

Audience publique

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

Deuxième partie de l'audience

Première séance

Étaient présents : Georges Lanmafankpotin, président
Pierre Benoit, commissaire

Séance tenue le 3 mars 2026 en soirée

Au Sentier de l'Érable
440, rang Montcalm
Sainte-Julienne (Québec)
et via webdiffusion

Table des matières

Mot de la présidence	1
Présentation des mémoires et opinions verbales	3
Germain Majeau, Jean-Pierre Charron et Raymond Rougeau, pour Mobilité 125 (DM6)	3
Sylvain Lévesque, opinion verbale	11
Alexandre Richard, opinion verbale (DM18)	14
Shanie Gauthier, pour Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25! (DM19).....	20
Mélie Breton, pour le Club Auto-Neige de Sainte-Julienne 1973 Inc (DM14)	26
Pause	33
Huguette Lucas, opinion verbale (DM16).....	33
Michelle Joly, opinion verbale	39
Pierre-Luc Giroux, opinion verbale	42
Gabrielle Gagné, opinion verbale	50
Alexandre Richard, rectification	53
Mot de la fin	54

Mot de la présidence

Georges Lanmafankpotin

Bonsoir. Que vous soyez en salle ou à distance, je vous souhaite la bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique sur le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125. Ce mandat a été confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement par le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Permettez-moi tout d'abord de me présenter. Mon nom est Georges Lanmafankpotin. J'ai le privilège de présider cette commission d'enquête composée de mon collègue, Pierre Benoit...

Pierre Benoit

Bonsoir.

Georges Lanmafankpotin

... et moi-même. Nous bénéficions du soutien de Jean-François Bergeron à ma gauche, Karim Chami et Julie Crochetière qui sont analystes, de Kim Maloney qui est coordonnatrice du secrétariat de la commission, de Véronique Beaulieu qui est conseillère en communication et de l'agente de soutien administratif Ana-Consuelo Cajamarca. Nous sommes également assistés d'une équipe du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale composée de Michel Guimont et de Sid Belkhiri qui s'occupent de la sonorisation et de la captation vidéo. Des collègues du BAPE, Pierre Dufour, Marie-Eve Gendron et Karine Fortier assurent la webdiffusion de la séance.

Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits. Les transcriptions des séances seront accessibles dans 7 à 10 jours au bureau et sur le site Web du BAPE. Pour ceux et celles qui n'auraient pas de connexion Internet, il est possible d'accéder à la version numérique de l'ensemble des documents à partir du centre de consultation, à la bibliothèque Gisèle-Paré, dont vous trouverez les coordonnées à l'arrière de la salle. Nous avons tenu les 3 et 4 février dernier, la première partie de l'audience publique. Elle visait à obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions.

Nous entamons ce soir la deuxième partie. L'objectif est maintenant de vous permettre d'exprimer votre opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet. Voici maintenant quelques remarques concernant la séance de ce soir. D'abord, je demanderais aux personnes qui se sont inscrites pour prendre la parole et qui doivent intervenir ce soir de se présenter au secrétariat à l'arrière de la salle pour aviser de leur présence. Merci à celles qui l'ont déjà fait. Je vois des personnes qui sont debout à l'arrière. J'imagine que c'est à cela qu'ils s'adonnent. Cela nous permettra, bien sûr, de respecter l'ordre d'inscription à l'horaire. Aussi, je vous précise que le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes.

Par la suite, la commission d'enquête échangera, au besoin, avec les intervenantes et intervenants afin de préciser leur point de vue. Les personnes qui ne se sont pas inscrites

encore pour s'exprimer à l'audience peuvent le faire dès maintenant en s'inscrivant au registre. Pour les gens en salle, l'inscription se fait à la table d'accueil à l'arrière de la salle. Les gens qui nous suivent à distance peuvent quant à eux remplir le formulaire prévu à cet effet dans la page du mandat de la commission sur le site Web du BAPE ou laisser un message au 1 800 463-4732, poste 6. Les intervenants seront appelés par ordre d'inscription et disposeront de 10 minutes pour s'exprimer.

L'initiateur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle à jouer en deuxième partie, mais ils peuvent bien sûr assister aux présentations pour prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet. J'aimerais vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein pendant nos travaux. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne sera accepté au cours de l'audience ni aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation. Ce soir, huit présentations sont prévues à l'horaire. Nous entendrons d'abord les présentations de cinq personnes qui se sont inscrites à l'avance, puis nous prendrons une pause. Au retour de la pause, nous entendrons les trois autres présentations, puis ensuite, la présentation de personnes qui désirent prendre la parole, mais qui ne se sont pas inscrites à l'avance. La commission prévoit quatre plages ce soir pour ces personnes. Il sera possible de s'inscrire également à la séance de demain à 13 h 30.

Soulignons également la possibilité pour toute personne de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire ou la présentation d'une participante ou d'un participant. Cela dit, une rectification se limite à corriger des inexactitudes démontrées, comme une erreur de date ou de quantité, une fausse référence ou une citation erronée. Par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle peut contenir 325 personnes, alors que son permis d'exploitation indique que le maximum de personnes pouvant y être admises est de 250, on peut rectifier ce fait. Il n'est donc pas question de se prononcer sur la justesse ou la suffisance d'une analyse ou d'une opinion qui a été émise. Pour vous prévaloir de ce droit de rectification, vous devez vous inscrire au registre qui demeurera ouvert à cette fin jusqu'à la fin de la séance. Pour les personnes sur place, vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle. Celles qui nous suivent à distance peuvent quant à elles remplir le formulaire prévu à cet effet dans la page du mandat sur le site Web du BAPE ou en laisser un message au 1 800 463-4732 poste 6. Vous serez invité à prendre la parole à la fin de la séance. Vos propos devront être brefs et factuels. Les rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de la prochaine semaine, au plus tard le 11 mars à 16 h.

À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son enquête. Ses questions supplémentaires et les réponses obtenues seront déposées dans le site Web et au bureau du BAPE. La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention du ministre responsable de l'Environnement. Ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions, ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude. Le rapport sera remis au ministre au plus tard le 2 juin. Par la suite, le ministre disposera de 15 jours pour le rendre public.

Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête du BAPE, le ministère responsable de l'Environnement procède à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que le ministre fera sa recommandation au Conseil des ministres. La décision d'autoriser ou non le projet, et selon quelles conditions appartient au Conseil des ministres et non au BAPE.

Enfin, votre opinion à l'égard de nos services est importante et c'est pourquoi je vous invite à prendre quelques minutes pour répondre à un court questionnaire à ce sujet. Pour les personnes en salle, vous pourrez vous procurer le formulaire à l'accueil. Pour les gens à distance, vous le trouverez dans notre site Web sur la page du mandat de la commission. À noter que ce sondage préservera votre anonymat.

Présentation des mémoires et opinions verbales

Germain Majeau, Jean-Pierre Charron et Raymond Rougeau, pour Mobilité 125 (DM6)

Georges Lanmafankpotin

J'invite maintenant nos premiers participants, Germain Majeau, Jean-Pierre Charron et Raymond Rougeau à venir faire leur présentation. Bonsoir et bienvenue.

Germain Majeau

On m'entend bien?

Georges Lanmafankpotin

Pas encore. Maintenant on vous entend bien.

Germain Majeau

OK. Germain Majeau, le porte-parole de Mobilité 125, producteur agricole, maire de Saint-Esprit. C'est tout un honneur qu'on puisse venir jaser un peu en avant, ça, ça fait du bien. J'ai 4 doléances à dire. La première, c'est que je suis vraiment content. On disait qu'on faisait une voie double, mais c'était une autoroute. Aujourd'hui, c'est une route nationale, donc c'est un chemin pas mal plus étroit qu'avant. Donc, pour l'écologie, c'est déjà beaucoup bien. Puis je suis bien content, j'ai entendu que les érables vont se planter. Ça fait trois ans que je travaille avec le MTQ, puis ça a tout le temps été ça, puis ils l'ont confirmé; ils vont planter des érables. C'est des érables rouges. Nous autres, on appelle ça de la plaine. C'est un érable qui profite à peu près deux fois plus vite qu'un érable normal. Donc, nos poumons vont aller plus vite. C'est pas mal mieux.

Fait que, l'autre chose que je voulais vous dire, c'est que j'avais entendu parler aussi, c'est quand on passe une deuxième fois qu'on entend. Les camions, ils ont bien de la misère, les semi-trailers, à revirer dans les carrefours giratoires. Mais je vous dis, j'ai chauffé des semi-trailers, puis je vous le dis, si vous me donnez le choix entre une lumière et un carrefour, je vais prendre le carrefour bien des fois. Puis des semi-trailers, quand on arrête ça, quand on repart ça, c'est première, deuxième, troisième, le diesel sort direct par les *mufflers*. Fait que dites-vous une chose, quand on attend à peu près 6 km de long, arrête pis avance là, je sais pas, mais ça pollue en tabarouette.

Georges Lanmafankpotin

Pouvez-vous vous rapprocher un peu du micro s'il vous plaît?

Germain Majeau

Oui. Je veux pas le manger, mais c'est pas pire ça. Fait que l'autre, c'est tout simplement, on parlait des zones humides. Des zones humides, si on les emprunte, on peut en refaire d'autres ailleurs, mais quand on prend les terres agricoles, c'est nos garde-manger, ça, c'est fini. C'est pour ça d'ailleurs qu'on avait proposé une autre solution pour ça. Puis je suis content parce que le Ministère, ils ont tout pris ça en main. On les a rencontrés la semaine passée et c'est déjà à l'étude. C'est un gros merci, Mathieu a travaillé là-dessus, puis ça travaille là-dessus, fait qu'on travaille quand même en collaboration pour ça. Ça, c'est très très très gentil de leur part.

L'autre chose c'est tout simplement les espèces protégées. On dit que c'est bien important de faire attention à ça, puis bien les protéger, j'ai rien contre ça. Mais c'est parce que je me demande l'espèce humaine, elle peut-elle être protégée elle avec? Ça serait très très gentil de dire : « Bien, on peut-tu commencer à regarder ça, protéger ça? » Dans notre milieu à nous autres, c'est des accidents. On peut plus avancer. C'est incroyable qu'est-ce qui se passe là-dedans. Fait que, c'était pour vous dire ça. Puis je dis un gros merci à tous ceux qui sont là; le MTQ, toutes mes maires qui ont travaillé là-dessus, notre député qu'on a fait des gros efforts puis ça va bien. Merci!

Jean-Pierre Charron

Alors, bonsoir à toutes et à tous. Jean-Pierre Charron, maire de Sainte-Julienne. Moi, je poursuis en vous disant qu'on a des infrastructures dépassées. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Le débit journalier de 18 000 véhicules en pointe saisonnière, 20 000 véhicules. Projection de 24 500 véhicules d'ici 2049. À la jonction de la 125 et de la 337, donc une augmentation de 30 %.

Au niveau de la sécurité, je pense que c'est un enjeu très important pour les citoyens de Sainte-Julienne et de la région. Un enjeu dans le corridor des collisions de type arrière, 32 %, perte de contrôle, 23 %. C'est directement lié à la densité du trafic et la géométrie de la route. Il faut pas changer le comportement nécessairement. C'est pas le comportement individuel la problématique. C'est qu'il faut faire des routes qui sont vraiment bien praticables pour les gens qui traversent Sainte-Julienne. On regarde les débordements sur nos routes locales, les Waze et les Google Maps redirigent massivement les usagers vers les rangs de nos villages et les rues municipales. Ça nous entraîne des frais exorbitants pour nos Municipalités pour entretenir ces routes-là qui viennent à être endommagées par du trafic exagéré. C'est 61 % des répondants du MTMD qui empruntent les itinéraires alternatifs. Ça détériore nos chaussées locales.

Il faut que la voix des citoyens soit entendue. Il y a plus de 1 200 participants à travers deux consultations indépendantes, soit le Mobilité 125 à l'hiver 2024, 879 participations, le MTMD à l'été 20-25, 360 répondants en ligne et 225 répondants en séance. Les résultats sont sensiblement les mêmes. Le premier en tête, c'est la sécurité; 73 % des usagers de la route parlent de la sécurité à 73 %. Le débordement vers les routes secondaires, 36 %, et moins de 5 % des gens s'opposent au projet. Deux méthodologies distinctes. Le résultat est identique. Ça

prend une route nationale et nous invitons le BAPE à en appuyer la réalisation pour l'avenir et du corridor et le bien de nos citoyens. Merci beaucoup.

Raymond Rougeau

Merci beaucoup. Merci Jean-Pierre. Merci Germain. Alors je me présente Raymond Rougeau, maire de Rawdon. Alors, tout d'abord, le Ministère nous a présenté une étude, des solutions rigoureuses et je veux les remercier pour ça. Toutes les avenues y ont été explorées. Il y a eu cinq tracés dans l'emprise du ministère du MTMD, trois corridors alternatifs pour le secteur A. Les corridors alternatifs ont été écartés justement pour les raisons environnementales et aussi pour les raisons économiques.

L'élargissement dans le village de Saint-Julienne a aussi été étudié. Donc, la solution retenue provient d'une démonstration technique et réfléchiée et non par un choix politique ou sur un coup de tête. C'est un consensus démocratique sans précédent; il y a huit Municipalités dans l'été 2025 qui ont adopté des résolutions à l'unanimité dans toutes les Municipalités qui longent la 125 pour aller de l'avant avec le projet, en appui avec le projet. Toutes les mairesses, tous les maires, qui se représentaient aux élections l'automne dernier, ont été réélus et ont été réélus avec l'espoir des gens de continuer à pousser pour ce projet-là parce que les citoyens sur toute l'axe de la 125 y tiennent, le veulent et l'attendent. C'est un appui transpartisan, l'anneau-droit qui est corroboré par les consultations citoyennes. Donc, pour nous, voici nos recommandations clés. C'est réaliser le projet dans son intégralité, incluant les améliorations complémentaires dans l'ensemble du corridor, ajouter un second carrefour giratoire au raccordement sud dans l'objectif justement, premièrement, d'améliorer la sécurité, mais aussi de préserver l'accessibilité au pôle commercial de Sainte-Julienne. Limiter les empiétements sur les terres agricoles.

Alors, inscrire le tronçon nord, et j'insiste parce que la dernière fois on pouvait pas l'adresser. J'insiste que le tronçon nord, on parle de l'intersection de la 337 la 125, c'est que ce soit dans la planification intégrée et commencer les travaux en parallèle, sans attendre. Les projections de croissance le justifient dès maintenant, parce que si on ne fait pas en parallèle les travaux au nord, intersection 125-337, on va juste déplacer le problème de quelques kilomètres et on va se retrouver à la case départ, tout recommencer pour l'avenir. C'est de traiter les aménagements de mobilité active comme des composantes structurantes du projet, mettre en place un plan d'accompagnement économique préventif en s'appuyant sur les leçons de contournement de Rivière-Rouge, maintenir le rythme, un calendrier de réalisation. Fait que chaque mois qu'on a eu un report, il y a un report de ça et ça accumule les risques, parce que chaque jour qui passe, il y a les risques d'accident, les risques de décès.

Alors en conclusion, le dossier est complet, tous les ingrédients sont là. Une étude d'impact probante, une autre étude des solutions exhaustives, un appui démocratique massif de la population. Il ne faut jamais oublier que le corridor de la route 125 est l'artère principale qui dessert l'économie de deux MRC. Cette réponse a suffisamment mûri, tant qu'à moi, il est temps de tout mettre en œuvre et je réitère, nous invitons la commission à recommander la réalisation du projet. Il est important de prendre une décision prudente en gardant toujours comme objectif de permettre aux générations suivantes de pouvoir adapter le projet à leur réalité. Parce que nous, on souhaite que ça se fasse là pour la réalité que nous vivons, mais dans 20 ans, ça va être autre chose. Alors qu'ils puissent voir en amont que dans 20 ans, la suite des choses, bien

qu'ils pourront... Ce qui se fait là pourra suivre et pourra servir pour l'avenir également. Alors nous sommes maintenant disposés à répondre à des questions si vous en avez. Merci.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour la présentation de votre mémoire. On va avoir quelques échanges avec vous. Déjà, à partir des recommandations que vous avez faites et quand on regarde le mémoire que vous avez présenté, votre recommandation numéro 2, vous proposez d'ajouter un carrefour giratoire au raccordement sud. Et puis, vous voyez, dans cette proposition d'ajout là, vous voyez comme un avantage, parce que sur le plan agricole, la configuration que vous proposez va limiter les empiétements sur les terres cultivées, qu'aurait pu entraîner une configuration avec une géométrie d'intersection conventionnelle qui serait plus étendue. La première chose que je voudrais savoir, le giratoire que vous demandez, est-ce que c'est vraiment un deuxième giratoire qui viendra s'ajouter à celui qui était déjà prévu?

Germain Majeau

Oui.

Georges Lanmafankpotin

Pour que sur le tronçon du contournement, on se retrouve avec trois giratoires. Est-ce que c'est bien ça?

Raymond Rougeau

Sur le total, c'est trois giratoires. Quand vous arrivez du sud à Sainte-Julienne, là, il y a un giratoire qui s'en va à droite pour contourner, mais il y aurait un giratoire à gauche pour entrer dans le centre-ville.

Georges Lanmafankpotin

OK. Alors, comment est-ce que vous entrevoyez que cela puisse réduire l'empiétement sur les terres agricoles, sur les terres qui sont cultivées?

Germain Majeau

Ils en prennent pas une grandeur à plus finir, mais ils en prennent pareil pour faire la bretelle. Tu vas en prendre peut-être, je sais pas moi, ils peuvent-tu prendre trois hectares, deux hectares ou quelque chose de même qu'ils peuvent prendre là-dessus. C'est tout simplement en pensant que la journée qu'ils vont faire la phase 3, bien, je le dis tout le temps, si vous mettez le troisième carrefour plus bas, où est-ce qu'était la lumière, bien automatiquement, quand ils vont faire la phase 3, tout va rester là, tandis que s'ils font la phase 3, automatiquement, la bretelle qu'ils ont fait pour remonter plus haut pour aller au premier carrefour qu'ils voulaient faire, bien tout ce chemin-là, ils vont l'avoir travaillé pour rien, parce qu'ils vont être obligés de le déboucher pour aller à Sainte-Julienne.

Mais ça, on leur donne ça comme recommandation. Ils vont l'analyser, c'est sûr, mais je pense qu'on les a beaucoup sensibilisés à ça puis ils sont après regarder. Si c'est pas possible, on y reverra. Mais au moins une solution de dire, bien t'enlèves un peu de milieux humides, puis

t'enlèves un peu de terres agricoles aussi là-dessus. Parce que tout à l'heure, ils vont en prendre bien plus, quand ils vont faire la phase 3.

