

# Les faits saillants

## Rapport d'enquête et d'audience publique

Rapport n° 395

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

Mai 2026



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

## Le contexte du mandat du BAPE

Le 7 janvier 2026, le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs a mandaté le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour qu'il réalise une enquête et tienne une audience publique sur le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 par le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Le président du BAPE, Alain R. Roy, a alors formé une commission d'enquête dont le mandat a débuté le 2 février 2026 pour une durée maximale de quatre mois.

## Le projet

L'autoroute 25 actuelle, qui relie Montréal aux régions de Laval et de Lanaudière au nord, prend fin à la jonction entre la route 158 et la route 125 sur le territoire de la municipalité de Saint-Esprit. À la suite d'études et de consultations récentes, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (l'initiateur) remplace le prolongement de l'autoroute 25 par diverses interventions qu'il envisage pour améliorer la sécurité et la fluidité sur le tronçon situé entre les municipalités de Saint-Esprit et Sainte-Julienne, dans la MRC de Montcalm. Sur ce tronçon, le secteur urbain de Sainte-Julienne a été reconnu comme prioritaire, et la construction d'une voie de contournement située dans l'emprise acquise en 1975 par le ministère responsable des Transports a été retenue parmi diverses solutions.

L'emprise du projet traverse un corridor boisé, dont le milieu naturel inclut des cours d'eau et des milieux humides, offrant des habitats pour la faune et la flore, dont certaines espèces en situation précaire.

Le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 a une longueur de 3,1 km. Il se raccorderait à la route 125 actuelle à l'entrée du secteur urbanisé, à environ 200 m au sud de l'intersection avec le rang du Cordon. Un premier carrefour giratoire est prévu au croisement avec ce dernier. Le raccordement avec la route 125 existante au nord serait également gérée par un carrefour giratoire. Dans les deux cas, les carrefours de type « turbo giratoire » comprendraient deux voies en directions nord et sud, et une voie dans les autres directions. Le gabarit routier comprendrait deux voies par direction aménagées sur chaussées séparées par un terre-plein central, des accotements ainsi que des écrans antibruit et des fossés de drainage en rive extérieure. La largeur totale de ces aménagements varierait entre 50 et 65 m et atteindrait 125 m aux endroits prévus pour les carrefours giratoires et où des bassins de rétention seraient aménagés. Le projet inclut également l'aménagement de deux passages pour les modes de transport actifs entre l'est et l'ouest, la déviation d'un cours d'eau, la construction de deux ponts, de ponceaux et de bassins de rétention, ainsi qu'un éclairage limitant la pollution lumineuse. Les travaux incluent notamment du déboisement, du terrassement, la construction d'infrastructures et des réaménagements routiers.

Le coût de réalisation de la route est estimé à plus de 100 M\$. Les phases d'aménagement et de construction sont prévues entre 2027 et 2030, et l'ouverture à la circulation en 2030. La phase d'exploitation s'étendrait sur au moins 25 ans, qui est la durée utilisée par l'initiateur pour établir les prévisions de débits de circulation et les caractéristiques de conception.

## Les activités d'information et de consultation

Les deux parties de l'audience publique ont eu lieu en mode hybride à Sainte-Julienne. Lors de la première partie, la commission d'enquête a tenu trois séances les 3 et 4 février 2026 afin que l'initiateur et des personnes-ressources de divers ministères et organismes répondent à ses interrogations et à celles du public. La seconde partie a permis aux participantes et participants d'exprimer leurs opinions sur le projet au cours de deux séances qui se sont déroulées les 3 et 4 mars 2026. À cette occasion, la commission a reçu 19 mémoires, dont 9 ont été présentés devant elle, auxquelles se sont ajoutés 7 opinions verbales, 21 commentaires et 1 image commentée.

