

Québec, le 31 mars 2026

Madame Estelle Bouvier
Porte-parole, Directrice des projets de la direction générale des Laurentides-Lanaudière
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
Estelle.Bouvier@transports.gouv.qc.ca

**Objet : Projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la
route 125 – Questions complémentaires – DQ13**

Madame,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet précité désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions dont nous souhaitons grandement recevoir les réponses d'ici le **2 avril 16h** prochain compte tenu de l'échéancier dont dispose la commission pour ses travaux.

Afin de faciliter le suivi et le repérage de l'information, bien vouloir reprendre le libellé de chaque question avant d'y ajouter votre réponse.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Kim Maloney
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p. j.

Projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 – Questions complémentaires – DQ13

1. Dans l'étude des besoins, vous indiquez : « En l'absence d'interventions, il est attendu à ce que le nombre d'accidents progresse à un rythme encore plus rapide que la croissance du DJMA. Ainsi, une hausse de plus de 30 % du nombre de collisions annuelles est attendue d'ici 25 ans sur le corridor d'étude si rien n'est fait » (DA13.1, p. 6.271).
 - Veuillez expliquer comment vous avez établi ce pourcentage de hausse du nombre de collisions.
2. Dans l'étude des solutions, vous indiquez : « L'ajout d'une route de contournement à deux voies par direction signifie une capacité globale sur le secteur B multipliée par trois. Cet ajout permet de réduire considérablement les densités de pelotons. Étant donné que les débits sont séparés entre les usagers contournant la ville de Sainte-Julienne et ceux accédant à la ville, il **est estimé que 75 % des débits existants sont rabattus sur la nouvelle infrastructure** » (DA13.2, p. 4.107). Toutefois, dans l'étude d'impact vous mentionnez que : « En considérant que tous les déplacements actuellement en transit par la R-125 et une portion des déplacements depuis et vers Sainte-Julienne s'effectueront par la route de contournement, il est possible de tirer la conclusion suivante. Les DJMA sur la section de la R-125 localisée entre l'intersection R-125/R-337/Rang du Cordon et la jonction de la R-125/R-337 (au niveau du 4^e rang) **diminueront d'au moins 85 % après l'ouverture de la nouvelle route** considérant qu'environ 10 % des DJMA sur cette section de la R-125 proviennent ou sont à destination de Sainte-Julienne et que certains déplacements s'arrêtant par Sainte-Julienne (pour des raisons commerciales, ou autres) ne sont pas comptabilisés dans l'enquête OD » (PA3.1, p. 233).
 - Veuillez expliquer cet écart dans les pourcentages présentés.
3. Dans la section 7.0 *Zones de transition* de l'étude des solutions, vous indiquez : « Le raccordement nord a été étudié précédemment par le consortium à *L'étude de circulation – Lots 2 et 3* préalables à l'avant-projet préliminaire (APP) de 2023. **Un feu de circulation était recommandé pour favoriser le mouvement principal vers le contournement plutôt que l'aménagement d'un giratoire qui ne permettrait pas de favoriser l'utilisation de la voie de contournement.** L'ancienne R-125 est alors connectée perpendiculairement (intersection en « T ») à la nouvelle voie principale. Cette recommandation demeure valide **puisque les tracés retenus dans les secteurs B et C correspondent à ceux de l'APP de 2023** » (DA13.2, p. 6.164). Cependant, vous mentionnez : « Toutefois, bien que les analyses réalisées démontrent que le système de feux de circulation représente le mode de gestion le plus adapté à cette intersection, l'aménagement d'un carrefour giratoire est également considéré comme acceptable compte tenu des caractéristiques particulières au secteur. Les analyses ont permis de constater que l'utilisation d'un carrefour

giratoire permet d'offrir un niveau de service acceptable et qui performe bien. Notamment, l'aménagement d'un carrefour giratoire aurait pour avantage de modérer les vitesses à l'approche du carrefour, de réduire la gravité des collisions et d'assurer une meilleure accessibilité aux commerces tout en conservant des conditions de circulation fluides. Comme mentionné précédemment, la considération de l'opinion publique issue des consultations à l'égard des feux de circulation, a mené le MTMD à retenir l'aménagement d'un carrefour giratoire à cet endroit » (PA3.1, p. 53).

- a. Veuillez expliquer pourquoi l'aménagement d'un giratoire ne permettrait pas de favoriser l'utilisation de la voie de contournement?
 - b. Veuillez expliquer pourquoi vous avez opté pour un giratoire bien que son aménagement ne permettrait pas de favoriser l'utilisation de la voie de contournement.
 - c. Veuillez clarifier la dernière phrase : « Cette recommandation demeure valide puisque les tracés retenus dans les secteurs B et C correspondent à ceux de l'APP de 2023 ».
 - d. Est-ce que l'APP 2023 est lié aux lots 1, 2 et 3?
4. Le ministère de la Santé et des Services sociaux mentionne divers facteurs qui feraient en sorte que les impacts sonores évalués dans l'étude d'impact seraient sous-estimés (DQ10.1, p. 17 et 18). Ces facteurs comprennent l'effet d'écran du boisé dans la situation existante, l'absence de modélisation des niveaux sonores avec le projet à une hauteur de 5 mètres pour certains bâtiments (dont l'école Pavillon des explorateurs), et les effets sur les niveaux sonores du retrait du boisé, de l'augmentation du trafic, des accélérations et décélérations et de la circulation de véhicules lourds.
- Quelle est votre position à ce propos ?
5. Dans le rapport d'inventaires écologiques complémentaires, vous présentez l'état de cinq individus de noyer cendré répertoriés dans l'aire d'inventaire, identifiés NOC01 à NOC05 (PA3.4, p. 58 ^{PDF}). Dans l'étude d'impact, vous indiquez que le projet entraînerait la perte d'une occurrence composée de deux individus (PA3.1, p. 255).
- a. Veuillez préciser les identifiants associés aux deux individus touchés par la voie de contournement projetée.
 - b. Vous indiquez que la perte de ces arbres serait compensée par la plantation de 16 spécimens, correspondant à un ratio de 4 :1 (PA3.1, p. 256). Veuillez expliquer comment vous en arrivez à ce résultat de 16 spécimens à planter.
 - c. Est-ce que plus de deux noyers cendrés pourraient être touchés par le projet? Combien et lesquels le cas échéant?