Georges Lanmafankpotin

OK. Parce que déjà, avec un giratoire qui est prévu, on voit à peu près l'ampleur de la consommation d'espace qu'on pourrait avoir. Quand vous demandez de faire un deuxième, moi, je veux comprendre puisque vous posez ça comme une solution, comme un avantage pour préserver potentiellement des terres qui sont cultivées. Mais si on ajoute un deuxième, est-ce que c'est pas automatiquement qu'on se retrouve à consommer encore plus d'espace dans ce milieu-là? Comment est-ce que vous entrevoyez les gains qu'on peut avoir par rapport au...?

Jean-Pierre Charron

C'est qu'à la place, si vous me permettez, monsieur le président, c'est qu'au lieu de se tasser plus dans les terres agricoles, on resterait plus sur la route présente pour que le carrefour giratoire soit fait plus loin à l'intersection de la route 337-125 pour bifurquer dans le rang du Cordon et aller vers le carrefour giratoire qui nous emmène dans la voie de contournement.

Pierre Benoit

Encore une fois, on veut bien comprendre, dans ce scénario-là, il y aurait quand même un certain nombre de commerces avec des entrées charretières à gauche et à droite qui généreraient des conflits jusqu'à la rue Cartier au fond. Jusqu'à l'intersection rue Cartier?

Jean-Pierre Charron

Exactement. Oui.

Pierre Benoit

Ça pour vous, c'est pas un inconvénient?

Jean-Pierre Charron

Non, c'est même utile pour les commerces d'avoir leur sortie directement sur la route.

Pierre Benoit

Mais c'est un des facteurs qui nuit à la fluidité actuellement.

Jean-Pierre Charron

Bien, le facteur qui nuit beaucoup à la fluidité, c'est l'abondance du trafic et les lumières de circulation qu'il y a dans le noyau villageois.

Georges Lanmafankpotin

Mais est-ce que, à votre avis, à votre connaissance aussi, pourrait-il y avoir un empiétement supplémentaire sur d'autres usages ou d'autres types de milieux?

Germain Majeau

Bien. Il va y en avoir un. Il y a un terrain juste où ce qui sont déjà les lumières, il y a déjà un terrain qui est vaste et qui est déjà blanc. Ils vont le prendre ce terrain-là pour faire le carrefour, ça c'est sûr. Mais c'est officiel, c'est parce que tu vas soulager...

On veut créer une fluidité très vite, mais nous autres, les producteurs qui sont là-dessus, eux autres, ils en veulent pas de vitesse à plus finir. Ils veulent être capables de sortir. Puis automatiquement, en mettant un carrefour et en mettant un deuxième, ça va ralentir pas mal le trafic, ça. Ça va donner une chance à nos producteurs. Il y en a qui ont des maisons de l'autre bord et ils ont de la misère à passer. C'est officiel quand il y a pas grand chars, t'as pas de trouble, mais quand ça arrive les fins de semaine, serrez vos tracteurs, ça presse.

Georges Lanmafankpotin

Merci. J'aurais peut-être une dernière question pour vous. Lors des consultations que Mobilité 125 avait menées, vous soulignez qu'il y a une opposition d'à peu près ou un peu moins de 5 % de vos concitoyennes et concitoyens pour des motifs environnementaux. Est-ce que vous pouvez nous rappeler ou nous dire quels étaient ces motifs?

Germain Majeau

C'était beaucoup la coupe des arbres. Ça, c'était officiel, c'était beaucoup pour ça. Nos terres agricoles c'est officiel. Ça s'adonne que je suis producteur agricole, puis moi avec, je suis un peu pour eux autres quand ils parlent de même, mais sauf qu'avec les trois ans que j'ai passés avec eux autres au ministère, ils sont bien conscients, il faut que tu en plantes des arbres. Si tu en coupes, plantes-en. Puis nos terres agricoles, on va leur faire attention, mais ça vaut la peine d'en laisser un peu quand c'est pour sauver des vies. Là, nous autres, moi, chez nous, on peut même plus sortir. Écoutez, le vendredi, vas-y pas, t'as du foin à terre, oublie ça, tu iras pas le faire. Tes chars, il faut qu'ils passent, là. Et là, ça va rien que remplir. C'est surtout pour ça que, puis je les comprends très bien.

Puis on les a rencontrés, les environmentalistes, puis j'ai respect pour eux autres. Mais nous autres, c'est parce qu'on veut être prêts, mais que ça arrive. Au moins, on va demander ce qu'on peut demander. Si ça vient pas, c'est correct. Mais au moins on est là, puis on se prépare pour qu'est-ce qui s'en vient. Fait que je les respecte très bien puis je les comprends très bien là-dessus.

Georges Lanmafankpotin

OK.

Raymond Rougeau

Est-ce que je peux...

Georges Lanmafankpotin

Oui, allez-y.

Raymond Rougeau

On parle, là on vient de parler des 5 % qui s'opposent pour les côtés environnementaux, mais il faut entendre aussi les 95 % qui sont pour le projet pour la question de sécurité et de fluidité. Il y a un 5 % qui est visible versus, on va dire, un 95 % silencieux, qui nous parle. On a tous passé des campagnes électorales l'automne passé, on se faisait apostropher à tout bout de champ : « quand est-ce ça va se faire? »

Georges Lanmafankpotin

On les entend, les 95 % exactement, mais si on s'intéresse un peu à ces moins de 5 % comme vous le dites, on voudrait savoir dans vos démarches de concertation avec l'initiateur de projet, comment est-ce que vous avez pu prendre en considération les différents motifs qui ont été évoqués par ces moins des 5 % et pour que ces motifs-là, qui sont quand même des préoccupations pour une partie de vos concitoyennes et concitoyens, puissent transparaître dans le design actuel du projet que nous avons.

Germain Majeau

Quand on les a rencontrés...

Georges Lanmafankpotin

Rapprochez-vous un peu du micro s'il vous plaît.

Germain Majeau

Quand on les a rencontrés, je pense qu'on a eu deux séances avec eux autres et je vous le dis, c'est sûr que c'est pas évident quand tu dis, bon, on s'en va couper les arbres, c'est des poumons et c'est tout ça. Puis je les comprends très bien, mais si tu coupes des arbres et si tu en plantes, j'ai eu une éducation comme ça, dans l'ancien temps, ils disaient : « t'en coupes, mais t'en plantes », c'était à la base de tout. Mais l'environnement, c'est ça aussi, il faut en avoir soin de ça aussi. Vous savez, les milieux humides, je l'ai dit tout à l'heure, c'est correct, s'il y a des espèces protégées, ça peut être des arbres puis n'importe quoi, mais l'être humain c'est-tu une espèce à protéger? C'est ce qu'on est rendu à se poser des questions. C'est vraiment dangereux.

Donc, il y en a bien qui vont peut-être dire : « Bah! C'est pas grave, c'est pas grave ». Mais dans cinq ans, dans dix ans, ça va être vraiment exagéré. Fait qu'on est-tu capable de se préparer, d'anticiper les choses qui s'en viennent? Mais quand on les a rencontrés, ça a été bien, mais on les a écoutés aussi. On a pas... personne s'est crié après. On les a écoutés et on est bien conscient, les terres agricoles, c'est nos garde-manger, les arbres, il faut en planter et c'est ce qu'ils vont faire aussi.

Jean-Pierre Charron

Si vous permettez, monsieur le président?

Georges Lanmafankpotin

Oui.

Jean-Pierre Charron

Dans le 5 %, il y en a aussi que c'est, on veut pas ça là, parce que ça va nous déranger, faites-la ailleurs la route nationale. Mais c'est déjà l'emprise du ministère des Transports qui a été expropriée en 1975. C'est fait là. Il y en avait beaucoup, là-dedans, dans le 5 %, c'est qu'ils veulent pas l'avoir dans leur cour ou ils veulent pas l'avoir près de chez eux, la route nationale.

Germain Majeau

C'est un petit pourcentage.

Pierre Benoit

Merci. Une précision concernant le tronçon nord dont vous nous avez parlé tout à l'heure. Ce que vous nous avez dit, c'est que pour vous, il est important ou même essentiel qu'il y ait des interventions entre le futur carrefour giratoire nord du projet et le feu de circulation qui est à l'intersection de la 125 et de la 337 vers Rawdon. C'est bien ça?

Raymond Rougeau

Oui, exactement. C'est où est le A&W en ce moment?

Pierre Benoit

Oui.

Raymond Rougeau

Bon bien, cette intersection-là, c'est, comme je dis, s'il y a pas d'intervention en même temps que le reste, le trafic va être plus fluide pour passer Sainte-Julienne, mais après ça, aussitôt qu'on tourne sur la 125, ça va rebloquer, puis là, ça va être bloqué jusqu'à Rawdon, fait qu'il faut que ça se fasse en même temps.

Pierre Benoit

Donc à partir du carrefour nord qui est prévu, jusqu'au feu de circulation où est le A&W?

Raymond Rougeau

Oui. Bien, il y avait eu des choses qui avaient été présentées, à un moment donné, il y avait eu la possibilité peut-être de faire une troisième voie pour les virages à gauche qui aiderait beaucoup sur la 125, mais c'est pour l'intersection, oui la lumière, de faire le carrefour parce qu'il y a beaucoup, beaucoup de gens qui s'en viennent, qui partent du sud, qui s'en viennent au nord, une fois qu'ils ont passé Sainte-Julienne, soit qu'ils continuent pour Chertsey, Saint-Donat, Entrelacs, ou qu'ils s'en viennent à Rawdon ou qu'ils passent par Rawdon pour aller à Saint-Alphonse. Fait que c'est un carrefour, on va dire que là, le trafic se dissipe. Après ce carrefour-là, il y aura plus de problèmes de circulation, mais il faut éviter qu'on débloque le sud pour congestionner juste en haut, à quelques kilomètres. Merci.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour la présentation de votre mémoire et pour avoir répondu à nos questions. Merci.
Bonne soirée.

Sylvain Lévesque, opinion verbale

Georges Lanmafankpotin

J'invite maintenant Sylvain Lévesque à venir présenter son intervention. Bonsoir, bienvenue.

Sylvain Lévesque

Bonsoir monsieur Benoit, monsieur le président. Je me nomme Sylvain Lévesque, je suis natif et résident de Chertsey et puis j'ai de la famille à Sainte-Julienne, j'ai travaillé pour une compagnie de transport qui a son siège social à Sainte-Julienne et j'ai travaillé aussi à Montréal. Fait que le trafic de la 125, je le connais très bien depuis ma naissance. Le problème, il dure depuis quand même plusieurs années, mais depuis cinq à huit ans, c'est rendu inacceptable. Moi et même plusieurs personnes que je connais qui résident à Chertsey n'osent même plus descendre à Terrebonne, Mascouche ou Montréal la fin de semaine parce qu'il y a trop de trafic. Et puis sinon, si je suis pris pour descendre, bien, je vais m'arranger pour revenir très tard le soir pour pas être pris dans une congestion. Ou bien comme Monsieur le Maire a mentionné tantôt, il y a Waze et ces choses-là qui nous fait prendre une voie de contournement en arrière, les terres agricoles et puis on arrive directement dans le village de Chertsey, on passe à côté d'une école primaire qui a 4-500 élèves, c'est vraiment dangereux et aussi on passe à côté d'un parc pour enfants et même un jardin communautaire.

Ensuite, j'ai assisté à la première séance que vous aviez fait au mois de février, et il y a quelqu'un qui avait mentionné la pollution. J'ai un véhicule assez récent, puis quand je suis pris dans le trafic sur la 125, mon véhicule m'indique, quand il y a pas de trafic, que je roule à peu près à 9 litres au 100 kilomètres. Quand je suis pris dans le trafic, on parle de 12 litres au 100 kilomètres. Fait que ça augmente de plus de 30 % ma consommation d'essence. S'il y a 18 à 20 000 véhicules qui augmentent leur consommation de 30 % d'essence, quand on parle de pollution, ça fait énorme, les gaz à effet de serre et tout. Puis présentement, la 125 passe directement à côté d'un centre de personnes âgées, le Havre Bleu à Sainte-Julienne : 50 appartements, ça fait que c'est difficile pour eux et toutes ces choses-là. Je vais regarder quelques notes parce que je suis pas habitué de parler ici.

Georges Lanmafankpotin

Allez-y, allez-y. Prenez votre temps, votre aise.

Sylvain Lévesque

Quand je passe par la voie de contournement, bien pas la voie de contournement, quand Waze m'indique de passer par le village de Sainte-Julienne puis les chemins à l'arrière, c'est plusieurs centaines de véhicules. On se retrouve dans le trafic dans le milieu de Sainte-Julienne, dans le cœur du village. C'est dangereux pour les enfants, c'est dangereux pour les personnes qui sont

à pied. Le maire a mentionné que c'est coûteux, mais moi je pense plus à la santé puis le danger pour les personnes, les enfants qui jouent au parc, on passe à côté de l'école primaire, il y a 400 élèves et plus.

Fait que c'est ce que je tenais à partager avec vous parce que le côté environnemental est important aussi quand on augmente nos consommations d'essence de plus de 30 %. Présentement, on passe à Saint-Esprit, on passe à côté de plein de commerces qui vendent des fruits et légumes. C'est dangereux d'arrêter ou de repartir de là pour rembarquer sur la 125 pour reprendre notre chemin. Et puis, comme j'ai mentionné, j'ose plus aller en ville l'hiver, le vendredi, samedi, dimanche. L'été, c'est encore pire, parce que l'été, c'est presque 5 à 7 jours par semaine qu'il y a du trafic.

Pierre Benoit

Merci beaucoup. Merci beaucoup pour votre participation. Vous avez parlé de chemins de contournement ou de détours que les gens prennent. Vous, vous êtes au nord, à Chertsey. On en avait entendu parler du côté sud et du côté est. Au nord, on n'en avait pas entendu parler. Pouvez-vous nous expliquer un petit peu...

Sylvain Lévesque

Bien quand on part de, c'est surtout quand on revient de Montréal ou ces choses-là qu'ils nous font... Ici à Saint-Esprit, c'est quand on met Waze, ils nous font dire de prendre les chemins à l'arrière, où est-ce qu'il y avait l'ancien restaurant, c'était une... Voyons, un avion là, je sais pas le nom de la rue.

Pierre Benoit

À l'ouest de Saint-Esprit?

Sylvain Lévesque

C'est dans Saint-Esprit quand on lâche la 25 Nord, on prend la 125, pas bien loin de là, ils nous demandent de tourner à gauche pour contourner tout le trafic. Et puis là, quand on passe là, on arrive sur la rue Cartier, au village de Sainte-Julienne. Là, on monte la côte, on se trouve à passer directement à côté de l'école, puis on redébloque après les lumières de circulation qu'il y a à Sainte-Julienne.

Pierre Benoit

Vous tombez sur Cartier, puis vous...

Sylvain Lévesque

On monte la côte et puis on passe à côté de l'école, après ça il y a le Tim Horton, cette affaire-là. Et là on ressort à côté de Dazé Neveu, l'arpenteur.

Pierre Benoit

OK. Donc ça, c'est très fréquenté.

Sylvain Lévesque

C'est énormément fréquenté, tous ceux qui ont Waze ou Google ou ces choses-là, quand il y a du trafic à partir de Saint-Esprit, ils nous font prendre par là.

Pierre Benoit

Très bien. C'est clair. OK. Pour moi ça va. Je vous remercie beaucoup.

Sylvain Lévesque

Merci.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre opinion, à moins que vous ayez des...

Sylvain Lévesque

Non, j'espère que...

Georges Lanmafankpotin

... solutions pour améliorer le projet telles que...

Sylvain Lévesque

Je crois que monsieur Rougeau, ce qu'il a mentionné, est très important parce que, ça donne quoi de faire une voie de contournement si on arrive à cette lumière de circulation là où est-ce qu'il y a le A&W, on est « jammé » encore jusqu'à Rawdon? Parce que, quand on part du nord, il y a des milliers de personnes qui partent de là, fait qu'ils vont être pris s'il y'a pas de carrefour giratoire, il faut arrêter. Fait que là on parle du trafic, présentement qu'il y a jusqu'au Ski Montcalm. Fait que c'est cinq à huit kilomètres minimum. Puis juste un exemple, moi je reste dans un petit domaine à Chertsey, puis depuis 2020, il y a 27 nouvelles résidences. Fait que juste dans mon petit domaine, je pense que Chertsey a monté de 700 personnes au cours des trois, quatre dernières années. Fait que la population va augmenter de plus en plus puis on doit penser plus loin que juste un petit bout.

Georges Lanmafankpotin

Vous avez soulevé des préoccupations relatives à des dangers, par exemple à certaines personnes vulnérables; les personnes âgées, les élèves. Est-ce que le projet, dans la configuration actuelle où ça nous a été présenté ici avec les détails, est-ce que ça règle les problèmes liés au danger que vous...

Sylvain Lévesque

Beaucoup, parce que ça va éviter que les gens passent dans le village de Sainte-Julienne, ça va faire qu'il y aura plus autant de voitures qui vont passer à côté d'un centre pour personnes âgées et puis comme ils ont mentionné tantôt, je pense qu'ils vont planter trois fois plus d'érables qu'ils vont en couper, fait que, puis même présentement là, la 125, elle passe à environ 100 mètres de l'école publique quand toutes les 18 000 voitures passent là, fait que,

puis il y a aucun arbre pour absorber le CO₂ ces choses-là, parce que c'est dans le cœur du village. Alors c'est tous des blocs ou des maisons, fait qu'il y a rien pour absorber le CO₂ qui est dommageable à bien des gens. Fait que oui, c'est une bonne idée, ça devrait faire, le fait que j'ai été sur le transport et que je connais bien cette route là, ça a plus de bon sens, depuis cinq à huit ans, ça a plus aucun bon sens.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre intervention et bonne soirée.

Sylvain Lévesque

Merci. À vous aussi.

Alexandre Richard, opinion verbale (DM18)

Georges Lanmafankpotin

J'invite à présent Alexandre Richard à prendre place à la table des intervenants pour nous présenter son opinion. Bonsoir, monsieur Richard. Bienvenue.

Alexandre Richard

Bonsoir.

Georges Lanmafankpotin

Bonsoir, bienvenue.

Alexandre Richard

Bien content d'être ici ce soir pour venir faire part de mon opinion par rapport au projet. Donc, je vais vous faire un bref résumé en fait de mon mémoire qui s'intitule *Contourner un noyau urbain via la conception d'une emprise autoroutière - Comment déplacer et accentuer un problème systémique*. Donc, à mon avis, ce projet-là, je crois que c'est nécessaire en fait de faire des interventions au niveau de la 125, parce que c'est vraiment un problème majeur au niveau des impacts qu'il peut y avoir par rapport à la sécurité routière, puis aussi au niveau de la qualité de vie des gens qui sont dans le noyau villageois. Par contre, le point qui me chicote un peu par rapport à ce projet-là, c'est que, par rapport aux sommes qui sont investies, je crois sincèrement qu'on pourrait faire mieux en gardant l'emprise routière existante tout en protégeant les milieux qui sont les milieux naturels qui sont proposés par le promoteur pour faire son projet.

