

Audience publique

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

Deuxième partie de l'audience

Deuxième séance

Étaient présents : Georges Lanmafankpotin, président
Pierre Benoit, commissaire

Séance tenue le 4 mars 2026 en après-midi

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	2
Bruno Desrochers et Raymond Rougeau, opinion verbale	2
Camille Toupin, pour l'Organisme de bassins versants L'Assomption (DM12)	9
Luc Pelletier, opinion verbale	12
Valérie Léveillé, opinion verbale	15
Pause	21
Jérôme Morin, Jean-Pierre Charron et Marie-Eve Ratthé, pour la Municipalité de Sainte-Julienne (DM1)	21
Myriam Arbour et Chantal Duval, pour la Municipalité de Saint-Alexis (DM10)	32
Simon Franche et Germain Majeau, pour la Municipalité de Saint-Esprit (DM5).....	36
Mot de la fin	42

Mot de la présidence

Georges Lanmafankpotin

Bienvenue à cette deuxième et ultime séance de la deuxième partie de l'audience publique sur le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125. D'abord, je demanderais aux personnes qui se sont inscrites pour prendre la parole et qui doivent intervenir cet après-midi de se présenter à l'arrière de la salle au secrétariat pour aviser l'équipe de leur présence. Merci à celles qui l'ont déjà fait. Cela nous permettra de respecter l'ordre d'inscription à l'horaire. Les personnes qui ne se sont pas inscrites à l'avance pourront tout de même s'exprimer devant la commission. Pour celles qui sont sur place, il suffit de s'inscrire au registre à l'arrière de la salle dès maintenant. 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 intervenantes et les intervenants seront appelés par ordre d'inscription et disposeront de 10 minutes pour s'exprimer.

Pour cette séance, nous avons huit inscriptions, et le temps alloué pour chaque intervenant est de 15 minutes. Nous entendrons d'abord quatre personnes qui se sont inscrites à l'avance, puis nous prendrons une pause. Nous entendrons par la suite les quatre autres présentations, puis les personnes qui s'inscrivent aujourd'hui pour prendre la parole. Je tiens à préciser qu'au besoin, mon collègue Pierre Benoit et moi échangerons avec les intervenantes et intervenants afin de préciser leur point de vue. Avant de laisser la parole à notre premier participant, voici quelques rappels importants.

D'abord, tous les propos de cette deuxième partie comme ceux de la première sont enregistrés et les transcriptions seront disponibles dans 7 à 10 jours au bureau et dans le site Web du BAPE. Deuxièmement, tout comme l'initiateur du projet et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire ou la présentation d'un participant. Une rectification à propos de mémoire ou d'une opinion verbale se limite, je le rappelle, à corriger des inexactitudes démontrées comme une erreur de date ou de quantité, une fausse référence, une citation erronée. Il n'est donc pas question ici de se prononcer sur la justesse ou la suffisance d'une analyse ou d'une opinion. Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre à l'arrière de la salle ou à distance en remplissant le formulaire prévu à cet effet dans la page du mandat de la commission sur le site Web du BAPE ou en appelant 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. Également aucune manifestation, aucune remarque désobligeante, aucun propos diffamatoire ou aucune attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer une ambiance sereine et respectueuse.

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

Bruno Desrochers et Raymond Rougeau, opinion verbale

J'invite maintenant à l'avant Bruno Desrochers qui sera accompagné de Raymond Rougeau qui participera à la période d'échange. Je vous invite à venir vous installer à la place des intervenants pour votre mémoire. Bonjour et bienvenue à vous.

Raymond Rougeau

Merci, bonne journée à vous.

Bruno Desrochers

Bonjour messieurs les commissaires.

Georges Lanmafankpotin

Bonjour.

Bruno Desrochers

Je me présente Bruno Desrochers, conseiller municipal de la Municipalité de Rawdon, accompagné de monsieur Raymond Rougeau, maire de la Municipalité de Rawdon. Je vais vous faire une petite introduction sur Rawdon. Rawdon, c'est 13 124 habitants, la municipalité la plus peuplée du corridor de la 125. On a une quarantaine de communautés culturelles sur le même territoire, une diversité unique au Québec.

Dans le fond, nous, on a le seul centre multiethnique au Québec, on serait la deuxième ville/municipalité la plus multiethnique au Québec après Montréal. Tous nos commerces de proximité aussi font un clin d'œil à nos communautés, des petites boulangeries, des petits commerces de proximité. C'est une destination touristique majeure dans Lanaudière, on a les chutes Darwin, dans le fond les chutes à eux-mêmes seuls c'est plus de 60 000 visiteurs en période estivale, environ, c'est même un peu plus, mais répertorié 60 000. On a la rivière Ouareau, on a de nombreux lacs, le lac Pontbriand qui est le premier lac navigable au nord de Montréal, un lac d'environ 7 kilomètres. On a des festivals, on a le troisième plus gros festival de la Saint-Patrick au Québec. C'est environ, c'est sur trois jours, du vendredi, samedi, dimanche. Uniquement le dimanche, pour la parade, on peut compter entre 15 000 à 20 000 personnes qui peuvent venir de partout au Québec juste pour voir la parade de la Saint-Patrick. Et puis, on est une destination quatre saisons. On a des activités au printemps comme la parade de la Saint-Patrick. On a aussi le Village Canadiana qui renaît avec des entrepreneurs. Ils ont fait une activité de deux fins de semaine cette année dans une vague de froid, ils ont attiré 8 000 personnes en deux fins de semaine. On a le spa santé, un des plus beaux spa santé du Québec naturel qui attire les gens autant l'hiver que l'été. Puis, on a le golf, etc., j'en passe. Rawdon est une porte d'entrée de la MRC de Matawinie, un territoire de plus de 55 000 habitants. On est membre fondateur de Mobilité 125 depuis 2020. Et aussi, il faut considérer que Rawdon a le titre de ville-centre.

Ce que je veux dire, c'est qu'il y a plusieurs petites municipalités alentour de notre territoire qui viennent magasiner et voir nos commerçants. Je vais vous donner un exemple, on a trois épiceries, dont un escompteur populaire, et ça attire beaucoup de gens qui ont pas beaucoup de choix dans d'autres municipalités. On a deux grandes quincailleries et nos commerces de proximité. Donc, nous on attire aussi pas juste les touristes parce qu'il y a quand même différentes sortes de tourisme. Il y a du tourisme d'une journée sur nos parcs puis ils ont accès à l'eau, les chutes, les cascades, notre plage municipale, ça c'est environ du tourisme d'une journée. On a de la location court terme, on a des chalets que les gens ont de la visite et des amis. Donc c'est assez varié comme touristes qu'on a ici à Rawdon.

Nos collègues de Saint-Esprit et de Sainte-Julienne vous parlent de sécurité puis de congestion au quotidien, avec raison. Rawdon, nous, on parle de l'avenir du développement économique. Notre mémoire s'intitule *Rawdon : une région à désenclaver*. On n'est pas directement traversé par le problème, mais on est directement entravé par les conséquences. Ce que la congestion coûte à notre économie, le tourisme c'est un pilier de l'économie de Rawdon et de toute la MRC Matawinie. La route 125 est l'artère principale par laquelle transitent tous les visiteurs qui se rendent à Rawdon, Chertsey, Entrelacs, Notre-Dame-de-la-Merci, Saint-Donat. Quand un visiteur de Montréal voit deux heures de trajet un vendredi sur son GPS sur 60 km, il change de destination. Les ventes perdues, les chambres inoccupées, les repas non servis n'apparaissent dans aucune statistique, mais le préjudice économique est réel et croissant. 158 résidents de Rawdon ont participé à la consultation de 2024, ce qui signifie 18 % des répondants, un taux remarquable pour une municipalité située en aval du problème. Il y a un paradoxe qu'il faut nommer, les commerçants de Rawdon perdent leur clientèle touristique parce que les visiteurs sont découragés par la congestion pour s'y rendre. Le tourisme n'est pas l'ennemi de la qualité de vie, c'est un moteur essentiel pour notre économie. Le problème n'est pas les gens qui veulent visiter notre région, mais c'est les infrastructures pour s'y conduire sont inadéquates depuis des décennies.

Le contournement n'est pas... c'est un levier économique. Le contournement va réduire le trafic dans le noyau de Sainte-Julienne de plus de 80 %, de 18 800 à environ 3 100 véhicules par jour. Pour les usagers en transit vers Rawdon et vers le nord, c'est la fin du goulot d'étranglement. Rawdon et toute la MRC de Matawinie deviennent plus accessibles, plus attractifs, plus compétitifs. Mais là, nous, on veut porter vraiment l'attention sur le tronçon nord. Pour nous, oui, quand on parle de la voie de contournement, c'est un projet qu'on appuie sans réserve, mais l'intersection 125-335 à la limite de Sainte-Julienne, c'est un enjeu critique pour nous. Les projections 24 500 véhicules par jour à l'horizon de 2049 à cette jonction. Si on ne planifie pas les améliorations dès maintenant, on va juste déplacer le bouchon de quelques kilomètres vers le nord. Un plan d'intervention ne doit pas se limiter au périmètre du contournement. Nous, c'est un point majeur sur notre mémoire. On peut vous sortir toutes sortes de statistiques, mais là, je veux pas reculer dans les années 50, mais dans les années 90, c'était des chalets trois saisons. Là, maintenant, c'est des chalets/maisons isolés. Les gens viennent à l'année. On pense souvent c'est les fins de semaine qu'il y a un problème de circulation, mais ça va au-delà des fins de semaine, ça va au-delà de l'été, c'est en congestion majeure les fins de semaine, mais en congestion assez dure aussi lors des fins de semaine hors saison comme on l'a vu dernièrement.

Ça s'inscrit dans notre vision de développement durable, Rawdon a adopté un plan d'action intégré en 2016-2030 pour les années 2016-2030 basé sur les principes de développement durable. Chacun de ces cinq chantiers de travail se heurte directement ou indirectement aux limites de la 125. Un corridor fonctionnel est une condition de base pour réaliser notre vision. Nos recommandations, appuyer le projet de contournement sans réserve, planifier les améliorations au tronçon nord dès maintenant, intersection 125-335, j'ai mentionné tantôt, ne peut pas devenir le prochain goulot d'étranglement. Évaluer les retombées économiques et touristiques. Les bénéfiques ne se mesurent pas juste en réduction d'accidents, mais aussi en visiteurs qui ne reviennent pas dans notre région parce que le marché au Québec est assez large pour le tourisme. Appuyer le second carrefour giratoire au raccordement sud essentiel pour le maintien de l'accès du noyau commercial de Sainte-Julienne, mais pour ceux qui vont vers Rawdon et au-delà. Assurer la cohérence avec le développement durable, mobilité active et transport collectif ne sont pas des ajouts cosmétiques. Respecter l'échéancier, chaque année en retard sont des visiteurs qui choisissent une autre destination et qui ne reviennent pas automatiquement.

Je vais vous donner un exemple, moi je suis conseiller municipal, je me considère comme un conseiller de l'ensemble de la Municipalité, pas juste pour mon district électoral, on est souvent sur le terrain. Et on s'en fait parler souvent, les gens sur le terrain sont pris en otage, on parle du tourisme, mais personne prend leur rendez-vous la fin de semaine pour le tronçon sud de la 125, c'est trop bouché, donc les gens se retiennent de sortir, aller voir la famille, les rendez-vous, parce que c'est trop enclavé, puis je vous dirais qu'en tant que conseiller municipal, c'est sûr que j'ai pas parlé à tous mes citoyens, mais jamais un citoyen m'a dit qu'il était contre le projet. Ils ont des questions, mais nos citoyens sont même déçus que ce n'est pas encore en branle le projet. Ça, c'est une remarque d'un gars de terrain qui voit ses citoyens.

En conclusion, on n'est pas uniquement pour parler de congestion ou des collisions, mais on est ici pour parler d'avenir, l'avenir de 13 124 habitants avec 40 communautés culturelles d'une destination touristique quatre saisons. Tout ce potentiel est limité par un corridor qui n'a pas évolué au rythme de la demande. Je vais finir par une citation : « Le contournement n'est pas une fin à soi, c'est le début d'une nouvelle ère pour la mobilité et le développement de Lanaudière. C'est la clé qui permettra à Rawdon et toutes les municipalités du corridor de réaliser leur plein potentiel ». Merci, si vous avez des questions, on est là les deux pour répondre.

Raymond Rougeau

Si vous permettez, monsieur le président, hier soir j'étais ici pour présenter le mémoire de Mobilité 125. Est-ce que vous permettez que j'apporte une petite précision sur un des chiffres qui a été, qu'on a dit hier soir?

Georges Lanmafankpotin

Allez-y.

Raymond Rougeau

Hier soir, il a été mentionné qu'il y avait 95 % des citoyens qui étaient en faveur du projet et 5 % qui étaient contre. Le chiffre est tiré de la consultation des enjeux de 2024 née par Mobilité 125

à laquelle 879 personnes ont répondu. Cette consultation portait sur les problématiques vécues au quotidien sur la route 125. Elle ne demandait pas aux citoyens de se prononcer pour ou contre le projet. Alors, dans les chiffres hier soir, ça semblait s'enligner que 95 % des gens étaient pour, 5 % étaient contre. C'était pas ça, c'était sur justement les problématiques vécues.

Alors, ce que ces données révèlent, c'est que parmi les 879 répondants, une quarantaine ont profité de l'occasion pour exprimer une opposition au projet principalement pour des raisons environnementales, soit moins de 5 % des participants. Ce qu'il faut retenir dans cette consultation, c'est surtout ce que vivent les 95 % restants des citoyens qui subissent au quotidien des impacts importants en matière de sécurité, de congestion et de qualité de vie. C'est précisément ce que ces données confirment et c'est ce qui justifie à notre avis l'urgence d'agir en ce dossier. Fait que je voulais juste apporter cette petite précision-là. Merci.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour la précision et merci aussi pour la présentation de votre opinion verbale. On comprend que par rapport à votre municipalité, la route 125 apparaît un peu comme une infrastructure qui est en inadéquation avec la vision de votre plan d'action intégré 2016-2030, si je comprends bien. Mais cette route, est-ce qu'au moment de l'élaboration de ce plan d'action, comment est-ce que la route, et bien sûr le contournement dont on est en train de discuter maintenant, comment est-ce que ça a été pris en compte? Est-ce que ça a été pris en compte comme étant une potentialité? Et si c'est le cas, dans quelles perspectives? Est-ce qu'au moment où vous élaboriez votre plan d'action, un plan d'action intégré, est-ce que la route 125 actuelle et le contournement qui vient avec puisqu'on est en train de parler d'infrastructures, est-ce que ça a fait partie des réflexions et de la planification?

