

6211-06-173

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. GEORGES LANMAFANKPOTIN, président**  
**M. PIERRE BENOIT, commissaire**

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT DU NOYAU URBAIN DE SAINTE-JULIENNE  
PAR LA ROUTE 125**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

**VOLUME 1**

---

Séance tenue le 3 février 2026 à 19 h

Sentier de l'Érable  
440, rang Montcalm  
Sainte-Julienne (Québec) J0K 2T0  
et via Webdiffusion

**TABLE DES MATIÈRES**

**SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 3 FÉVRIER 2026**

MOT DU PRÉSIDENT.....	1
PRÉSENTATION DE L'INITIATEUR DU PROJET.....	8
PAUSE REPRISE	
<b>PÉRIODE DE QUESTIONS :</b>	
MAIRE DE RAWDON M. RAYMOND ROUGEAU.....	16
MOBILITÉ 125 M. GERMAIN MAJEAU.....	19
INTERVENTION CITOYENNE M. ALEXANDRE RICHARD.....	25
MOBILITÉ 125 M <sup>me</sup> MICHELLE JOLY.....	35
CONSEILLER MUNICIPAL DE SAINTE-JULIENNE M. JORDAN MORIN.....	41
OBV L'ASSOMPTION M <sup>me</sup> CAMILLE TOUPIN.....	59
INTERVENTION CITOYENNE M. PIERRE-LUC GIROUX.....	65
PAUSE REPRISE	
<b>PÉRIODE DE QUESTIONS :</b>	
CLUB DE MOTONEIGE DE SAINTE-JULIENNE M <sup>me</sup> MELIE BRETON.....	80
INTERVENTION CITOYENNE M <sup>me</sup> HÉLÈNE BOUCHARD.....	83
MOT DE LA FIN.....	92

**SÉANCE AJOURNÉE AU 4 FÉVRIER 2026 À 13 h 30**

---

**SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 3 FÉVRIER 2026  
MOT DU PRÉSIDENT**

**LE PRÉSIDENT :**

5

Bonsoir et bienvenue à cette première partie de l'audience publique sur le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125. Nous sommes heureux de vous accueillir ici, Au sentier de l'Érable, mais également à distance pour les personnes qui participent à la séance par visioconférence et pour celles qui la suivent sur le web.

10

Permettez-moi d'abord de me présenter. Mon nom est Georges Lanmafankpotin, je suis membre à temps partiel au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement -- le BAPE -- et j'ai le privilège de présider cette commission d'enquête. Je suis accompagné de mon collègue commissaire, Pierre Benoit.

15

Voici également l'équipe de la commission d'enquête. À ma gauche... Je pense qu'on doit commencer par voir les diapositives pour que vous puissiez avoir un support visuel. À ma gauche, donc on a les analystes Karim Chami et Julie Crochetière; et à l'arrière de la salle, la coordonnatrice, Kim Maloney; et la conseillère en communication, celle qui vient de vous parler tout de suite, Véronique Beaulieu, agente de secrétariat. Je salue aussi nos collègues Jean-François Bergeron, analyste; et Ana Consuelo Cajamarca, agente de secrétariat.

20

Plusieurs personnes nous assistent à la logistique. Du ministère de l'Emploi et de la Solidarité sociale, Michel Guimont et Sid Belkhiri s'occupent de la sonorisation et de la captation vidéo; Marie-Anne René réalise le travail de sténotypie; et des collègues du BAPE, soit Pierre Dufour, Raphaël Sioui, Marie-Ève Gendron, Karine Fortier, Andréa Aristizabal et Mathieu Giroux assurent la webdiffusion des séances.

25

À ma droite se trouve l'équipe de l'initiateur du projet, le ministère des Transports et de la Mobilité durable. J'inviterais sa porte-parole, Estelle Bouvier, à se présenter et à faire de même pour ses collègues.

30

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Bonsoir. Donc, je suis Estelle Bouvier, directrice des projets de la direction générale des Laurentides-Lanaudière pour le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Donc, j'ai avec moi, du ministère des Transports, monsieur Mathieu Côté, ingénieur et chargé d'activités du projet; à la suite, monsieur Émile Samson- Brais, biologiste; et derrière moi, du Consortium Alliance Lanaudière, qui est la firme mandatée pour réaliser l'étude d'impact sur l'environnement et la conception du projet, madame Stéphanie Besner, biologiste et directrice de l'étude d'impact; à ses côtés, monsieur Éric Dessureault, ingénieur et directeur de projet en génie de la mobilité; et Samuel Trottier, ingénieur responsable de la

35

40

conception du projet; on a aussi madame Karine Gauthier qui nous aide dans la logistique.

**LE PRÉSIDENT :**

5           Merci. À ma gauche se trouvent les personnes-ressources que nous avons invitées pour répondre aux questions relevant de leur champ d'expertise. Je demanderais aux porte-paroles présents en salle de se présenter et de faire de même pour leurs collègues.

