

COURRIER ÉLECTRONIQUE

Saint-Jérôme, le 2 avril 2026

Madame Kim Maloney
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
140, Grande-Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

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

Madame,

Le 31 mars dernier, la commission chargée de l'examen du projet présentement à l'étude s'est adressée au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) afin d'obtenir des renseignements complémentaires. En ce sens, vous trouverez ci-dessous, les réponses de notre Ministère.

Question 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.

Réponse :

Le pourcentage de 30 % mentionné dans l'étude des besoins (DA13.1, p. 6.271) découle des projections de circulation présentées dans l'étude.

En effet, l'analyse de la demande indique qu'à l'horizon de 25 ans, la croissance démographique anticipée d'environ 35 % se traduit par une augmentation d'environ 29 % des débits de circulation (DJMA) (DA13.1, p. 4.199).

En sécurité routière, on distingue la fréquence d'accident, soit le nombre d'accidents par unité de longueur et de temps (ex. : accidents/km/an), et le taux d'accident, soit le nombre d'accidents rapporté à l'exposition au trafic (ex. : accidents/(veh-km·an·DJMA). Ces deux indicateurs sont liés par la relation suivante : la fréquence d'accident est égale au taux d'accident multiplié par le volume de circulation. Ainsi, si le taux d'accident demeure constant, la fréquence d'accident varie proportionnellement au volume de circulation. À l'inverse, si le taux d'accident augmente, la fréquence d'accident augmente plus rapidement que le volume.

À partir des projections de l'étude, une augmentation de 29 % des débits implique donc, à taux constant, une augmentation d'environ 29 % de la fréquence des collisions. Toutefois, le corridor de la R-125 présente des caractéristiques contraignantes, notamment une route à deux voies contiguës, la présence de nombreux accès et intersections, ainsi qu'une cohabitation entre trafic local et de transit. Dans ces conditions, l'augmentation des débits entraîne une augmentation des interactions entre véhicules, lesquelles évoluent de façon non linéaire, ce qui peut engendrer une légère augmentation du taux d'accident dans le temps.

Dans ce contexte, considérer une augmentation d'environ 30 % des collisions à l'horizon de 25 ans constitue une estimation prudente et cohérente, basée à la fois sur les projections de trafic de l'étude et sur la relation théorique entre volume de circulation, taux d'accident et fréquence des collisions.

Question 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 4e 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.

Réponse :

Le pourcentage de 75 % mentionné dans l'étude des solutions (DA13.2, p. 4.107) et celui de 85 % présenté dans l'étude d'impact (PA3.1, p. 233) réfèrent au même phénomène, soit le transfert des débits de circulation vers la voie de contournement, mais ils sont issus de méthodologies différentes et appliqués à des échelles d'analyse distinctes.

La valeur de 75 % correspond à une hypothèse de répartition des volumes utilisée dans l'étude des solutions à des fins d'analyse fonctionnelle. Cette hypothèse permet d'évaluer la performance des scénarios, notamment en termes de capacité, de formation de pelotons et de conditions de circulation, à l'échelle du secteur. Elle ne constitue pas un résultat issu d'une modélisation détaillée, mais plutôt une hypothèse raisonnable permettant de représenter un niveau significatif de transfert du trafic de transit vers la nouvelle infrastructure.

La valeur de 85 % provient quant à elle de l'étude d'impact et repose sur l'analyse des déplacements à partir des données d'enquête origine-destination. Elle correspond à une estimation de la diminution du DJMA sur un tronçon spécifique de la R-125, en considérant que la quasi-totalité des déplacements de transit, ainsi qu'une partie des déplacements locaux, sera transférée vers la voie de

contournement. Cette valeur est donc localisée et dépend des caractéristiques propres au segment analysé.