Bruno Desrochers

Mais moi, c'est sûr qu'en 2016 j'étais pas élu.

Raymond Rougeau

Moi, j'étais présent lorsqu'on l'a fait, je suis là depuis 2002 comme élu. Alors, effectivement, ça a été pris en compte que depuis que je suis élu en 2002, on parle de la prolongation de la route 25.

Georges Lanmafankpotin

De l'autoroute?

Raymond Rougeau

Oui, à l'époque, je parle déjà, je recule de 20 quelques années. J'avais vu les plans, les expropriations qui avaient été faites où la route devait passer. Avec l'évolution, on se disait toujours, ça s'en vient. Alors, lors de notre plan d'action intégré 2016-2030, on avait pris en compte qu'il y aurait des interventions sur la route 125 qui étaient, bon, on savait que c'était plus une autoroute qui s'en venait, mais on dit qu'il va y avoir une route de contournement, une voie de contournement, il va y avoir quelque chose qui s'en vient. Alors notre plan d'action était basé sur le fait que ça s'en vient, ça va être réalisé. Alors, c'était partie prenante si vous voulez de la décision de notre plan d'action.

Georges Lanmafankpotin

Donc, si je comprends bien, ça va être fait, pas en tant que contournement, mais en tant qu'amélioration de la route actuelle 125.

Raymond Rougeau

Oui, parce qu'on savait qu'avec la problématique qui est existante, puis qui ne fait que s'accroître, qu'effectivement que si on faisait un plan 2016-2030, puis qu'il y avait pas d'intervention sur la route 125, bien notre plan ne tiendrait pas le coup parce que justement ça va réduire le potentiel de développement de visiteurs et de nouveaux résidents. On a toujours pris en compte qu'il va y avoir des actions qui vont être posées. Et avec ces actions, ça va encourager justement les gens de vouloir venir s'installer un peu plus dans le coin. Les gens, les commerces qui se sont installés, c'était toujours en prévision de l'amélioration de la route 125. En ce moment, les commerçants subissent un peu le désagrément de la congestion, mais avec l'espoir qu'avec la réalisation du projet que bon finalement ça va aboutir puis les choses vont mieux aller.

Georges Lanmafankpotin

Je m'intéresse un peu à l'objectif de votre chantier 5 de votre plan d'action intégré. Le chantier 5 c'est dynamisme économique et attrait touristique. Par rapport à cet objectif, vous dites qu'il resterait, donc l'objectif de ce chantier 5, resterait une lettre morte tant que le corridor principal, donc parlons de la route 125, qui est quand même le corridor principal d'accès à vous, va fonctionner au-delà de sa capacité. Qu'est-ce que vous voulez dire en identifiant comme problème au niveau de cet objectif?

Raymond Rougeau

Je saisis mal votre question.

Georges Lanmafankpotin

Vous dites que vous avez par rapport à votre chantier 5, qui est dynamisme économique et attrait touristique, vous dites que l'objectif qui est relié à ce chantier-là restera quelque chose comme une lettre morte tant que le corridor principal d'accès à la municipalité fonctionnera au-delà de sa capacité. Je voulais juste comprendre qu'est-ce que vous, vous disiez, en évoquant cela.

Raymond Rougeau

Je saisis encore mal le sens de votre question.

Georges Lanmafankpotin

C'est quoi le problème actuel de la route par rapport à l'atteinte de l'objectif qui est relié à votre chantier 5?

Bruno Desrochers

Mais c'est sûr que nous, les commerçants, on fait directement affaire avec eux, puis ils nous disent qu'ils perdent des clients.

Georges Lanmafankpotin

Les commerçants d'où? De votre municipalité ou de Sainte-Julienne?

Bruno Desrochers

De Rawdon. Nous, on représente Rawdon uniquement. On appuie les autres municipalités, mais nous, nos commerçants, parce que nous, notre noyau, c'est la rue Queen, 1^{re} Avenue, qui est la 337 qui tombe 1^{re} Avenue. On n'est pas directement sur la 125, mais les gens doivent passer par là. Nos commerçants nous disent souvent qu'ils perdent des clients, les clients ne veulent pas revenir et des fois ils ont des baisses d'achalandage pour ça. Ça va au-delà aussi des clients. On parle pas assez de transport aussi, je veux dire il y a des grandes surfaces, nos quincailleries, nos épiceries. Maintenant les livraisons c'est vendredi, samedi, dimanche. Ils ont des retards importants causés par l'autoroute vu que notre population est grandissante l'été. Là, les transports sont pris sur la 125 actuelle, ils ont des retards de transport, ils perdent des ventes. Fait que ça, c'est aussi une chose qu'on entend souvent, mais nos commerçants ont hâte aussi de... Parce c'est sûr, nos municipalités sont de plus en plus peuplées. Les gens sont habitués un petit peu d'avoir du trafic, mais à petite échelle, là, on vient rajouter plusieurs kilomètres, non seulement les fins de semaine. Donc oui, c'est une préoccupation de nos commerçants, nos travailleurs autonomes à notre municipalité.

Pierre Benoit

Peut-être une précision concernant le tronçon nord, monsieur Rougeau, vous nous en avez parlé hier. Vous avez compris, si vous étiez ici il y a un mois, vous avez compris que le Ministère envisage certaines interventions qu'on ne connaît pas encore. Ils ont pas avancé sur cette question-là parce qu'il y a encore énormément de questions en suspens. Complètement, dans le court terme, vous dites que c'est une priorité que dans le tronçon nord, le ministère devrait intervenir simultanément, si je vous ai bien compris, avec ce qui va se passer à Sainte-Julienne. Qu'est-ce que vous attendez précisément pour répondre à vos besoins?

Raymond Rougeau

Ce que je m'attends précisément, c'est que lorsqu'ils vont commencer les interventions ici, qu'ils fassent les interventions là-bas aussi. Mais pour l'intersection, la 337-125, leur proposition que ça soit un autre rond-point? Ils avaient parlé à un moment donné avec peut-être faire une troisième voie en montant? Parce qu'on sait qu'une des problématiques qu'on encourt souvent, c'est que c'est deux voies et ça se croise, il y a beaucoup de trafic sur les deux côtés. Quelqu'un qui veut tourner, exemple, s'en va vers le nord, veut tourner à gauche, arrête dans la voie de droite, attend d'avoir une ouverture pour tourner, mais là ça recule pendant un kilomètre en arrière. Juste parce qu'un véhicule veut tourner à gauche, mettons si on monte vers le nord. Alors, ils parlaient possiblement d'ajouter une voie-centre pour des virages. Déjà là, ça pourrait aider dû au fait que quelqu'un qui veut tourner, il s'en va dans la voie du centre, le reste du trafic continue à circuler. Ça, ça aiderait beaucoup. Mais, rendu à l'intersection, où est le feu de

circulation en ce moment. On le voit déjà, qu'en été, ça part de la lumière puis, ça peut descendre un kilomètre avant d'arriver à la lumière. Déjà avec la congestion qui est au sud, c'est pas adéquat, comme circulation ou comme intersection. Et s'ils réussissent à désengorger, ils font le projet, c'est plus fluide pour continuer. Bien entendu, ça va juste accentuer le bouchon qui va s'installer au nord. Parce que déjà, avec le bouchon qui est au sud, ça circule à pas de tortue. Déjà, ça va s'engorger pendant un kilomètre avant la lumière, des fois en été (inaudible), les fins de semaine. Mais si on désengorge le bouchon, là ça va aller vite, ça va bloquer jusqu'à Sainte-Julienne.

Alors c'est pour ça, du début, quand j'avais parlé au ministère des Transports, j'avais demandé s'il pouvait faire le projet en même temps, d'adresser cette problématique en même temps que le reste. Ça serait l'idéal, pour pas juste arriver et déplacer le problème, mais il avait dit qu'au début que c'était deux projets séparés après des différentes rencontres et discussions avec le ministère des Transports. En 2025, on m'a dit, on a une bonne nouvelle pour vous que ça va être adressé en même temps pour pas justement créer trop de décalage avec l'autre. C'était deux projets séparés, j'ai réussi à faire amener ça dans un projet. Fait que c'est pour ça, c'est important qu'il faut qu'ils le fassent en même temps. C'est juste que le jour que ça sera désengorgé ici, il faut que l'intersection soit aménagée aussi, sinon on désengorge pour bloquer, pour après ça dans une année ou deux désengorger en haut.

Pierre Benoit

Vous avez parlé de giratoire, vous avez parlé de troisième voie, mais vous avez jamais amené une proposition concrète. En fait, je comprends que c'est la responsabilité du ministère là, mais...

Raymond Rougeau

En fait, il y avait eu question... la voie de centre pour faire les virages, mettons. Ça, c'est le Ministère qui l'a apporté. Ils ont dit ça, c'est quelque chose qu'on regardait, ajouter une troisième voie au centre. Mais pour l'intersection là-bas, ils ont dit : « on a regardé et puis il y avait en masse de terrain pour faire un carrefour giratoire, ça serait peut-être la solution qui serait envisagée », mais c'était pas coulé dans le béton.

Pierre Benoit

Très bien. C'est bien compris, merci beaucoup.

Georges Lanmafankpotin

Merci, pour votre présentation.

Raymond Rougeau

Merci à vous, bonne journée.

Georges Lanmafankpotin

Bonne journée.

Camille Toupin, pour l'Organisme de bassins versants L'Assomption (DM12)

Georges Lanmafankpotin

J'invite maintenant Camille Toupin à se présenter à la table des intervenants. Bonjour, bienvenue.

Camille Toupin

Bonjour, Camille Toupin, OBV L'Assomption. Donc, nous, on pense que c'est vraiment important que le projet s'arrime avec le Plan directeur de l'eau. Donc, pour vous faire une petite histoire courte, le Plan directeur de l'eau, c'est une planification stratégique territoriale, donc sur le territoire de l'OBV L'Assomption qui vise à protéger la ressource en eau. C'est un plan qui est fait de manière concertée entre les acteurs communautaires, économiques et municipaux. Dans la table de consultation, siègent également des conseillers ministériels. Donc, on a vraiment une belle représentativité. Le Plan directeur de l'eau découle directement du mandat donné par le ministère de l'Environnement aux OBV.

Donc, notre mémoire s'arrime vraiment le projet au PDE, Plan directeur de l'eau, pour assurer une pérennité dans le temps. Donc, notre premier point, c'est en lien avec le cours d'eau numéro 13. Dans le tracé actuel, on a un tracé très droit, parallèle à la nouvelle route. Donc, on est en défaveur de ce tracé parce que ça causerait une augmentation de la limite de la vitesse d'écoulement. Ça réduirait la capacité d'atténuation des crues. Ça accroîtrait les risques d'érosion des rives.

Donc, on aimerait que le tracé soit fait de façon plus naturelle, donc méandré, ce qui permettrait une limitation de la vitesse d'écoulement de l'eau, qui permettrait une meilleure distribution sur le territoire quand il y aurait des fortes pluies qui causeraient des fortes crues. Le dessin méandré pourrait agir comme espace de liberté, donc permettrait de moins inonder chaque côté du cours d'eau. Également, on a vu dans l'étude qu'un espace de 10 mètres était prévu entre le fossé de rétention et le nouveau cours d'eau. On voulait rappeler que la bande riveraine de 10 mètres est un minimum dans la réglementation québécoise donc, pour avoir de meilleures pratiques, il faudrait aller au-delà. Donc on tenait à le rappeler que c'est vraiment un minimum le 10 mètres. On voulait aussi apporter le point qu'il y a de la perte de milieux humides et hydriques qui est prévue.

Donc, on pense qu'il est important de planifier dès cette étape du travail, la compensation des milieux humides pour éviter une cassure entre les habitats qu'on a présentement et celles qu'on va créer ensuite. Si aujourd'hui vous êtes au travail et que votre maison passe au feu, quand vous allez revenir à la maison, vous aurez plus de maison. C'est pareil pour nos espèces migratrices. Si elles sont parties puis elles vont revenir et que leur terrain va être détruit, elles auront nulle part où aller. Donc, c'est des espèces qui risquent d'être en situation vulnérable. On voulait aussi aborder le point des espèces exotiques envahissantes. Dans l'étude, on a vu que plusieurs étaient présentes sur le milieu. Donc on croit que c'est vraiment important de mettre les meilleures pratiques en place pour s'assurer de diminuer au maximum la propagation. Donc, les recommandations possibles, c'est intégrer des mesures préventives durant les travaux, donc se départir de la terre de façon adéquate, assurer l'entretien des machines pour pas propager

les espèces. Couvrir rapidement les sols avec les végétaux adaptés pour pas laisser la chance aux espèces exotiques de prendre la place.

Donc, en conclusion, nous ce qu'on désire, c'est vraiment que les meilleures pratiques soient mises en place pour assurer la conservation de la ressource en eau et la protection du territoire afin que le tout puisse se faire harmonieusement.

Georges Lanmafankpotin

Merci. Merci pour votre présentation, je vais laisser mon collègue.

Pierre Benoit

Oui, merci. Nous avons un certain nombre de questions, en fait des clarifications ou des précisions. Je vais commencer avec les questions plus générales. Votre plan directeur, le plan directeur dont vous avez parlé. Nous, ce qu'on a compris à la lecture de votre mémoire, c'est que vous souhaitez pas uniquement une compensation pour amener une superficie équivalente, mais vous ciblez même une superficie nette qui serait supérieure à ce qu'il y avait au départ. On se demandait dans le cadre, ça vient de votre plan directeur, donc c'est peut-être générique, mais dans le cadre du projet ici, quelles seraient précisément vos attentes à l'égard des superficies ou des compensations?

Camille Toupin

Dans le Plan directeur de l'eau, on vise une augmentation des milieux en conservation afin d'avoir une meilleure résilience du territoire. Donc, l'objectif ici ce serait de ne pas observer de pertes nettes parce que sinon, ça deviendrait diminuer la cible. Donc, on part d'encore plus loin que la cible qu'on s'est fixée. Puis, je rappelle que la cible, c'est pas l'OBV qui l'a fixée, mais bien la concertation qui a participé à la rédaction du Plan directeur de l'eau.

Pierre Benoit

Donc dans ce projet-ci, vous attendez pas une augmentation de la superficie?

Camille Toupin

Aucune perte.

Pierre Benoit

Aucune perte. Et est-ce que votre organisme est en mesure de contribuer d'une façon ou d'une autre en termes d'expertise ou d'information disponible?