## Les opinions et les préoccupations citoyennes

Les travaux de la commission d'enquête ont permis aux participantes et participants de partager leurs points de vue sur différents sujets, notamment :

- La congestion et la sécurité de la route 125 actuelle manifestées par un défilé de véhicules qui crée une barrière difficilement franchissable entre l'est et l'ouest de la municipalité de Sainte-Julienne et insécurise les personnes qui souhaitent passer d'un côté à l'autre de l'artère principale ou avoir accès à l'un des commerces qui la bordent.
- Les solutions de rechange au projet, proportionnelles aux problématiques de sécurité routière, de congestion et de cohabitation entre circulation locale et de transit régional comme des interventions ciblées sur la portion de la route 125 actuelle qui traverse Sainte-Julienne et qui pourraient diminuer le flux des véhicules durant les périodes critiques, voire l'imposition d'un moratoire.
- Les répercussions du projet sur les milieux humain et naturel, notamment la perte d'un boisé de proximité fréquenté et valorisé par la communauté, l'altération de la santé et de la qualité de vie par la pollution de l'air et la dégradation du climat sonore, ainsi que la compensation des pertes de milieux humides et de superficie forestière.
- Les conséquences économiques potentiellement causées par une diminution du nombre de passages de véhicules devant les commerces et les points de service de Sainte-Julienne qui résulterait en moins de vitalité pour le cœur villageois, advenant qu'il y aurait une voie de contournement.

## Les principaux constats et avis de la commission

Au terme de son analyse, la commission d'enquête conclut que le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 est justifié. Celui-ci constituerait la meilleure solution pour améliorer la mobilité et la sécurité routière, tant dans le corridor de la route 125 que dans le noyau urbain de Sainte-Julienne, en favorisant le transport actif et en améliorant la qualité de vie de la communauté. Par ailleurs, la majorité de ses entreprises et centres de services courrait peu de risques de subir des conséquences négatives liées à l'exploitation de la voie de contournement projetée. Une telle infrastructure routière tendrait à améliorer les conditions de circulation et, conséquemment, à renforcer le sentiment de sécurité dans le centre urbain, ce qui pourrait accroître l'attractivité pour la clientèle.

Toutefois, la commission estime que la forme actuelle du projet doit être revue au regard des atteintes anticipées aux milieux naturels présents dans le corridor et à la qualité de vie des personnes résidant à proximité. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait donc, en vertu du principe de développement durable *Équité et solidarité sociales*, étudier la possibilité d'aménager une route de contournement dont l'empreinte serait réduite au minimum normé afin de limiter les effets négatifs sur les milieux humides et hydriques ainsi que sur le boisé de proximité, la dégradation du climat sonore et la qualité de l'air dans les quartiers aux abords de la route projetée.

Le Ministère devrait ainsi concevoir son projet de façon à réduire autant que possible les pertes de milieux naturels, son empiètement et ses répercussions sur les milieux humides jugés prioritaires pour la conservation, évitant d'accentuer leur diminution sous le seuil critique pour le maintien de la biodiversité et inscrivant ainsi son action dans l'esprit des principes de développement durable *Protection de l'environnement* et *Préservation de la biodiversité*. Il devrait aussi privilégier la restauration ou la création de milieux humides et hydriques pour compenser les pertes causées par la route de contournement projetée, en collaboration avec les parties prenantes concernées afin d'assurer une cohérence avec les orientations régionales de préservation des milieux humides et hydriques et de gestion de l'eau. Il devrait amorcer sans délai l'élaboration d'un plan de compensation des pertes de milieux humides et hydriques afin de permettre une mise en œuvre rapide. Par ailleurs, il devrait privilégier une compensation des pertes de couvert forestier par le reboisement de superficies dans la portion de la MRC de Montcalm située dans les basses-terres du Saint-Laurent où les milieux naturels ont atteint un seuil critique pour la préservation de la biodiversité.

Compte tenu de la grande valeur des superficies boisées qui seraient perdues, tant sur le plan écologique que du point de vue de la communauté qui le fréquente pour la pratique d'activités récréatives, le Ministère devrait envisager, en plus du reboisement, l'acquisition d'un boisé de valeur équivalente aux fins de conservation comme mesure de compensation supplémentaire, le plus près possible du projet et prévoir des mesures de compensation et d'accompagnement à même les surfaces résiduelles en tenant compte des activités actuellement pratiquées. En vertu du principe de développement durable *Santé et qualité de vie*, ces mesures devraient inclure des interventions de foresterie urbaine ou de plantation à proximité immédiate de la nouvelle infrastructure, de réduction des niveaux sonores et de l'altération de la qualité de l'air pour les récepteurs sensibles, ainsi que des interventions visant à préserver une bande boisée résiduelle plus importante des deux côtés de la route de contournement projetée qui serait aménagée afin de soutenir les activités récréatives et la mobilité douce pour préserver les bienfaits et la qualité de l'expérience en nature de la communauté.