

COURRIER ÉLECTRONIQUE

Saint-Jérôme, le 20 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 – DQ15**

Madame,

Le 17 avril 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 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. Ainsi, la densité des pelotons sur la voie de contournement est estimée à environ 8,9 veh./voie/km, avec une utilisation de la capacité d'environ 36 %. Pour ce qui est de l'actuelle R-125, les conditions y sont également nettement améliorées, avec une utilisation de la capacité du tronçon de 23 %, pour une densité de peloton de 4,3 ven./voie/km (DA13.2, p. 4.107). Dans le DQ13.1, p. 2, vous expliquez la différence entre le pourcentage de 75 % précité et celui de 85 % des débits existants qui seraient rabattus sur la voie de contournement mentionné dans l'étude d'impact (PA3.1, p. 233).

Veuillez indiquer le pourcentage d'utilisation de la voie de contournement projetée ainsi que de la Route 125 actuelle dans le cas où 85 % des débits existants seraient rabattus sur la voie de contournement.

Réponse :

En supposant que 85% des débits véhiculaires seraient redirigés vers la route de contournement, le taux d'utilisation de la capacité atteindrait environ 40% pour la route de contournement et environ 15% pour la route 125 existante. Il est essentiel de comprendre que ces valeurs sont approximatives et qu'elles

s'appliquent uniquement aux sections courantes (analyse HCS). Elles excluent la capacité associée aux modes de gestion des intersections (feux de circulation et/ou giratoires), lesquels sont susceptibles de restreindre davantage la capacité effective du corridor. Il importe également de replacer cette analyse dans son contexte. En effet, l'analyse portait spécifiquement sur la formation de pelotons de véhicules, nécessaire à l'évaluation des possibilités de dépassement sécuritaire sur le corridor.

De plus, il convient de rappeler que l'aménagement d'une route de contournement à quatre voies ne vise pas à augmenter la capacité globale de la route 125. Cette configuration est plutôt recommandée pour des considérations de sécurité, en raison des enjeux liés aux DJMA élevés ainsi qu'aux manœuvres de dépassement.

En effet, comme le précise l'étude d'impact, l'aménagement de voies de dépassement est recommandé dans les deux directions sur la route de contournement dans l'objectif de décourager les manœuvres de dépassement dans les secteurs A et C, où des enjeux de sécurité ont été identifiés. Dans le secteur B, une voie de dépassement est minimalement requise en direction nord afin de permettre le dépassement des véhicules lourds et de la machinerie agricole dans la pente ascendante abrupte.

En raison des DJMA actuels et anticipés élevés, la conservation du terre-plein central est recommandée, même en considérant une configuration à deux voies en direction nord et une voie en direction sud. L'absence de terre-plein continu serait sous-standard dès l'ouverture de la route de contournement et augmenterait le risque de collisions frontales.

Par conséquent, la configuration à une voie de circulation en direction sud représente un faible gain sur l'emprise requise, correspondant à la largeur de la voie de circulation retirée uniquement.

Pour ces raisons, une route de contournement à 4 voies est recommandée, et ce, indépendamment du niveau d'utilisation de sa capacité.

Veillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

La directrice des projets,

Estelle Bouvier