Camille Toupin

Tout à fait oui. On a le personnel qualifié pour la revégétalisation, pour l'implantation de milieux, donc on a une très large expertise pour réaliser des projets comme ça.

Pierre Benoit

Bien, merci. Je reviens à vos recommandations. Vous avez parlé du cours d'eau numéro 13 et dans votre mémoire aussi vous parlez de la sensibilité des milieux humides et hydriques aux

travaux, à la période de réalisation des travaux. Est-ce que les recommandations que vous avez faites, par exemple, d'avoir des nouveaux parcours qui ne seraient pas rectilignes. Est-ce que ces recommandations, selon votre organisme, devraient s'appliquer à toutes les interventions qui sont prévues dans le projet, donc pas uniquement au cours d'eau numéro 13, tant à l'égard des conditions de réalisation des travaux qu'au niveau de la nature des aménagements.

Camille Toupin

C'est sûr que dès qu'on fait des aménagements pour l'eau et qui sont en rectiligne, on a les impacts. Donc que ce soit un fossé ou le cours d'eau, la vitesse de l'eau augmente, donc l'érosion augmente. Donc c'est sûr que ça s'applique principalement aux cours d'eau naturels vu que là il y a des poissons, c'est des espaces de reproduction. Mais le fossé, pour éviter un mouvement de l'eau rapide, ça pourrait être appliqué.

Pierre Benoit

Mais en priorité au cours d'eau 13 parce que c'est un cours d'eau naturel.

Camille Toupin

Exactement, donc il y a des espèces qui se reproduisent et ainsi de suite.

Pierre Benoit

D'accord, je comprends.

Camille Toupin

Puis le fait que le cours d'eau soit rectiligne, ça augmente la turbidité de l'eau, donc la visibilité, ce qui vient impacter beaucoup d'espèces vulnérables. Donc en ayant un parcours méandré, les sédiments ont le temps de se déposer au fond du sol, l'eau est plus claire, donc les espèces vivent mieux dans ces cours d'eau là, donc on voit des populations en meilleure santé.

Pierre Benoit

Très bien, merci. Autre question, je suis pas certain que vous y avez fait référence dans votre présentation. Concernant les bassins de rétention, vous mentionnez dans votre mémoire que ça devrait être des infrastructures hybrides donc qui feraient à la fois, qui exerceraient à la fois une fonction hydraulique et une fonction écologique. On se demandait, bien d'abord, on aimerait que vous nous en parliez un petit peu et on aimait savoir si vous avez des exemples en tête où cette combinaison des fonctions là ont été réalisées avec succès. Est-ce qu'il y aurait des références par exemple qui pourraient être disponibles?

Camille Toupin

Donc, la vision qu'on avait quand on a écrit ça, c'est vraiment de, si on fait simplement un bassin, qu'on peut s'imaginer un peu une piscine sans rien, c'est un milieu idéal pour que les espèces exotiques envahissantes aillent s'installer là. Donc l'objectif, c'est d'avoir des bassins qui sont déjà aménagés avec exemple, des plantes indigènes qui permettraient de ne pas laisser l'espace aux espèces exotiques envahissantes d'aller s'implanter. Comme ça, on vient vraiment limiter le potentiel de propagation. Donc chaque espace vide, les espèces exotiques

vont essayer d'aller les remplir. Donc c'est de ne pas laisser d'espaces vides, donc c'est dans cette optique-là qu'on parlait de bassins hybrides.

Pierre Benoit

Donc c'est une forme d'ensemencement qui permettrait justement de combiner les deux fonctions?

Camille Toupin

Oui.

Pierre Benoit

Et est-ce que vous auriez des exemples de situations similaires qui ont été réalisés avec succès ailleurs?

Camille Toupin

Pas de mémoire.

Pierre Benoit

Vous en avez pas. Si jamais vous en avez, vous pouvez peut-être nous envoyer ça. Je vous remercie beaucoup.

Camille Toupin

Merci.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre présentation. Oui il est là, il vient juste d'arriver.

Luc Pelletier, opinion verbale

Georges Lanmafankpotin

J'appelle maintenant Luc Pelletier à s'avancer vers la table des intervenants. Bonjour. Très bien, merci. Bienvenue.

Luc Pelletier

Merci. Je peux rester debout?

Georges Lanmafankpotin

Non, s'il-vous plaît, assoyez-vous, vous serez plus à l'aise.

Luc Pelletier

Moi, dans le fin fond, j'étais ici pour mon opinion sur la voie de contournement. Je suis pour la voie de contournement, mais je ne veux pas vivre ce que mon entreprise a vécu en 2023. Autrement dit, tous les barrages de rues. Roxboro, qui m'empêchait moi-même en tant que propriétaire, empêchait ma clientèle, aller à ma boutique, qu'ils disent qu'est-ce qu'ils voudront, j'ai toutes les preuves à l'appui. Des gens qui se lavent dans ma piscine extérieure, des gens du ministère, c'est une chose qui était inacceptable. Fait que la voie de contournement, moi, si elle me touche pas, j'ai pas de problème avec ça. Si elle me touche encore, par contre, là, j'ai un problème avec ça.

Georges Lanmafankpotin

Donc, ce que vous êtes en train de dire, c'est pendant la construction, il est possible que vous n'ayez pas accès à votre commerce, c'est ce que vous êtes en train de dire.

Luc Pelletier

Oui, c'est important que j'aie accès à mon commerce en tout temps. Parce qu'en 2023, je crois qu'ils ont fait la phase 1 en 2023 sur le coin de la 125 et la 337?

Georges Lanmafankpotin

Ils ont fait des travaux.

Luc Pelletier

Ouais, ils ont fait des travaux, puis les travaux qu'ils ont faits, ils ont tout bloqué. Ma clientèle, même moi-même, mon camion, mes livraisons, avaient même pas accès à ma boutique. Ils nous empêchaient de passer. Ils se stationnaient dans mes stationnements. La ville se stationne dans mes stationnements, c'est inacceptable. Des employés se lavaient dans ma piscine extérieure, inacceptable, j'ai tout ça en photo. Il faut pas que ça se reproduise. J'ai appelé trois fois la police justement pour faire ouvrir parce que Roxboro, il nous laissait pas passer. C'est pas brillant faire appeler un citoyen la police, trois fois, déranger la police pour ça. C'est dans le fond, oui, c'est correct, le Ministère, il est là pour faire des routes. Oui, je suis d'accord que les routes vont être plus belles, que ça va attirer de la clientèle et tout ça, mais pas au détriment des entreprises de la place. La Ville de Sainte-Julienne nous a jamais avertis, ils ont jamais été avertis eux-mêmes. La seule affaire qu'ils nous disaient comme quoi qu'on était désolé pour vous, monsieur Pelletier. Mais le mal, il était fait là.

Pierre Benoit

C'était des entrepreneurs du ministère des Transports, je présume. C'était pas des travaux de la Ville.

Luc Pelletier

Non, non, c'était le ministère du Transport. J'ai fait des plaintes à quelques reprises. C'était à Roxboro, c'était plus Roxboro qui faisait les signaleurs, c'était plus eux qui étaient la problématique, parce que c'était eux qui faisaient les petits soldats. C'était ça qui était problématique.

Georges Lanmafankpotin

Juste pour information, c'est quoi Roxboro?

Luc Pelletier

Roxboro, c'est la compagnie qui fait les signalements, c'est sûrement engagé, sûrement, sous-contractant ou quoi que ce soit.

Georges Lanmafankpotin

C'est très clair, on comprend les préoccupations que vous avez amenées.

Luc Pelletier

J'ai arrêté trois fois le chantier de construction, j'ai fermé mes véhicules, j'ai « parké » les véhicules carrément dans le chantier de construction parce que ça avait pas d'allure, j'ai arrêté l'asphalteuse, j'ai tout arrêté moi. Si ça se reproduit, mais c'est sûr que je vais faire encore une affaire comme ça, puis on va faire plus de pression encore parce que le Ministère, il faut qu'il prenne en considération nous, les PME. Nous on paye nos taxes, on paye tout, la seule affaire qu'ils nous disent c'est que : « Ah! Vous allez avoir des plus belles routes, puis il y a des clients qui vont venir ». Mais ça marche pas comme ça. Je suis d'accord, mais le mal il est fait là, eux autres ils m'ont pas donné mon 300 000 que j'ai perdu. J'ai rien sur la table pour moi là-dedans.

Georges Lanmafankpotin

On comprend que la construction de la route ne doit pas entraver votre libre accès à votre entreprise et que vos installations aussi ne vont pas être utilisées indûment par des individus qui normalement ne devraient pas avoir accès à ça.

Luc Pelletier

Et voilà.

Georges Lanmafankpotin

Donc c'est bien noté.

Luc Pelletier

Question de respect.

Georges Lanmafankpotin

C'est bien noté. Merci pour votre opinion. Avez-vous une doléance, une autre attente par rapport à ce projet?

Luc Pelletier

Non, j'avais juste « checké » où est-ce qu'était la voie de contournement, je voyais comme quoi que c'était probablement le projet qui va se faire sur le rang du Cordon, fait que c'est un petit peu à côté de la boutique, fait qu'en espérant que je sois pas touché, c'est juste ça que moi je, qu'on souhaite.

Georges Lanmafankpotin

Votre entreprise, c'est ça qui est en face de la station essence?

Luc Pelletier

Oui, à la station de, Le Couche-Tard? C'est ça, c'est moi qui est juste en face de l'autre bord de la rue.

Georges Lanmafankpotin

C'est noté.

Pierre Benoit

Et sinon, je profite de l'occasion pour vous poser la question, vous craignez pas de perte de chiffre d'affaires avec la déviation de la circulation sur la voie de contournement, ça vous préoccupe pas?

Luc Pelletier

Vous voulez dire un coup que la voie de contournement soit faite? Je vais vous dire non. Ça va peut-être plus, je vous dirais, ça va peut-être améliorer le chiffre d'affaires à cause du trafic. Les gens sont tellement tannés d'être dans le trafic qu'ils arrêtent pas à nulle part. Fait qu'ils sont juste, ils veulent juste se rendre au point A, au point B. Rendu là, ça c'est mon opinion personnelle à moi. Moi, je sais bien si j'étais dans le trafic, ça me tentera pas si je monte à la maison, j'ai besoin de chlore, j'arrêterai pas, je vais revenir. Fait que je me dis que ça pourra juste probablement venir améliorer Sainte-Julienne, la ville de Sainte-Julienne, mon opinion à moi.

Pierre Benoit

C'est bien, merci beaucoup.

Georges Lanmafankpotin

Très clair, monsieur Pelletier, merci pour votre contribution, votre participation à nos travaux.

Valérie Léveillé, opinion verbale

Georges Lanmafankpotin

J'invite à présent à se présenter à la table des intervenants, Valérie Léveillé. Bonjour, et bienvenue. Vous avez la parole.

Valérie Léveillé

Donc excellent, j'ai pas pu déposer mon mémoire, malheureusement, j'ai manqué la date limite, donc je suis aujourd'hui avec vous.

Georges Lanmafankpotin

On est là pour vous écouter.

Valérie Léveillé

Il y a pas de problème. Alors, pour commencer, je suis citoyenne de Chertsey et non pas de Sainte-Julienne en tant que tel. Je suis arrivée dans les années 80 ici. Mes parents ont acheté une maison à Chertsey. Et dans le temps, on se souvient que Mascouche, c'était qu'une seule voie jusqu'à Saint-Esprit, Sainte-Julienne et tout et tout. Après ça on a agrandi. Je fais un petit historique personnel. On a agrandi Mascouche, on a mis ça deux voies de chaque côté et après ça Saint-Esprit, une seule voie jusqu'environ Chertsey, entre Chertsey Saint-Donat.

Moi, ce qui m'inquiète pour faire la route régulièrement, j'ai enseigné longtemps au cégep à Montréal, c'est que tu pars de Mascouche, tout va bien, ça roule, ça roule. On arrive à Saint-Esprit, c'est la course pour savoir qui va passer le premier. C'est toujours là qu'il y a des accidents d'ailleurs, parce que le monde se dépasse, dépasse. On arrive devant la ferme porcine et là, c'est vraiment le débat qui dépasse l'un, l'autre. On va continuer, on va arriver à Sainte-Julienne, rendu à Sainte-Julienne, on va retomber à voies doubles, ce qui va recréer là encore la course jusqu'à tant que ça va rétrécir pour revenir sur la 125 après le petit cours d'eau, la halte routière, et encore une fois, ça va recréer des accidents. On le voit à Rawdon, proche de la montagne de ski, je me souviens plus le nom de la route, c'est là qu'il y a le plus d'accidents. Pourquoi? C'est le premier moment où on peut dépasser où qu'il y a une petite voie double. Donc, c'est que ça va recréer.

Moi, mon inquiétude, c'est que ça va recréer des accidents. Si on m'avait parlé d'un contournement de Sainte-Julienne voies doubles jusqu'à Chertsey voies double, on parle d'une autre chose. Là ce qu'on crée c'est deux moments de course de véhicules, on le sait c'est l'été que ça arrive, les roulettes roulent pas vite, les gens locaux veulent dépasser, donc moi pour moi, ça, c'est vraiment une très grande préoccupation. Par la suite, évidemment, ça, c'était mon petit entrée. Effets néfastes au niveau de l'économie. Moi, je me questionne sur Sainte-Julienne. Si je pars de Montréal, le seul endroit en m'en venant de Chertsey où je peux arrêter manger sans prendre une sortie, c'est Sainte-Julienne. Donc, si je pars du centre-ville, il y a que ce soit Terrebonne, Mascouche, Saint-Esprit, il y a rien où je ne peux aller manger sans prendre une sortie. Donc, Sainte-Julienne était l'endroit où, si j'avais une fringale, j'arrêtais. En faisant une voie de contournement, je vous le dis, moi j'arrêterai plus à Sainte-Julienne. Ça, c'est clair, clair, clair. J'aurais pu tendance à arrêter parce que je vais devoir, soit faire une lumière, un arrêt pour rentrer au village.

Donc ça, ça m'inquiète au niveau économique de Sainte-Julienne. Moi, j'aime beaucoup les exemples de réussite : Saint-Jovite. J'ai tendance souvent à aller à La Minerve. Ça roule à 100 km/h, on tombe dans une zone de 70, il y a deux carrefours giratoires. Je pense que ça peut être une meilleure solution pour Sainte-Julienne que la voie de contournement qui va passer par en arrière. Il y a aussi tout ce qui est au niveau du bruit. Je m'inquiète, on passe entre les deux domaines. Moi, je l'ai marché. Je l'ai fait au complet le chemin, de la petite école jusqu'à la halte routière. C'est un bel endroit, un endroit qui a un milieu humide. On sait c'est important, les milieux humides là, voilà 15 ans, on n'en parlait pas, mais aujourd'hui c'est important. On passe dans un milieu humide. On passe dans un des derniers petits chemins où

on peut marcher en famille, que c'est tranquille. Il y a une école, CPE en arrière, donc ça aussi, je m'inquiète à ce niveau-là au niveau du bruit et au niveau de l'étalement urbain.