Donc, mon point de vue par rapport à ça, j'en parle un peu dans mon mémoire, c'est un peu en créant une emprise qui est équivalente à une emprise autoroutière en largeur, en créant quatre voies de large, on va juste faire en sorte que oui, ça va peut-être régler le problème dans le village. Par contre, on va doubler les, on va créer d'autres impacts plus loin. Puis, ce que j'aimerais apporter à la commission par rapport à ça, c'est que 100 millions, c'est quand même vraiment beaucoup. J'ai vu, là j'ai resté surpris un peu tantôt, j'ai regardé vite vite dans le dossier, il y a un document qui est le document 13, DA13, si je me trompe pas, donnez-moi deux

petites secondes, DA13.2 qui vient tout juste d'être déposé. C'étaient les solutions de rechange un peu puis les différents tracés qu'il y avait. Là, c'était vraiment dernière minute, j'ai regardé ça avant de m'en venir vite vite. Puis, le tracé qui a été proposé pour la 125 qui est habituel, qui est utilisé tout le temps, ce tracé-là, en fait, dans ce document-là, c'est inscrit les avantages. Puis il y en a un entre autres, qu'au point 7 du document DA13.2 à la page 124 qui a été déposé, c'est de limiter l'accroissement de la capacité sur le corridor de la route 125. Donc, en gros, mon point, c'est ça.

C'est pour ça que mon mémoire s'intitule comme ça, parce que je pense que si on continue à élargir les routes, puis à chercher à faire une croissance qui est pas contenue à l'intérieur des endroits où qu'il y a déjà des bâtiments, bien on va s'étendre sur le réseau, puis je pense que c'est ce point-là que justement le ministère des Transports veut pas nécessairement que ça se produise, mais j'ai comme l'impression qu'il y a des entités autres, incluant les gens qui font les études d'impact, ils ont comme une petite tendance à pencher vers les projets qui sont les plus... avec des grosses sommes d'argent, je pourrais dire. Parce que la première solution qui était de revitaliser la route 125 actuelle, moi à mon avis je pense qu'elle pourrait être combinée en fait avec d'autres mesures de réduction du DJMA, puis incluant aussi surtout, moi, je peux vous dire, là, j'ai eu dans ma vie des accidents majeurs, OK, puis rouler à une vitesse qui est au-delà de 60 km/h avec un véhicule, ça fait pas de sens. Je peux vous dire là, mon mémoire expose un peu ce que j'ai vécu puis aussi mes pensées par rapport à ça, mais quand on roule avec un véhicule à 100 km/h et qu'il y a un impact, il y en a eu un justement récent sur la 158 qui est une route qui se croise dans le coin de, entre, dans ce coin-là, proche de Joliette, il y a eu des accidents récents puis c'est fréquent. La vitesse est excessive. Puis là, dans ce tronçon-là, on parle quand même, on peut pas rouler vite. C'est sûr que c'est un tronçon qui passe où est-ce qu'il y a des bâtiments résidentiels, il y a un village. On peut pas mettre une vitesse élevée. J'ai comme l'impression que le Ministère a tout conçu ça pour pouvoir rouler à une vitesse qui est au-delà. Je crois que j'ai lu dans les dossiers, il y avait un 70 ou un... Tout est conçu pour rouler plus vite. Puis tout ce qui se passe entre Saint-Esprit, on pourrait dire, puis qui se rend jusqu'à Sainte-Julienne qui est notre projet, là, je comprends que le projet vous, qu'on parle aujourd'hui, il est concentré sur ce secteur-là.

Par contre, ce que je dis, c'est que ce secteur-là, c'est juste temporaire, là. On veut contourner le problème, puis on prépare l'endroit pour créer une phase deux qui va être à voix quadruple jusqu'à Saint-Esprit. Ça fait pas vraiment de sens, c'est sûr qu'on va attirer beaucoup de gens, on va attirer aussi des gens, plus de gens sur la route, ça veut dire en fait plus de risques pour tous. Fait que moi ce que je propose par rapport à ça, c'est vraiment de prendre une pause puis de regarder avec 100 à 150 millions, c'est pas clair, on va finir par avoir la réponse, là. C'est quoi le budget par rapport à ça? Mais avec 150 millions est-ce qu'on pourrait pas faire mieux en réduisant, en fait, la vitesse à partir de Saint-Esprit? Je dirais qu'on pourrait se rendre encore plus loin, mais admettons, restons dans la zone d'étude là, un peu prolongée là, comme le document a été déposé 13.2. Si en aval et en amont, OK, il y a des gens en première partie qui ont témoigné, ils ont vu des choses. Quand on voit des accidents automobiles comme ça, on est quand même traumatisé puis on est toujours conscient que c'est la vitesse qui est en cause. Parce que si on roule tous à 60 km/h, les accidents mortels vont être beaucoup moins fréquents puis il va y avoir beaucoup moins de dommages, de blessés graves. Donc, si on part par exemple de Saint-Esprit, OK, puis qu'on trouve un moyen pour éviter que la vitesse soit plus élevée que 60, ce que je pense, c'est que ça va avoir une incidence sur, quand les gens vont

arriver dans un village, bien quand t'es habitué de rouler 60, puis que la route est aménagée pour que les miroirs frottent, OK, bien c'est sûr qu'on n'est pas tenté à rouler vite. Si on élargit la voie à quatre voies, bien, c'est sûr que les gens sont incités à dépasser, puis ça va pas, ça fonctionne pas avec le fait que ce tronçon-là à l'étude, il est dans un village. Les gens vont vouloir accélérer, vont vouloir s'énerver un peu. C'est normal, c'est la culture automobile qui est présente un peu partout. Moi aussi, j'ai passé par là.

Comme j'explique dans mon mémoire là, j'ai été exposé en bas âge à me déplacer en véhicule, puis c'est sûr qu'on est habitué de rouler vite, ça devient une habitude. Donc moi, ce que je propose, c'est de réduire vraiment la vitesse par rapport au projet, puis d'évaluer aussi... Je comprends que la rue, la 125, elle peut être réaménagée. Avec les mêmes montants, est-ce qu'on est capable de s'assurer qu'on pourrait coordonner par exemple des véhicules? Vous avez parlé en première partie, vous avez posé des questions par rapport à est-ce que ça a un incidence si par exemple les gens retournent, partent du télétravail pour retourner au travail, par exemple, aller à Montréal ou je ne sais où. Est-ce que ça fait vraiment du sens, après tout ce qu'on a vécu, incluant avec les risques routiers puis tout ça, puis la pandémie, puis tout, est-ce que ça fait du sens vraiment de partir de Sainte-Julienne pour aller travailler à Montréal à chaque jour? Est-ce qu'on est capable comme, en tant que société, de pouvoir se « timer » un peu? Peut-être qu'on serait capable de se synchroniser puis de, des fois déplacer un peu les fins de semaine puis s'assurer que, s'il y a 18 000 véhicules par jour qui passent, peut-être qu'on est capable de créer un système pour se coordonner un peu pour pas tout être en même temps, puis s'espacer, puis rouler un peu moins vite, puis si ça devient éventuellement une norme, bien on va réduire les risques d'accident, puis de congestion, puis tout ça.

Mais c'est sûr que si on fait comme à l'américaine, je crois que d'ailleurs que toutes les conceptions routières sont faites à l'américaine avec des guides américains, c'est des standards autoroutiers. Dans ce projet-là, ils l'ont pas appelé comme ça, mais moi, je trouve que, une quatre voies comme ça, c'est un projet autoroutier. C'est juste qu'ils ont changé le nom. Ça, c'est mon avis. Puis je pense que c'est important aussi que, je sais que le temps passe vite là, je sais pas, je suis à combien de minutes?

Georges Lanmafankpotin

Il vous reste six minutes.

Alexandre Richard

Six minutes, c'est bon. Donc, ça, ce point-là, je crois que c'est super important. Je crois qu'on devrait retourner à la table à dessin, puis avec les mêmes montants, puis peut-être d'autres ressources, on pourrait probablement revoir tous les bâtiments qu'il y a dans le village, là, on s'entend qu'on s'en va vers des objectifs de carboneutralité. OK. Il y a deux points que je parle dans mon mémoire. Il y a la carboneutralité pour 2050, puis il y a aussi la vision zéro. Ça, c'est pour la sécurité routière. Ça, ça s'arrime parfaitement ensemble. La vision zéro, là, je suis pas mal sûr, ça reste à prouver, mais je suis pas mal sûr qu'on pourra pas y arriver si on roule au-delà d'une vitesse de, je vais donner ça au pif comme ça, mais en haut de 70 km/h, là, il y a des chances qu'il y ait des blessés graves, puis des morts. Fait que si on réduit cette vitesse-là dans le temps, bien je pense que ça pourrait donner une opportunité à Sainte-Julienne pour ralentir vraiment peut-être jusqu'à 30 km/h maximum ou 40 comme on peut voir dans d'autres villes,

40 dans le village puis en amont puis en aval, bien peut-être qu'on pourrait mettre un maximum de, moi je dirais 50, mais peut-être 60, puis graduellement descendre un peu pour arriver à la vision zéro parce que c'est pas facile. Je crois qu'il y a presque 300 morts par année, en tout cas de plus que 200 morts par année au Québec, puis ça fait aucun sens. On peut pas continuer comme ça, faut changer de paradigme. Fait que je suis tout à fait d'accord avec l'idée de créer un projet, mais c'est clair qu'il faut que ce soit un projet qui ralentit les gens, puis que ce soit structurant pour que, quand ils sortent de Sainte-Julienne, bien, qu'ils essayent pas de, d'accélérer puis de rouler 90 dans une zone de 70, c'est complètement mortel; 90, ça fait aucun sens comme vitesse. C'est sûr qu'éventuellement, il va avoir des demandes au MTQ pour réduire ça. Ça fait pas de sens.

Moi, partout au Québec, je pense qu'il y aurait aucun endroit qui devrait avoir une vitesse plus élevée que 70 km/h. C'est sûr que ça a des impacts économiques, on s'entend là. Ça, c'est sûr et certain que c'est à évaluer. Mais est-ce qu'on est prêt en tant que société à aller vers la vision zéro. Si on veut faire ça, je crois que c'est important qu'on réduise la vitesse. Puis ça, ça remet en question toute la structure. Un turbo giratoire. Est-ce qu'on est obligé d'avoir un turbo giratoire si la vitesse est réduite? Je pense pas. Ça doit remettre en question complètement le projet.

Puis, il y a un point aussi que je voudrais apporter, que j'aimerais... porter à votre attention, c'est le fait que le projet qui passe entre les deux pâtés de maisons en fait du village on pourrait dire, c'est vraiment un milieu exceptionnel pour l'acériculture. Moi, je fais de l'acériculture, en fait, de façon informelle, puis, c'est sûr et certain que je suis pas d'accord avec l'étude d'impact. Dans cette étude d'impact là, c'est inscrit que les terres agricoles ont une grande importance puis que les îlots, par rapport aux érables, sont moins importants que les terres agricoles. Mais je vous dirais que dans un village comme Sainte-Julienne, OK, les îlots boisés, puis les îlots en fait, il y a trois petits îlots que j'ai vu là, que le projet passe direct dedans, c'est des érables qu'il y a là-dessus, puis probablement qu'il y a des érables qui sont matures qui peuvent être entaillé, fait que ça, ça a pas de prix pour un, d'avoir en milieu urbain...

Georges Lanmafankpotin

2 minutes.

Alexandre Richard

... encore qu'on est en milieu urbain, des érables prêts à entailler, puis pour passer une route à l'intérieur, sincèrement, je trouve que ça fait pas de sens, puis je crois que vous devriez prendre en compte le fait que la route existante pourrait être réaménagée, incluant des bâtiments qui sont obsolètes, on s'entend là. Quand on va arriver vers la carboneutralité, tous les bâtiments qu'il y a partout, il faut tous les rénover, ils sont plus aux normes par rapport à l'efficacité énergétique. Fait qu'en gros, on pourrait faire les bâtiments puis la rue en même temps. En cinq ans, ça se ferait. C'est ce que je vous propose.

Georges Lanmafankpotin

Merci, monsieur Richard, pour votre mémoire. Je comprends que vous proposez par exemple une réduction de la vitesse, est-ce que c'est sur le tronçon?

Alexandre Richard

Sur le tronçon?

Georges Lanmafankpotin

Qui est à l'étude maintenant, la voie de contournement.

Alexandre Richard

Oui, c'est clair parce que c'est sûr que, comme vous avez pu le voir, je vous redirige vers le, dans le document 13.2 qui nous ramène à l'endroit original. C'est sûr que si la vitesse est réduite puis qu'il y a des mesures d'atténuation qui peuvent s'ajouter aussi comme des contrôles, on pourrait dire en anglais du « timing », que les véhicules se « timing ». Puis aussi que ce soit étendu, bien évidemment, en amont et en aval du projet.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour cette précision, mais vous proposez également dans votre mémoire d'évaluer exhaustivement l'ensemble des mesures possibles...

Alexandre Richard

Exact.

Georges Lanmafankpotin

... permettant la réduction de DJMA. Vous considérez que la demande de réduction de vitesse en est une des mesures. C'est bien ça?

Alexandre Richard

Exact.

Georges Lanmafankpotin

Est-ce qu'il y a d'autres mesures que vous proposerez dans le contexte du village de Sainte-Julienne qui pourraient permettre, qu'on pourrait étudier et qui pourraient permettre la réduction de ces DJMA.

Alexandre Richard

C'est sûr que j'ai pas fait une vérification pour savoir c'est quoi toutes les mesures, mais clairement, comme ce que je viens de vous dire, juste comme par exemple, en venant ici, OK, j'ai regardé, j'ai l'habitude de, je fais du transport actif, j'essaie de prendre le plus possible le transport en commun, puis moi aussi j'utilise des prothèses motorisées fréquemment. Mais j'essaie de, par exemple, un point facile c'est on pourrait facilement comme par exemple, dans le domaine de l'aviation, on a des copilotes. Il y a personne qui pourrait dire qu'il peut conduire un avion complètement seul. Je pense c'est la même chose dans le domaine des trains. Pour le domaine routier, je crois que c'est la même chose; il pourrait avoir une méthode pour qu'il y ait au moins deux personnes par véhicule. Déjà on pourrait réduire pas mal le DJMA. Ça pourrait être une option. Puis ça, bien, c'est sûr que c'est de l'organisation, c'est plus complexe. Je

comprends qu'on peut pas faire ça du jour au lendemain. On est habitué dans notre petit confort, mais je pense sincèrement que il y a moyen de s'organiser entre nous pour pouvoir réduire le nombre de véhicules qui va passer à Sainte-Julienne. Peut-être si on est à 18 000, on pourrait aller en dégressif. Puis éventuellement, si on arrive, mettons à 13-14 000, peut-être qu'on est capable de gérer ça plus facilement avec d'autres méthodes combinées.

Puis, c'est sûr qu'il y a plusieurs couches et en faisant des recherches un peu plus exhaustives, j'ai pas eu beaucoup de temps à passer là-dessus, mais c'est sûr qu'il y a des méthodes pour pouvoir s'assurer que les gens se ramassent pas tout en même temps, au même moment, pour se rendre à son chalet, si je comprends là. C'est sûr que les gens s'en vont dans le nord, puis c'est un des endroits de prédilection pour passer, mais faut pas oublier que c'est un des endroits de prédilection parce qu'il y a probablement une autoroute un peu plus loin qui attire des gens. Il y a une vitesse élevée. Si les gens roulent 110, 120 sur une autoroute, c'est un point qui attire des gens vers la 125, qui fait un goulot d'étranglement. Puis je pense pas que ce projet-là va régler le problème. Il va juste le déplacer à grands frais.

Puis il y a des risques de spéculation foncière aussi. Les gens vont spéculer. Quand il y a une route, il peut avoir des gens qui veulent faire des sous avec ça. Et ils vont vouloir créer des domaines et il va y avoir encore plus de monde.

Georges Lanmafankpotin

Merci. Particulièrement pour les véhicules hors route, vous vous êtes interrogé beaucoup dans votre mémoire aussi, surtout concernant le passage. Est-ce que vous auriez des propositions pour le passage de ces véhicules hors route là, en vue de maintenir leur apport, par exemple, leur apport économique à la région?

Alexandre Richard

Le sens de mon mémoire, c'est un peu, ce que je me questionnais c'est, par exemple en ville, on a des stationnements incitatifs pour que, bien, je pense pas juste en ville, partout, je pense la MRC Montcalm aussi, il y en a un à Saint-Roch-de-l'Achigan par exemple pour prendre l'autobus. J'ai voulu le prendre pour venir ici, mais ça fonctionnait pas, c'était plus compliqué. Mais en gros, un stationnement incitatif habituellement, c'est pour prendre une mesure pour éviter que les gens utilisent un véhicule en solo. Tandis que là, dans ce que j'ai vu en regardant dans la première partie, c'est que c'était comme une mesure incitative. Si on crée une facilité d'accès à la 125, on pourrait dire, puis qu'on crée un stationnement incitatif qui invite des gens à venir faire des sports motorisés dans une vision de décarbonation puis d'amélioration de la sécurité et de l'environnement, bien c'est sûr que les véhicules récréatifs motorisés, je pense pas que c'est quelque chose qui devrait être incité, ça devrait être plus un stationnement incitatif peut-être pour des sports un peu plus doux on pourrait dire, comme la raquette, le ski de fond ou autres. C'est plus dans ce sens-là, mon point.

Georges Lanmafankpotin

Merci. C'est très clair.

Alexandre Richard

Merci à vous.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre passage et bonne soirée.

Shanie Gauthier, pour Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25! (DM19)

Georges Lanmafankpotin

J'invite maintenant Shanie Gauthier à vouloir bien venir à la table des intervenants. Bonsoir, bienvenue.

Shanie Gauthier

Bonsoir, merci. Donc, Shanie Gauthier, je suis la fondatrice du mouvement citoyen Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25. Donc voilà. J'ai fondé le mouvement citoyen en 2021 après avoir appris que le projet de voie de contournement et du prolongement de l'autoroute 25 allait aller de l'avant par le MTQ. Dans le fond, nous, on n'est pas contre la sécurité routière ni contre le développement. Mais ce qu'on veut, c'est que ça soit fait dans le respect de l'environnement, dans le respect aussi de la Municipalité, des capacités autant en eau que des capacités des infrastructures qu'on a.

Donc, c'est un peu ce sur quoi portait mon mémoire. Donc aujourd'hui, je voulais résumer un petit peu mon mémoire. Donc moi, ce que je voulais apporter comme élément, en fait, il y a plusieurs aspects. On n'est pas juste environnementaliste, en fait. Moi, mon travail, c'est de représenter tous les citoyens qui sont contre la voie de contournement. La majorité, je vous dirais, c'est beaucoup un enjeu de sécurité qui est ressorti parce que la voie de contournement ne réglerait pas, en fait, l'enjeu de sécurité selon le, beaucoup, beaucoup de citoyens. Je sais pas d'où il sort le chiffre de 5 %. J'imagine que c'est suite aux réponses de la consultation du ministère des Transports, mais...