10           Alors, on va commencer par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. — Madame Parent.

**M<sup>me</sup> ELIZABETH PARENT :**

15           Oui. Bonsoir, monsieur le président; bonsoir, monsieur le commissaire. Je me présente, Élisabeth Parent de la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique. Au cours de cette audience, j'agirai comme porte-parole pour le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, que je nommerai ministère de l'Environnement pour le reste de l'audience. Je suis coresponsable de l'analyse environnementale du projet de contournement du noyau de Sainte-Julienne par la route 125.

20           J'ai avec moi mes collègues experts du Ministère qui pourront répondre aux questions de la commission. À mes côtés, j'ai madame Mireille Genest de la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique, coresponsable de l'analyse environnementale du projet; en salle, j'ai madame Valérie Saint-Amant de la Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique, chef d'équipe et coordonnatrice des projets de transport; madame Josiane Reynolds, de la Direction des autorisations environnementales de la région de Lanaudière. Seront également présents à distance monsieur Hamed Chaabouni de la Direction des politiques de l'atmosphère, qui est l'expert en climat sonore; j'ai monsieur Olivier Deshaies de la Direction des espèces floristiques menacées ou vulnérables; ainsi que madame Émilie Chalifour de la Direction de la gestion de la faune de Lanaudière, présente à certaines heures au cours de l'audience. Merci.

30

**LE PRÉSIDENT :**

35           Merci, merci à vous. Poursuivons avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, madame Chourabi.

**M<sup>me</sup> HELA CHOURABI :**

40           Bonsoir, monsieur le président; bonsoir, tout le monde. Hela Chourabi, agronome, conseillère en développement régional et en aménagement du territoire pour la Direction régionale

Montréal-Laval-Lanaudière du MAPAQ. Je serai également accompagnée de monsieur Xavier Bernard, mon collègue, il est agronome. Il est en salle, il va intervenir ponctuellement.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M<sup>me</sup> HELA CHOURABI :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, le ministère de la Santé et des Services sociaux, madame Lajoie.

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour.

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Alors, je suis médecin en santé publique et je travaille en santé environnementale à la Direction de santé publique de Lanaudière, et je représente donc le ministère de la Santé. J'ai dans la salle ma collègue, docteure Mariane Paquette, qui est avec moi aussi. Je vais pouvoir parler des différents sujets d'expertise dont vous nous avez fait la demande, alors c'est un petit peu élargi comme domaine de spécialisation, alors on va faire ce qu'on peut.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. On continue avec la MRC de Montcalm, madame Charlot.

**M<sup>me</sup> ANNE-PIERRE CHARLOT :**

Bonsoir, Monsieur le président; bonsoir, monsieur le commissaire. Donc, Anne-Pierre Charlot, directrice de l'aménagement et de l'environnement pour la MRC de Montcalm, je représente l'organisation de la MRC et ses différents services, et j'ai dans la salle mon collègue, Philippe Goupil, qui

est chef de l'aménagement du territoire et qui viendra en soutien à certaines de vos questions.

**LE PRÉSIDENT :**

5           Merci. Enfin, la municipalité de Sainte-Julienne, monsieur Morin.

**M. JÉROME MORIN :**

10           Oui, bonjour -- bonsoir, plutôt. Jérôme Morin, je suis urbaniste et directeur général adjoint à la  
Municipalité depuis six ans, donc je connais bien le projet qui est présenté ce soir par le ministère des  
Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

15           Merci. De plus, nous avons demandé au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation; au  
ministère des Ressources naturelles et des Forêts; au ministère de la Sécurité publique; à  
Environnement et Changement climatique Canada, les régions de l'Atlantique et du Québec; et à  
Pêches et Océans Canada, région du Québec de désigner des personnes-ressources afin de répondre  
par écrit à d'éventuelles questions.

20

Avant d'aller plus loin, j'aimerais vous résumer le déroulement de cette première soirée.

D'abord, je donnerai quelques explications concernant le BAPE, la commission d'enquête et le  
mandat qui nous est confié; puis l'initiateur présentera brièvement son projet.

25

Nous prendrons ensuite une pause d'une quinzaine de minutes au cours de laquelle les  
personnes qui désirent poser des questions, en salle ou à distance, pourront s'inscrire au registre pour  
le faire. Je donnerai tous les détails à ce sujet un peu plus tard.

30

Au retour de la pause, nous entamerons la période de questions.

Pour commencer, quelques mots au sujet du mandat que la commission d'enquête a la  
responsabilité de réaliser. Ce mandat a été confié au BAPE par le ministre responsable de  
l'Environnement le 7 janvier dernier. Une lettre a été adressée en ce sens à monsieur Alain R. Roy,  
président du BAPE. Je vous en lis l'essentiel.

35

40

*« En ma qualité de ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des  
Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le sixième alinéa de l'article 45 de la LACPI (Loi concernant l'accélération de  
certains projets d'infrastructure), je donne mandat au BAPE de tenir une audience publique concernant le projet de  
contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, et*

*de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. En effet, les enjeux que soulève le projet justifient la tenue d'une audience publique sans que l'initiateur n'ait à entreprendre la période d'information publique. Le mandat du BAPE débutera le 2 février 2026.*

*Et c'est signé, Bernard Drainville. »*

5

Pour celles et ceux qui en seraient à leur première expérience du BAPE, voici quelques informations à retenir. D'abord, le BAPE est un organisme public impartial qui joue quatre rôles : informer, consulter, enquêter et aviser. Ainsi, notre commission d'enquête doit à la fois faciliter l'accès du public à l'information sur le projet, recueillir l'opinion des personnes intéressées, enquêter et analyser le dossier pour éclairer la prise de décisions gouvernementales par des constats et des avis. Elle n'est pas un tribunal et ce n'est pas elle qui prend la décision.