Donc évidemment, ça va apporter plus de gens. On va, évidemment, pour les municipalités, on peut penser que c'est bien parce que ça amène plus de résidences, plus de taxes, plus de ci, plus de services. Mais si on prend l'exemple de L'Assomption, voilà 20 ans, petite, petite municipalité. Évidemment, ils ont ouvert tous les champs agricoles, ils ont fait de la construction. Donc plus d'habitants, plus de services, plus de postes de police. Et aujourd'hui, on connaît l'histoire de L'Assomption qui sont pris au niveau, donc plus de charges de taxes. Donc, ça, c'est une autre de mes inquiétudes. J'ai parlé du milieu humide, terres agricoles, on sait que nos terres agricoles, si on se fie au passé, à voilà plusieurs années, étaient à Montréal et les terres agricoles on recule, recule, recule. Il reste Joliette. Il reste Sainte-Julienne où c'est qu'on a encore de bonnes terres agricoles.

Donc, dans l'un des tracés, on pensait de passer comme dans l'une des terres agricoles justement. Donc ça, ça m'inquiète beaucoup parce que l'agriculture, c'est connu, on se nourrit de plus en plus d'aliments extérieurs du Québec, voire Canada, qui ont pas les mêmes règles au niveau environnemental. Puis je pense qu'on devrait vraiment penser à préserver nos dernières terres agricoles ici au Québec, surtout dans Lanaudière. Moi, je me questionne sur un autre point. En fait, j'amène un point positif. On connaît le train de Mascouche. On sait qu'il y a déjà un tracé de train qui va jusqu'à Joliette, c'est connu, il existe déjà le tracé, il est déjà là. En fait, la *track* existe, elle est présente.

Ma question : autant... Moi j'habite à Chertsey puis j'enseigne à Saint-Calixte. Si je veux me déplacer à Montréal, j'ai pas le choix de prendre mon véhicule, ce qui crée des GES. Ma question : pourquoi on prend pas cet argent-là pour prolonger le train de banlieue de Mascouche et l'emmener jusqu'ici? 1) Ça serait vraiment chouette pour les gens qui, comme moi, ont envie de se déplacer sans prendre un véhicule et être dans le trafic de toute façon rendu à Mascouche, parce que la réalité, c'est que si on déplace le trafic, il va se déplacer vers, il est déjà à Mascouche, ou il va se déplacer où? Vers Chertsey. Parce que tantôt, j'écoutais justement les intervenants de Rawdon, bien ils ont raison, ça va juste faire en sorte que le trafic va reculer encore plus loin. On règle pas le problème, on fait juste déplacer le trafic. C'est ça qu'on vient créer. Donc ça, c'est vraiment une préoccupation.

Mais transport en commun, je pense que c'est l'avenir. On est rendu là, on parle de TGV, on parle de, les plus grandes villes mondiales ont un système de transport. On parle de plus en plus des villes à 15 minutes. Des villes à 15 minutes, c'est quoi? C'est que les gens peuvent se déplacer en 15 minutes dans des plus petits endroits. Donc, je pense pas que la voie de contournement vient amener des solutions aux problématiques qu'on connaît déjà présentement.

Moi j'aimerais aussi savoir, parce qu'on n'a pas cet effet-là, on a souvent tendance à avoir une vision à court terme. L'effet de mettre cette voie de contournement là, quel est l'effet sur 50 ans? Est-ce qu'on le connaît? Est-ce que ça a été étudié? Ce que ça va créer? Est-ce qu'on peut se retrouver comme la ville de Saint-Lin avec des problématiques d'eau? Je dis pas que c'est ça, mais je dis est-ce qu'on l'a réfléchi? Parce qu'on le sait, lorsqu'on développe, les gens viennent plus proche.

Et une histoire très drôle, c'est que souvent on entend : « Chertsey, c'est à une heure de Montréal ». Bien, c'est plus vrai, Chertsey est rendue à deux heures de Montréal en réalité, dans les faits quand on le fait en auto. Donc, moi, ce qui me fait peur, c'est que dans 50 ans, je sois à trois heures de Montréal. On doit le réfléchir sur un ensemble d'années sur, cette voie de contournement là. Puis, je le rappelle, niveau économique, moi, c'est sûr que j'arrête plus à Sainte-Julienne, donc je vais avoir tendance plutôt à aller vers Mascouche. Mais c'est sûr que c'est la seule municipalité, comme je vous dis, à part Saint-Donat, qui est complètement au fond, qui fait en sorte que je vais arrêter dans mon village. Dans le temps, je reviens à quand j'étais jeune, ça me vieillit. Dans les années 80, il y avait comme, on prenait comme deux, trois chemins, mettons, j'ai envie de dire, pour aller à Saint-Donat, on passait soit par la 15 ou sinon on passait par Sainte-Agathe. Bon, par la 15, c'est plus possible. Je vous le dis, c'est plus possible de passer par la 15, ni pour s'en venir à Chertsey non plus. Comme je vous ai dit, j'enseigne à Saint-Calixte et je vous dis qu'il y a du trafic sur la 335.

Donc on est juste en train de créer, en fait, ce que ça va créer, c'est qu'on pourra plus venir dans Lanaudière parce que justement, le tracé n'est pas réfléchi pour que tout, tout, entre Saint-Esprit et jusqu'à Saint-Donat, ça soit fluide. Comme je vous dis, là, on va créer à deux, on rétrécit à un, on revient à deux, on revient à un. Ça pas de sens, ça va pas créer de la fluidité. C'est pas vrai que les gens vont venir faire du tourisme ici dans Lanaudière. Pourquoi? Parce que ça va devenir la deuxième route la plus dangereuse. On le voit, la 50. Vous connaissez la 50? Deux voies, une voie, deux voies, une voie. C'est une des routes les plus meurtrières. Donc moi, ça vient vraiment m'inquiéter. Pourquoi ne pas mettre les lumières? Toutes les deux agencées, peut-être qu'elles le sont, peut-être qu'elles ne le sont pas. Carrefour giratoire, je sais pas, retirer une lumière. Il doit y avoir plein d'autres solutions, autres que de faire une petite voie de contournement de deux kilomètres dans un milieu humide, que je le répète, dans un milieu où il y a des familles qui se sont installées, qui va passer entre les deux au niveau du bruit.

Donc, voilà, je fais un petit tour juste pour être sûre que j'ai pas rien oublié, mais j'avais fait une petite statistique. Je me suis fiée à Wikipédia, donc peut-être que ma source n'est pas effectivement bonne, mais en 99, 91, on parlait de 13 000 véhicules. On a créé la voie de Mascouche double qui passait justement sur la 125 et on est rendu à plus de 20 000 véhicules pendant l'été. Je spécifie l'été. La problématique est l'été. Donc, pourquoi tout simplement de Saint-Esprit à Saint-Julienne ne pas faire trois voies présentement? Ça se fait sur le Pont-Jacques-Cartier le matin : deux voies d'un bord, deux voies de l'autre. Je le sais pas, mais je suis pas sûre que présentement, on met notre argent, qui est tout notre argent dans une solution viable, responsable sur tous ces plans. Fait que voilà, je pense que j'ai rien oublié. Non. Je pense c'est bien.

Georges Lanmafankpotin

C'est bon?

Valérie Léveillé

Oui.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre opinion.

Pierre Benoit

Merci beaucoup. Vous avez mentionné un grand nombre d'impacts et puis j'essaie de faire la synthèse de tout ça puis vous concluez sur la notion de solution viable. Voyez-vous dans ce que vous nous avez expliqué, il y a certaines choses qui m'amenaient à croire que vous souhaitiez par exemple le prolongement de l'autoroute parce que vous vous demeurez quand même au nord. Donc, vous subissez les inconvénients reliés à la congestion ici à Sainte-Julienne. Et puis, ce qu'on a entendu de la plupart des intervenants jusqu'à maintenant, c'est que les gens qui sont au nord souhaitent évidemment que ce soit plus fluide. Vous, vous avez des réserves, par contre, à cet égard-là. J'essaie de voir, au fond, qu'est-ce qui serait une solution acceptable pour vous.

Valérie Léveillé

En fait, moi, je vois pas de trafic dans la semaine. Dans la semaine là, je ne le vois pas. Le trafic, je le vois le dimanche. Donc, le dimanche, si je veux aller chez ma fille en ville, c'est là que je vais avoir le trafic. Et le vendredi, si je reviens de Montréal, il est là. C'est ces deux journées-là principales. Parce que dans le jour, j'en ai pas de trafic. Reposez-moi votre question, parce que sinon je vais m'évader.

Pierre Benoit

J'essaie de comprendre ce qui serait une solution viable, une solution acceptable pour vous parce que vous nous avez parlé des impacts sur le milieu naturel, vous nous avez parlé des impacts sur les commerces, mais vous nous avait parlé aussi des temps de déplacement qui sont, à l'échelle régionale, pas uniquement ici sur la 125. Donc tout ça, ça va, ça mène à quoi? Au fond, qu'est-ce que vous suggérez?

Valérie Léveillé

Mais je pense vraiment que c'est un transport en commun que ça nous prend. Vraiment, vraiment, un prolongement de la ligne de train de Mascouche. Je pense ce serait une des solutions, moins de véhicules sur la route. Donc, on pourrait se déplacer en ville. On le sait, il y a pas de stationnement à Montréal. Il y a rien. Je m'en vais là, justement. Je pense que vraiment, un transport en commun serait un investissement à long terme beaucoup plus juste que de faire des autoroutes, que de faire du béton, que de faire de l'asphalte, je pense que c'est, je veux juste amener un autre point. On n'a pas de pesée nous, sur la 25, 125 et jusqu'au nord. La pesée se trouve vraiment au niveau de la 40. Ce que ça fait, c'est que les véhicules lourds passent beaucoup plus sur nos chemins à nous. Ce que ça crée, c'est qu'on doit refaire nos routes aux deux, trois années. On le voit, les dalots de Mascouche, ça vient d'être refait. Donc, encore une fois, ça pourrait être une autre option au niveau des pesées, mais ce que je veux amener, c'est vraiment amener ce transport-là en commun. Ça va faire moins de véhicules sur les routes, moins d'accidents. Je pense que c'est ma solution gagnante.

Pierre Benoit

Et transport en commun, c'est un projet que, vous le comprenez certainement, qui pourrait prendre une vingtaine d'années avant de se mettre en place. Concrètement, vous feriez quoi?

Valérie Léveillé

C'est parfait moi, ça j'aime ça, une vision sur 50 ans. Cette vision-là que vous venez de nommer, c'est une vision pour ma fille et mes petits-enfants. Donc oui, ça peut prendre 20 ans, mais au moins 20 ans sur un effort collectif pour notre futur.

Pierre Benoit

Et est-ce qu'on conclut sur le fait que vous vous opposez au projet dans sa forme actuelle?

Valérie Léveillé

Présentement, oui.

Georges Lanmafankpotin

Merci, j'ai cru entendre quelque chose que je voudrais quand même vérifier avec vous. Vous parliez que vous seriez un peu comme confortable avec deux carrefours giratoires. C'est sur la 125 actuelle, c'est ça?

Valérie Léveillé

Oui.

Georges Lanmafankpotin

Vous voulez avoir...

Valérie Léveillé

Des carrefours giratoires, un, ça aiderait énormément, il y aurait plus de lumière. Comme je nommais à Saint-Jovite, ça fonctionne super bien. Mais justement, d'avoir des carrefours, on s'en va pas démolir une forêt, on s'en vient rien faire de ça. On allège la circulation autant au niveau environnemental et au niveau économique. Là, je vais avoir le goût d'arrêter dans un magasin quelconque de Saint-Julienne. En attendant le train.

Georges Lanmafankpotin

Je comprends. Vous semblez demander à l'initiateur d'examiner plusieurs solutions. On sait déjà que dans le cadre de ce projet, il y a plusieurs options qui ont été regardées par l'initiateur et celles que vous privilégiez, parce que vous pensez que le contournement n'est pas l'idéal pour vous, mais les options que vous avez énumérées dans votre présentation tantôt, certaines d'entre elles ont déjà été examinées par l'initiateur du projet, qui les ont exclues, mais qu'est-ce que vous pensez de cette étude qu'ils ont faite pour exclure ces variantes, ces options que vous avancez pour privilégier...

Valérie Léveillé

La voie de contournement.

Georges Lanmafankpotin

La variante de contournement qui répond à l'ensemble des objectifs qu'ils ont énumérés par rapport à la route. Si vous voulez, je peux rappeler ces objectifs-là. Normaliser le profil de la route actuelle. Donc, ça évite, ça exclut qu'on fasse par exemple des giratoires, tel que vous le demandez. Diminuer le nombre d'accidents. Favoriser les déplacements actifs. Améliorer l'efficacité du transport collectif. Limiter l'accroissement de la capacité. Diminuer le bruit et les vibrations. Ça fait partie des impacts que vous avez évoqués tantôt et maintenir aussi l'accessibilité aux commerces et aux terres agricoles. Donc, dans la perspective du choix qui est fait maintenant pour le contournement, on semble se convaincre que l'ensemble des objectifs là peut être atteint. Qu'est-ce que vous pensez de ça par rapport aux options que vous avez?

Valérie Léveillé

Comme je nommais, j'ai pas la même vision du tout, du tout, nous au niveau économique, environnemental, au niveau de la sécurité routière, pour moi qui le vis à tous les jours, qui passe ici comme je vous dis depuis, bon je conduisais pas en 1980, mais je me souviens très bien dans le véhicule assise en arrière de l'auto, c'est pas une solution gagnante. C'est une solution gagnante à très court terme. À très court terme, ça va évacuer, mais ça va juste emmener encore plus de personnes et on va se retrouver avec le même problème dans 10 ans. À court terme, oui, à long terme, non. C'est pas viable, ce n'est pas une solution à long terme.

Georges Lanmafankpotin

Parfait, merci pour votre participation à nos travaux, pour votre opinion, merci.

Nous sommes rendus à se donner une petite pause. On se donne une pause d'un quart d'heure et on revient pour écouter quatre personnes qui se sont inscrites avant et nous avons au registre une personne qui s'est inscrite pour une présentation spontanée. Merci.