Georges Lanmafankpotin

Non, c'est une consultation faite par, je pense, Mobilité 125 en 2024.

Shanie Gauthier

OK, mais je pense qu'il y avait eu comme 500 réponses, puis on est 10 000 citoyens. Donc, je pense qu'il y a un manque d'information au niveau des citoyens, je sais qu'ils ont fait leur possible, mais, je pense qu'il y a beaucoup de citoyens qui sont encore aujourd'hui pas au courant de qu'est-ce qui se passe ici, puis de qu'est-ce qui s'en vient. On a essayé, vraiment essayé de rejoindre le plus de citoyens possibles, mais malheureusement, c'est parfois compliqué d'essayer de joindre tout le monde.

Donc, voilà. Le tracé, il traverse 19 peuplements forestiers distincts, cinq cours d'eau, des étangs. Il y a des espèces animales en situation précaire, dont 30 espèces qui sont sur le tracé.

Il y a cinq espèces végétales qui sont sur le tracé, il y a 30 milieux humides aussi qui devraient être protégés. Il y a des ravages de cerfs de Virginie aussi qui sont sur le tracé. Oui, on est plusieurs à habiter proche de cette voie de contournement là, mais si on se bat contre, c'est pas parce que ça passerait derrière chez nous, mais plutôt parce que ce projet-là selon nous, selon nos connaissances du territoire, réglerait pas le problème. En fait, tout ce que ça risque de faire, c'est que le trafic va être avant, la voie de contournement, ça va courser pour dépasser, puis rendu au deuxième carrefour giratoire, ça va bloquer sur la route 125. Donc, pour nous, c'est pas une solution, ni sur le long terme ni sur le court terme. Puis, dans le fond, les conséquences sont désastreuses. Puis, pour les coûts, on pense qu'il y aurait des modifications à faire sur la route 125 qui pourraient être très adéquates. On pense pas que c'est une solution qui est magique, mais que c'est plusieurs solutions ensemble qui pourraient faire des changements.

Comme on a dit, on n'est pas ingénieurs. On l'a mentionné à plusieurs reprises. On est juste des citoyens. Mais on pense que des carrefours giratoires sur la route 125 pourraient déjà améliorer la fluidité. Une des grosses parties, c'est les trois lumières qui causent beaucoup d'enjeux de circulation aux heures de pointe, donc le matin et soir et aussi en temps estival. L'été, quand les gens montent à leur chalet dans le nord, on est une des routes principales, l'autoroute 15 est bloquée, donc les gens passent par le village de Sainte-Julienne. Donc on est un peu comme un village relais. Puis dans le fond, les trois lumières, elles sont pas synchronisées, donc ça bloque.

On a remarqué qu'il y a jamais eu de modification qui a été tentée sur la route 125, aucun changement qui a jamais été apporté pour essayer de fluidifier la circulation, puis pourtant, on est convaincu qu'il y aurait l'espace pour faire des carrefours giratoires, on est convaincu qu'il y aurait aussi, possiblement, de l'espace entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne pour faire des voies de contournement... pardon, des voies de dépassement sécuritaires pour qu'il y arrête d'avoir des face à face. Il y a plusieurs mesures comme ça qu'on pense qui seraient faisables. Le covoiturage, l'encourager, les autobus ici, l'horaire, c'est presque pas possible d'aller travailler en autobus. Donc les gens ont pas le choix d'avoir un automobile. Et moi, honnêtement, j'aurais pas voulu grandir ici parce que être jeune ici il y a pas grand façon de se déplacer à part de demander à papa-maman de venir nous porter chez nos amis. Là, en ce moment, la forêt donne un accès aux jeunes de l'école puis de la CPE de pouvoir se promener de domaine en domaine de façon sécuritaire, puis ça permet aussi aux gens d'aller se retrouver, d'aller marcher avec leur chien. Je sais pas si vous avez déjà été marcher, mais on en voit beaucoup à tous les jours. Les gens vont courir, vont faire leur sport. Il y a des gens en VTT, en motoneige. C'est un secteur d'activité. Puis c'est même un attrait touristique de Sainte-Julienne, cette forêt-là. Elle est vraiment, vraiment importante. Puis elle filtre l'air aussi qu'on respire de toute la route 125 qui justement, a beaucoup de circulation, 18 000 véhicules par jour.

Moi je pense qu'il y aurait des mesures à prendre pour essayer, justement, que ça soit plus fluide, puis que dans le fond ça arrête de congestionner comme ça. Donc c'était des points importants. Je me suis aussi penchée sur qu'est-ce qui avait été envisagé par le Ministère dont les bassins de rétention. Puis, j'ai fait des recherches. C'est sûr que je suis pas scientifique, mais de ce que j'ai vu, les bassins de rétention, oui, ça filtre l'eau, mais nos nappes phréatiques, nos huit puits de la municipalité sont collés sur le boisé qui risque d'être détruit par la voie de contournement. Il y a quatre puits aussi de résidents qui sont sur le tracé qui doivent être déplacés. Puis, dans le fond, moi, ce que j'ai regardé c'est que oui, justement, les bassins de rétention, ça filtre, mais ça doit être tout le temps entretenu, c'est des coûts très très élevés. Le

dynamitage puis les pluies extrêmes peuvent risquer une infiltration d'eau. Puis nous, on pourrait avoir de la chlorure ou des hydrocarbures, des métaux lourds dans notre eau. Pour moi, c'est un risque qui est vraiment élevé. Déjà, l'eau de Sainte-Julienne, il y a beaucoup de gens qui se plaignent que l'eau, la plupart, il la font bouillir avant de la boire, parce que souvent, ça goûte les produits chimiques. Donc là, on risque d'avoir du chlorure et des hydrocarbures ou encore des métaux lourds dans notre eau. Ça, c'est une autre inquiétude qui a été soulevée.

Puis, sans compter les impacts permanents; le déboisement, le terrassement, la déviation d'un cours d'eau aussi qui a été mentionné par le ministère des Transports. Si cette voie de contournement là voit le jour, si je me trompe pas, les cinq cours d'eau à proximité pourraient aussi être pollués si les bassins de rétention arrivent pas à faire leur travail ou encore qu'il y a des inondations. On le sait, avec la crise climatique, il y a souvent des inondations, c'est arrivé souvent ces dernières années comme des alertes de tornades aussi. Donc, on est vraiment à risque. Ça, pour moi, c'est un enjeu de sécurité majeur, sans compter que, comme j'ai dit tantôt, le projet règle rien.

Il y a aussi beaucoup d'enjeux sociaux comme le bruit à proximité qui pourrait dépasser les 55 décibels. La plupart des gens habitent à Sainte-Julienne pour la tranquillité, pour avoir la paix. Il y a beaucoup de gens qui sont ici en fait suite à leur retraite. Ils gardent leur maison pour la fin de leur vie et puis ça va aller à leurs enfants après. Bien, il y aura plus cette quiétude-là, le village va être divisé par, déjà, le village est divisé par la route 125, on va aller le diviser avec une autre route parallèle juste à côté. Le village va être divisé en quatre. Puis il va avoir du bruit de tout bord tout côté avec la pollution de tout bord tout côté, plus de forêt pour dépolluer, plus d'air pur.

Donc, je peux pas comprendre comment un projet comme ça fait encore du sens en 2026 avec toutes les connaissances qu'on a. On le sait que plus de routes ça amène plus de voitures ça, donc au final, il va y avoir plus de constructions, plus de voitures, puis un retour au trafic. Il faut qu'on commence à innover, à changer nos façons de faire pour, justement, fluidifier la circulation puis arrêter d'encourager l'auto solo. Il faut être capable de trouver des meilleures solutions et des solutions durables dans le temps qui vont coûter moins cher aussi. Donc, il y avait aussi l'enjeu économique. Il y a aussi eu des commerçants qui avaient des inquiétudes par rapport à leur commerce. Ça a été souligné dans l'étude comme quoi il y a des commerçants qui pourraient avoir des pertes autant temporaires que permanentes parce qu'ils vont perdre le trafic de transit justement qui vont passer par la voie de contournement. Puis de toute façon la plupart des gens de Sainte-Julienne risquent de pas la prendre la voie de contournement parce que s'ils veulent se rendre chez eux, dans le village, bien ils vont devoir passer sur la route 125. Donc la plupart de ceux qui vont prendre la voie de contournement c'est le trafic de transit, les gros camions. Eux, ils vont passer par là, ils vont monter dans le nord. Donc nous, on se ramasse avec notre perte d'habitat. Plus de forêts, plus rien pour nos activités, puis pour respirer de l'air pur, puis avec nos puits qui sont à risque, pour les gens qui montent dans le nord.

C'est la partie que je trouve le plus dommage en fait du projet. C'est que nous, on se ramasse avec une solution qui marche pas pour nous. La 125, qui va aucunement être modifiée, donc elle va continuer à être problématique. Il va continuer à avoir des enjeux de sécurité, des accidents, etc. Puis les gens, qui montent dans le nord, eux, pourraient prendre cette route-là.

Ça risque de courser, puis dans le fond, monter au nord et nos commerces locaux risquent de subir des dommages. Donc, ce qu'on aimerait, en fait, c'est ça. Ça serait l'amélioration de la route 125 qui est déjà existante, le développement du transport collectif, l'encouragement du covoiturage, puis, dans le fond, tout ça, c'est des mesures moins coûteuses, qui seraient plus efficaces, puis qui préservent la vitalité économique et sociale du village de Sainte-Julienne.

Donc, voilà. On aimerait aussi la protection intégrale du boisé puis des milieux naturels qui s'y trouvent parce qu'on considère que c'est un boisé qui a énormément d'espèces qui sont importantes comme l'ail des bois ou encore l'érable noir qui sont en ce moment menacés. Et même si des milieux humides peuvent être recréés, c'était jamais possible de recréer exactement un milieu humide tel quel, ni les espèces qui l'habitent, ni... On peut pas tout déplacer les espèces fauniques ou floristiques d'un milieu humide. Donc, moi, je pense qu'on doit essayer au maximum de préserver nos milieux humides et non de toujours les compenser financièrement ou de les recréer. En fait, il faudrait arrêter de les détruire puis de commencer à protéger qu'est-ce qu'on a, puis de changer justement nos façons de faire, puis de trouver des meilleures solutions sur le long terme. Donc, voilà. C'était pas mal la position du mouvement de Sauvons la forêt.

Georges Lanmafankpotin

Merci, merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. Je vais laisser mon collègue...

Pierre Benoit

Oui. Merci madame Gauthier. Dans votre mémoire, vous parlez d'un climat de tension sociale autour du débat, autour du projet, bien sûr. Est-ce que vous pourriez nous parler du malaise des membres de votre mouvement ou de votre mouvement concernant ce débat-là?

Shanie Gauthier

Oui. En fait, il y a eu plusieurs incidents. Il y a eu une personne que je connais qui discutait avec son voisin et, dans le fond, il a eu une chicane suite à ça et elle s'est fait pousser. C'est des genres de situation qui se produit. Autant moi, j'ai eu d'autres situations où il y a eu du respect. Par exemple, moi et un voisin, on a eu un désaccord, j'ai dit : « je respecte votre opinion », il m'a dit : « je respecte votre opinion ». Tout s'est bien passé. Tout dépend des gens. Mais souvent, c'est un climat qui s'envenime. Par exemple, La Tribune de Sainte-Julienne, j'ai arrêté d'écrire parce que je me suis fait dire des commentaires extrêmement méchants et rabaissants. Et on s'est beaucoup fait traiter d'écologistes quand dans le fond, on est juste des citoyens qui essaient d'utiliser notre gros bon sens pour avoir une solution qui est durable et qui va fonctionner pour tout le monde.

Donc voilà. C'est pas mal ce qui se passe en ce moment. C'est le climat de tension. Les commerçants ont peur de parler parce qu'ils ont peur de perdre des clients. Les gens ont peur de parler parce qu'ils ont peur de perdre des amis ou des voisins. Ça va loin. Ça va beaucoup trop loin.

Pierre Benoit

Et qu'est-ce qui n'est pas exprimé en raison de ces tensions-là?

Shanie Gauthier

Particulièrement, je vous dirais, il y a des gens qui sont pas venus, qui ont pas voulu déposer de mémoire parce que leur nom aurait été publié. Il y a des gens qui ont pas osé mettre de commentaires parce que leur nom aussi aurait été publié. Je sais qu'il y a certaines personnes qui ont été citées dans des mémoires, mais ils vont être appelés personne 1, personne 2, personne 3. On a essayé de trouver un moyen de contourner ça. C'est d'autres personnes de mon équipe qui ont été capables, en fait, de faire, d'inclure ça dans leur mémoire, moi, j'ai manqué de temps. Mais c'est un autre mémoire qui est déposé, que vous avez reçu. C'est ça.

Sinon, je sais que au niveau des commerçants, il y a personne, presque personne, qui ose le dire haut et fort, à part nous. On a été capable de faire des rencontres citoyennes dans une des cabanes à sucre qui étaient à risque. En fait, eux, ils auraient perdu une grosse partie de leur terrain, mais je sais qu'il y a plusieurs cabanes à sucre qui osent pas, je sais qu'il y a des commerçants le long de la route 125 aussi qui n'osent pas parler par peur, justement, de perdre des clients, par peur de, du chiffre d'affaires qui descend, par peur de l'intimidation, des représailles ou encore des bris sur leur commerce.

Pierre Benoit

Merci. Autre question, dans votre mémoire, vous référez à des organismes qui vous soutiennent ou qui sont membres du mouvement.

Shanie Gauthier

Oui.

Pierre Benoit

Est-ce que ces organismes-là ont participé à la préparation du mémoire que vous nous avez soumis, est-ce qu'ils ont contribué?

Shanie Gauthier

Le seul organisme qui a pu contribuer, et c'est une très très petite section, j'ai manqué de temps en fait pour la préparation de mon mémoire, c'est le MARE, le Mouvement d'action régionale en environnement. Ils ont fait la section sur le trafic induit. Puis ils ont...

Pierre Benoit

Sur le?

Shanie Gauthier

Le trafic induit.

Pierre Benoit

Trafic induit.

Shanie Gauthier

Oui. Puis, ils ont regardé, lu mon mémoire, mais ils ont pas rien fait dessus.

Pierre Benoit

Bien.

Georges Lanmafankpotin

Donc tous les organismes que vous avez cités ont pu regarder le mémoire, ils sont d'accord, mais ils n'ont pas contribué directement.

Shanie Gauthier

Non, ils ont pas pu encore regarder le mémoire, mais on avait déjà demandé leur autorisation, en fait, pour citer leur nom dans la cause, que ce soit sur le site Internet, que ça soit dans la page Facebook. Et on avait les autorisations. Sinon, je les aurais pas nommés.

Pierre Benoit

Merci. Également une précision, dans votre mémoire encore une fois, vous nous parlez d'études concernant les impacts sur les commerces qui découlent des voies de contournement.

Shanie Gauthier

Oui.

Pierre Benoit

Est-ce que vous seriez en mesure de nous fournir les références des études auxquelles vous nous parliez?

Shanie Gauthier

Oui, aucun problème.

Pierre Benoit

Vous pourriez nous envoyer ça dans les jours qui suivent. On apprécierait.

Shanie Gauthier

Oui, aucun problème. Je peux vous fournir ça.

Pierre Benoit

C'est bon, c'est bien pour moi.

Georges Lanmafankpotin

Merci.

Shanie Gauthier

Merci beaucoup.

Georges Lanmafankpotin

Merci beaucoup pour votre mémoire. Merci beaucoup. Bonne soirée.

Mélie Breton, pour le Club Auto-Neige de Sainte-Julienne 1973 Inc (DM14)

Georges Lanmafankpotin

J'ai une intervenante que je vais inviter et après celle-ci nous prendrons une petite pause et on reviendra pour continuer d'écouter les autres personnes. Je voudrais, avant d'appeler Mélie Breton, je voudrais rappeler que nous avons ce soir quatre plages qui sont libres pour les personnes qui ne se sont pas préalablement inscrites qui pourront venir faire une intervention spontanée si elles le désirent. Dans ce cas, vous voudrez bien vous rapprocher de Kim Maloney à l'arrière de la salle pour vous inscrire au registre. Je voudrais inviter maintenant Mélie Breton à se rapprocher de la table des intervenants pour nous proposer son mémoire. Bonsoir, bienvenue.

Mélie Breton

Bonsoir. Comme la dernière fois, mes notes sont sur mon téléphone, donc je suis pas en train de texter quelqu'un.

Georges Lanmafankpotin

S'il vous plaît, rapprochez-vous un peu du micro.

Mélie Breton

Est-ce que vous m'entendez bien?

Georges Lanmafankpotin

Maintenant oui, merci.

Mélie Breton

Super. Donc, je m'appelle Mélie Breton, je suis agent de liaison pour la région de Lanaudière, pour la FCMQ, la Fédération des clubs de motoneiges du Québec. Donc, aujourd'hui, je parle au nom du Club de motoneiges de Sainte-Julienne particulièrement, mais ça encadre aussi les VHR en général, étant donné que c'est, je pense au MTQ, c'est vraiment la même catégorie. Donc, en somme, le mémoire qu'on a déposé, c'est surtout par rapport au fait que le sentier de motoneige peut pas être déplacé présentement. Puis là où ce qu'il passe, c'est exactement où ce que le, la voie de contournement va passer. Donc il y a pas de manière pour le sentier de motoneige d'être bougé.

Donc là, en ce moment les pistes de solutions qu'on a eues à ce jour en ayant aussi une rencontre avec le MTQ qui a été très informative, c'est qu'il y a de très fortes chances qu'il y ait pas de solution possible présentement pour conserver le sentier VHR. C'est important de savoir aussi que le sentier VHR et les sentiers vélo sont concernés ensemble. Les VHR sont seulement l'hiver, y compris les quads, étant donné qu'ils peuvent pas passer l'été. Donc c'est vraiment toujours des chemins d'hiver pour les VHR, puis les vélos, eux, c'est un peu plus l'été. Donc, même si présentement le sentier VHR de motoneige particulièrement est considéré comme un sentier local qui amène, comme quelqu'un l'avait mentionné avant, à un stationnement incitatif, c'est quand même un sentier qui est important pour le réseau de motoneiges en général. Et il y a aussi un projet futur qui avait été basé sur, justement, l'emprise du MTQ, que les expropriations qui avaient été faites. Donc l'objectif était d'utiliser ce sentier local là et d'en faire un sentier régional. Donc dé... Excusez-moi. Déplacer le sentier régional qui est numéroté 310 présentement, qui passe présentement sur des terrains privés et le mettre sur l'emprise du MTQ pour assurer une pérennité de ces sentiers-là, étant donné que, quand on a un sentier sur des terrains privés, il suffit que un propriétaire décide d'enlever le droit d'accès. C'est des fois des centaines de milliers de dollars de construction qu'on vient de perdre là.