Par ailleurs, il importe de souligner que ces deux estimations comportent un niveau d'incertitude significatif, notamment en raison du fait que le réaménagement futur de la R-125 existante n'est pas entièrement défini à ce stade. En effet, le niveau de capacité résiduelle, la gestion des accès, ainsi que l'intégration des aménagements urbains et des modes actifs sur l'ancienne route auront une influence directe sur le choix d'itinéraire des usagers. De manière générale, plus la capacité et l'attractivité de la route existante seront réduites, plus le transfert des débits vers la voie de contournement sera important.

Enfin, dans l'étude d'impact, l'objectif est de dimensionner la nouvelle infrastructure de manière à répondre adéquatement à la demande future, malgré les incertitudes associées au comportement des usagers et à l'évolution du réseau existant. Dans ce contexte, il est justifié d'utiliser des hypothèses de transfert relativement élevées vers la voie de contournement, afin de s'assurer que l'infrastructure projetée offre une capacité suffisante et demeure performante dans un scénario prudent.

Question 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?

Réponse :

a) L'étude des solutions indique qu'un feu de circulation permet de favoriser le mouvement principal vers la voie de contournement, alors qu'un carrefour giratoire ne permet pas de prioriser un mouvement spécifique.

En effet, un giratoire fonctionne selon un principe de partage des priorités entre les approches, ce qui offre des conditions équivalentes pour l'ensemble des mouvements. Dans ce contexte, il ne permet pas d'orienter préférentiellement les usagers vers la nouvelle infrastructure, contrairement à un système de feux qui peut être paramétré pour favoriser un axe donné.

De plus, un carrefour giratoire impose un ralentissement systématique, voire un arrêt complet, des véhicules circulant sur l'axe de la route de contournement. Dans le contexte d'une route régionale, dont la fonction première est d'assurer la fluidité et la continuité des déplacements à l'échelle régionale, cette caractéristique du giratoire peut s'avérer moins adaptée par rapport à un système de feux de circulation.

b) L'étude des solutions indique que le système de feux de circulation était l'aménagement recommandé par le consortium, notamment parce qu'il permet de favoriser le mouvement principal vers la voie de contournement. À l'inverse, un carrefour giratoire ne permet pas de prioriser un mouvement spécifique et ne favorise donc pas de manière aussi marquée l'utilisation du contournement.

Toutefois, l'étude précise que le carrefour giratoire demeure, malgré tout, une option acceptable sur le plan opérationnel, puisqu'il permet d'offrir un niveau de service adéquat et de bonnes conditions de circulation, tout en présentant certains avantages, notamment en matière de modération des vitesses, de réduction de la gravité des collisions et d'accessibilité aux commerces.

Le choix final du giratoire ne découle donc pas de la recommandation technique initiale, mais de la prise en compte de l'opinion publique issue des consultations, qui a conduit le MTMD à privilégier cette option malgré le fait que le feu de circulation permettait davantage de favoriser l'utilisation de la voie de contournement.

c) La phrase « Cette recommandation demeure valide puisque les tracés retenus dans les secteurs B et C correspondent à ceux de l'APP de 2023 » signifie que les analyses réalisées dans le cadre de l'étude de circulation préalable à l'avant-projet préliminaire (APP) de 2023 reposaient sur des tracés qui ont été maintenus dans les études subséquentes. Ainsi, les conclusions issues de cette analyse demeurent applicables puisque les conditions de base (géométrie et débits) n'ont pas été modifiées de manière significative.

d) L'APP 2023 mentionné dans l'étude des solutions est explicitement associé aux lots 2 et 3, soit les sections du projet liées au contournement et à son raccordement. Ces analyses ont servi de base pour définir les aménagements de raccordement, notamment au nord du projet.

Le lot 1 a fait l'objet d'un projet séparé. Ce dernier est déjà réalisé et les interventions sont complétées.

Question 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 ?