10

De plus, la commission examine le projet dans une perspective de développement durable qui repose sur les principes de la Loi sur le développement durable et qui englobe les aspects écologique, social et économique.

15

Je vous signale également que la Loi sur la qualité de l'environnement nous accorde, à mon collègue Pierre Benoit et moi-même, les pouvoirs et l'immunité des commissaires nommés en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête.

20

En tant que commissaires, nous nous sommes engagés à respecter le code de déontologie des membres et les valeurs éthiques du BAPE, c'est-à-dire que nous avons un devoir d'impartialité et de réserve, et que nous devons agir équitablement envers toutes les personnes et en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière. C'est pourquoi nous ne tolérerons pas, mon collègue et moi, les manifestations d'approbation ou de désapprobation, les remarques désobligeantes, les propos diffamatoires ou les attitudes méprisantes.

25

Il est aussi bon de savoir que, parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une analyse environnementale de la part du ministère responsable de l'Environnement. C'est à partir de cette analyse et du rapport du BAPE que le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres, qui rendra une décision sur le projet.

30

Revenons-en au mandat en cours. Il a débuté hier, soit le 2 février 2026, et il sera d'une durée maximale de quatre mois. Nous remettrons donc notre rapport au ministre responsable de l'Environnement au plus tard le 2 juin 2026. Ce dernier disposera ensuite de 15 jours pour le rendre public.

35

L'audience publique sera divisée en deux parties. La première partie débute ce soir et son objectif est de compléter l'information sur le projet. Elle vous donnera la possibilité de poser des questions et d'obtenir des réponses de l'initiateur et des personnes-ressources que nous avons invitées.

40

À ce propos, je tiens à vous préciser que vos questions revêtent une grande importance et qu'elles peuvent faire évoluer le regard de la commission d'enquête sur le projet et sur sa justification, tout en contribuant à enrichir sa réflexion et son analyse.

5 En assistant et en participant à la première partie, vous pourrez mieux comprendre et cerner les enjeux relatifs au projet. Vous serez à même de vous construire une opinion éclairée en vue de la deuxième partie qui sert, justement, à l'expression des points de vue.

10 Cette dernière, donc la deuxième partie d'audience, se déroulera à compter du 3 mars à 19 h. C'est à cette occasion-là que vous pourrez prendre position sur le projet.

15 Si vous désirez présenter un mémoire ou vous exprimer verbalement en séance, nous vous invitons à réserver une plage horaire en remplissant le formulaire prévu à cet effet dans le site web du BAPE avant le 18 février. Il sera aussi possible de vous inscrire en séance pour une intervention spontanée.

20 Je vous rappelle au passage qu'au moment de votre intervention, il se pourrait que nous échangions avec vous afin de mieux comprendre votre position. Également, il faut savoir que si la commission ne reçoit aucune inscription, il est possible qu'elle décide de ne pas tenir de deuxième partie.

25 Cela dit, vous pouvez également nous donner votre opinion par écrit en nous transmettant un mémoire, un commentaire ou une image commentée en remplissant le formulaire associé à l'option choisie dans notre site web avant le 26 février.

30 Concernant vos opinions, les rapports du BAPE sont notamment fondés sur les points de vue émis par les citoyennes et citoyens. Ils peuvent faire évoluer, comme je viens de le dire, le regard général de la commission sur le projet et ses enjeux. De plus, ils feront l'objet d'un chapitre du rapport que nous remettons au ministre responsable de l'Environnement.

35 Si vous avez des difficultés à trouver l'information et les formulaires nécessaires à votre participation, n'hésitez pas à demander de l'aide à Kim Maloney ou à Véronique Beaulieu, toutes deux à l'arrière de la salle.

40 Après les séances de l'audience publique, la commission pourrait poser des questions par écrit à l'initiateur et aux personnes-ressources pour être en mesure de compléter son examen du projet et son analyse. Nous souhaitons recevoir les réponses dans un délai de 48 heures. Bien sûr, les renseignements obtenus seront rendus publics. Ils deviendront accessibles au bureau et sur le site web du BAPE où est rassemblée toute la documentation relative au projet.

Pour les personnes qui n'auraient pas de connexion internet, il est possible d'accéder à la version numérique de l'ensemble des documents à partir de la bibliothèque Gisèle-Paré. On y offre aussi plusieurs documents en format papier.

5 Par ailleurs, ce qui est dit en audience publique est enregistré et les transcriptions seront disponibles, en version papier et numérique, environ une semaine à la fin de la première partie de l'audience publique sur le site web et au bureau du BAPE.