Pause

Jérôme Morin, Jean-Pierre Charron et Marie-Eve Ratthé, pour la Municipalité de Sainte-Julienne (DM1)

Georges Lanmafankpotin

Merci. Donc, nous reprenons nos travaux et j'invite à présent Jérôme Morin, accompagné de Jean-Pierre Charron et Marie-Eve Ratthé à rejoindre la table des intervenants pour la présentation du mémoire de la Municipalité de Sainte-Julienne. Bonjour, bienvenue.

Jérôme Morin

Bonjour.

Jean-Pierre Charron

Bonjour.

Jérôme Morin

Vous allez bien?

Georges Lanmafankpotin

Ça va bien, merci.

Jérôme Morin

Donc, je me présente, je suis Jérôme Morin, directeur général adjoint pour la Municipalité de Sainte-Julienne, accompagné de monsieur Charron, maire de la Municipalité de Sainte-Julienne et de Marie-Eve Ratthé, directrice de l'environnement. Donc, nous sommes ici pour présenter notre mémoire et répondre à vos questions, au besoin.

Nous désirons, d'emblée de jeu, mentionner que le projet de voie de contournement de Sainte-Julienne vise à régler une problématique majeure de circulation créée par une circulation de transit qui affecte la qualité de vie de l'ensemble de nos résidents, et ce, au quotidien. Ce n'est pas un projet aux visées politique, mais bien un projet analysé et modifié selon les recommandations d'une multitude de professionnels issus de différents milieux. Sainte-Julienne, c'est plus de 12 000 personnes qui vivent depuis des décennies avec une route nationale scindant le cœur du village en deux. Entre 15 et 20 000 véhicules traversent chaque jour le noyau villageois qui regroupe l'ensemble des services locaux desservant la population de la municipalité. La route 125 fonctionne donc comme une autoroute percée au travers un tissu urbain local et les activités qui y sont reliées. En matière d'aménagement, une telle infrastructure implantée au cœur d'un milieu de vie crée ce que l'on appelle un effet de coupure. Concrètement, cet effet de coupure se traduit par des déplacements piétons est-ouest compromis, même pour de courtes distances, et une accessibilité réduite aux services de proximité, notamment pour les aînés et les personnes à mobilité réduite.

Les citoyens de Sainte-Julienne l'ont exprimé clairement et à de multiples reprises. Les principales préoccupations des répondants aux différentes consultations tenues concernent, notamment, la sécurité, la congestion, le bruit, l'isolement, l'envahissement des routes locales et l'inaccessibilité des commerces. Ce n'est pas un échantillon de gens mécontents, c'est un constat partagé par l'ensemble de la communauté que nous entendons au quotidien à l'hôtel de ville et lors des séances du Conseil. Je crois d'ailleurs, monsieur le maire, que vous avez déjà entendu ça : « quand est-ce que la 25 va arriver? ».

Jean-Pierre Charron

Je suis à mon troisième mandat présentement, puis ça fait depuis, j'ai été conseillé avant, ça fait depuis 2009 que j'en entends parler à Sainte-Julienne.

Jérôme Morin

Certaines problématiques ne sont pas mesurables avec des chiffres, mais sont pourtant bien réelles. Des rues résidentielles locales sont utilisées pour contourner le trafic mettant ainsi en danger les citoyens les plus vulnérables, particulièrement les enfants et les aînés. La dégradation du milieu de vie qui pousse des résidents à quitter le noyau villageois et des délais d'intervention plus longs pour des services d'urgence causés par la congestion récurrente. Ces

impacts cumulés expliquent la mobilisation soutenue des citoyens et des élus en faveur de ce projet. Ce projet, la Municipalité l'attend depuis longtemps. Le plan d'urbanisme de Sainte-Julienne intègre le contournement depuis le début des années 90. Le projet sur la table n'est pas une intrusion dans un espace vierge comme certains le présentent, mais c'est l'aboutissement d'une planification qui traverse trois décennies.

L'étude des solutions a conclu que c'est la seule option techniquement viable. Ce n'est pas une opinion, c'est la conclusion d'une étude rigoureuse. L'impact direct de la construction de la voie de contournement. Le trafic dans le village va passer de 18 000 véhicules à environ 3 100 véhicules par jour, soit une réduction de 80 %. Les véhicules lourds qui ne font que transiter par Sainte-Julienne pour desservir les secteurs plus au nord cesseront de traverser le milieu de vie de nos résidents. La route nationale actuelle deviendra un boulevard urbain à échelle humaine avec des trottoirs accessibles. Et surtout des traverses sécuritaires permettant les déplacements piétons vers les commerces et les services. Le faux enjeu commercial. Sainte-Julienne est le deuxième pôle commercial de la MRC de Montcalm avec une population en forte croissance. Déjà, en 2019, une étude de la MRC a documenté une fuite commerciale de près de 87 millions de dollars. Malgré l'achalandage actuel de la 125, Sainte-Julienne ne bénéficie pas de ces retombées. La congestion ne crée pas de clientèle, elle crée de l'évitement.

D'ailleurs, il y a un monsieur qui l'a mentionné plus tôt, un commerçant de Sainte-Julienne, qui est venu de son propre gré. Actuellement, des projets commerciaux majeurs sont sur pause à Sainte-Julienne à cause de la configuration de la route 125. D'ailleurs, les gens qui traversent notre beau village sans s'y arrêter seront déçus d'apprendre qu'une demande a été déposée au MTMD afin d'ajouter un nouveau feu de circulation pour assurer l'accès sécuritaire à un nouveau projet commercial et résidentiel d'envergure en bordure de la route 125. Les enjeux environnementaux sont bien réels, nous le reconnaissons. C'est pourquoi la Municipalité demande à ce que le maximum d'arbres soit préservé de part et d'autre du tracé et à ce que les mesures compensatoires prévues par le MTMD soient mises en place le plus rapidement possible.

Toutefois, l'inaction a également un coût environnemental. Des milliers de véhicules immobilisés qui produisent du CO₂ ont assurément un impact majeur. La vraie question pour la commission n'est pas : « ce projet a-t-il des impacts? ». Tout projet en a. La question est : « les bénéfices justifient-ils ces impacts compte tenu des mesures d'atténuation prévues? ». Pour nous, la réponse est oui, et ce, sans aucune hésitation. L'étude d'impact vient d'ailleurs confirmer le tout. Les recommandations de la Municipalité dans le cadre du projet. Réaliser ce dernier selon l'échéancier prévu. Chaque mois de retard à un coût social et économique mesurable. Bonifier le raccordement au sud par un second carrefour giratoire, définir en amont les conditions de rétrocession de la route 125 actuelle, garantir la qualité des liens de mobilité active est-ouest, préserver le couvert forestier au maximum, réaliser rapidement les travaux visant les mesures compensatoires et, tel que demandé lors de certaines interventions précédentes, mettre en place rapidement le plan d'action concernant le tronçon situé au nord de la future voie de contournement.

La Municipalité est consciente de la dangerosité de ce secteur. Une résolution municipale demandant la réduction de la limite de vitesse dans la fameuse zone à 90 qui a été demandée par des intervenants précédents. Une résolution de la Municipalité avait déjà essuyé un refus de

la part du MTMD à cet effet. Maintenant, si vous me le permettez, j'aimerais apporter quelques rectifications à des propos tenus lors de présentations précédentes. Tout d'abord, plusieurs intervenants ont indiqué qu'aucun travaux n'a été effectué sur le tracé actuel et que le MTMD devrait évaluer cette avenue afin de régler les problèmes de congestion. Cette affirmation est fausse parce qu'à l'été 2024, des travaux ont été effectués dans ce qu'ils appelaient la phase 1. Les réaménagements des intersections de la 125 avec les rues Cartier et les rues Desroches ont été faits. Et à moins que je ne m'abuse, vous pouvez corroborer, la Municipalité n'a noté aucun changement significatif suite à ces travaux.

Deuxièmement, j'aimerais rectifier une préoccupation qui a été soulevée hier soir concernant l'impact potentiel des travaux sur les prises d'eau potable de la Municipalité. Le tracé ne se situe pas dans l'aire de protection immédiate des puits municipaux, mais il se trouve dans l'aire de protection élargie, et les études d'impact du MTMD ont documenté cette réalité, qui est d'ailleurs la réalité de la majorité des prises d'eau publique du Québec. Nous n'avons aucun motif de croire que les travaux pourraient causer des dommages à la nappe phréatique qui alimente nos puits. Par ailleurs, la capacité d'approvisionnement fait l'objet d'une gestion distincte et préventive. Des forages ont déjà été réalisés pour le développement résidentiel en cours. Ce sont deux dossiers parallèles qui ne doivent pas être confondus. Pour être très clair, il n'y a aucun enjeu d'eau potable actuellement à Sainte-Julienne. Finalement, il y a eu des références à des tensions en lien avec le dossier lors de discussions avec des élus, ce qui, à ma connaissance, est faux. Mais je peux laisser monsieur le maire parler à cet effet parce que c'est vous qui avez rencontré certains intervenants de l'organisme Sauvons la forêt.

Jean-Pierre Charron

Oui, on a rencontré les intervenants de Sauvons la planète... Sauvons la forêt. Il y a jamais eu, ça a toujours été très courtois et très poli. Les échanges ont été vraiment respectueux des deux côtés. Je ne comprends pas où est sortie l'agressivité, il y a jamais eu d'agressivité entre les intervenants, même entre les citoyens, hier soir quelqu'un...

Georges Lanmafankpotin

Si vous me permettez...

Jean-Pierre Charron

... Quelqu'un mentionnait qu'il y avait eu de l'agressivité, il y en a pas d'agressivité...

Georges Lanmafankpotin

Oui, si vous permettez, on vous permet de dire votre opinion, mais il n'est pas permis de se prononcer sur une intervention qui a été faite à l'avant. Je vous remercie de suivre ce procédé. Merci.

Jérôme Morin

Regardez, c'était tout pour nous. Donc, nous vous remercions de votre attention et nous demeurons à votre disposition pour répondre à vos questions.

Georges Lanmafankpotin

Merci, merci beaucoup pour votre opinion. Est-ce que vous pouvez nous rappeler les travaux qui ont été effectués sur le tronçon dont vous avez parlé, la nature de ces travaux?

Jérôme Morin

En fait, il y a eu l'élargissement des voies qui mènent vers la 125, soit la rue Cartier et le rang du Cordon, parce que le trafic de la 125 débordait sur les artères autres que sont ces rues. Et au coin de la rue Desroches, dans le fond, la travée est devenue à deux voies. Auparavant, il avait une voie pour tourner, exemple, vers le Metro et une voie pour continuer tout droit. La voie pour tourner a été retirée afin de faire deux voies, vraiment de transit pour la circulation nord-sud. Donc, les travaux qui ont été réalisés ont favorisé, peut-être, un peu de circulation nord-sud, au détriment de l'accès des commerces locaux, notamment le Metro, la crémèrie, les pharmacies qui sont situés là, qui auparavant avaient une lumière disponible pour tourner, juste pour eux, qui a été retirée.

Georges Lanmafankpotin

Merci.

Pierre Benoit

Excusez-moi, est-ce qu'il n'y a pas eu aussi des aménagements pour les piétons en 2023?

Jean-Pierre Charron

Il y a eu des traverses de piétons, des lumières. Ils ont installé des, aux deux intersections, ils ont installé des traverses de piétons.

Pierre Benoit

Aux deux intersections dont on parle. Et il y a une traverse, un passage prioritaire pour les piétons quelque part. Ça, c'est 2023 aussi ou pas?

Jean-Pierre Charron

Oui.

Pierre Benoit

Oui.

Jérôme Morin

C'est ce que le Ministère appelait la phase 1 des travaux qui considérait comme étant des mesures palliatives et temporaires en attendant la phase 2 qui est la voie de contournement pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui.

Georges Lanmafankpotin

Parfait. Tout à l'heure, dans votre présentation, monsieur Morin, en référence à la recommandation 6 que vous avez faite dans votre mémoire, vous faites un plaidoyer pour le

maintien d'un maximum d'arbres, de part et d'autre du tracé de la route de contournement qui est projetée. Qu'est-ce que vous appelez... Qu'est-ce que vous entendez exactement par maximum d'arbres?

Jérôme Morin

Un maximum d'arbres. En fait, la Municipalité a approuvé, bien, a approuvé, appuie le projet dans sa forme réduite qui partait d'une autoroute avec un impact beaucoup plus large. Si on regarde les lots qui appartiennent actuellement au ministère des Transports à la hauteur du rang du Cordon et de l'actuelle route 125, c'est des terrains qui ont la largeur pour accueillir des échangeurs autoroutiers. Donc c'est sûr et certain que le projet, à la base, avait un impact beaucoup plus grand sur les milieux naturels et la forêt. L'empreinte a été réduite en zone agricole et dans la forêt avec la version qui est actuellement proposée par le Ministère. Et dans le fond, nous, ce qui est demandé c'est d'essayer de réduire au maximum le déboisement. Je sais qu'il y a certains enjeux de drainage qui relèvent un peu, qui sont pas de ma spécialité. Donc tantôt, il y a quelqu'un qui parlait notamment de fossés et des bassins de rétention, par contre ce qu'on demande, c'est de limiter au maximum l'empreinte de la route telle que présenté actuellement.

Georges Lanmafankpotin

C'est ça que j'essaie de voir un peu avec vous. Dans la pratique, qu'est-ce que cela voudrait dire? Comment est-ce que vous entrevoyez sa concrétisation? Est-ce que ça voudrait dire, par exemple, qu'on pourrait agir sur la taille d'un certain nombre d'infrastructures? Je ne sais pas, je réfléchis en même temps que vous en essayant de vous poser la question. Est-ce qu'il s'agit, par exemple, de réduire la taille de, on va dire du terre-plein, par exemple, ou d'autres aménagements qui sont prévus dans le cadre de cette route-là? C'est quoi exactement? Comment est-ce que vous voyez ce maintien de maximum d'arbres dans l'emprise du projet qui a probablement, avec la réduction, comme ce n'est plus une autoroute, qui pourrait être beaucoup plus restreinte.

Jean-Pierre Charron

Si vous me permettez, monsieur le président.

Georges Lanmafankpotin

Allez-y s'il vous plaît.

