait supérieure à celle de la route 125 en aval et en amont, sans pour autant diminuer le temps de parcours (Éric Dessureault, DT2, p. 21). Veuillez expliquer comment le maintien des temps de parcours contribuerait à améliorer la fluidité en période de pointe.

8. Dans la conclusion de l'analyse des solutions du secteur B vous indiquez : « **Un seul objectif n'est pas atteint par la solution 2 [retenue dans le projet], soit la limitation de la capacité du corridor de la R-125. En effet, la coupe type retenue présente une hausse importante de la capacité véhiculaire sur l'axe.** Toutefois, la capacité globale du corridor sera déterminée par le secteur ayant le moins de capacité. Puisque les scénarios de coupe-type des secteurs amont et aval (A et C) seront déterminés en avant-projet, il est prématuré de conclure à un ajout significatif de capacité sur l'ensemble du corridor. L'ajout de capacité sera significatif seulement si les scénarios A1d et C1d (deux voies par directions) sont retenus » (DA13.2, p. 5.117).
- Considérez-vous que la solution retenue pour le contournement de Sainte-Julienne pourrait induire un trafic additionnel (trafic induit), provenant, entre autres, de la 337 si la capacité de la 125 entre St-Esprit et Ste-Julienne n'est pas augmentée ? À quelle condition (Par exemple : profil en travers à 4 voies également dans les secteurs A et/ou C et ajout d'une voie de dépassement dans le secteur D) ?
 - Pourrait-elle favoriser l'étalement urbain ? À quelle condition (Par exemple : profil en travers à 4 voies également dans les secteurs A et/ou C et ajout d'une voie de dépassement dans le secteur D) ?
 - Est-ce qu'une réduction de la vitesse sur la voie de contournement permettrait d'atteindre cet objectif de limitation de la capacité et de trafic induit?
9. À la section 4.2.6.1 *Analyse de la demande en camionnage* de l'Étude des besoins de la Mise à jour de l'étude d'opportunité pour l'amélioration du corridor de la route 125, entre la fin de l'autoroute 25 et la jonction avec la route 341 à Rawdon, vous indiquez : « Depuis la dernière décennie, on observe une légère augmentation du pourcentage de véhicules lourds. En 2021, **le nombre de camions sur la R-125 représentait 7 % du débit journalier moyen (DJMA)**, soit environ 1 246 camions par jour (623 camions par jour par direction). De plus, **près d'un quart de ces camions sont des camions articulés** » (DA13.1 p. 4.195). Toutefois, le tableau 6-51 de l'étude d'impact indique un pourcentage de véhicules lourds moyen de 6 % dont 4 % de camions porteurs et 2 % de camions articulés (PA3.1, p. 225).
- Veuillez préciser le pourcentage de véhicules lourds dans le DJMA ainsi que les pourcentages de camions porteurs et articulés
10. Dans l'Étude des besoins vous mentionnez : « L'analyse des débits de pointe **(30^e heure)** montre que ceux-ci sont assez constants depuis 10 ans, avec des valeurs d'environ 1100 véh/h, par direction (en direction nord le vendredi après-midi, en direction sud le dimanche après-midi) » (DA13.1, p. 4.197).
- Que signifie 30^e heure dans ce contexte ?

11. Vous établissez les projections de croissance des DJMA après 25 ans de mise en service de la route de contournement (2041) en utilisant les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) uniquement pour la MRC de Montcalm (DA13.1, tableau 4-1, p. 4.199). Vous ne tenez pas compte de celle de la Matawinie dont la population devrait croître de 19 % d'ici 2041 (DA13.1, tableau 2-18, p. 2.58). De plus, plusieurs municipalités disposent de terrains destinés notamment au développement touristique (DA13.1, tableau 2-13, p. 2.34).
- Ces éléments pourraient-ils avoir une incidence sur les DJMA de la route 125 et, entre autres, dans le secteur de Sainte-Julienne?
 - Quels seraient les DJMA 25 ans après la mise en service de la voie de contournement en tenant compte des projections de population des MRC de Montcalm et de Matawinie à cet horizon ?
 - Veuillez mettre à jour le tableau 4-1 (DA13.1, p. 4.199) en y incluant les variations de population de la MRC de Matawinie à l'horizon 2041.
12. La solution A1d comprend des accotements intérieurs réduits à 0,70 m, soit la dimension minimale de la norme permettant l'installation de grilles de puisard le cas échéant (DA13.2, p. 3.34 et 3.35).
- a. Quelle est la fonction des accotements intérieurs d'une chaussée ?
 - b. La largeur de 1,30 m prévue pour les accotements intérieurs dans le projet pourrait-elle être réduite à 0,70 m ? Pourquoi ?
13. Dans le profil en travers type du scénario A1d (DA13.2, p. 3.35), vous faites mention d'une « option drainage fermé ».
- Veuillez définir cette option.
 - Est-ce que cette option pourrait être envisageable dans la solution retenue pour la route de contournement de Sainte-Julienne afin de réduire son emprise? Si oui, à quel endroit ces fossés fermés pourraient-ils être aménagés : dans le terre-plein central situé au centre de l'emprise ou aux limites extérieures des deux chaussées ou bien les deux ?
14. Veuillez compléter les cotations de la figure 3-14 *Section en travers typique – chaussées séparées* présentée à la p. 59 du PA3.1 (en partie centrale et aux extrémités en incluant les fossés de drainage).