Donc, l'objectif était de déplacer sur ce sentier local là. Donc, présentement, oui, il est local, mais l'objectif était de le mettre régional par la suite. Donc ça, c'était beaucoup nos préoccupations présentement avec le projet. L'objectif est pas d'empêcher le projet, c'est simplement de trouver une solution pour être capable de garder le sentier dans cet emplacement-là. Les recommandations qu'on a fait, ce serait qu'une fois qu'on aurait les plans d'avant-projet, que ceux-ci vont être terminés par le MTQ, on voudrait avoir une rencontre, une deuxième rencontre avec eux pour être capable de voir si c'est faisable d'avoir un sentier qui sera mis sur le côté, donc à l'extérieur, dans l'emprise encore, mais à l'extérieur de la route puis à l'extérieur du mur de son. Parce que ce qu'on avait regardé dans les possibilités c'était soit de rajouter un sentier à l'intérieur du mur de son, donc entre la route et le mur, on a compris que c'est impossible de faire ça pour plusieurs raisons, mais le mettre à l'extérieur du mur de son, du côté ouest de la 125 serait quelque chose que si on a assez d'espace, on a besoin de 5-6 mètres, c'est vraiment pas beaucoup. On serait capable de faire un sentier qui serait à la fois VHR l'hiver et qui serait pour les vélos l'été. Donc, ce serait un seul sentier. Comme je dis, un six mètres, c'est vraiment pas énorme. On est capable de faire ça sans déboiser plus. Puis ça permettrait de conserver la voie pour les vélos et pour les VHR, puis nous... par la suite, on serait capable aussi d'utiliser l'ancienne 125 qui va devenir gérée par la Municipalité. Ça nous permettrait de traverser là et, quand il y aura un plus bas débit de trafic et de continuer de rejoindre l'emprise du MTQ dans l'expropriation et de créer la nouvelle régionale.

Donc, ça serait vraiment un plan qui serait super pour les motoneiges et les VHR en général si ça pouvait être fait, mais on a compris qu'il faut avoir les plans. Il faut absolument avoir les plans parce que présentement on n'a aucune idée de la largeur de la route, exactement quelle largeur de déboisement qui va être permis par le MRNF aussi. Pas juste le MRNF, excusez, mais Environnement en général. Donc, c'est vraiment, ce serait ça qu'on aurait comme proposition présentement, que concrètement ce serait d'avoir une autre rencontre une fois que ces plans-là seraient concrétisés pour voir vraiment si on est capable d'avoir ce 5-6 mètres-là qui nous permettrait de faire le sentier.

Georges Lanmafankpotin

Merci. Vous avez parlé de la première rencontre que vous avez eue avec l'initiateur, le MTMD. Est-ce que cette rencontre, vous l'avez eue à la suite de la première partie d'audience qu'on a tenue ici?

Mélie Breton

Oui, absolument. La semaine même, on a été contacté par le MTQ. La rencontre s'est déroulée. On a pu discuter de tout ça, voir les plans clairement, voir ce qui avait été, voir ce qui est concret présentement versus qu'est-ce qui est planifié. Et donc, malheureusement, en ce moment, il y a beaucoup d'options qui ont besoin d'un plan concret avec des mesures concrètes pour être capables de savoir si c'est fonctionnel ou non. Puis il y a plusieurs options qu'on avait pensé qu'on a vu que malheureusement il y a trop de contraintes qui empêchent d'avoir ces solutions-là. Donc ça a été très très informatif pour nous.

Georges Lanmafankpotin

OK, donc vous avez discuté de différentes façons de récupérer le sentier tel qu'il se trouve actuellement.

Mélie Breton

Oui.

Georges Lanmafankpotin

Ça, c'est quoi les résultats? Est-ce que vous pouvez les partager un peu avec nous?

Mélie Breton

Oui, bien en gros c'est ça, dans les solutions qu'on avait pensées, c'était soit d'avoir le sentier entre le mur de son puis la route. Malheureusement, dû à plusieurs normes, les normes juste par rapport au mur de son pour qu'il soit efficace, déjà là, on peut pas, la gestion de l'eau également, ça fait qu'on ne peut pas mettre, on peut pas bouger le mur de son puis avoir de la neige qui va se ramasser là non plus, ça va être dangereux. Donc ça c'était une solution qu'on avait, l'autre solution c'était justement de déplacer le sentier à l'extérieur du mur de son. Là, étant donné que du côté est, il y a beaucoup d'habitations, c'est sûr que c'est moins favorable parce qu'on veut pas rajouter du bruit, même si, il faut quand même comprendre que de un, c'est l'hiver, techniquement tout le monde a ses fenêtres fermées je pense l'hiver, il y a beaucoup de neige aussi qui va absorber énormément du son et la majorité des VHR maintenant font vraiment moins de bruit qu'avant. Mais on peut comprendre que des fois ça peut être un problème, ça peut être une inquiétude pour les gens. Du côté ouest, par contre, il y a plusieurs terrains qui appartiennent encore au MTQ, donc il y a pas d'habitations là-dessus. Puis on se ramasse quand même à une distance qui est très raisonnable des maisons. Donc, on s'est dit, préconiser le côté ouest serait vraiment mieux. En plus du fait que si on veut traverser par la suite la 125 au niveau qui va devenir municipal, il faut qu'on soit du côté ouest. Donc ça adonne bien pour les deux options. Les autres options qu'on avait c'était pas vraiment viable non plus. Celle-là, c'est vraiment la meilleure.

Georges Lanmafankpotin

Donc, votre proposition de construire un sentier multifonctionnel avait été discutée aussi pendant cette première rencontre-là.

Mélie Breton

Oui. Bien, c'est l'option qu'on propose présentement, ça a été discuté justement avec eux, puis c'est pour ça qu'on sait que ça prend les plans faits une fois qu'ils vont être approuvés.

Georges Lanmafankpotin

Et donc je comprends que la largeur que vous proposez, c'est entre cinq et six mètres.

Mélie Breton

Écoute, idéalement là...

Georges Lanmafankpotin

Idéalement.

Mélie Breton

... 4,5 ça serait bien.

Georges Lanmafankpotin

Est-ce que c'est...

Mélie Breton

On s'est donné un peu de jeu, mais on est capable de faire des chemins de 5-6 mètres au plus restreint dans des boisés et compagnie. Donc, si c'est tout ce qu'on avait, on serait quand même capable de faire quelque chose avec ça, ça serait quand même sécuritaire. Moins que ça, les surfaceuses peuvent pas passer, donc on peut pas. Mais c'est sûr que si on peut avoir un petit peu plus, ce serait jamais refusé, mais on est capable de faire avec ça si jamais on est mal pris, là.

Georges Lanmafankpotin

Est-ce que c'est une largeur qui se compare avec la largeur de la piste actuelle, du sentier actuel?

Mélie Breton

Ça, je sais pas.

Georges Lanmafankpotin

Parce que moi, à la première partie, on était...

Mélie Breton

Ah, tu veux dire le sentier motoneige qui existe? Je sais pas, il est de quelle largeur?

Georges Lanmafankpotin

C'est à peu près ça?

Mélie Breton

Oui, c'est ça... De règle générale, on va faire nos sentiers cinq mètres minimum, idéalement 7,5, puis c'est assez pour passer avec la surfaceuse, puis avoir un petit déboisé sur le côté, juste pour pas être direct dans des troncs d'arbres, mais...

Georges Lanmafankpotin

Est-ce que, j'aurais peut-être une dernière question. Est-ce que, en gros, quand on regarde l'espace résiduel, quand la route de contournement sera réalisée, est-ce que vous pensez que cet espace résiduel-là serait suffisant pour aménager un tel sentier?

Mélie Breton

C'est ce qu'on espère. C'est pour ça qu'on a besoin des plans parce que même dans cet espace résiduel là, déjà de un, je sais qu'il y a énormément de contraintes au niveau environnemental où est-ce qu'on veut pas déboiser plus que nécessaire. On veut aussi conserver un boisé pour limiter les sons, justement filtrer l'air un peu plus, etc. Donc, il y a beaucoup de contraintes au niveau du déboisement, fait que, en ce moment on n'a aucune idée à quel point ça va être déboisé et je comprends que le MTQ non plus ne peuvent pas savoir. C'est difficile pour eux de travailler avec tout ça sans avoir les données exactes. Puis je comprends.

Ce qu'on espère, c'est qu'une fois qu'on va avoir les vrais plans, on soit capable d'avoir cette largeur-là au moins pour mettre le boisé. Puis, mettons, j'ai pas des vrais chiffres, mais je lance ça comme ça, si jamais ils sont capables de déboiser 100 pieds de large, est-ce qu'on peut essayer de pousser un petit peu plus vers l'est où est-ce qui va avoir le mur de son qui va bloquer le son, puis se garder un petit plus d'espace à l'ouest. C'est ça qu'on veut regarder une fois qu'ils vont avoir leur plan, quand on peut encore les modifier légèrement, mais qu'on va au moins avoir les vraies mesures. Parce que c'est vraiment pas une grosse distance qu'on a de besoin. Fait que présentement, regardez ça, on dit : « bien oui, il y a des arbres, ils vont couper, on va en avoir assez ». Est-ce qu'il va en avoir assez? Je sais pas, parce qu'il faut quand même des fossés, il faut évacuer l'eau, il y a des cours d'eau qui doivent être déplacés. On le sait pas présentement, on n'a pas assez de données.

Georges Lanmafankpotin

OK.

Mélie Breton

Fait qu'on a juste besoin d'une autre rencontre une fois qu'on va avoir ces données-là pour pouvoir se placer puis voir est-ce que c'est viable. Si ce l'est, ce serait absolument super, sinon là c'est sûr que le sentier va disparaître.

Georges Lanmafankpotin

Mais il y a cette ouverture avec le MTMD pour cette deuxième rencontre.

Mélie Breton

Oui oui oui.

Georges Lanmafankpotin

Parfait.

Pierre Benoit

Mais le Ministère, lors de votre rencontre qui est toute récente, était pas en mesure de vous donner une indication, ils étaient pas en mesure de vous dire si c'était possible d'avoir une bonne, enfin, un sentier de 20 pieds ou 6 mètres de largeur? Ils avaient pas cette information-là?

Mélie Breton

Non.

Pierre Benoit

Ça prend vraiment les plans?

Mélie Breton

Ça prend des plans parce que présentement, comme je dis, on peut même pas savoir ça va être quoi leurs autorisations de déboisement, combien d'espace qu'ils vont pouvoir déboiser. Il y a énormément de milieux humides, il y a énormément de cours d'eau. C'est difficile de dire en ce moment, puis je comprends tout à fait. C'est trop préliminaire présentement pour savoir, est-ce qu'on est capable de mettre cinq mètres à côté. Selon moi, j'ose croire que ça devrait être faisable d'avoir 5-6 mètres de large pour garder un sentier qui serait multifonctionnel en plus. Puis tu sais, il faut considérer que c'est un attrait qui est important aussi économiquement d'avoir les vélos, les piétons, puis les VHR l'hiver. Donc, je pense que c'est quand même important d'avoir ce sentier-là qui serait ici.

Pierre Benoit

Et si ça s'avère possible, est-ce que, je suis pas certain d'avoir bien compris là, si ça s'avère possible, est-ce que ça permet d'avoir le statut de sentier régional sur lequel vous travaillez?

Mélie Breton

Bien, dans le fond, l'objectif, ce serait si c'est possible de garder ce sentier-là là, la prochaine étape pour nous, ça va être de demander au MTQ de nous autoriser à déplacer notre sentier régional là, de traverser la 125, puis d'embarquer sur l'expropriation l'autre côté de la 125, du côté ouest qui monte dans le nord. Ils ont déjà les terrains, donc ce serait une demande qu'on va faire par la suite. Présentement, ça sert à rien de la faire parce qu'on sait même pas si on peut y aller. Mais par la suite, ce serait ça.

Puis... il y a peut-être juste quelque chose aussi que j'ai pas mentionné, mais si jamais dans l'éventualité où ce que ce projet-là serait absolument pas faisable, puis y'a aucune manière de conserver le sentier, le MTQ a quand même montré une grosse ouverture, en fait un plan de faire un stationnement incitatif qui serait avant la voie de contournement. Puis ce stationnement incitatif là permettrait de rejoindre la régionale qu'on a présentement plus bas. Donc, au moins, on perdrait pas le stationnement incitatif qu'on a présentement plus haut sur le chemin. Donc, on apprécie beaucoup cette ouverture-là, puis le fait de nous incorporer là-dedans, puis de penser à nous là-dedans. Sauf que c'est sûr qu'idéalement, on voudrait conserver le sentier, surtout au niveau multifonctionnel pour les vélos aussi. Je pense que ce serait une bonne chose.

Georges Lanmafankpotin

Est-ce qu'on serait amené à faire un choix entre un boisé résiduel et le sentier?

Mélie Breton

Excuse-moi, je suis pas sûre de comprendre.

Georges Lanmafankpotin

Est-ce qu'on serait amené, à un moment donné, à faire un choix?

Mélie Breton

Entre le morceau de boisé qui resterait versus... Écoute, sous toute réserve, là, je sais pas à quel point ça serait accepté par le ministère de l'Environnement parce que ça prend quand même un certain boisé. Je le sais pas, je peux pas répondre à cette question-là. C'est sûr que nous, on ferait la demande, mais est-ce que ça serait accepté de n'avoir aucun boisé du côté ouest? Je le sais pas. Mon cœur de biologiste pense pas que c'est une bonne idée! Mais je pense pas non plus que ça va arriver que... Mais selon moi, avec l'espace qu'on a, je peux pas croire que ce serait pas faisable d'avoir une certaine limite de boisé avec un chemin aussi à côté. Je pense pas qu'il va falloir choisir entre les deux. Parce que sinon, ça voudrait dire qu'il y aurait très très peu de boisé qui serait laissé du côté ouest à la base, ce que je trouve qui serait déjà probablement plus difficile à faire accepter. Mais, sous toute réserve, c'est pas moi qui décide.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre mémoire et on vous souhaite bonne soirée.

Mélie Breton

Parfait. Merci. Bonne soirée.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre participation. Je rappelle que le registre est ouvert, encore. On a quatre plages pour les présentations spontanées. Donc, on est ouvert à ça. Vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle. Avec votre indulgence, nous allons prendre une petite pause d'un quart d'heure et on se retrouve après pour les présentations qui restent. Merci.

Pause

Georges Lanmafankpotin

Nous allons commencer par reprendre nos places. Pour continuer nos travaux. Merci.

Donc nous reprenons nos travaux. Je rappelle que nous avons encore trois places de disponibles pour les interventions spontanées. Donc, s'il y a des personnes qui sont intéressées, qu'elles se manifestent à l'arrière de la salle auprès de Kim Maloney pour s'inscrire au registre. Je rappelle aussi qu'à la fin des présentations, si éventuellement il y a une rectification à faire, on va le faire avant de quitter la salle ce soir. Et pour ce faire, il faudrait aussi se rapprocher de Kim Maloney à l'arrière de la salle pour indiquer qu'il y aurait une rectification à faire.

Huguette Lucas, opinion verbale (DM16)

Georges Lanmafankpotin

J'invite à présent Huguette Lucas à se présenter à la table des intervenantes pour son mémoire. Bonsoir, bienvenue. À votre choix, là où vous vous sentez à l'aise, allez-y!

Huguette Lucas

Merci, bonsoir monsieur le président, monsieur le commissaire.

Georges Lanmafankpotin

Bonsoir. Bienvenue.

Huguette Lucas

Je vais d'abord demander la carte que j'ai envoyée pour, voilà, la voici, donc je vais en parler un peu plus tard. Peut-être que mon intervention va prendre 17 minutes.

Georges Lanmafankpotin

Euh, ça ira.

Huguette Lucas

OK, merci.

Georges Lanmafankpotin

Très d'apprécié, allez-y!

Huguette Lucas

Merci beaucoup. Donc, d'abord, je veux vous mentionner qu'il y a eu une erreur dans mon mémoire à la première phrase. Je parlais de deux dames qui sont décédées sur ma rue suite à des inondations et à la démolition de leur maison. En fait, j'ai eu une confusion, c'est qu'il y a eu deux maisons qui ont été démolies en 84, l'été 84, mais il y a une dame qui est décédée des suites parce qu'elle est tombée malade l'année suivante, tout de suite après sa démolition, et puis elle est décédée. Et je parle de ça parce que dans le moment de partout sur la planète, on le sait, là, il y a des inondations, des forêts qui brûlent. Il y a des ouragans. Je peux pas tout nommer, tout ce qui se passe sur la planète. On le sait. L'Agence des Nations Unies pour les Réfugiés parle de plus de 225 millions de réfugiés climatiques depuis dix ans. Alors plus de 225 millions. On le sait tout ça là ou à peu près, mais je pense que j'ai le goût qu'on en reparle parce que je trouve des fois qu'on perd de vue la situation générale quand on est dans une situation particulière. Puis c'est bien important de pas la perdre de vue. Et on le sait que ça cause la crise climatique puis du réchauffement de la planète, que tout ça se passe. Et ce que peut-être tout le monde sait pas parfaitement bien, c'est que la crise climatique est causée par les gaz à effet de serre, ça, j'apprends rien et j'apprends rien à beaucoup de gens non plus. Et ces gaz à effet de serre là, entre autres le CO₂ qui est émis par les véhicules. Quand on chauffe, quand on fait brûler le pétrole, et la première cause, la cause la plus importante de ces gaz à effet de serre, c'est le transport routier au Québec. Selon les chiffres du gouvernement, presque le tiers des émissions de gaz à effet de serre viennent des routes et des voitures, et la déforestation est une autre des causes aussi de l'envoi des CO₂ dans l'atmosphère parce que des arbres emmagasinent de CO₂ là. Maintenant, si on revient un peu en arrière, depuis que l'automobile a été inventée il y a à peu près 100 ans, c'est un peu elle qui gère nos vies, l'industrie automobile, l'industrie pétrolière, c'est ça qui nous dit un peu comment on va faire les villes, comment on va faire les routes, comment on va se transporter. Notre vie est pas mal façonnée par ces deux industries-là.

La publicité nous encourage beaucoup à en acheter, puis à se dire que c'est l'automobile, c'est le bonheur, c'est la liberté. Alors c'est toutes les belles images qu'on nous met dans la tête. Mais je pense qu'aujourd'hui la liberté c'est la liberté de voir brûler des forêts, là c'est celle-là qu'il nous reste. J'ai entendu un spécialiste à la télévision cette semaine, il a dit que dans le moment, il brûle plus d'arbres qui en poussent. Je sais pas, j'ai pas de chiffres à l'appui là, mais j'ai entendu ça. Ici même à Sainte-Julienne, à part les inondations qui ont eu lieu le 5 août 2024 et qui ont causé des dommages énormes dans tout le village, des routes, des ponts, des pontons, tout est parti un peu partout. Ça a pris presque un an pour tout réparer, sans compter dans ma rue deux maisons qui ont été démolies. En 2025, il y a eu un autre problème climatique ici, on a eu une sécheresse. Les gens ont manqué d'eau dans leur puits. Ils ont été obligés d'aller prendre leur douche à l'école secondaire. Leur puits, bien souvent, ils ont été obligés d'en faire creuser d'autres parce que les puits de surface, il y a plus d'eau dedans bien souvent. Et on

dirait que personne sait quoi faire, personne fait rien. Puis moi je suis vraiment inquiète, puis je pense qu'il y a bien des citoyens qui sont inquiets, puis on sait pas trop à qui le dire, puis comment le dire. Fait que je vous remercie d'être là aujourd'hui pour entendre une citoyenne qui s'inquiète.