Jean-Pierre Charron

On appuie ce projet-là justement parce qu'il y a beaucoup moins de déboisement. C'est notre message, c'est ça, c'est que, il y avait d'autres études qui avaient été faites, il y avait beaucoup plus de déboisement. Au début c'était une autoroute, donc les terre-pleins au centre étaient beaucoup plus larges. On a approuvé ce projet-là parce qu'il y a beaucoup de moins de déboisement. C'est ce que monsieur Morin dit dans sa présentation. C'est que, on demande le moins de déboisement possible. Ce projet-là respecte le moins de déboisement possible. Et à Sainte-Julienne, en 2018, on a demandé, le Conseil municipal, une réglementation quand il y a des promoteurs, on demande des permis pour déboiser et on ne fait plus de coupes à blanc sur

les terrains. Il y a aucun projet domiciliaire qui a des coupes à blanc. On ne tolère plus ça. Puis on a une politique de reboisement. On donne des subventions aux gens pour replanter des arbres en avant de leur maison. Et on exige une quantité, tu fais une nouvelle maison, il y a minimum deux arbres. On est conscient à Sainte-Julienne que les arbres, c'est le poumon de la planète.

Georges Lanmafankpotin

OK. Est-ce que c'est des initiatives que vous envisagerez dans le corridor quand la route sera faite?

Jérôme Morin

En fait, si vous parlez en termes de rétrocession de la route 125, si je comprends bien?

Georges Lanmafankpotin

Non, déjà dans le contournement, parce que l'idée, c'est qu'on puisse maintenir quand même un certain couvert de boisé dans ce, c'est ce que vous demandez...

Jérôme Morin

Bien en fait, nous ce qu'on demande au MTMD, on peut pas s'engager à faire cette mesure-là. Par contre, nous, dans le cadre de la rétrocession de la 125, c'est sûr et certain qu'il y a des travaux qui peuvent être faits. On a certaines artères sur lesquelles on fait du reboisement à l'heure actuelle. Il y en a eu sur le chemin du gouvernement, sur des rues près de la 337. Donc, c'est des programmes qu'on fait sur les rues municipales. Nous, ce qu'on demande au ministère, c'est de limiter au maximum la coupe d'arbres, mais en conservant le tracé à deux voies de chaque côté pour réduire la problématique qui est la source du problème. Nous, la problématique, c'est la circulation de transit qui bloque complètement et qui paralyse le centre de la municipalité. Par contre, pour les travaux que la Municipalité peut faire, ça va se trouver probablement en termes de rétrocession ou en dehors du site.

Georges Lanmafankpotin

OK. Toujours au sujet du couvert forestier, on est encore au niveau de la recommandation 6. Vous avez appelé à des mesures de compensation, tout à l'heure, dans votre présentation. Et on sait, puisqu'en première partie d'audience, on nous a dit que des discussions avaient été tenues déjà avec vous et l'initiateur du projet, mais que ces discussions-là n'ont pas permis d'identifier un emplacement qui soit propice, par exemple, au reboisement. Ça, en première partie, c'est ce qu'on a appris, donc vous n'êtes pas encore arrivés à une entente.

Jérôme Morin

Bien, est-ce que je peux ou...

Georges Lanmafankpotin

Oui.

Jérôme Morin

Je sais pas si on a...

Georges Lanmafankpotin

Peut-être que vous anticipez ma question. Vous pouvez y aller, parce que je voudrais savoir quand même, est-ce que vous avez des, est-ce qu'il y a des types de mesures de compensation que vous entrevoyez déjà de façon plus concrète, sachant que les rencontres que vous avez eues déjà en première partie, en tout cas avant la première partie avec l'initiateur de projet, n'avaient pas trouvé un emplacement adéquat pour ça.

Jérôme Morin

En fait, la question de l'initiateur, ce qui avait été posé à la Municipalité, c'est si nous étions en possession de terrains sur lesquels lui pourrait faire du reboisement. La Municipalité n'est pas propriétaire de tels terrains à l'heure actuelle, puis ce que j'allais mentionner, je sais pas si on a la statistique du couvert forestier à Sainte-Julienne, mais ça demeure assez forestier. Je sais que...

Marie-Eve Ratthé

J'ai pas la statistique.

Jérôme Morin

Mais en fait, ma réponse, c'est vraiment que l'initiateur...

Georges Lanmafankpotin

Sainte-Julienne, ça fait quoi? 7 044 hectares, environ...

Jérôme Morin

Environ.

Georges Lanmafankpotin

.. De superficie boisée au sein de la municipalité de Sainte-Julienne.

Jean-Pierre Charron

C'est ça.

Jérôme Morin

Si on regarde une photo, une orthophoto là, je sais que certaines personnes qui présentent comme si c'est la seule forêt qui reste à Sainte-Julienne, mais c'est un couvert un forestier assez intense à Sainte-Julienne. Hormis la portion au sud qui est les terres agricoles, donc ce qui est un petit peu normal, qui va de soi.

Georges Lanmafankpotin

Donc en termes de compensation, vous ne voyez pas de mesures concrètes que vous pourriez suggérer, pour...

Jérôme Morin

Bien, en fait, nous on n'a pas l'opportunité d'offrir des terrains de reboisement. On peut tenter de mettre en lien le MTMD avec certains propriétaires terriens, mais encore là, comme je vous dis, les possibilités demeurent restreintes. La municipalité de Sainte-Julienne est un milieu de vie très boisé. En dehors du périmètre urbain et des terres agricoles, c'est des aires forestières. Puis avec la nouvelle réglementation de la Municipalité dans le plan d'urbanisme, on n'a pas le droit d'ouvrir de nouvelles rues, donc c'est très restrictif en termes d'aménagement dans ces aires de protection là, donc le couvert forestier, il est assez présent. Donc, nous, si le MTMD doit prendre des mesures compensatoires, on est favorable. On n'a pas les terrains à notre disposition. On est certain que plusieurs municipalités au sud de Sainte-Julienne, ceux qui viennent faire le transit, dans la municipalité, pour aller à leur lieu de villégiature au nord, pourraient proposer des terrains au MTMD, peut-être.

Georges Lanmafankpotin

OK, donc dans ces conditions, puisque, quand vous parliez de mesures compensatoires, vous disiez qu'il faudrait que ces mesures-là soient substantielles. À ce moment-là, si eux ils trouvent le terrain, vous serez en mesure de demander, c'est quoi, pour vous, que ce soit substantiel, est-ce que vous voyez ça en termes de superficie de boisé qui pourrait être compensée à ce moment-là.

Jérôme Morin

Je pense pas que ça revient à la Municipalité de déterminer la compensation en termes forestiers que le ministère des Transports doit faire. Je pense que ça relève davantage du ministère de l'Environnement, tout comme la compensation pour les milieux hydriques. Ce qui est demandé, c'est que les compensations exigées et légales imposées par le ministère de l'Environnement soient respectées et faites rapidement pour diminuer l'impact du projet.

Georges Lanmafankpotin

Merci. Vous avez demandé l'ajout d'un giratoire à l'entrée sud du village. Je comprends, depuis hier, avec vos collègues qui sont intervenus aussi que, il s'agit d'un deuxième carrefour giratoire que vous demandez. Mais, puisque c'est sur votre territoire à vous que ça va se réaliser, si éventuellement les études du MTMD étaient concluantes, je vous poserais alors la question que j'ai déjà posée hier. Comment est-ce que vous entrevoyez que cela puisse, le fait d'installer un deuxième giratoire au sud, puisse réduire l'empiètement sur le milieu agricole? Je pense qu'hier on a discuté de ces questions, mais là, on est vraiment sur votre territoire à vous. C'est vous qui allez devoir recevoir cette infrastructure si jamais les études étaient concluantes. Et on connaît la problématique, on a vu aujourd'hui aussi toutes les réserves qu'il y a et les appels à la préservation du milieu agricole, des superficies qui sont cultivées.

Jean-Pierre Charron

On va rester plus longtemps sur, on va rester plus long sur la 125 actuelle. Au lieu de dévier en terres agricoles, on va rester, pour faire le carrefour giratoire où on discute présentement avec le ministère des Transports, c'est qu'on va rester plus longtemps sur la route 125 actuelle. Donc on va aller moins dans les terres agricoles qui sont à l'est.

Jérôme Morin

En fait, le tracé actuel proposé par le ministère des Transports sort à un certain endroit qui est face au BMR, bifurque pour aller vers leur premier rond-point. Ce qui est proposé par la Municipalité, c'est à terme de discussions là, mais ça serait que la route 125, les gens continuent sur la route 125, atteignent un premier rond-point qui est situé dans le périmètre urbain, donc qui est pas situé en zone agricole, bifurque vers un second rond-point qui est toujours situé dans le périmètre urbain, qui est pas en zone agricole. Dans le fond, la proposition qui est soutenue par la Municipalité fait en sorte que le tracé, même si c'est minime dans la solution du MTMD, nous, c'est qu'il y a aucun impact pratiquement sur le milieu agricole. On vient tasser la voie un petit peu pour la rapprocher du périmètre urbain. De là, on a eu des discussions depuis avec le MTMD. On sait pas si c'est quelque chose qui est faisable au niveau ingénierie en termes de configuration. C'est une discussion qu'on a eue avec le MTMD. Mais ce qu'on avance, c'est que ça a pas un impact plus grand sur la zone agricole. Au contraire, on vient même réussir à diminuer un petit peu l'empiétement.

Georges Lanmafankpotin

Mais est-ce que vous, dans votre propre simulation, puisque vous en parlez depuis hier. Pas vous, mais tout l'ensemble et tous ceux qui appartiennent à Mobilité 125, est-ce que vous disposez d'un plan, par exemple, détaillé qui pourrait nous donner une idée plus précise de là où vous localisez ces différents carrefours giratoires? Est-ce que vous disposez d'un plan comme ça qui pourrait nous en donner une idée?

Jérôme Morin

En fait, on n'a pas de plan de réalisé à cet effet, c'est à terme de discussions, c'est pour ça que je vous dis qu'on est en train de valider avec le MTMD. Eux valident si c'est faisable au niveau technique. Je ne sais pas nous, c'est pour éviter le tracé actuel, dans le fond, c'est qu'il y a une zone de la 125 qui tombe en cul-de-sac. C'est pour essayer d'éviter cet effet de coupure là, en fait, sur la 125.

Georges Lanmafankpotin

Merci. Je vois avec vous une dernière question, juste une clarification. Tout à l'heure, dans votre intervention, vous avez dit qu'il y a une, vous avez parlé d'une fuite commerciale de 85 millions de dollars. C'est bien entendu.

Jérôme Morin

Oui.

Jean-Pierre Charron

Oui.

Georges Lanmafankpotin

OK. Ce que je voulais savoir ou que je souhaiterais que vous m'expliquiez, c'est comment est-ce que la configuration actuelle du carrefour au sud pourrait négativement agir sur l'accès aux commerces et compromettre la vitalité économique de la municipalité.

Jérôme Morin

En fait, pis, ça a été avancé tantôt par un autre commerçant de la municipalité. Le trafic, à l'heure actuelle, c'est un frein à de nombreux commerces. Donc, on croit pas que le trafic de transit, qui s'arrête pas dans la municipalité de Sainte-Julienne, qui soit dévié sur la voie de contournement. Au contraire, nous on croit que ça va être favorable. Comme je l'ai mentionné dans mon allocution tantôt, nous actuellement il y a des projets qui sont à l'étude de développement commercial. Donc, il y a des nouveaux emplois à venir qui sont actuellement freinés par la configuration et l'achalandage de la route 125. Comme je disais, on a même demandé une nouvelle, un nouveau feu de circulation sur la route 125 à un certain endroit parce que les commerçants, pour venir s'implanter, vu l'achalandage et le trafic sur la route 125, exigent ça avant de pouvoir venir s'implanter. Donc, le trafic fait en sorte actuellement qu'il y a des commerces qui ne viennent pas à Sainte-Julienne.

Georges Lanmafankpotin

De mémoire, ce que je viens de vous demander, ça se trouve dans votre mémoire, ça devait être à la page 8 du mémoire que vous avez déposé. Donc, ce n'est pas une autre Municipalité qui l'a dit, de mémoire. Mais, on va faire cette vérification-là aussi à notre niveau. C'est bon?

Pierre Benoit

Oui, peut-être sur un autre sujet, on va prendre juste une minute là-dessus. Vous avez des recommandations, la recommandation 4, qui porte sur les liens de mobilité active est-ouest. Vous avez écrit que vous souhaitez assurer la qualité des liens de mobilité active est-ouest, ils doivent être construits comme des infrastructures structurantes. Est-ce qu'on doit comprendre que ce que le Ministère a en tête, ce qui a été présenté jusqu'à maintenant, pis on comprend que les détails de design sont pas encore disponibles, mais tout de même, est-ce que, selon votre compréhension, ce qui est envisagé actuellement, c'est pas suffisant? Est-ce que c'est ce que vous dites?

Jérôme Morin

Non. En fait, nous, ce qui est proposé par le Ministère, c'est sûr que ça manquait un peu de détails. Donc, tu sais, on parle de passerelle, mais c'est sûr qu'on n'a pas vu de conception, mais en ayant un accès par le rang du Cordon, puis un accès qui est plus au nord, là, qui est situé dans le domaine du Lac-Lemenn, qui arrive sur la rue, ça m'échappe, je pense c'est Armand, de l'autre côté. Donc, ces deux liens là, pour permettre de franchir avec des modes de transport actif, la future voie de contournement, pour nous c'était suffisant, mais on veut pas que ces liens-là soient retirés du projet dans une option de minimaliser les coûts, par exemple.

Pierre Benoit

OK, c'est dans ce sens-là, en fait, c'est le but de la recommandation? S'assurer que c'est maintenu dans l'étendue du projet uniquement. C'est pas une insatisfaction à l'égard de ce que vous avez vu?

Jérôme Morin

Non.

Pierre Benoit

D'accord. Très bien. Merci beaucoup.

Georges Lanmafankpotin

Merci beaucoup pour votre participation et bonne fin de journée.

Myriam Arbour et Chantal Duval, pour la Municipalité de Saint-Alexis (DM10)

Georges Lanmafankpotin

J'invite Myriam Arbour, accompagnée de Chantal Duval, à se présenter à la table des intervenants. Bonjour, bienvenue. Vous pouvez bien rapprocher le micro pour qu'on s'assure qu'on vous entende bien.

Myriam Arbour

Est-ce que vous m'entendez bien?

Georges Lanmafankpotin

Oui.

Myriam Arbour

Alors, bien, bonjour, messieurs les commissaires, je me présente, je suis Myriam Arbour, mairesse suppléante pour la Municipalité de Saint-Alexis. Saint-Alexis, vous nous connaissez peut-être un peu moins. En fait, on n'est pas la communauté qu'on contourne, ni la porte d'entrée du corridor qui est à l'étude aujourd'hui, ni la destination touristique vers laquelle on souhaite se rendre. En fait on est une communauté agricole qui est prise en étau entre deux routes nationales, la route 125, au nord du territoire, de notre territoire, et la route 158 au sud. Saint-Alexis c'est une communauté dont 98 % de son territoire est en zone agricole. C'est ce qui définit une grande partie de sa population, de ses activités commerciales, que ce soit directement ou indirectement.