Réponse :

La surestimation des niveaux sonores dans les situations existantes (2024 et 2040) est valable pour les récepteurs situés à l'est de la nouvelle emprise, c'est-à-dire ceux séparés de la route existante R-125 par un boisé. Cette surestimation est valable uniquement pour le bruit provenant de la route existante (R-125). Ceci ne concerne pas les autres sources de bruit telles que la circulation sur les rues locales.

Si on prend uniquement cet élément (surestimation des niveaux sonores par la non-prise en compte du boisé), oui, les impacts évalués pourraient être sous-estimés. Cependant, tel qu'indiqué dans le rapport de l'étude d'impact sonore (Section 7), un autre effet d'obstacle (bâtiments) n'a pas été pris en compte et qui fait en sorte que les niveaux sonores calculés pour toutes les situations sont surestimés (valable pour les récepteurs situés derrière les premières rangées d'habitations). Cet effet d'obstacle a un effet beaucoup plus important sur les niveaux sonores calculés que celui du boisé.

Le bruit généré par la circulation des autobus scolaires et des autres véhicules sur la rue Adolphe n'a pas été pris en compte dans cette étude, même si cette source de bruit (la circulation locale) n'est pas négligeable compte tenu de la proximité du CPE avec l'école adjacente. Ainsi, les niveaux sonores du bruit ambiant (sans et avec le projet) dans ce secteur sont sous-estimés et l'impact sonore généré est forcément surestimé.

Également, tous les récepteurs situés de part et d'autre de la nouvelle emprise ont des niveaux sonores inférieurs ou égaux à 53 dBA L_{den} , à l'exception d'un seul récepteur (54 dBA L_{den}). Ce niveau sonore est jugé acceptable selon la *Politique de gestion du bruit routier du MTMD (PGBR)* et par la *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire* du MELCCFP.

En ce qui concerne l'absence de modélisation à une hauteur de 5 mètres pour certains bâtiments, oui, certaines habitations composées de 2 étages n'ont pas été évaluées à une hauteur de 5 m. ceci vient du fait que le dénombrement des récepteurs sensibles a été effectué à l'aide de l'outil Google Street-View disponible sur le site Internet Google Maps et les images disponibles au moment de la réalisation des simulations ne permettaient pas d'identifier toutes les habitations. Les images disponibles actuellement pour les rues de ces habitations datent de juillet 2025, soit après la réalisation des simulations sonores.

Cependant, après vérification, toutes les habitations situées proches de la nouvelle emprise et ayant un étage ont un niveau sonore L_{den} inférieur à 53 dBA L_{den} à 5m du sol (pour le scénario « avec projet et mesures d'atténuation 2040 »). À courtes distances de la chaussée (50 à 100m), la différence entre les niveaux sonores calculés à 1.5m du sol et ceux calculés à 5m du sol est inférieure à 1.5 dBA. À plus grande distance, la différence entre les deux hauteurs est négligeable.

Il est à noter que l'école Pavillon des explorateurs a été évaluée aux deux hauteurs soit 1.5 m (P239_Ecole) et à 5 m (P248_Ecole). Voir Tableaux en annexe 7.

Concernant l'effet de l'augmentation du trafic, cet élément est pris en compte selon la méthodologie la nouvelle Politique de gestion du bruit (PGBR). Ainsi, les

scénarios avec et sans projet considèrent des débits de circulations estivaux estimés à l'horizon 10 ans après la mise en service.

Quant aux effets des accélérations et décélérations, ceux-ci ont bien été pris en compte dans les modèles de simulations. Même si le logiciel considère uniquement les effets d'accélération dépendamment des modes de gestion de la circulation (panneau d'arrêt, feux de circulation, bretelle d'accès, etc.), les effets de décélération ont été pris en compte manuellement dans les modèles de simulations en attribuant des vitesses réalistes aux dernières sections de la route avant un arrêt ou un carrefour giratoire (Voir Section 6 et 7).