Georges Lanmafankpotin

C'est nous qui vous remercions d'être là pour exprimer votre opinion.

Huguette Lucas

Alors c'est quoi les solutions? Bien le gouvernement sur deux sites que je mentionne dans mon mémoire, le gouvernement dit que pour régler la crise climatique, il faut réduire le trafic. C'est la première chose que le gouvernement dit. Et comment réduire le trafic? En utilisant le transport actif, le vélo, la marche, aussi en utilisant le transport collectif, les autobus, le covoiturage. Dans un autre document, le ministère des Affaires municipales, on dit que pour mieux habiter notre territoire, il faut maintenir les milieux naturels accessibles. Alors ici, là, à Sainte-Julienne en 2026, on a un problème de circulation qui est congestionnée. Mais qu'est-ce qu'il nous propose le ministère des Transports, il nous propose de couper une forêt. Qui fait que donc comme elle accumule du CO₂, là elle va le rejeter dans l'atmosphère, puis il nous propose de faire une autre route qui va attirer plus d'automobiles, puis ça qui va être encore une cause de CO₂ de plus.

Mais moi il me semble qu'en 2026 on peut plus faire comme s'il y en avait pas de crise climatique, je comprends pas là, vraiment, on peut pas faire comme en 1950 quand ils nous l'ont proposée la première fois cette voie de contournement là. Dans ce temps-là, la crise climatique était pas là. Puis là la situation a vraiment changé. D'après moi, la seule question qu'on devrait se poser quand il y a une forêt en cause, c'est comment est-ce qu'on peut sauver la forêt? Puis en cherchant d'autres moyens, et non pas comment est-ce qu'à tout prix on veut faire une route, puis, on va faire des compensations ici et là, parce que, est-ce que ça se compense d'après vous, là, tout ce qu'on va perdre?

J'aimerais ça, là qu'on regarde la carte ensemble, là. Voyez-vous, là vers la gauche, la 125, puis il y a des commerces de chaque côté. Puis, un petit peu plus à droite, là c'est les rues, c'est trois développements domiciliaires. En mauve, là, on voit la forêt qui est en cause. À droite de la forêt, un autre développement domiciliaire, puis à droite de ça, en beige là, je sais pas si vous le savez, ça, c'est Terre des jeunes. Là, il y avait une autre forêt là aussi. On vient de faire une coupe à blanc. Une coupe à blanc depuis deux ans. Je sais si vous avez déjà vu ça, une coupe à blanc. Il y a plus rien. C'est comme un désert. Moi, je suis pas capable de voir ça, ça me fait trop mal au cœur. Fait qu'on vient d'enlever là un grand bout de forêt puis là tout ce qu'il nous reste près du noyau villageois, c'est la forêt en mauve qui est là. Et qu'est-ce qu'elle nous donne, cette forêt-là? Qu'est-ce qu'on va perdre si on la coupe? Plein d'affaires qu'on peut pas compenser. Une forêt, là, ça nous apporte de l'oxygène. On dit qu'on va peut-être planter d'autres arbres ailleurs, mais dans combien de temps? Puis combien de temps ça prend pour pousser? Cette forêt-là, elle nous donne notre oxygène, là c'est la seule qu'il nous reste là pour les gens qui se promènent dans le village, faire leurs commissions. Pour les gens qui habitent autour, c'est la seule qu'il nous reste avec son oxygène, puis qui capte le CO₂ aussi, donc qui capte une partie de la pollution de la 125. Puis là, quand elle sera plus là, si on la coupe, elle ne

se sera plus là pour capter ni celle de la 125, ni celle de la voie de contournement. Puis elle nous donne l'été de la fraîcheur. Puis elle retient l'eau dans le sol. Puis ça, ça s'en va dans notre nappe phréatique. Puis ça aide le puits. Il y a un puits qui alimente une partie de l'aqueduc de la ville. Qu'est-ce qui va arriver à ce puits-là? Il y a plus d'arbres pour retenir l'eau dans le sol. Ensuite, qu'est-ce que ça nous donne une forêt? D'abord, ça nous donne plein d'affaires qu'on sait même pas encore. On va les perdre ces affaires-là qu'on sait même pas encore, mais il y en a qu'on sait aujourd'hui depuis pas très longtemps, c'est que ça dégage toutes sortes de molécules dans l'air qui aident notre système nerveux, qui aident notre système lymphatique. Ça nous donne de la beauté. Pis ça, ça a l'air peut-être de rien, la beauté, mais la beauté, des fois, on va bien loin pour aller en voir, mais là, on en a ici. Et en plus, le ministère des Affaires municipales dit qu'il faut les maintenir nos zones naturelles, accessibles. Elle, cette forêt-là est accessible pis elle est sécuritaire pour moi. Moi, je suis une aînée et quand j'ai le goût d'aller marcher, c'est là que je vais marcher parce qu'il y a des maisons de chaque côté. Je me sens en sécurité quand je vais là.

Il y a une autre chose qu'on dit jamais, je sais pas si vous le savez, ici dans notre MRC, on est une des MRC les plus pauvres du Québec et ça c'est notre richesse. On va-tu l'enlever notre richesse pour que des gens plus à l'aise passent plus vite pour s'en aller dans leur chalet au nord? Ça, je trouverais ça tellement indécent, j'ai pas de mots pour le dire. Alors, la seule solution d'après moi aujourd'hui, là, en 2026, c'est le transport collectif. C'est la seule manière de libérer les routes et de réduire le trafic de manière durable. En plus du transport collectif, on en a, mais le monde le sait pas. Le ministère de l'Environnement, en 2020, a engagé le groupe Trajectoire Québec pour faire une étude sur le transport collectif dans la région de Lanaudière. En 2022, dans leur rapport, ils ont soulevé trois lacunes vraiment importantes. C'est qu'on n'a pas assez de trajets d'autobus. Deuxièmement, mais il y a pas de publicité, le monde le sait même pas qu'il y en a des autobus. Puis en plus, la population est devenue pas mal contre le transport collectif parce que d'abord ils savent pas qu'il y en a, puis quand ils le savent, ça correspond pas à leurs horaires pour aller travailler ou pour aller étudier. Donc, qu'est-ce qu'on fait?

Mais moi je pense que si, pendant les 3-4 ans que ça prendrait pour construire cette route-là, on décidait à la place de mettre toutes les énergies pour faire un bon plan de transport collectif et de commencer à nous donner quelques trajets de plus ce serait beaucoup mieux pour l'environnement puis pour notre survie. Parce que les espèces menacées qu'on pourrait peut-être faire des aménagements, il y en a une à laquelle on pense pas, nous autres aussi on en est une espèce menacée dans le moment. Puis, je pense que c'est à nous, il faut qu'on y pense, là.

Georges Lanmafankpotin

Encore deux minutes.

Huguette Lucas

Alors voilà, ça c'est ma solution. C'est le transport collectif. Puis, une bonne campagne de sensibilisation du gouvernement pour qu'il puisse de plus en plus donner le goût aux gens du transport collectif. Et si on avait sur notre beau panneau à l'entrée de Sainte-Julienne juste dans le moment même, un site Internet où est-ce qu'on pourrait aller lire tout ce qu'il y a comme transport collectif dans le moment ça serait vraiment une belle solution parce que de plus en

plus avec les changements climatiques ça va être tout ensemble, ça va collectivement qu'on va réussir à faire quelque chose. C'est ça, c'est plus en prenant notre auto tout seul. Il va falloir de plus en plus être deux au moins dans une auto, trois. C'est sûr que c'est pas facile changer les mentalités, mais ce que je pense, avec une bonne campagne, ça serait possible. Il y aurait une fierté de la population si les gens se mettaient ensemble puis disaient, nous autres, on est un exemple pour le Québec maintenant. Je pense qu'on serait capable de faire ça et ça serait très bien pour nous.

Puis aussi, ce serait très bon que le ministère des Transports pense là, avant que les solutions commencent à se mettre en place, pense à aider les gens qui habitent au nord du noyau villageois sur la 125, leur rue aboutie sur la 125, ainsi que beaucoup de commerces. Puis ces gens-là sont pas capables de sortir de chez eux, mais je pense qu'il y aurait des moyens tout de suite comme réduire la vitesse, comme peut-être faire une troisième voie centrale pour que les gens puissent tourner plus facilement à gauche, puis sortir de chez eux. Puis en plus, ben, on est une ville maintenant. Il y a du développement, c'est ça que nos Municipalités veulent, le développement. Il y a de plus en plus de maisons, de plus en plus d'autos. Mais je pense que comme toutes les villes, il va falloir s'habituer au trafic. On n'a pas le choix. Alors toutes mes recommandations vont dans ce sens-là, de transport collectif et quelques aménagements sur la 125.

Georges Lanmafankpotin

Merci, merci pour votre mémoire, je vais laisser mon collègue qui va essayer de clarifier certains éléments de vos mémoires, de votre mémoire avec vous.

Huguette Lucas

D'accord.

Georges Lanmafankpotin

Merci.

Pierre Benoit

Merci madame Lucas. À la lecture de votre mémoire, on avait des questions concernant les compensations, mais je pense que vous avez été assez claire. Ce que je comprends c'est que selon vous, en fait vous nous avez parlé de plusieurs impacts, plusieurs aspects du projet, la préservation de la forêt pour vous c'est quelque chose qui peut pas être compensé. Est-ce que c'est bien ce que vous nous avez dit?

Huguette Lucas

Oui.

Pierre Benoit

Ou si vous estimez plutôt que les compensations sont pas suffisantes.

Huguette Lucas

Non, je pense que ça peut pas être compensé une forêt. C'est ce que je pense, avec tous les aspects que j'ai soulevés, autant que ce soit l'oxygène, que ce soit la capture de CO₂, que ce soit les milieux humides, que ça soit tout ce que ça nous apporte de beauté, d'aide à notre santé, etc.

Pierre Benoit

C'est un peu ce qu'on avait compris.

Huguette Lucas

La captation de l'eau dans le sol, tout ça, ça peut pas être compensé, d'après moi.

Pierre Benoit

Un peu ce qu'on avait compris de vos propos. Donc, dans ce contexte-là, concrètement, qu'est-ce que le ministère des Transports pourrait faire à l'égard de la forêt par exemple, en particulier à l'égard de la forêt pour que le projet soit...

Huguette Lucas

Non, moi je pense qu'on peut pas faire un projet de voie de contournement, c'est impossible à mon avis. C'est pas la solution. C'est pas ça qui va empêcher qu'il y ait plus de trafic, c'est ça qu'il faut faire aujourd'hui. On n'a plus le choix, il faut qu'on soit de moins en moins de monde sur les routes. C'est ce que le gouvernement dit lui-même, réduire le trafic c'est la première solution pour ce qui se passe sur la planète pour les gaz à effet de serre, réduire le trafic. Utiliser le transport actif, c'est le gouvernement lui-même qui le dit, utiliser les transports collectifs. C'est ça qu'il faut mettre en action. Moi, je pense que c'est ça la solution, c'est pas de faire une voie de contournement qui changera pas grand-chose ou qui va amener encore plus de trafic.

Pierre Benoit

C'est bien, c'est clair, je vous remercie.

Georges Lanmafankpotin

On voit quand même, vous voulez conserver la forêt parce que ça joue un certain nombre de rôles. Un nombre de rôles tampons que la forêt joue et on voit que l'initiateur a proposé des écrans antibruit. Est-ce que vous pensez que c'est pas suffisant? Pensez-vous que si on veut faire jouer le rôle de tampon à autre chose que la forêt, est-ce que vous pensez qu'il y a d'autres mesures qu'ils auraient?

Huguette Lucas

Je ne veux pas suggérer des mesures concernant cette voie de contournement, je n'en veux pas de cette voie de contournement. Je ne pense pas qu'un mur qui va empêcher du bruit, va nous donner de l'oxygène, va capter le CO₂, va nous redonner les milieux humides qu'on avait, va retenir l'eau dans le sol pour aider notre puits de la ville, pour aider la nappe phréatique, non,

je pense pas que ça se compense. Je veux pas suggérer rien dans le sens de la voie de contournement, non, je n'en voudrais pas.

Georges Lanmafankpotin

C'est très clair. Merci beaucoup pour votre participation et bonne soirée à vous.

Michelle Joly, opinion verbale

Georges Lanmafankpotin

J'invite à la table des intervenants Michelle Joly. Bonsoir.

Michelle Joly

Bonsoir monsieur Lanmafankpotin.

Georges Lanmafankpotin

Bienvenue.

Michelle Joly

Monsieur Benoit. Merci de nous accueillir ce soir. En fait, je suis la mairesse de la Municipalité de Chertsey. Est-ce que vous m'entendez bien?

Georges Lanmafankpotin

Oui, on vous entend bien.

Michelle Joly

Alors, comme je l'ai mentionné à la première rencontre précédente, je tiens à souligner que Chertsey est une Municipalité fondatrice avec tous les collègues de huit Municipalités, dont Saint-Esprit, Sainte-Julienne, Rawdon, Saint-Alexis, Entrelacs, Notre-Dame-de-la-Merci et Saint-Donat. Et à ce titre, il faut aussi penser, comme je l'ai mentionné, que les huit Municipalités en août 25 ont adopté unanimement une résolution d'appui au projet, je pense que c'est important de le mentionner.

En fait, vous comprendrez que notre population s'intéresse tout particulièrement aux dossiers de la voie de contournement de la 125 dans une optique de favoriser la fluidité de la circulation vers le nord dans notre belle région de Lanaudière. Ce projet, il est pas limité à la seule préoccupation d'une meilleure fluidité, mais il s'inscrit également dans l'esprit d'offrir une plus grande sécurité aux automobilistes, la quiétude globale pour les résidents de Saint-Esprit et Sainte-Julienne, à l'ouverture d'un corridor de circulation sécuritaire pour les cyclistes également. Vous comprendrez que le conseil municipal que je représente est favorable au projet faisant l'objet d'une analyse de votre organisme. Un petit rappel du contexte. L'axe routier important de la région de Lanaudière, la route 125, dessert à l'extrémité nord de l'autoroute 25, les municipalités de Sainte-Julienne, je l'ai dit tantôt, Saint-Esprit, Saint-Alexis, Rawdon, Chertsey, Entrelacs, Notre-Dame-de-la-Merci et Saint-Donat. Au cours des 20 dernières années,

cette route a connu une hausse considérable du débit de circulation, entraînant une augmentation des problèmes de fluidité et de sécurité routière.

D'ailleurs il s'est produit beaucoup d'accidents, on a des statistiques qui le prouvent. Cette situation s'est notamment accrue depuis la période pandémique de 2020, puisque de nombreux villégiateurs ont fait le choix de vivre à plein temps dans le nord de Lanaudière. En plus de la recrudescence des familles à la recherche d'une offre de logement plus avantageuse que celle qui prévaut présentement dans la région métropolitaine de Montréal. Le projet de contournement de Sainte-Julienne par la route 125 est un projet de planification qui fait aujourd'hui l'objet d'une consultation du BAPE. Il consiste à construire une route à deux voies, une route régionale à deux voies avec la chaussée rehaussée, reliée du sud et au nord du noyau urbain de Sainte-Julienne à la route 125 actuelle. Rappelons que l'objectif de la construction d'une voie de contournement contribuera à faciliter l'accès à la partie nord de la région de Lanaudière, à diminuer la congestion dans le noyau urbain de Sainte-Julienne, ainsi qu'à améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des déplacements sur la route 125.

Maintenant, Chertsey, c'est une communauté en plein développement également. Cette année, Chertsey célèbre son 170^e anniversaire. Une communauté tissée serrée qui s'est développée par la richesse de son territoire forestier, ses attraits touristiques et l'accès à de nombreux espaces verts avec plus de 120 lacs. La population se chiffre à près de 5 700 résidents, en croissance de 23 % depuis 10 ans. Par contre, il faut ajouter à ces résidents permanents, on a beaucoup de villégiateurs et la population se chiffre à environ 12 000 résidents pendant la saison estivale. Son potentiel de développement pourrait accroître le développement résidentiel d'ici 2030 avec l'ajout de 1 000 nouvelles unités de logement supplémentaires. À elle seule, la Municipalité dispose dans son propre inventaire de plus de 225 terrains construisibles sur des rues publiques déjà développées, sans compter les terrains privés prêts à la construction. Son réseau routier de plus de 343 km est l'un des plus importants au nord de la 125 et la circulation en transit Est-Ouest-Nord-Sud est naturellement en forte croissance.

Maintenant, la route 125, c'est un axe routier assurant la vitalité des communautés au nord de Lanaudière également. Sans surprise, vous comprendrez que le développement de Chertsey est en plein essor depuis notamment la dernière décennie. Chaque année, nous émettons environ 80 permis pour des nouvelles constructions résidentielles. Notre richesse foncière depuis la pandémie est passée de 800 millions à plus de 1,8 milliard en 2025. Un bond exponentiel qui confirme l'attrait croissant des Québécois à venir s'établir chez nous. Bien que le volet industriel est marginal à Chertsey, des espaces sont disponibles pour créer des emplois à partir du moment où la mobilité des transports sera améliorée dans notre secteur, et je vous garantis, je ne vous cacherai pas, qu'une forte majorité de nos travailleurs demeurant à Chertsey doivent, par contre, se déplacer quotidiennement vers Joliette, Saint-Jérôme, Terrebonne, Basses-Laurentides et jusqu'à Laval et parfois jusqu'à Montréal. Ce sont des bassins d'emplois qui ont besoin de nos citoyens à la recherche d'un milieu de vie équilibré et paisible pour la famille à Chertsey.

Comme nous sommes au BAPE, nous trouvons important de souligner que le projet a évolué au niveau environnemental en proposant plusieurs mesures. Donc, une phrase de type nous sommes confiants que les mesures d'atténuation prévues dans l'étude d'impact protégeront adéquatement les milieux naturels. Maintenant, Chertsey est favorable à la proposition d'une

voie de contournement de la 125 entre Saint-Esprit et Saint-Julienne. Nous comprenons la nécessité des travaux du BAPE et de l'écoute des opinions de tous. Cependant, il y a urgence d'agir pour accroître la fluidité de la circulation sur la route 125 vers le nord de Lanaudière.