10 De même, il est possible d'accéder à la webdiffusion vidéo des séances publiques en différé sur le site web du BAPE.

15 En règle générale, tous les documents pertinents déposés dans le cadre des travaux d'une commission d'enquête du BAPE sont rendus publics. Toutefois, une personne peut requérir le traitement confidentiel de tout ou partie d'un document qui lui est demandé par la commission. Dans ce cas, le document doit être déposé sous le sceau de la confidentialité, soit à l'adresse courriel confidentiel@bape.gouv.qc.ca, soit sous pli sous enveloppe scellée à la coordonnatrice du secrétariat, Kim Maloney, qui la remettra ensuite aux commissaires. La personne qui invoque la confidentialité peut, à cette même occasion, faire connaître par écrit ses objections à ce que le document soit rendu public, en tout ou en partie. Tous les détails concernant le processus de traitement applicable se trouvent sur le site web du BAPE et nous vous invitons à les consulter quand vous serez dans une situation d'évoquer la confidentialité.

20 Par ailleurs, la personne qui désire communiquer une information ou déposer un document de son propre chef, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de certaines informations, peut s'adresser à la coordonnatrice du secrétariat, Kim Maloney, qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission.

25 Dans un autre ordre d'idée, le BAPE tient à respecter les engagements de sa Déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un court questionnaire afin d'évaluer la qualité de ses services. Nous vous remercions de prendre quelques minutes pour nous partager vos commentaires.

30 Pour les personnes présentes en salle, des copies papier sont disponibles à l'accueil. Pour les gens à distance, vous le trouverez sur notre site web dans la page concernant le dossier. À noter que ce sondage préservera votre anonymat.

35 Voilà qui termine les explications préliminaires sur le BAPE et l'audience publique, et une fois encore, je réitère ce que j'ai dit tantôt, si vous avez besoin d'informations complémentaires sur les dates ou sur nos façons de faire, n'hésitez pas à prendre [indiscernable] avec Kim Maloney ou Véronique Beaulieu, toutes deux qui se trouvent en ce moment même à l'arrière de la salle.

40

Nous allons maintenant enchaîner avec la présentation du projet.

Madame Bouvier, porte-parole du ministère des Transports et de la Mobilité durable, je vous laisse à présent la parole pour nous faire la présentation de votre projet.

5

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Merci, monsieur le président. Donc, je vais donc vous présenter le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125.

10

Voici les différents points qui seront abordés pendant cette présentation : d'abord, où est situé le projet; pourquoi il est nécessaire; ses objectifs; puis on enchaînera avec la présentation du projet; les enjeux qui ont été identifiés dans l'étude de l'impact sur l'environnement; pour terminer avec les étapes à venir.

15

Le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 est situé sur le territoire de la municipalité de Sainte-Julienne, dans la MRC de Montcalm, dans la région de Lanaudière. Le corridor prévu pour accueillir les nouvelles voies se trouve à l'est du centre urbain, en partie dans une emprise acquise par le Gouvernement du Québec en 1975. La voie de contournement débute au sud, environ au commerce BMR, jusqu'au nord de la Halte de Verdure, et se situe d'ouest en est entre la route 125 actuelle et le domaine résidentiel Daviau.

20

La route 125 joue un rôle stratégique dans la mobilité régionale, mais son passage dans Sainte-Julienne entraîne des contraintes majeures. En moyenne, le nombre de véhicules se déplaçant sur la route 125 actuelle est de 18 800 par jour, alors que sa capacité est de 10 000. À cela s'ajoute une quantité importante d'accès aux commerces, ce qui crée des ralentissements fréquents et de la congestion, augmentant les risques d'accident et l'imprévisibilité des temps de parcours.

25

On note également une cohabitation difficile entre les différents usagers de la route : trafic lourd, véhicules légers, piétons et cyclistes. Enfin, la configuration actuelle limite le développement régional ainsi que le développement de réseaux de mobilité active.

30

Pour pallier ces contraintes, le projet vise à désengorger le noyau urbain de Sainte-Julienne, améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des déplacements, faciliter l'accès à la partie nord de la région de Lanaudière et améliorer la qualité de vie des personnes vivant dans le noyau urbain de Sainte-Julienne.

35

Une fois les travaux complétés, les riverains et les usagers de la route vont bénéficier, entre autres, d'une route plus sécuritaire avec une meilleure fluidité, d'une diminution des temps de parcours, des traverses pour la mobilité active qui seront raccordées aux réseaux municipaux.

40

Il importe de mentionner que la non-réalisation du projet signifie l'impossibilité pour la municipalité d'optimiser la route principale; une augmentation des délais d'intervention pour les véhicules d'urgence; des délais d'opération pour le transport scolaire et collectif; ainsi que le maintien, voire l'aggravation des problématiques de sécurité et de congestion.

5

Voici donc un plan d'ensemble du projet. Il consiste à construire une route à quatre voies, deux dans chaque direction, d'une longueur approximative de 3.5 kilomètres, séparées majoritairement par un terre-plein central qui se raccorde, au sud et au nord de la municipalité, à la route 125 actuelle.