Notre mémoire s'intitule *Entre deux rangs* parce que c'est exactement notre réalité. Comme je l'ai mentionné, on est un territoire qui est pris en étau et qui paie le prix, pardon, d'une situation qu'elle n'a pas créée. Faut comprendre que nos rangs sont devenus des raccourcis pour les gens qui souhaitent aller vers le nord. Quand la 125 est congestionnée, le trafic de transit

cherche à gagner du temps et ces raccourcis, qui sont donnés souvent par des algorithmes, les amènent à passer par chez nous. Les conducteurs de transit rejoignent le rang de la Petite Ligne et le rang de la Grande Ligne, qui est aussi notre rue principale. Ce trafic de transit passe ensuite par la montée Hamilton comme un itinéraire, pardon, alternatif pour rejoindre le territoire de la Matawinie. Comme bien des villages du Québec, notre rue principale longe le noyau villageois. C'est nos écoliers qui l'empruntent chaque jour, nos résidents et nos entreprises qui y circulent et c'est aussi là que nos commerces vivent. Tout ça cohabite avec du trafic de transit qui n'a pas nécessairement d'intérêt dans cette dynamique. Sans considérer que nos infrastructures routières ne sont pas adaptées à ce mode de circulation. Vous comprendrez que les vendredis et les dimanches sont particulièrement... subissent une pression accrue. Il faut comprendre que ces habitudes d'évitement sont inscrites dans des comportements de navigation et elles persistent souvent bien au-delà des heures de pointe.

Quand on regarde une carte routière, on voit les routes qui traversent des champs. Par sa composition territoriale, Saint-Alexis, c'est des producteurs agricoles, des exploitations laitières et maraîchères et de la machinerie agricole qui circule sur nos rangs. Vous comprendrez que l'été, c'est le pire moment. C'est là que les exploitations agricoles sont les plus actives, exactement quand le trafic de transit est le plus élevé. Un tracteur qui sort d'un champ et où circule un volume élevé de voiture, c'est un risque réel. C'est pas une statistique future. C'est une réalité qui est vécue par nos citoyens et ça, à chaque saison. La cohabitation entre des conducteurs de transit pressés et la machinerie agricole dans des rangs ruraux conçus pour une vie locale, ce n'est pas un problème d'organisation, c'est un problème de conception des infrastructures. Et vous comprendrez que la situation se trouve pas sur les rangs de Saint-Alexis, elle se trouve avec la voie de contournement à Sainte-Julienne.

Aujourd'hui, nous tenons porter à votre attention qu'une partie du trafic qui échappe aux mesures du MTMD. Nous considérons que la caméra de captage du MTMD qui est installée sur la route 125 ne capte pas le trafic de transit qui passe par chez nous. Rappelons que la consultation du MTMD à l'été 2025 fait ressortir que 61 % des répondants déclarent emprunter des itinéraires alternatifs et qu'une partie importante de ces itinéraires traverse Saint-Alexis. Nous estimons que les débits réels qui affectent notre réseau est structurellement sous-capté par les outils de mesure mis en place sur la route 125. Nous croyons fermement que le contournement de la route 125 va réduire l'attractivité de ces raccourcis. C'est une solution pour l'ensemble des communautés qui paient le prix collatéral de la congestion sur la 125. Nous souhaitons porter à l'attention des commissaires qu'il y a aussi la route 158. Sur le plan initial d'intervention du MTMD, on prévoyait des travaux sur la route 158 entre Saint-Esprit et Saint-Alexis, soit le secteur A. Malheureusement, ces travaux ont été suspendus. Cette situation laisse Saint-Alexis dans une situation paradoxale. Le contournement à l'étude aujourd'hui va régler la pression sur la route 125, ce qui est une excellente nouvelle. Mais le problème structurel du corridor de la 158 demeure entier. Il faut comprendre qu'on ne demande pas un projet distinct, on demande seulement à la commission d'en prendre acte et qu'elle encourage une planification intégrée qui n'oublie pas les tronçons connexes.

Nos recommandations sont d'appuyer la réalisation du contournement sans réserve. Nous sommes d'avis que la réduction du trafic sur la route 125 va directement soulager nos routes secondaires. Nous appuyons l'ajout du carrefour giratoire au raccordement tel que proposé par Mobilité 125 pour nos résidents qui dépendent du pôle commercial de Sainte-Julienne. Il est

important de préserver cette vitalité économique qui existe entre nos communautés avoisinantes. Prévoir un suivi du débordement après la mise en service. Nous considérons qu'il est important de mesurer les impacts du projet de contournement sur les itinéraires d'évitement qui traversent notamment Saint-Alexis. Comme nous l'avons mentionné un peu plus tôt, intégrer le tronçon de la route 158 dans la planification à venir. Les travaux initialement prévus ne doivent pas être abandonnés dans une vision de planification stratégique intégrée. Protéger nos routes agricoles durant la construction. Le rang du Cordon sera affecté par le chantier de contournement. Nos rangs risquent donc d'être utilisés et plus sollicités comme chemin de détour. La fragilité des infrastructures locales et la réalité des opérations agricoles saisonnières nécessitent une attention particulière dans la planification des travaux.

En conclusion, Saint-Alexis apporte à cette commission une réalité que les données de comptage sur la route 158 ne révèlent pas entièrement. Nous tenons à souligner à la commission que Saint-Alexis a entrepris des démarches de plan de circulation pour sécuriser son noyau villageois. On fait notre part, mais tant que les sources du problème existent, comme celles de la 125, nos moyens municipaux demeurent limités. Nos routes, nos exploitations, notre vie de quartier absorbent quotidiennement les conséquences d'un corridor qui dysfonctionne. Le contournement, c'est la condition pour que nos rangs retrouvent leur vocation première, des chemins de campagne pour ceux qui y vivent et y travaillent, pas des raccourcis pour ceux qui fuient la congestion. Je vous remercie de votre écoute et nous demeurons à votre disposition pour vos questions.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour la présentation de votre mémoire. J'aurais une question pour vous, peut-être que mon collègue complétera. Vous affirmez que la cohabitation entre les véhicules de transit et la machinerie agricole sur les rangs ruraux, plutôt conçus pour la vie locale, se trouverait, serait plutôt un problème de conception d'infrastructure et non un problème d'organisation. Et la solution à ce problème-là ne se trouverait pas chez vous à Saint-Alexis, mais plutôt à Sainte-Julienne?

Myriam Arbour

En fait, c'est qu'on considère que le projet de contournement va diminuer la pression qui est faite sur nos chemins, bien, nos rangs, en fait, de campagne, qui sont pas nécessairement adaptés pour accueillir un volume élevé de voitures. Les rangs sont étroits à Saint-Alexis. Pour être franche, j'habite le territoire comme conseillère municipale. Mon conjoint est également producteur agricole, puis les machineries qui se croisent avec des automobilistes qui sont pressés, dans les dernières années, il y a eu... on observe en fait, l'impatience, puis des manœuvres qui sont peu sécuritaires. Donc, effectivement, le contournement va diminuer, on espère bien, cette pression-là sur nos rangs.

Georges Lanmafankpotin

Mon collègue et moi avons eu l'occasion, quand nous avons lu votre mémoire, de circuler dans votre municipalité pour regarder un peu ce que vous étiez en train de dire. Mais, la solution à laquelle vous faites allusion, qui ne se trouverait pas à Saint-Alexis, mais qui se trouverait à Sainte-Julienne, c'est quoi cette solution-là?

Myriam Arbour

C'est la voie de contournement. En fait, ce qu'on dit, c'est que nous, on appuie fermement. On est en faveur du projet de la voie de contournement. L'objectif, c'est de ramener la vocation peut-être plus locale à nos routes. Et je pense qu'on est conscient aujourd'hui que les applications mobiles, comme Waze et Plan ou Google, souvent, c'est des algorithmes qui, en temps réel, vont favoriser des déplacements vers des routes plus locales, en temps réel même. Donc, effectivement, Saint-Alexis étant proche, la Petite Ligne devient une alternative qui est souvent proposée par ces applications-là.

Pierre Benoit

Oui, bien, malgré la voie de contournement, vous écrivez que, bien en fait, vous nous en avez même parlé. Il est nécessaire, selon vous, qu'il y ait des interventions sur la 158 entre Saint-Esprit et Saint-Alexis?

Myriam Arbour

Initialement, là, moi je me suis fait la porte-parole aujourd'hui, là. J'ai peut-être pas la totalité des informations qui ont été discutées, mais je crois qu'il y avait un carrefour giratoire qui était envisagé à la base dans le secteur A, dans les plans initiaux. Et c'est sûr que dans une vision concertée du développement du territoire, nous, tout ce qu'on veut vous amener à recommander, en fait, au MTMD, c'est d'avoir une vision intégrée du développement du territoire, parce que c'est également une problématique pour la Municipalité de Saint-Alexis. Mais on est conscient qu'aujourd'hui, c'est pas l'objet de la commission, on veut juste vous inviter à mentionner cette vision-là de planification stratégique intégrée.

Pierre Benoit

Mais ça aurait des impacts sur le village, sur Saint-Alexis?

Myriam Arbour

En fait, dans le développement de la 158, il faut comprendre que notre territoire est enclavé entre deux voies nationales. Puis, on est souvent un chemin de transit pour se rendre d'un point A à un point B. Donc, il y avait des travaux, c'est un autre projet, mais il y avait des travaux sur la 158 qui avaient été démarrés également par le MTMD. Puis, on veut juste qu'il y ait une planification intégrée du territoire. Je sais pas comment le dire autrement, je sais pas si je suis claire.

Pierre Benoit

C'est clair, oui tout à fait, je vous remercie. Une dernière question : vous parlez aussi, une autre recommandation en fait là. Vous parlez de suivi des débordements sur le réseau local après la réalisation du projet. Est-ce que, à votre connaissance, il existe des données concernant l'utilisation justement de la Petite Ligne, de la Grande Ligne?

Myriam Arbour

Bien, nous, à l'interne, on avait fait un plan de circulation en 2000, je vais laisser...

Chantal Duval

Bonjour. On a fait faire une étude de circulation en 2022 par une firme et un plan d'action pour nous amener des mesures pour améliorer la sécurité dans le village, surtout. Et dans l'étude de circulation de 2022, il y a eu, pendant une période de deux semaines, je ne veux pas dire que c'est pas nécessairement comparable à ce qui a été fait dans les autres études, mais on a des DJMA sur la rue Principale de plus de 2 000 véhicules par jour. Ça, ça a été pris en octobre, donc on n'est pas dans l'été. C'est 2022, donc ça date de quelques années et c'était en octobre, donc pas nécessairement dans la période la plus achalandée où ce que le problème est plus présent là, les vendredis d'été par exemple.

Pierre Benoit

Donc c'est documenté. Et c'est de la circulation de transit, de l'évitement, en partie, à tout le moins.

Chantal Duval

En partie, c'est sûr qu'on a des données sur le nombre de véhicules, vitesse et longueur des véhicules, mais on n'a pas, on peut pas dire qu'est-ce qui est transit, qu'est-ce qui est local, mais c'est quelque chose qui est disponible même, c'est sur notre site Web. Mais on peut vous le faire parvenir, je ne sais pas si c'est possible de transmettre après, mais on peut vous faire parvenir.

Pierre Benoit

Envoyez-nous-le, oui. Certainement, oui, on le considérera. Merci beaucoup.

Georges Lanmafankpotin

Merci. Vous voulez ajouter quelque chose? Non, c'est bon.

Myriam Arbour

Parfait.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre, pour la présentation de votre mémoire. On vous souhaite bonne fin de journée.

Myriam Arbour

Bonne fin de journée.

Simon Franche et Germain Majeau, pour la Municipalité de Saint-Esprit (DM5)

Georges Lanmafankpotin

J'invite à présent Simon Franche à se rapprocher de la table des intervenants pour la présentation de son mémoire. Monsieur Franche est accompagné de Germain Majeau. Bonjour, bienvenue.

Simon Franche

Oui, bonjour, messieurs les commissaires. Donc, Simon Franche, directeur général et greffier trésorier pour la Municipalité de Saint-Esprit. Donc, effectivement, je suis accompagné de monsieur Germain Majeau, maire de Saint-Esprit. Donc, c'est moi qui a le privilège de vous présenter le mémoire pour la Municipalité de Saint-Esprit. Donc, la Municipalité de Saint-Esprit, c'est 2 262 habitants dans une communauté à caractère rurale et agricole. Donc, nous sommes membres fondateurs de Mobilité 125. Notre maire en est d'ailleurs le porte-parole depuis 2022. Nous sommes situés dans le secteur A de l'étude des solutions. Donc, entre la fin de l'autoroute 25 et Sainte-Julienne, Saint-Esprit, c'est la porte d'entrée de ce corridor, en fait. Donc, c'est dans notre municipalité que le trafic autoroutier se transforme, à ce niveau-là. Donc, pourquoi on est là aujourd'hui?

On pourrait penser que le contournement de Sainte-Julienne ne nous concerne pas directement, c'est tout le contraire. Donc, la congestion de Sainte-Julienne crée un effet de refoulement qui se répercute directement chez nous. Le contournement va fluidifier l'ensemble du corridor et réduire le débordement sur nos routes municipales, ce qui est une bonne nouvelle pour nos résidents, nos agriculteurs, nos commerçants et nos activités touristiques. Donc autant les cabanes à sucre, Parachute Montréal, par exemple, qui est situé directement sur la route 125 et qui vivent les impacts de la congestion routière. Notre mémoire est complémentaire à celui de Mobilité 125, on vous présente les enjeux qui sont propres à notre municipalité.

L'étude des solutions a documenté des données accidentologiques alarmantes pour, notamment, Saint-Esprit; 42 collisions à l'intersection de la route 125 et de la rue Saint-Isidore entre 2017 et 2020, 42 collisions également à l'intersection avec le rang de la Rivière Nord et la route 125. Donc, c'est 84 collisions en quatre ans à deux intersections clés pour notre municipalité qui sont parmi les plus problématiques du corridor. Également, nos citoyens du Domaine Dufour qui ont déposé une pétition de 70 résidents, pour dénoncer la dangerosité d'accéder à la route 125, donc c'est un défi pour plusieurs citoyens limitrophes à la route 125. Il y a aucun aménagement pour les piétons aux intersections principales, ni trottoirs ni traverses piétonnières. La proximité de l'usine Olymel qui emploie plus de 1 000 employés et du CLSC. Des travailleurs traversent quotidiennement un flux de 16 000 véhicules pour travailler à Saint-Esprit. En plus des enjeux de sécurité, l'impact est grand pour les nombreux résidents limitrophes qui vivent les conséquences de cette congestion, telles qu'une pollution accrue des véhicules qui sont pris dans les bouchons, en fait.