De plus, notre vitalité économique et sociale en est grandement tributaire, tout comme les autres municipalités que j'ai mentionnées précédemment. Il ne faut surtout pas sous-estimer l'importance des retombées économiques de l'industrie touristique pour nos commerçants locaux. Seulement à Chertsey, plus de 340 résidences ont une accréditation de la CITQ, la corporation touristique, offrant des chalets locatifs pour les touristes du Québec et même de l'international. La route 125 a le principal axe routier dans notre secteur et la mise en attente des travaux d'une voie de contournement s'avère un frein à notre élan économique.

C'est dans cet esprit que nous prenons position sans équivoque en faveur du projet à l'étude et que nous invitons les représentants du BAPE à recommander positivement le projet dans l'intérêt de nos citoyens de Chertsey et des autres municipalités que j'ai mentionnées. Le Conseil municipal de Chertsey m'accompagne dans cette position et aussi assurément une partie importante des résidents et villégiateurs de notre communauté. Alors, avec les huit municipalités que j'ai mentionnées tantôt, ça représente plus de 50 000 citoyens. Alors, je vous remercie beaucoup de votre écoute et je vous souhaite une excellente fin de soirée.

Georges Lanmafankpotin

Merci madame Joly pour la présentation de votre opinion sur le projet.

Pierre Benoit

Moi, ça va, merci beaucoup.

Georges Lanmafankpotin

Merci. Peut-être, on a vu beaucoup de présentations où il y a un certain nombre de préoccupations qui ont été exprimées. Par exemple, la question d'une mobilité plus fluide, l'utilisation des moyens comme le vélo, etc. Est-ce que du point de vue du design qu'on a aujourd'hui du projet, est-ce que vous pensez qu'il y a des choses qu'on pourrait améliorer sur le tronçon pour pouvoir prendre en compte les préoccupations de nombreux citoyennes et citoyens quand même qui appellent au transport en commun, qui s'adaptent davantage ou qui soient en adéquation avec l'horaire des personnes qui vont l'utiliser, qui soient davantage publicisées et qu'il y ait un boisé, quand même, qui permet de jouer un certain nombre de fonctions qui pourraient être perdues quand le projet sera fait. Est-ce que de votre point de vue, dans les discussions que vous avez dans votre milieu, vous pensez qu'il y a une amélioration à faire à ce projet pour que tout le monde, tous vos citoyens, tous vos concitoyens puissent se retrouver dans le projet?

Michelle Joly

En fait, pour avoir assisté à plusieurs rencontres avec mes collègues, je pense qu'il y avait des, la première présentation que nous avons eue parlait plus d'une voie de contournement qui se situait un peu plus, je dirais, à l'écart du village et qui terminait finalement auprès de la route 337

qui se rend à Rawdon. Peut-être que cette phase-là aurait été peut-être plus acceptable par certains citoyens qui militent pour le côté environnemental.

Par contre, écoutez, il y a des citoyens natifs de Chertsey qui me disent que ça fait plus de 40 ans qu'on entend parler d'un projet, alors je pense que c'est important de réaliser qu'il y a un besoin, surtout que les citoyens habitant Sainte-Julienne, par exemple, n'osent même plus sortir de leur résidence pour faire des courses le week-end. Et ça, c'est assez sérieux. Et au niveau sécurité, surtout au niveau sécurité, vous imaginez les gens qui restent coincés à partir de Saint-Esprit sur la route 125 le vendredi soir parce que c'est une région ici récréotouristique. On s'entend. On ne peut pas empêcher ça. C'est la nature qui nous entoure. Et les citoyens sont avides de se retrouver en nature, donc ils ont des propriétés en résidence secondaire, des chalets ou de la famille, ils veulent profiter de cette région récréotouristique.

Donc, imaginez, là, les gens, le vendredi soir, il y a des files d'attente, des fois qui sont inimaginables, longue, longue attente. Alors, les émissions de GES, quand on est en attente dans une voiture, bien c'est sûr qu'il y a des émanations qui sortent de la voiture et qui sont pris, stables dans la route pendant des, pendant parfois des heures. Et c'est le même phénomène quand les gens retournent le dimanche vers leur résidence principale.

Alors, il faut jamais perdre de vue qu'une région récréotouristique, c'est sûr que c'est attirant. C'est de plus en plus attirant. D'ailleurs, je vous l'ai mentionné dans mon texte. Il y a beaucoup de, depuis la pandémie, il y a beaucoup, beaucoup de gens qui avaient des résidences secondaires qui ont décidé de s'établir à temps plein parce qu'on a l'avènement aussi du télétravail, qu'on est capable maintenant d'offrir, à cause qu'on a plus de connexions Internet. Donc, c'est très important de considérer cette notion-là qu'on est dans une région récréotouristique.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre opinion et on vous souhaite une bonne soirée.

Michelle Joly

Merci beaucoup. Merci de nous avoir écoutés.

Pierre Benoit

Merci beaucoup.

Pierre-Luc Giroux, opinion verbale

Georges Lanmafankpotin

J'invite maintenant Pierre Giroux à se rapprocher de la table des intervenants pour son intervention. Bonsoir et bienvenue.

Pierre-Luc Giroux

Bonsoir messieurs. Ça va bien?

Georges Lanmafankpotin

Ça va bien et vous?

Pierre-Luc Giroux

Très bien, merci. En fait, la dernière fois qu'on s'est vu, j'avais relevé mes inquiétudes sur la partie nord de la voie de contournement en direction de Rawdon. Donc, à 20 secondes de là, quand on sort de la voie de contournement, ça tombe à 90 km/h sur 1 kilomètre. Et là j'aimerais ça qu'on mette la première photo, la numéro 1. Juste pour avoir un petit visuel.

D'accord. Qu'est-ce qui est dans le carré dans le fond là? Ça, c'est la zone d'étude qui a été faite par l'équipe du ministère. Puis où est-ce que c'est encerclé ici en rouge? C'est là que ça se finit. Mais là, moi, c'est là que mon problème commence. Donc, ça, c'est à 20 secondes. Si on veut faire une idée de grandeur en véhicule, où est ce que c'est en mauve ici, la trajectoire? Ça, c'est la voie de contournement un peu, je dirais pas qu'elle est à l'échelle, j'ai fait ça vite vite avec mes doigts. Mais ça ressemble un peu à ça le carrefour giratoire en haut. Là, on ressort vers le, où est-ce que c'est encerclé en rouge. Puis là, j'aimerais ça qu'on mette la photo numéro 2. C'est exactement ici que la frontière elle est, où est-ce qu'on a tourné le coin carré. Ça tombe exactement là. Fait que là, qu'est-ce qu'on voit ici, c'est la rue Rosario, on la voit pas bien bien, mais on voit le 90 qui commence là, à partir de cette partie là. Quand on va directement là, la courbe s'en vient comme ça. À partir de 90, parce que juste avant la sortie, c'est 70 km/h, puis là ça tombe à 90 pour embarquer dans la courbe.

Donc moi, ma problématique avec ça, c'est que c'est très dangereux. Il y a des accidents mortels. J'aimerais ça qu'on passe à la photo numéro 3. Et voilà, ça ressemble un peu à ça. Le monde roule trop vite. Ils roulent pas à 70 non plus parce que quand ils sortent à peu près où est-ce qu'il y a la halte routière, c'est là qu'ils commencent à accélérer parce qu'il savent que là, ils ont le droit d'accélérer. Donc les gens quand ils arrivent là sont rendus à 100, 110, 120. C'est beaucoup de véhicules, on le sait. C'est beaucoup de *pick-up*, c'est beaucoup de *pick-up* qui montent avec des roulottes, des 4 roues. C'est des véhicules lourds. On parle de, je pensais qu'on parle de 1 000 véhicules lourds par jour qu'on disait. Puis aussi, la 125 est configurée à deux voies. Il y a pas de voie de dépassement là-dessus. Donc, c'est juste la voie d'accotement. Il y a des gens qui marchent des fois là et qui font du bicycle. Il y a pas grand-chose là à part de la garnotte pis du gazon.

Puis ce qui nous amène à une autre problématique, c'est que les gens, quand ils arrivent vers les domaines, parce que là ici on voit le domaine Clarence qui est en rouge ici. Ça, c'est le premier domaine. Puis dans la courbe il y a deux autres domaines qui est là. C'est là que ça frappe encore plus. Là, il y en a autant d'accidents. Fait que j'aimerais comprene la photo numéro 10. Je vais vous montrer un peu plus la vue aérienne.

Pierre Benoit

Je vous interromps juste une seconde. Pouvez-vous nous donner une intersection à la photo précédente. J'essaie de voir. On est dans la zone de 90 km.

Pierre-Luc Giroux

Non, prenez la photo numéro 10, ça va être plus simple, pas celle-là, pas celle-là. Celle-là. L'autre. Oui, la précédente, celle-là. Ça, c'est la courbe qu'on voit, OK? À partir de où est-ce que c'est rouge c'est le 90 qui commence. Vous comprenez un peu?

Pierre Benoit

Non.

Pierre-Luc Giroux

Non, OK. On peut-tu revenir à l'autre vue aérienne qu'on voit plus?

Pierre Benoit

Le village est en bas à gauche.

Pierre-Luc Giroux

Ouais ça va être plus simple pour vous là. Celle-là, exactement. Qu'est-ce qui est en rouge? C'est la même chose qui est en rouge, c'est juste un zoom qu'on a fait. La partie en bas, en mauve, c'est la voie de contournement. En jaune, c'est la zone 70 qui est 1 km. Après ça, à la sortie, on voit c'est comme dans le milieu du 70. On a à peu près un 20 secondes où on se rend à la zone rouge qui est 90, qui est la zone problématique. On voit que la zone rouge elle fait une *curve* comme ça. Vous la voyez? Ça, c'est la *curve* qu'il y a tout le temps dans les accidents. Là, j'en ai répertorié à date, juste sur Internet parce que j'ai été à la SQ, mais j'ai fait la demande des archives, mais elle est pas arrivée encore fait que, ça a pris quatre semaines, puis je l'ai pas encore. Mais là, sur ceux que j'ai trouvés, j'en ai six de répertoriés qui sont des collisions mortelles frontales entre 2013 et 2018.

Pierre Benoit

Dans ce secteur.

Pierre-Luc Giroux

Oui, juste dans la courbe.

Pierre Benoit

Dans la courbe, dans la courbe, carrément.

Pierre-Luc Giroux

On peut-tu revenir sur l'autre photo qu'il y a un zoom sur le rouge? Je les ai marqués.

Pierre Benoit

Le secteur à 70 km est encore plus au nord, c'est ce qui mène au feu de circulation.

Pierre-Luc Giroux

Exactement ici, regarde là j'ai marqué 1, 2, 3, 4, 5, 6. Ça, c'est les points d'impact des accidents frontal mortels. Puis ce qui nous expliquait aussi madame Estelle Bouvier, c'est ça? La directrice, la porte-parole du ministère?

Georges Lanmafankpotin

Vous voulez dire en première partie d'audience?

Pierre-Luc Giroux

Oui, exact, c'est ça.

Georges Lanmafankpotin

La porte-parole de...

Pierre-Luc Giroux

Oui Estelle Bouvier, je pense, c'est ça. Elle disait aussi que mettons la 125 est configurée à deux voies, mais normalement avec le débit qu'on a on est rendu à 18 000, mais quand on est rendu à 10 000 on devrait avoir une voie à quatre voies. C'est pour ça que la voie de contournement est faite ainsi parce qu'avec le gros débit de circulation qu'on a en dedans de 10 000, on est supposé d'avoir une voie à quatre voies. Je veux dire une route, la 125 actuelle, elle devrait être à quatre voies et non à deux. C'est la première problématique qui arrive dans mon affaire qui fait que le monde, quand il arrive, j'ai deux fois plus de gens qui sont là, qui roulent trop vite. Fait que moi, quand je veux sortir de chez nous, c'est impossible parce que moi, j'habite dans le, vous voyez-tu, il y a comme une intersection au centre de la courbe, il a des entrées de domaines. Ça, c'est deux domaines, moi j'habite dans celui qui est là. Donc, j'aimerais ça la photo numéro, pour vous expliquer un petit peu mieux, la numéro 8. Oui, celle-là. Vous voyez, moi je suis dans la courbe. Quand je regarde vers la gauche, on voit comme le camion qui est là-bas. Moi, je suis arrêté à zéro. Fait que moi, si je veux m'engager pour aller à Sainte-Julienne, il faut que je tourne à gauche. Le temps de réaction que j'ai, j'en ai pas beaucoup. Les gens, quand ils passent devant moi, j'ai trois secondes. Parce qu'ils roulent trop vite. Parce que moi, il faut que je parte de zéro, mettons si je le vois, j'ai trois secondes pour m'en aller, sinon il me frappe. Mais s'il roule à 70, j'ai au moins un bon 6 secondes. Là, lui, il peut me voir, il peut ralentir, il peut, tu sais, j'ai le temps de passer. Puis ça, c'est vraiment important pour nous autres. Ça, ça serait déjà une chose de réglée. Changer la vitesse; je vous demande pas un carrefour giratoire, je vous demande pas de faire une autre voie non plus. Je veux juste changer une pancarte. C'est moi, c'est juste ça que je veux parce que je veux juste que quand on part du village, ça monte à 50. Après ça, ça tombe à 70. Là, quand on arrive dans la courbe dangereuse, où est-ce qu'il y a tous les accidents, ça tombe à 90, puis on la laisse à 90. C'est ça, je la comprends pas.

Là, quand j'ai fait le tour de mon domaine, j'ai su qu'il y a déjà eu une demande de faite. Il y a trois ans de ça. J'étais pas au courant. Là, ça a pas adonné. Fait que qu'est-ce qui a pas adonné, c'est parce que le monsieur qui a fait la demande, il est mort ironiquement, lui aussi, d'un accident de voiture à Rawdon. Fait que, imaginez, ça a tombé dans l'œuf parce que ça a pas changé. Moi, je reprends le relais encore aujourd'hui. C'est, je sais que vous avez pas la

décision finale là-dessus, mais au moins d'avoir une recommandation pour le Ministère parce qu'eux, ils ne m'ont pas donné un, ils ont comme pas pris la zone d'étude parce que la zone d'étude comme je vous ai expliqué tantôt, elle finissait où est-ce que le 90 est. Puis en arrière de ça, c'est la voie de contournement. C'est là qu'ils ont regardé l'étude. De l'autre côté, où est-ce qu'il y a tous les morts, il y a pas d'étude là-dessus qu'eux ont fait. Fait que moi je l'ai faite pour eux, un peu dans le fond là. Parce que je trouvais ça un petit peu plus important parce qu'on parle de la sécurité, mais elle est pas là. Fait que j'aimerais ça qu'on règle la situation parce que c'est comme je vous dis, je vous demande pas une autre, je vous demande pas de mettre de l'asphalte à rien. Je vous demande juste de mettre un 70 puis que le monde le respecte. Puis qu'est-ce qu'on fait pour le faire respecter? Parce que là, c'est sûr, si je mets juste une pancarte, le monde sont tellement habitués de « clencher » là que, ils s'en foutent. La pancarte elle sert à rien, mettre un radar, un radar ça serait, ça serait rentable parce que vous allez, il va y avoir du monde qui vont en pogner des tickets là. Non seulement ma pancarte qui vaut 100 piastres, on la rembourse tout de suite. Le monde, ils auront pas le choix d'arrêter de rouler à 90, 100, 110 là, ils voient bien que ça marche pas. On va rester à 70, on va la fait respecter, puis à un moment donné, le monde vont juste (inaudible), est-ce qu'on l'enlève par la suite le radar? Est-ce que c'est juste temporaire, est-ce qu'on le met permanent? On met-tu une affiche qui est comme un radar, tu sais quand on arrive un peu dans les villages? C'est comme marqué ah vous roulez 50 ou 60. Ça *flash* un peu. Ça pourrait aider peut-être aussi.

Mais, faut absolument faire de quoi. Pis moi, en fait, que la voie se fasse ou pas, moi, je veux que la pancarte sacre son camp pis qu'on en mette une autre. Parce que c'est, je sais pas comment l'expliquer autrement que c'est dangereux, là. Sinon, je sais pas quoi dire d'autre de plus. J'avais d'autres photos aussi, là, que des accidents, mais on n'est comme pas obligé de toutes les voir. On sait l'impact que ça a. Ça frappe, ça pardonne pas. Parce que qu'est-ce qui arrive, c'est quand qu'on est dans la courbe, un moment d'inattention, on change le poste de radio, on *check* notre cell, on déjoue de notre voie, puis c'est là que ça pogne. C'est pas du monde qui font des malaises. C'est vraiment le temps d'action-réaction à 90, à 100, il y en a pas de chances. À 70, on se donne une chance. On se donne une chance de, quelqu'un qui est dans lune, il se réveille, oups. Il y a une chance de réduire l'impact, s'il y en a une. Fait que à un moment donné, je pense que c'est important de régler la situation parce que tous ceux qui veulent sortir, parce que moi, j'ai fait le tour de tout le monde du domaine, les trois domaines dans le fond, j'ai été les voir un par un. Tout le monde est unanime, tout le monde sont écoeuré de la vitesse qui est là, ils trouvent ça trop dangereux. Il y en a pas un qui m'a dit non, c'est une bonne idée de laisser ça à cette vitesse-là. Fait que juste prendre ça en considération, de mettre ça dans les recommandations pour le Ministère de, d'y aller le plus rapidement possible parce qu'on fait juste attendre la prochaine fois que ça va arriver.

Puis aussi, quand on voyait le, quand je sortais, vu que c'est pas une voie de dépassement sur le côté, puis que tout le monde dépasse, c'est tellement dangereux. Nous, on est comme juste sur le coin. Puis on s'avance tellement loin pour voir dans la courbe, parce qu'on voit pas tellement loin, on a comme ça 100 pieds là, fait qu'on s'avance tellement loin qu'on est comme dans la route. Fait que celui qui vient dépasser par la droite, il vient nous ramasser. L'hiver c'est encore plus dangereux parce que les bancs de neige, ils rétrécissent encore plus la voie d'accotement. Mais le monde passe pareil, ils s'en foutent. C'est sûr que l'idéal ce serait que le monde prenne conscience que c'est dangereux parce que, peut-être qu'ils le savent pas. Parce que c'est marqué 90, ils se disent, je mets le pied dans le fond puis on s'en va, mais on s'en va

dans la courbe. C'est ça que je comprends pas. C'est 70 un kilomètre avant et un kilomètre après, c'est 70, il y a un kilomètre que c'est 90 dans la courbe.

Georges Lanmafankpotin

Deux minutes. Il vous reste deux minutes.

Pierre-Luc Giroux

Puis bien, c'est pas mal ça là.

Georges Lanmafankpotin

Merci.

Pierre-Luc Giroux

J'ai des statistiques, mais si vous voulez, on trouve ça pas mal sur les sites de la SAAQ, en réduisant les vitesses, on sait qu'on minimise les impacts mortels, fait que... Pas mal, pas mal juste ça.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre opinion, mon collègue va essayer de clarifier quelque chose.