15. Dans l'étude d'impact, vous indiquez : « Parmi les autres interventions en planification visant l'optimisation du corridor existant de la R-125, dans le secteur correspondant à la portion rurale de la R-125 située entre les municipalités de Saint-Esprit et Sainte-Julienne, le réaménagement des intersections R-125 / rue Saint-Isidore et A-25 / R-125 / R-158, à Saint-Esprit en est actuellement à l'étape de la préparation des plans et devis. Ces travaux projetés visent à sécuriser les traverses piétonnes à l'intersection de la R-125 et de la rue Saint-Isidore; permettre le doublement du mouvement en tout droit depuis l'approche sud de l'intersection de la A-25 / R-125 / R-158; permettre le doublement du mouvement en tout droit depuis l'approche ouest de l'intersection de la R-125 et de la rue Saint-Isidore; normaliser la géométrie routière en direction sud à l'approche sud de l'intersection de la A-25 / R-125 / R-158; et mettre à niveau les équipements de feux de circulation aux deux intersections » (PA3.1, p. 31).

- Cela correspond-t-il, du moins en partie, à la solution dont vous développez les plans et devis actuellement ?
- À lequel des 4 scénarios développés dans l'étude des besoins pour le secteur A cela correspond-il ? Autrement, veuillez décrire les grandes lignes de la solution développée dans les plans et devis.
- Prévoyez-vous un tronçon dans le secteur A intégrant une chaussée 2+1 (2 voies, soit une dans chaque direction plus une voie de dépassement alterné) comme le montre la figure 3-9 à la page 3.31 de l'étude des solutions ?

16. La largeur des voies (3,70 m) prévues dans la solution retenue dans le projet peut-elle être réduite pour diminuer l'emprise de la route de contournement projetée? Veuillez en expliquer les raisons.

17. Dans les solutions A1b, A1c et A1d, vous réduisez les accotements extérieurs de 3 m en raison de la faible largeur de l'emprise. Ceux-ci sont réduits à 2,25 m (et non davantage) afin de préserver la sécurité de cyclistes qui emprunteraient la route.

- Quelle est la fonction de ces accotements ?
- Quelle serait la fonction de ces accotements dans la voie de contournement projetée hormis de préserver la sécurité d'éventuels cyclistes qui utiliseraient la voie de contournement plutôt que l'actuelle route 125 ?
- Serait-il envisageable de réduire ces accotements afin de réduire l'emprise de la route? si oui, quelle serait leur largeur minimale ?

18. En séance publique vous avez indiqué que la distance séparant les carrefours giratoires prévus au nord et au sud du projet serait de 1,8 km (Éric Dessureault, DT2, p. 47).
- Est-ce qu'une voie de dépassement pourrait être aménagée entre deux voies de circulation (une dans chaque direction) dans ce tronçon considérant que l'insertion d'une voie de dépassement nécessite une longueur variant entre 1,0 et 1,4 km (DA13.2, p. 3.27) ?
19. Dans l'étude des solutions, vous indiquez que : « le scénario A1b permet une amélioration significative de la fluidité et de l'accessibilité dans le secteur A, sans toutefois réduire de manière significative les temps de parcours, à l'exception d'améliorations localisées permettant de limiter les retards, notamment au sud du secteur où des réaménagements d'intersections permettent une amélioration des conditions de circulation des modes actifs » (DA13.2, p. 4.49).
- Veuillez expliquer comment le scénario A1b permet une amélioration significative de la fluidité dans le secteur A, sans toutefois réduire de manière significative les temps de parcours ?
20. Dans l'étude des solutions, vous éliminez la solution A1c au motif que : « L'analyse comparative montre que le scénario A1c n'offre a priori aucun avantage significatif par rapport au scénario A1b en lien avec l'atteinte des objectifs fixés » (DA13.2, p. 4.69).
- Bien que vous rejetiez le scénario A1c, est-il possible d'aménager **une voie de dépassement dans une seule direction** dans le tronçon nord du secteur A apparaissant en mauve sur la figure 3-9 *Scénario A1c – Positionnement de la chaussée 2+1* (DA13.2, p. 4.31) et d'aménager **une voie de dépassement dans la direction inverse** entre les deux carrefours giratoires prévus dans le projet (secteur B) ?
21. Quels sont les avantages et les inconvénients d'une séparation de deux voies par direction par un terre-plein (ou fossé) central retenu dans le projet (PA3.1, p. 59) comparativement à une séparation rigide implantée dans un espace réduit à l'exemple des 4 options présentées dans le profil en travers type du scénario A1d (DA13.2, p. 3.35) ?
- Est-ce qu'une séparation rigide similaire pourrait remplacer le terre-plein prévu dans la solution retenue dans le projet afin de réduire l'emprise de route projetée? Pourquoi ?

22. En séance publique, vous avez mentionné que des études détaillées des secteurs A, C et D détermineraient la pertinence **d'implanter des zones de dépassement à certains endroits** en tenant compte des contraintes existantes à ces emplacements (Éric Dessureault, DT1, p. 75 et 75). Bien que la solution consistant à aménager une route régionale à 3 voies (voie auxiliaire de virage à gauche, voies de dépassements en alternance et vitesse limitée 90 km/h) ait été considérée dans l'étude des solutions, celle-ci n'a été retenue dans aucun des secteurs A, C et D pour faire l'objet d'études plus détaillées.

- Veuillez expliquer.

23. En séance publique, vous avez mentionné que les carrefours giratoires prévus dans le projet auraient un diamètre de 50 à 60 m (Éric Dessureault, DT2, p. 47).

- Quels sont les critères qui déterminent leur dimension ?

24. Comment se compare le bilan des accidents dans la zone d'étude du projet de 2017 à 2020 (PA3.1, p. 217 et 218) avec celui du Québec pour la même classe de route ?