10

La vitesse affichée sur le tronçon entre le raccordement au sud et le rang du Cordon sera maintenue à 50 kilomètres/heure, puis passera à 70 kilomètres/heure entre les deux carrefours giratoires. Les caractéristiques retenues permettent d'accommoder le débit de circulation anticipé sur une projection de 25 ans et aussi d'offrir une zone de dépassement sécuritaire.

15

De plus, comme la nouvelle route croisera des cours d'eau, des mesures sont prévues pour maintenir la connectivité hydrique et la qualité des habitats aquatiques.

20

Dans la portion sud du projet, le tracé a été choisi, car c'était celui qui limitait le plus l'empiètement sur le milieu agricole. Le projet prévoit l'aménagement d'un carrefour giratoire croisant le rang du Cordon et se raccordant à la route 337. Un passage à niveau ainsi qu'une passerelle au-dessus du rang du Cordon sont prévus pour que piétons et cyclistes puissent traverser la route de manière sécuritaire. Pour la gestion durable des eaux pluviales, des bassins de rétention seront installés de part et d'autre de la route.

25

Dans la portion nord du projet, une de nos grandes préoccupations était d'éviter d'empiéter sur les étangs de la Halte de Verdure, c'est pourquoi le tracé a été dévié vers l'est. Tout comme l'extrémité sud, l'aménagement d'un carrefour giratoire a aussi été privilégié afin d'optimiser la fluidité des déplacements et favoriser la diminution de la vitesse. On retrouve aussi un passage sous la route qui servira aux piétons et cyclistes pour traverser la route d'est en ouest.

30

Parlons maintenant des enjeux qui ressortent à la suite de la réalisation de l'étude d'impact environnemental. La zone que nous avons étudiée englobe l'ensemble des activités prévues au projet ainsi que leurs effets directs et indirects sur les dimensions touchées, c'est pourquoi elle s'étend parfois au territoire de la municipalité, parfois à la MRC et parfois à la région plus élargie.

35

Dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, qui inclut les résultats des consultations publiques et l'expertise des spécialistes, neuf enjeux ont été retenus pour analyse, lesquels comptent une ou plusieurs dimensions de l'environnement. Notons la préservation de la qualité et la diversité des habitats qui inclut, notamment, la faune et la flore; la préservation des milieux humides et hydriques; la préservation des eaux souterraines; le maintien de la qualité de vie des usagers et des riverains qui

40

comprend, entre autres, le climat sonore et la qualité de l'air; le maintien des activités récréatives; le maintien de la vitalité économique; la préservation des activités agricoles; la gestion de l'empreinte carbone; et l'amélioration de la sécurité des usagers et de la fluidité de la circulation.

5 Le Ministère est conscient des caractéristiques du milieu où s'installera la nouvelle route. Pour chacun des enjeux, nous présenterons les impacts anticipés, les mesures d'atténuation qui seront mises en place, et finalement, l'impact résiduel, c'est-à-dire l'impact qui demeurera présent après l'application des mesures d'atténuation. Des plans de compensation seront élaborés avec les partenaires lors de la finalisation de la conception du projet.

10 Pour l'enjeu de la préservation de la qualité et de la diversité des habitats, un total de 30 espèces fauniques en situation précaire a été recensé à l'intérieur ou à proximité de l'aire d'étude, soit dans les espèces aviaires; des poissons; d'herpétophones, qui comprend la faune reptilienne et amphibienne; d'insectes; de micromammifères comme les souris et les musaraignes; et de chiroptères, soit les  
15 chauves-souris. Aucune aire protégée ni habitat faunique protégé n'est présent dans l'aire d'étude. De ces 30 espèces, 17 sont des espèces désignées en vertu de la Loi sur les espèces menacées et vulnérables ou en vertu de la Loi sur les espèces en péril du Canada et les 13 autres espèces sont susceptibles d'être désignées menacées ou préoccupantes.

20 Des espèces végétales en situation précaire ont aussi été observées dans l'aire d'étude. Au total, 51 occurrences ou petits groupes de cinq espèces végétales en situation précaire sont présentes, mais ce sont 8 occurrences, dont une d'érable noir, six de matteuccie fougère-à-l'autruche et une de noyer cendré qui sont touchées par le projet. Une perturbation temporaire et permanente des habitats due au déboisement est prévue, particulièrement la coupe d'une occurrence d'érable noir, d'une occurrence de  
25 noyer cendré et de colonies de matteuccie, la perte de 15,54 hectares de couvert forestier. Pour mettre en contexte ce chiffre, notons qu'il s'agit de 0,22 % de la superficie boisée totale de Sainte-Julienne.

30 En résumé, les effets prévus concernent principalement la perte de certaines zones terrestres et aquatiques et la modification des habitats et corridors écologiques dans lesquels vivent des espèces fauniques et floristiques à statut précaire.

35 Afin d'atténuer les impacts du projet sur ces espèces fauniques et floristiques, une série de mesures sont prévues. Notons, entre autres, une utilisation de l'emprise de travaux limitée au strict minimum; des travaux hors des périodes sensibles; l'installation de clôtures d'exclusion et le déplacement de certaines espèces fauniques; la mise en place d'un rayon de protection; la relocalisation et le remplacement de certaines espèces floristiques.