Pierre Benoit

C'est très clair ce que vous nous avez présenté. Je profite de l'occasion, vous dites que vous avez des statistiques. Est-ce que ce secteur-là, vous dites qu'il a à peu près un kilomètre?

Pierre-Luc Giroux

Un kilomètre exactement. Mille mètres exactement.

Pierre Benoit

Est-ce que selon vous, ou selon votre connaissance là...

Pierre-Luc Giroux

Oui, ça fait 25 ans que je suis là.

Pierre Benoit

C'est vraiment l'endroit le plus dangereux, ou? En fait dans les zones à 90 km entre Saint-Esprit et Rawdon ou Chertsey ou même plusieurs endroits, je présume, où la situation est assez similaire.

Pierre-Luc Giroux

Ils sont pas dans une courbe, ils sont plus en ligne droite. Quand ils arrivent dans une ligne droite, elle est peut-être plus large. Nous autres, parce que là, (inaudible) je pense que c'est la seule, c'est la 125 de Saint-Esprit à Rawdon qu'il y a des domaines qui, complètement dans la courbe. Puis habituellement, quand il y a une courbe de même, c'est réduit à 70 minimum. Avec

les accidents qui sont répertoriés, écoute je, là c'est sûr que moi je sais, mais je sais qu'il y en a encore beaucoup plus. Parce que moi, je suis là depuis 25 ans, mais mon père, puis sa famille avaient le chalet familial depuis 1971. Depuis ce temps-là, à la même même place, c'est à la vingtaine qu'on les compte les morts là-dessus. Je les ai pas parce que j'ai pas eu accès aux archives, mais c'est une vingtaine. Moi, j'en ai juste six à partir de 2015 à 2019. J'ai pas les autres à partir de 2020 et en descendant, je les ai pas. Mais c'est tout le un kilomètre dans la courbe.

Pierre Benoit

OK, on comprend bien ce problème-là. Maintenant, le projet qu'on étudie, s'il se réalise, selon vous, quelles incidences ça peut avoir? Est-ce que ça va aggraver la situation?

Pierre-Luc Giroux

Oui, bien un peu, oui, parce qu'en sortie, il va y avoir un carrefour giratoire. On va ralentir, parce qu'il y a une voie de dépassement. Il y a une voie pour les véhicules plus lents, puis la deuxième pour dépasser. Quand ils vont rentrer dans cette courbe-là, puis qu'ils savent que dans 20 secondes, ils vont pouvoir accéder, accélérer à 90, naturellement, qu'est-ce qu'ils font, c'est, tu rentres sur une ligne. Parce que ça tombe à deux, puis après ça, on tombe à une. Fait que c'est sûr, ça devient une, il y en a un qui clenche puis il y en a un qui pogne sa place en arrière fait que, après ça, tout le monde s'en va sur la même ligne. Pis rendu en haut, bien là c'est rendu 90, leur erre d'aller est quand même assez longue. Rendu dans le milieu de la courbe, bien là ils sont rendus, personne respecte la limite. Il y en aucun.

Moi, quand je m'en vais chez nous, je le mets sur le *cruise control* à 70 barré. Je me fais suivre dans le *bumper*, je me fais *flasher*, le monde sont pas content après moi. Mais je roule assez vite là, 70 c'est vraiment une croisière, excellente. C'est pour ça que je vous dis pas 80 ou 90 c'est peut-être bon, non 80 c'est pas bon non plus; 70 c'est assez vite, c'est assez vite pour que moi je sorte de mon terrain pour aller sur la 125. C'est aussi assez vite pour eux autres que, s'il arrive quelque chose, ils peuvent arrêter. Juste sur le coin où est-ce que je suis, c'est un vétérinaire. La journée qu'il y a un chien qui va sortir de là ou un chat là, ça va se faire frapper aussi. Il y a les chevreuils qui passent. C'est tout un bois qui est là, fait qu'il y a des chevreuils qui se font frapper là, c'est pas inhabituel, c'est tout le temps.

Fait que c'est vraiment très dangereux. Au moins d'abaisser ça de 20 km/h là, c'est beaucoup. Si, comme je vous l'ai dit, à chaque 5 km qu'on réduit, c'est 15 % de plus de chance que ce soit pas fatal. Fait que mettons là, si on part de 64 à 90 km/h, on tombe de 15 à 78 % que c'est fatal. Juste la petite accélération là. Puis celle-là est dans une courbe. C'est ça le problème. Ça serait pas dans une coupe, ça serait dans une ligne droite, je serais peut-être pas ici en ce moment en train de parler de ça. Mais là, vu qu'elle est dans la courbe, c'est inacceptable que ce soit là. Moi, je veux pas attendre une voie de contournement non plus, je peux pas attendre un autre un an. Je voudrais que ça se fasse là, parce que je vous demande pas une pelletée. Je vous demande une paire de *ratchet*, puis un radar, puis une nouvelle pancarte, puis on y va là-dessus.

Pierre Benoit

C'est bon, c'est très clair. Merci beaucoup pour votre participation.

Georges Lanmafankpotin

Peut-être, depuis la dernière fois qu'on s'était retrouvé ici, vous étiez là pour poser des questions. Est-ce que vous avez entrepris entre temps des démarches envers votre municipalité?

Pierre-Luc Giroux

Oui exactement. Parce c'est ça que madame Bouvier m'avait dit aussi, elle m'avait dit que ça passe par la Municipalité. J'ai fait ma demande déjà, il y a, la semaine qui a suivie, je sais pas si c'est rentré ou non plus. J'avais dit aussi que je faisais le mémoire aujourd'hui avec plus d'informations, puis que j'allais mettre les documents aussi en lien avec ça. Mais la demande a été faite. La Municipalité va faire une demande au ministère.

J'en profite pour essayer de porter ma voix à ceux qui veulent bien l'entendre, qu'il y a une problématique. Je sais que ça fait pas partie exactement du contournement, mais c'est à 20 secondes de là. J'exagère même pas que quand tu sors sur la route, c'est tout le monde qui passe là. C'est 20 000 véhicules par jour. C'est une route qui est supposée d'en avoir 10 000 pour être sécuritaire, mais là on en a deux fois plus. On va arriver à 24 000 bientôt, qu'ils disent, en 2030. Ça fait du monde, c'est beaucoup trop de monde.

Fait que si au moins on réduit ça, ça nous donne la chance de pas se faire frapper et puis être plus en sécurité quand je sors de chez nous. Parce que moi j'ai le vis à tous les jours, c'est une frustration à tous les jours, c'est fatigant. Si c'est entendu, je serai plus fâché, je vais être bien content.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour la présentation, merci.

Pierre-Luc Giroux

Je vous chanterais bien une petite « toune » de Céline ou de « l'm Alive » là, mais... Bon, on va s'en passer. Mais elle était bonne.

Georges Lanmafankpotin

Merci, bonne soirée.

Pierre-Luc Giroux

Bonne soirée à vous, merci beaucoup.

Georges Lanmafankpotin

Alors, j'ai une dernière personne au registre. Donc, je déclare que le registre est à présent fermé pour cette séance. Nous avons une personne inscrite pour la rectification.

Gabrielle Gagné, opinion verbale

Georges Lanmafankpotin

Donc maintenant, je voudrais inviter Gabrielle Gagné à se rapprocher de la table des intervenants pour son, je pense que c'est une intervention spontanée. Donc, comme vous le savez, vous avez une dizaine de minutes pour présenter votre opinion. Bonsoir, bienvenue.

Gabrielle Gagné

Bonsoir. Je fais cette intervention spontanée là, vraiment, bien ça le dit de façon spontanée, j'avais pas l'intention de parler ce soir, mais je crois que ce que j'ai à dire est important. Dans un premier temps, je vais vous parler un peu parce que je suis membre du groupe Sauvons la forêt de l'autoroute 25, du prolongement de l'autoroute 25. Donc, premièrement, je tiens à vous remercier de prendre le temps d'entendre ce petit 5 % versus ce 95 % de d'accord, pas d'accord avec le projet. C'est hyper important, surtout considérant que, malgré que le groupe est en place depuis 2021, à deux reprises, on a tenté de rejoindre le ministère des Transports pour avoir une discussion avec eux, ce qu'ils ont refusé à deux reprises. Donc, il a fallu passer même par un de nos organismes partenaires qui est Vivre en ville, qui a réussi à communiquer avec eux. Par contre, discuter avec les citoyens, ça ne les intéressait pas. Donc, je vous remercie de le faire aujourd'hui et de nous donner parole à ce niveau-là.

Donc, j'aimerais mentionner aussi que ce regroupement citoyen là, c'est certains membres, en effet, sur les pages Facebook, mais c'est aussi 2 771 signataires qui sont à l'encontre du projet. En toute transparence, cette pétition-là tient compte du projet initial qui incluait Saint-Esprit à l'époque. Mais reste qu'il représente tout de même une partie de la population de Sainte-Julienne et de ses alentours qui nomment ne pas vouloir créer d'impacts supplémentaires sur la forêt, sur le milieu de vie, tout simplement pour créer une route ou une voie de contournement permettant de pouvoir aller plus vite sur le trafic.

Donc, j'aimerais aussi vous faire part du fait que la pression sociale concernant ce projet-là, du moins l'avis des personnes concernant ce projet-là, est bel et bien présente. On l'observe parmi les citoyens dans des histoires qui ont déjà été portées à votre attention. On l'observe chez les commerçants qui ne souhaitent même pas donner, ne serait-ce qu'un avis positif ou négatif par peur de blesser, par peur de perdre la clientèle, mais aussi, et je crois que c'est important que ça soit mené à votre attention, chez les élus, que ce soit au niveau des Municipalités, que ce soit en course à l'élection, ou que ce soit une fois élu, il est très difficile d'obtenir, pas nécessairement du support, mais juste obtenir une vision globale concernant le projet, dû à cette pression sociale qui pèse énormément et qui vient un peu à l'encontre de la représentativité, j'aimerais dire, de l'opinion publique. Donc ça, ça impacte pour beaucoup. Donc ça c'était ma petite partie par rapport au recoupement citoyen.

Maintenant, j'aimerais vous parler un peu plus en mon nom. Donc moi, je m'appelle Gabrielle Gagné. J'ai 22 ans et ça fait 22 ans que je réside à Sainte-Julienne dans un des domaines avoisinants à la forêt qui est concernée par la voie de contournement. Cette forêt-là, parce que ça a été nommé plus tôt dans la soirée par une autre intervenante que, la jeunesse, le fait de se déplacer à Sainte-Julienne, c'est difficile parce qu'il y a pas de moyens de transport, parce que notre seul moyen, c'est papa-maman littéralement ou le frère la sœur plus vieux avec une auto.

Mais il faut savoir que cette forêt-là, ça a été mon moyen de transport, ma prise d'autonomie sur tellement d'aspects. C'est une façon pour nous les jeunes de pouvoir se réunir puis là quand je parle de ça, je parle des jeunes enfants, des adolescents, des jeunes adultes qui ont pas encore acquis le permis ou même qui l'ont acquis mais qui ont envie de passer du temps ensemble dans la nature. Mes plus beaux souvenirs d'enfance ont été créés là. Les plus beaux souvenirs d'enfance de plusieurs enfants de Sainte-Julienne ont été créés là. Et je pense que oui, au niveau politique, ça a un petit impact, mais au niveau sociétal, au niveau personnel, ça a énormément d'impact de savoir que les écoles, l'école avoisinante, que le CPE avoisinant crée des activités en lien avec cette forêt-là de façon annuelle à tous les groupes d'âge adaptés à tous et chacun. Je me rappelle par exemple d'une de mes activités préférées du primaire. C'était lorsque j'étais aux Explorateurs, donc l'école avoisinante à la forêt, et une nos enseignantes avait monté une activité sur la reconnaissance des espèces fauniques. Ça, c'est pas quelque chose qui est disponible n'importe où parce qu'on n'a pas toujours l'emplacement pour le faire. Nous, on n'avait pas besoin de louer de gros autobus pour s'en aller sur plusieurs kilomètres pour pouvoir avoir accès à cette forêt-là. On l'avait dit directement derrière la cour. Puis c'était un espace où on pouvait faire justement des activités récréatives, autant au niveau scolaire, au niveau de la petite enfance, qu'au niveau personnel, avec la famille, les amis, etc. Puis je crois que c'est quand même important de vous le mentionner, que c'est pas seulement des arbres, c'est pas seulement un point de vue environnemental, il y a un gros impact social à ce projet-là, puis il doit absolument être tenu en compte.

Pour ce qui est du dernier élément, c'est que j'ai côtoyé, on l'a nommé plus tôt, on est des municipalités avoisinantes qui ont, au niveau des revenus familiaux, c'est pas toujours évident. C'est pas tout le monde qui a le moyen de pouvoir se permettre d'amener leurs enfants dans des activités. Puis cette forêt-là a toujours été un moyen pour des familles plus démunies ou plus dans le besoin de pouvoir se créer des activités, pouvoir passer du temps en famille sans que ça devienne une pression budgétaire. Ça a permis à des mamans qui n'avaient pas de moyens de transport de pouvoir amener leur enfant à la garderie et à l'école à pied par leurs propres moyens. Ça a permis de pouvoir, justement, évoluer socialement à Sainte-Julienne alors qu'il y a pas énormément de façon de le faire quand on est jeune. Puis, je crois que c'est très important que ce soit considéré.

Georges Lanmafankpotin

Merci beaucoup pour votre présentation spontanée, puisque vous représentez quasiment deux personnes, vous-même, et puis votre... Ça suscite un peu de questions à moi que je vais vous poser. On voit dans la documentation que le MTMD a organisé quand même certaines consultations avec la population, avec les citoyens et citoyennes d'ici. Est-ce que votre organisation a participé à ce genre de consultations qui avaient été organisées par le MTDM?

Gabrielle Gagné

Nous avons participé à chacune des consultations, pas tous les membres, mais on s'est toujours relié afin de pouvoir couvrir les événements le plus possible. Et on a même profité de la consultation initiale. Là, je me souviens plus c'est quoi la date, mais oui, ils nous ont présenté les premiers schémas. On en a profité pour nommer notre intérêt à avoir une rencontre. On n'a jamais eu de suivi par rapport à ça. Nos questions ont été répondues, mais pas notre demande de rencontre.

Georges Lanmafankpotin

Avez-vous eu le sentiment, lors de votre participation à ces consultations, que vos préoccupations ont été écoutées, ont été prises en compte, maintenant avec la configuration de la voie de contournement telle que nous l'avons aujourd'hui?

Gabrielle Gagné

Au niveau de notre groupe, je crois que le ministère des Transports a fait de son mieux pour rester à la fois intègre et neutre dans leurs décisions puis dans leurs considérations. Par contre, on a nommé plusieurs éléments dans les formulaires de consultation qu'on pouvait remplir, on a nommé plusieurs préoccupations, plusieurs recommandations et malheureusement on ne les retrouve pas dans les nouveaux projets présentés.

Georges Lanmafankpotin

On comprend que ces préoccupations et ces recommandations, on peut les retrouver dans le mémoire que votre organisation a déposé.

Gabrielle Gagné

Dans le mémoire qui a été déposé par notre organisation, puis dans le mémoire qui a été déposé par trois autres de nos membres.

Georges Lanmafankpotin

Parfait. Alors ça fait 22 ans que vous vivez dans le milieu, comme vous avez dit. On voit que dans la configuration actuelle du projet de contournement, il y a une forte demande à ce que, de part et d'autre, de la voie de contournement, qu'il y ait quand même un boisé résiduel. Est-ce que la configuration telle que ça se trouve maintenant, cette mesure-là, qui est en proposition et que probablement l'initiateur est en train d'examiner, est-ce que si on réussit à obtenir un boisé de part et d'autre de la voie, est-ce que ce serait une mesure qui rendrait le projet acceptable à vos yeux?

Gabrielle Gagné

Pas du tout. C'est un refus catégorique, c'est une mauvaise idée, c'est de déplacer le problème. On l'a vu se faire à travers les années. On parle beaucoup, parce que je suis native de Sainte-Julienne, 22 ans de mon jeune âge, par contre, mon père a toujours vécu à Sainte-Julienne comme étant une résidence secondaire à sa famille. Dans le fond, on a le même terrain depuis les années 50-60. Donc, et ça a toujours été une préoccupation de tout le monde de savoir quand est-ce que ce projet-là allait se faire, quand est-ce que ça allait aboutir et toutes ces choses-là.

Mais il faut comprendre qu'en règle générale, ce projet-là et la préoccupation, que la fluidité routière puisse être réglée, c'est un enjeu depuis que la route, la rue Cartier à Sainte-Julienne était la rue Principale, quand la 125 est devenue la rue Principale, là on cherche d'autres opportunités. Donc c'est un problème qu'on déplace depuis plusieurs, plusieurs, plusieurs dizaines d'années. Puis il est important d'avoir conscience de tous les impacts que ça va avoir que de redéplacer le problème à nouveau, à mon avis.

Georges Lanmafankpotin

Merci beaucoup pour votre participation à nos travaux.

Alexandre Richard, rectification

Georges Lanmafankpotin

Je voudrais maintenant inviter monsieur Alexandre Richard pour sa rectification. Bonsoir à nouveau.

Alexandre Richard

Ça va être très court.

Georges Lanmafankpotin

Allez-y, factuel?

Alexandre Richard

Oui. En fait, tantôt, en fait c'est par rapport à notre conversation. Outre le repositionnement du projet sur la route existante, vous m'avez demandé les mesures qui pourraient être faites, puis j'ai omis de vous dire qu'il y avait aussi des mesures de captage de CO₂ pour les 18 000 véhicules par jour qui passent qui peuvent être faits. Donc selon le Plan climat, j'ai déposé au dossier, en fait par courriel, trois documents en référence puis c'est pour vous dire que j'ai déposé ce dossier-là et que, en fait, selon la séquence éviter, minimiser, séquestrer qui est dans ces Plans climat là, j'avais omis de vous dire qu'une mesure qui pourrait être faite par le MTQ serait de séquestrer en fait les émissions de GES des véhicules éventuels qui vont passer, soit par le tracé existant ou un nouveau tracé.

Georges Lanmafankpotin

Merci, monsieur Richard.

Alexandre Richard

Aussi, je voulais vous dire que j'ai déposé le *Guide d'élaboration d'un plan climat* du MELCCFP, le rapport du Vérificateur général du Québec pour l'année 2025-2026, ainsi que le document *Crise des infrastructures; agir maintenant pour éviter la f(r)acture de demain*, édité par l'Ordre des ingénieurs du Québec. Ça été déposé au dossier.

Georges Lanmafankpotin

La commission vous remercie.

Alexandre Richard

Merci à vous.

Georges Lanmafankpotin

Merci.

Mot de la fin

Georges Lanmafankpotin

Je remercie aussi tous ceux et celles qui se sont exprimés ce soir. Et je vous souhaite une bonne fin de soirée. Et bien entendu, je vous convie, je vous convie à la séance, à la séance de demain qui débutera ici même à 13 h 30.

Merci. Bonne soirée.