Pour la circulation des véhicules lourds, celle-ci a bien été prise en compte dans l'évaluation du climat sonore (voir Section 7.1, 7.2 et 8.5 du rapport sectoriel).

Question 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?

Réponse :

a. Les inventaires écologiques réalisés en 2025 ont permis d'identifier une occurrence de noyer cendré située à l'intérieur de l'emprise permanente des travaux, associée à l'identifiant NOC03.

Cette occurrence regroupe deux individus :

- un individu mature, inventorié et caractérisé au rapport (NOC03);
- ainsi qu'un jeune individu (gaule) de très petite taille, situé à proximité immédiate, dont le diamètre à hauteur de poitrine était inférieur à 5 cm et qui n'a donc pas fait l'objet d'une individualisation détaillée lors des inventaires.

Ce sont ces deux individus, regroupés au sein de l'occurrence NOC03, qui seront touchés par le projet.

b. Le ratio de compensation de 4 :1 proposé pour la compensation du noyer cendré repose sur une approche conservatrice et volontairement prudente, tenant compte du statut légal élevé de l'espèce (susceptible selon la LEMV et en voie de disparition selon la LEP), ainsi que des contraintes biologiques associées à sa transplantation, notamment la sensibilité du système racinaire et la présence documentée du chancre du noyer cendré au sein des individus recensés dans l'aire d'étude.

Des exemples de transplantation d'espèces arborescentes ont été présentés dans les réponses de l'initiateur déposées au BAPE en février 2026, notamment dans le cadre de projets du Réseau express métropolitain (REM) portant sur l'érable noir. Bien que cette espèce diffère du noyer cendré, les suivis ont montré des taux de survie variables, allant d'environ 45 % à 76 %, malgré un encadrement rigoureux et des mesures de protection et d'entretien. Ces résultats illustrent l'incertitude résiduelle associée à la transplantation d'arbres, même

dans des contextes favorables, et appuient le recours à une approche conservatrice, justifiant l'application d'un ratio de compensation de 4:1 pour le noyer cendré, compte tenu de son statut légal plus élevé et de ses contraintes biologiques.

Dans l'étude d'impact et les échanges subséquents, l'occurrence NOC03 a été considérée comme composée de deux individus, soit un individu mature inventorié et une gaule attenante de très petite taille (DHP < 5 cm), tous deux situés dans l'emprise des travaux.

Sur cette base, l'application du ratio de 4:1 conduit à la plantation de 8 spécimens de noyer cendré au total, soit quatre spécimens par individu considéré affecté, et ce, même si l'un des individus est de très petite taille. Cette mesure vise à assurer l'absence de perte nette et la pérennité locale pour l'espèce. La mention antérieure de 16 spécimens résulte d'une erreur de calcul, le ratio de compensation demeure inchangé.

c. Non. Les inventaires écologiques réalisés en 2025 ont permis d'identifier cinq occurrences de noyer cendré dans l'aire d'étude, regroupant un total de six individus.

Parmi celles-ci, quatre occurrences, chacune composée d'un seul individu (NOC01, NOC02, NOC04 et NOC05), sont localisées au sud de l'emprise des travaux et ne seront pas affectées par le projet. La cinquième occurrence (NOC03), située dans l'emprise des travaux, regroupe deux individus et constitue la seule occurrence touchée.

Tel qu'illustré à la carte 2 de l'annexe cartographique de l'ÉIE, ces individus non touchés sont situés en rive du cours d'eau CE10, soit :

- à environ 190 m au sud-est de l'emprise des travaux (2 individus);
- à environ 285 m au sud-est de l'emprise des travaux (1 individu);
- et à environ 280 m au sud de l'emprise des travaux (1 individu).

Compte tenu de ces distances, aucun impact direct ou indirect n'est appréhendé sur ces individus, notamment en lien avec des modifications potentielles du drainage, des conditions d'ensoleillement ou du microclimat.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

La directrice des projets,

Estelle Bouvier