40 Afin de remettre en état les lieux après les travaux et minimiser les répercussions sur la faune et la flore, le projet inclut également de la revégétalisation aux abords de la route par des espèces indigènes diversifiées, leur entretien subséquent et l'installation d'un système d'éclairage conçu pour

limiter la pollution lumineuse pouvant avoir un impact sur la faune.

5 Malgré la mise en place de telles mesures, l'impact résiduel du projet sur cet enjeu est important en raison de la perte du couvert forestier et d'occurrences floristiques en situation précaire, c'est pourquoi le Ministère pourra compenser en créant ou réhabilitant des habitats aquatiques perdus, en reboisant une superficie équivalente au couvert forestier touché ou en versant une contribution financière à la Municipalité ou à la MRC pour financer un projet d'acquisition de boisé en transplantant des jeunes spécimens d'érable noir et de noyer cendré. Pour chaque individu mature retiré d'érable noir et de noyer cendré, le Ministère plantera trois à quatre plants de pépinière de la même espèce, 10 c'est-à-dire des plants âgés d'au moins trois ans.

15 Le prochain enjeu concerne la préservation des milieux humides et hydriques, ces milieux jouent un rôle essentiel dans la préservation des différentes espèces et dans la qualité de l'eau. Un total de 30 milieux humides sont présents dans la zone d'étude. On y trouve des marais, marécages, en vert sur le visuel; des tourbières boisées, en orange; des milieux hydriques composés de cours d'eau et de lacs, en bleu. Parmi les impacts anticipés, les travaux entraîneront notamment la modification du régime hydraulique et des conditions hydriques, la perte de 6,3 hectares de milieux humides et de 2,4 hectares de rives et *littorals* de milieux hydriques.

20 Afin d'atténuer les impacts sur ces milieux, plusieurs mesures sont envisagées pendant la réalisation des travaux et après ceux-ci. Notons, entre autres, le balisage des aires à préserver; l'ajout d'argile en bordure de certains milieux humides; la protection de milieux pour le déplacement de la machinerie en installant, par exemple, des matelas de bois; la mise en place de diverses mesures pour stabiliser les berges et les protéger de l'érosion.

25 Ensuite, après les travaux, les bassins de rétention et leurs équipements seront entretenus, les ponceaux et ouvrages de franchissement des cours d'eau inspectés régulièrement, les bandes riveraines végétalisées conservées et un programme de suivi des sels de voirie sera déployé.

30 Bien que toutes ces mesures soient prévues, l'impact résiduel demeure important, c'est pourquoi le Ministère pourra compenser en créant ou restaurant des milieux humides et hydriques, réalisant la déviation d'un cours d'eau et en contribuant financièrement à un projet en milieu humide ou hydrique géré par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

35 Passons maintenant à l'enjeu sur la préservation des eaux souterraines. Comme illustré, un puits privé, une source d'eau publique et quatre prises d'eau potable sont présents à proximité du tracé. Le projet pourrait les impacter, notamment en diminuant la perméabilité du sol et sa capacité de filtration, en augmentant les risques que des puits voisins soient contaminés ou avec une eau plus trouble, en diminuant l'infiltration de l'eau dans le sol et la recharge naturelle de la nappe et en diminuant le niveau 40

de la nappe phréatique.

Des études complémentaires sur les eaux souterraines permettront au Ministère de définir les mesures les plus adaptées pour réduire les risques liés aux travaux. Le projet prévoit déjà le déplacement d'un puits privé, le recours aux méthodes d'excavation limitant la fracturation du roc et une surveillance de la qualité de l'eau. Après les travaux, les eaux de drainage et les puits feront l'objet d'un suivi rigoureux.

La qualité de vie des usagers de la route et des riverains est un autre enjeu qui a été analysé. La route se trouvera principalement en milieu boisé et résidentiel, le Ministère a tenu compte des préoccupations des citoyens par rapport au bruit. Comme illustré sur ce visuel, l'écran antibruit permanent, en pointillés noirs, mis en place aux abords de la route donnera un environnement sonore sous la barre des 55 décibels, qui correspond au bruit que fait une rue calme; le climat sonore aux extrémités demeurera le même qu'actuellement. Ces niveaux respectent la Politique de gestion du bruit routier du Ministère, mis à jour en 2024.

Le Ministère est conscient que les riverains et usagers devront composer avec un chantier d'une durée approximative de quatre ans. Afin d'alléger les inconvénients, plusieurs mesures seront mises en place.

Les niveaux sonores pendant et après les travaux seront surveillés étroitement; l'aménagement d'écrans antibruit temporaires et permanents réduira considérablement les nuisances sonores; et les travaux seront réalisés en semaine et de jour.

Pour la qualité de l'air, on note principalement de limiter la vitesse de circulation sur le chantier, d'inspecter et entretenir régulièrement la machinerie, d'opter pour des équipements alimentés à l'électricité, de contrôler la poussière, d'optimiser la gestion des itinéraires de camionnage pour éviter les secteurs résidentiels.