Donc, nos routes municipales sont utilisées comme des voies d'évitement également. Donc les logiciels tels que Waze, Google Maps redirigent les usagers vers nos rangs et chemins municipaux. Nos routes sont conçues pour un usage local et agricole, donc pas pour accueillir un tel transit. Ça devient souvent également des habitudes qu'on crée chez les automobilistes qui ont tendance à prendre ça en *shortcut*, en bon français. Donc, les conséquences concrètes, on a une détérioration accélérée de nos chaussées municipales, une durée de vie réduite de nos infrastructures, ce qui représente un fardeau financier pour nos 2 262 contribuables qui paient pour des dégâts causés par un trafic qui ne leur appartient pas, à la base.

Également, il y a des risques de collision entre automobilistes pressés et la machinerie agricole qui a de la difficulté, là, qui se retrouve un peu en otage sur nos propres rangs. On craint également pour nos services d'urgence, notamment les pompiers. Donc, on a des pompiers qui

sont en garde externe, qui doivent converger vers les casernes avant de pouvoir intervenir. Donc, quand les routes sont saturées, le temps pour atteindre la caserne s'allonge, nécessairement. Chaque minute perdue dans la circulation retarde l'arrivée des secours. La sécurité de nos citoyens ne devrait pas dépendre des aléas d'un réseau routier dont la capacité est clairement dépassée.

Le raccordement sud c'est important pour nous parce que nos résidents dépendent de l'offre commerciale de Sainte-Julienne beaucoup, pour les besoins du quotidien. Le schéma d'aménagement d'ailleurs de la MRC Montcalm établit Sainte-Julienne comme pôle institutionnel et chef-lieu de notre MRC. On appuie la demande de Mobilité 125 pour un second carrefour giratoire au raccordement sud, donc pour avoir un accès fluide et sécuritaire aux commerces de Sainte-Julienne, puis moins d'empiètement possible, là, sur les terres agricoles. Sans cet accès, le contournement risque de détourner le flux au détriment de la vitalité commerciale régionale.

Donc, nos recommandations, appuyer le projet dans son intégralité. Donc, le contournement et les améliorations dans le secteur de Saint-Esprit forment un tout indissociable. Ajouter le second carrefour giratoire au raccordement sud, comme il a déjà été proposé. Sécuriser les intersections de Saint-Esprit en priorité. Donc, je rappelle les 84 collisions en quatre ans. Ça ne peut pas attendre la fin du contournement. Protéger notre réseau routier municipal, donc le coût de la surutilisation ne devrait pas reposer sur nos seuls contribuables. Intégrer la mobilité active, donc il y a des traverses piétonnières sécurisées aux intersections principales, c'est un minimum là pour nous. Également respecter l'échéancier, donc après des décennies d'attente, chaque mois de délai est un mois de risques. Et également, on veut planifier pour demain là, donc s'assurer que le projet actuel ne compromet pas les développements futurs de l'emprise acquise dans les années 70.

En conclusion, nos citoyens sont en danger à leurs propres intersections. Nos routes se détériorent sous un trafic qui n'a pas sa place sur des rangs ruraux. Il y a une urgence morale d'aller de l'avant. Donc, dans les années 70, des familles, des cultivateurs de Saint-Esprit ont cédé leurs terres pour une emprise qui devait améliorer la mobilité. Près de 50 ans plus tard, aucune avancée notable, donc les sacrifices de nos aïeux rendent toute inaction supplémentaire tout simplement intolérable. Un rejet de ce projet ne ferait qu'augmenter le cynisme et l'exaspération de nos citoyens. Bref, le projet de contournement, accompagné des améliorations de sécurité prévues dans le secteur de Saint-Esprit, est une réponse pragmatique, techniquement fondée et démocratiquement appuyée. Nous demandons à la commission de recommander sa réalisation dans les meilleurs délais. On reste disponible pour répondre à vos questions.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour la présentation de votre mémoire. Je vais laisser mon collègue pour interchanger un peu avec vous.

Pierre Benoit

Merci, je vais y aller un petit peu dans le désordre. J'ai trois questions, la première. En fait, je pars de votre dernière recommandation « Planifier pour demain ». Vous écrivez qu'il est impératif que les travaux du projet en question, celui sur lequel on travaille, ne créent aucun

obstacle technique qui compromettrait ses développements futurs, notamment, pour s'assurer que le carrefour sud soit réutilisable. Pouvez-vous nous éclairer là-dessus? Est-ce que vous référez à l'éventuel prolongement de l'autoroute 25 en, sous forme autoroutière, c'est à ça que vous avez en tête ou de quoi s'agit-il?

Germain Majeau

C'est exactement ça, tout simplement pour être sûr que qu'est-ce qu'on va faire, de quoi, bien ça va être bien songé en fonction de... Parce que le carrefour sud qu'ont met, c'est tout simplement qu'on ne touche pratiquement pas à la 125 qui s'en vient. On fait notre carrefour, là ils vont y toucher pour aller au deuxième carrefour. Fait que, je pense qu'on sauverait une grosse économie. Je sais qu'un carrefour, ça coûte des sous, mais des lumières, ça coûte des sous aussi. Puis ça va, ça va être fluide, mais au lieu d'être fluide à 90 km/h, ça va peut-être l'être, à peu près, à 60, 70, je le sais pas. Mais, pour nous autres, les producteurs, ceux qui sont là, c'est parfait.

Pierre Benoit

Mais ça veut dire qu'il faut le déplacer pour qu'il soit dans l'axe de l'emprise du ministère, c'est bien ça?

Germain Majeau

Le premier, le sud, le premier en bas, c'est sûr qu'il va y avoir une expropriation, c'est du terrain blanc. Donc à ce moment-là, on touche pas à ça. Le deuxième en haut qu'on demandait, oui, ça aurait été bon qu'ils le déplacent, qu'ils le mettent dans le centre de leur emprise. À ce moment-là, met qu'ils fassent la phase 3, bien, au moins, tu travailleras pas pour rien. C'est pas de l'argent dépensé pour rien. Mais, ils sont tous après étudier ça là. On vous l'a dit, on l'a déposé, on a bien jasé, mais c'est ce qu'on demande. Je pense que tous les maires, on en a tout regardé ça, puis on trouvait que c'était quelque chose de très bien.

Pierre Benoit

Puisqu'on parle du giratoire sud, en fait, qu'on se comprenne bien là, vous supportez l'idée qu'il y ait un troisième giratoire, un deuxième au sud, là, qui serait à l'intersection Cartier/125 actuelle.

Germain Majeau

En plein ça, oui.

Pierre Benoit

Vous dites que ça, ça va faciliter l'accès aux commerces, aux résidents de, évidemment de Saint-Esprit, mais à tout le monde en fait?

Germain Majeau

À tout le monde. On touche pas au chemin. On touchera pratiquement pas au chemin, tous les commerces vont vivre la même affaire, comme de coutume.

Pierre Benoit

En fait, les gens vont entrer dans Sainte-Julienne comme ils le font à l'heure actuelle jusqu'à Cartier. Là, ils vont avoir le choix entre continuer sur la 125 ou prendre la voie de contournement.

Germain Majeau

En plein ça.

Pierre Benoit

Vous pensez pas que ça nuit à l'objectif d'enlever de la congestion, d'enlever des volumes de circulation sur la 125 actuelle, puisque ça va être très facile, effectivement à ce moment-là, de continuer tout droit sur la 125 actuelle avec tous les commerces, tous les services qui sont là? Donc, quelque part, il y a des objectifs qui sont en concurrence, l'un par rapport à l'autre. Pour vous, c'est pas...

Germain Majeau

Bien, cassez-vous pas la tête là-dessus, celui qui va chauffer, il va prendre le meilleur chemin, puis je vous le dis, tant qu'à traverser des lumières, il va monter dans le deuxième carrefour, puis il va s'en aller par là-bas, c'est sûr. C'est une grosse, grosse différence. Puis, quand tu rentres dans les lumières, t'en as pas gros à faire, t'arrêtes, t'en refais un autre, t'arrêtes encore. Tandis que, là, ils vont avoir la chance de monter tout de suite en haut, puis on s'en va là-bas, c'est tout. Fait que, on disait qu'il y avait peut-être 5 % qui rentrait dans le village? Mets-en qu'on en mettrait 10, à ce moment-là, tu sais, ça nuirait à rien pantoute. Ça détruit pas ton village, tout le monde va pouvoir magasiner là, pareil comme de coutume. Ça changera pas grand-chose, je vous le dis.

Pierre Benoit

Puis, pour vous, c'est un avantage important?

Germain Majeau

Ah, bien oui. Tu touches à rien. Écoutez, t'as pas à investir beaucoup, là. Tu vas garder ton même chemin. C'est les mêmes sorties, la même affaire. Sauf qu'entre les deux carrefours, c'est là qu'ils vont faire leur chemin. Donc, tu touches pas à la terre agricole. Tu vas me dire qu'ils en prennent pas gros, mais ils en prennent pareil. Puis l'autre, bien, les zones humides, d'après moi, celle qui est au sud, celle-là, ils vont l'exempter. Ils vont aller dans le carrefour qui va en avoir là, qui en avait déjà d'avance.

Pierre Benoit

Bien, merci. Dernière question, en ce qui me concerne, à la lecture de votre mémoire, vous parlez de plusieurs inconvénients à Saint-Esprit, mais en particulier à l'intersection 25/125, si vous voulez, là. Vous parlez évidemment aussi, sur le territoire de Saint-Esprit, de l'utilisation des voies de contournement, ça, ça a été très documenté, on en a beaucoup entendu parler. Mais, vous mettez beaucoup d'emphase sur le fait que, chez vous, les inconvénients viennent des volumes de circulation puis de la vitesse. Qu'est-ce qui va changer à l'égard des volumes

de circulation et de la vitesse à Saint-Esprit devant Olymel, par exemple, s'il y a le projet de contournement ici, à Sainte-Julienne? En quoi ça va solutionner le problème?

Germain Majeau

Bien, moi je pense bien que la vitesse va diminuer automatiquement. Moi, je pense qu'il parlait un monsieur hier de mettre ça à 70. Je pense que ce serait une chose de bien. Quand on dit 70 km/h, mais tu sais, vous roulez quasiment 80, c'est pas achalant pantoute. C'est tout, c'est pas droit ces chemins-là, tu sais? Ils ont tous, puis, de la minute qu'ils ont un bout droit, bien là, ils vont penser de dépasser. Fait que, moi je me dis que ça va être bien plus fluide pour s'en aller, parce que ça fait des obstacles jusqu'à Saint-Esprit. Ça arrête le monde, pensez-y, derrière jusqu'à Sainte-Julienne. Mais, si c'est fluide, que ça avance tout le temps, bien, le monde vont vouloir passer là plutôt que de passer dans un petit rang. Nous autres, on a déjà mis ça à 50 km/h, notre rang Montcalm, parce qu'il y a trop de monde qui passe là. C'est inconcevable. On a beau leur dire, passez dans l'autre, ça passe pareil. Il y a trois entrées dans notre village, puis ça rentre par les trois entrées. Je vous le dis, dans le village, les *stop*, tiens, ça arrive de partout.

Pierre Benoit

Donc, sur la 125, entre l'intersection de la...

Germain Majeau

Rang Montcalm, rang Montcalm, montée Saint-Louis puis le pont Laviolette. Ça là, c'est les trois entrées qui viennent rentrer les autos, là, pour essayer de piquer puis s'en venir dans le rang Montcalm pour essayer de passer. Puis, je vous le dis, ils se dépêchent pour, un coup qu'ils ont passé chez nous, là, peut-être 2 kilomètres plus loin, ils attendent. Là, c'est encore, ça refoule encore, la même affaire. Ils s'essayent de passer partout. Elle l'a dit, la madame Saint-Alexis, c'est la même affaire. C'est effrayant. Puis, je vous le dis, met qu'au rang du Cordon, met qu'ils développent un 1 000-2 000 portes, là, essayez de penser comment ça va être. Moi, je ne sais pas comment ça va aller. Ça développe, ça développe. On n'est pas l'abri de ça, qu'est-ce que vous voulez faire? Si on veut pas développer, il faut arrêter de peupler. C'est de l'ouvrage ça, hein?

Pierre Benoit

Très bien, je vous remercie.

Germain Majeau

Ça me fait plaisir.

Georges Lanmafankpotin

Merci pour votre participation, on vous souhaite bonne fin de journée. Je vais vérifier au niveau de mon registre si j'ai encore des inscrits. Non, j'ai personne d'inscrit. Il y a pas non plus d'inscription pour... Alors, le registre est maintenant fermé.

Mot de la fin

Georges Lanmafankpotin

Avec cette dernière intervention, ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique sur le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125. Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés et les transcriptions des séances publiques au bureau et sur le site Web du BAPE. Pour celles et ceux qui n'auraient pas de connexion Internet, il est possible d'accéder à la version numérique de l'ensemble de la documentation relative au projet à partir du centre de consultation de la bibliothèque Gisèle-Paré, ici même à Sainte-Julienne. Plusieurs documents y sont aussi offerts en version papier. Les personnes désirant exercer leur droit de rectification par écrit auront jusqu'au 11 mars à 16 h pour le faire. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, veuillez en faire part à Kim Maloney, coordonnatrice du secrétariat de la commission, car oui, elle est à l'arrière de la salle en ce moment, car, à défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas accepter votre rectification.

La commission d'enquête poursuit ses travaux et le rapport sera déposé au ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs au plus tard le 2 juin. 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 le projet, de l'autoriser sous certaines conditions ou de ne pas l'autoriser, appartient au Conseil des ministres et non au BAPE.

Nous tenons à exprimer notre appréciation aux personnes qui se sont intéressées à nos travaux ou qui y ont participé en posant des questions, en déposant un mémoire ou en s'exprimant en séance publique. Nous remercions également les personnes-ressources et l'initiateur du projet pour leur collaboration à cet exercice démocratique. Notre gratitude va aussi à l'endroit de toutes les personnes qui nous ont appuyés à la logistique, à la sonorisation, à la captation vidéo et à la webdiffusion.

Merci, bonne fin de journée et bon retour chez vous.