Le maintien des activités récréatives est un autre enjeu étudié. Le Ministère a fait l'acquisition de l'emprise nécessaire au contournement en 1975. Depuis ce temps, des chemins informels se sont développés pour la pratique d'activités récréatives et des sentiers locaux de VHR ont également reçu des permissions. La construction de la route entraînera la perte définitive des sentiers dans le boisé et de l'offre récréative.

Afin d'atténuer les impacts sur la pratique des activités récréatives pendant les travaux, il est prévu d'identifier clairement les traverses temporaires que piétons et cyclistes devront emprunter et d'informer rigoureusement la population.

Après les travaux, des mesures pour les VHR pourront être réalisées en concertation avec le

milieu, notamment faciliter l'aménagement d'un stationnement incitatif ainsi que le développement de nouveaux sentiers. Pour permettre aux piétons et cyclistes de traverser la route en sécurité, ceux-ci pourront emprunter les aménagements prévus à cet effet et ainsi rejoindre les réseaux municipaux.

5 Voyons maintenant l'enjeu de maintien de la vitalité économique. Forte de près de 13 000 habitants en 2024, Sainte-Julienne bénéficie d'une économie dynamique, soutenue par une soixantaine de commerces situés le long de la route 125. Bien que les travaux puissent entraîner certaines répercussions temporaires sur l'accès et la fréquentation de ces établissements, plusieurs mesures seront mises en place pour les minimiser. À plus long terme, l'amélioration de la fluidité de la circulation  
10 facilitera l'accès aux commerces pour l'ensemble des usagers locaux.

15 Pour atténuer les impacts des travaux et du projet sur la vitalité économique de Sainte-Julienne, des mesures seront mises en place. Les propriétaires et commerçants touchés seront rencontrés et informés en amont, les commerces seront accessibles en tout temps et facilement identifiables grâce à une bonne signalisation, le calendrier des travaux sera connu à toutes les étapes du projet.

20 Après les travaux, l'affichage routier permettra de signaler aux usagers de la route l'offre commerciale à venir et des mesures seront prises pour rendre possible l'affichage commercial. L'application de ces mesures d'atténuation nous amène à considérer l'impact résiduel comme étant non important durant les travaux et après la mise en service de la route.

25 Le prochain enjeu concerne la préservation des activités agricoles. Malgré le fait que le projet s'insère dans un secteur principalement urbanisé, des activités agricoles sont présentes à proximité. Le Ministère devra acquérir une parcelle d'une terre en territoire agricole protégé qui est en partie cultivée. De plus, des peuplements d'érables à potentiel acéricole devront être déboisés. Ceux-ci ne font pas partie du territoire agricole protégé par la loi et ne sont pas exploités, car se situent sur des terres publiques. La construction de la route entraînera une perte de 1,9 hectare de terre agricole protégée et de 8,7 d'hectares d'érablière à potentiel acéricole.

30 Afin de réduire les impacts sur le milieu agricole, plusieurs mesures seront déployées à chaque étape du projet. Avant les travaux, le Ministère travaillera en étroite collaboration avec les producteurs et instances agricoles, dont l'UPA et la CPTAQ, et procédera à la compensation financière des superficies acquises. Durant les travaux, la zone agricole adjacente sera balisée et protégée de la circulation, la terre arable retirée sera réutilisée dans les aménagements paysagers ou remise aux propriétaires et la  
35 zone entre la route de contournement et les lots voisins sera reboisée. Après les travaux, la machinerie agricole pourra circuler de manière sécuritaire dans les carrefours giratoires et sur l'ensemble du tracé qui comporte deux voies dans chaque direction, permettant les dépassements sécuritaires.

40 Les émissions totales de gaz à effet de serre pendant les travaux se chiffrent à 8 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, incluant une demi-tonne de carbone noir, le déboisement et le défrichage nécessaires à la

construction entraînera la perte de milieux de séquestration du CO2. Globalement, il importe de noter qu'à terme, la nouvelle route n'ajoutera pas d'émissions de gaz à effet de serre, car la circulation est simplement déplacée d'un axe vers l'autre.

5 Pour limiter les effets des travaux, des mesures sont prévues, notamment l'utilisation de machineries et de systèmes antipollution, le recours à l'écoconduite, l'utilisation d'équipements électriques lorsque possible. Grâce à l'ensemble de ces actions, l'impact résiduel est considéré comme non important.

10 Pendant les travaux, des entraves devront être mises en place sur la route 125 et le rang du Cordon, de même que l'utilisation d'un chemin temporaire. Une augmentation de la circulation de véhicules lourds est également prévue sur le réseau routier. Toutefois, après les travaux, une amélioration notable de la sécurité et de la fluidité de la circulation est attendue dans le secteur urbain de Sainte-Julienne.

15 Pour limiter les effets pendant les travaux, plusieurs mesures d'atténuation pourront être mises en place : la diffusion régulière d'informations sur le calendrier des interventions; l'élaboration d'un plan de circulation des véhicules lourds, en collaboration avec la Municipalité; le maintien des accès et une signalisation appropriée; ainsi que la promotion de solutions de transport alternatives. Des mesures  
20 visant à faciliter le désenclavement de certains quartiers résidentiels pourront être également être envisagées. À terme, la circulation dans le secteur sera plus sécuritaire et plus fluide, au bénéfice des résidents et des usagers de la route.

25 Le début des travaux est prévu en 2027 avec une mise en service en 2030. Le calendrier tient compte des contraintes saisonnières, des périodes de restriction environnementales, des délais d'acquisition des emprises et des étapes d'approbations réglementaires.

Ceci conclut la présentation, je vous remercie pour votre écoute.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Bouvier, pour votre présentation.

35 Avant de passer à la pause, je vous explique comment nous fonctionnerons pour les inscriptions au registre et la période de questions. Si vous êtes en salle, l'inscription va se faire à la table d'accueil à l'arrière; si vous nous suivez à distance, il faut remplir le formulaire qui se trouve sur le site web du BAPE ou procéder par téléphone. Les coordonnées apparaissent à l'instant même à l'écran.

40 Au retour de la pause, j'appellerai les participantes et participants qui se sont inscrits à tour de rôle. Pour permettre au plus grand nombre de personnes possible de prendre la parole, j'accepterai

deux questions par intervention et je vous demanderais d'éviter de faire des préambules pour rallonger les questions.

De plus, c'est à moi que vous devrez adresser vos questions et vous ne pourrez pas commenter les réponses qui seront obtenues à la suite des questions que vous allez poser. Il faut également savoir que monsieur Benoit et moi, nous pourrions profiter des différentes interventions pour poser aussi nos propres questions et nous assurer qu'on a eu les réponses complètes aux questions qui auront été posées.

Après votre intervention, vous pourrez vous réinscrire tant que le registre sera ouvert.

C'est aussi à moi que les membres de l'équipe de l'initiateur et les personnes-ressources doivent adresser leurs réponses, sauf lorsque ce sera mon collègue commissaire Pierre Benoit qui aura posé la question. Ils pourront alors lui répondre directement.

Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées dans un délai de 48 heures afin que les renseignements demandés soient rendus publics rapidement.

À présent, je déclare le registre ouvert. Donc, vous pouvez, pour ceux qui veulent poser... ceux et celles qui veulent poser des questions, vous pouvez déjà aller vous inscrire au registre. Donc, nous reprendrons nos travaux dans un quart d'heure, dans 15 minutes, merci.

---

SUSPENSION DE LA SÉANCE À 19 h 45  
REPRISE DE LA SÉANCE À 20 h 01

---

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci.

Avant d'inviter la première personne inscrite à venir poser ses questions, je tiens quand même à rappeler qu'en dehors de cette première séance que nous tenons, il est bien possible, en fonction des besoins de la commission et des questions que nous aurons, du nombre inscrit au registre, il est bien possible qu'on tienne encore deux autres séances, donc demain en après-midi et en soirée aussi. Donc, sentez-vous à l'aise de prendre le temps de poser vos questions, la question que vous avez à poser, et si, éventuellement, on a toujours des questions qui sont là, qui viennent, bien, on pourra décider si nous continuons ou pas.

Donc, je constate qu'il y a déjà beaucoup d'inscrits dans le registre et je peux déjà déclarer que le registre est fermé.

Alors, je vais inviter maintenant la première personne qui s'est inscrite au registre à s'avancer à la table des intervenantes et intervenants pour poser sa question, Raymond Rougeau.

Bonsoir, bienvenue.

---

**M. RAYMOND ROUGEAU  
MAIRE DE RAWDON**

**M. RAYMOND ROUGEAU :**

Alors, Raymond Rougeau, maire de Rawdon, alors je viens parler au nom des 13 124 citoyens de Rawdon.

Dans votre présentation tout à l'heure, vous n'avez fait aucune mention au nord de Sainte-Julienne, pour l'intersection de la 125 et la 337, et lorsqu'il y a eu des discussions, au cours des dernières années, ça avait été convenu que les interventions qu'il était pour y avoir, il y avait la voie de contournement de Sainte-Julienne, mais il y avait aussi l'intersection juste au nord d'ici, la 337 -- pour les gens qui connaissent le coin, là où est-ce qu'il est le A&W, où est-ce qu'on fourche pour Rawdon -- qu'il était pour y avoir une intervention là aussi.

Parce qu'en ce moment, depuis des années, on sait que la 125 est bloquée, on sait tout ça, on est ici pour ça, mais par contre, si on ne touchait pas la prochaine intersection, ça veut dire qu'on va juste déplacer le problème de quelques kilomètres.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, la question, c'est?

**M. RAYMOND ROUGEAU :**

Est-ce que vous allez... Oui. Qu'est-ce que vous allez faire, concrètement, pour l'intersection juste au nord, sur la 125 et 337, où est le A&W? Il y avait eu question, avec le ministère des Transports, de faire un autre rond-point, possiblement, ou quelque chose.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, on va poser la question à madame Bouvier.

5 Madame Bouvier, dans le tracé, qu'est-ce qui est prévu à l'intersection qui se trouve au nord de la 125?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

10 Monsieur le président, le contournement de la route 125 à Sainte-Julienne fait partie d'un plan d'intervention qui s'étend sur plus large que juste Sainte-Julienne, c'est-à-dire qu'on a un plan d'intervention qui est prévu commencer à l'intersection de la route 158 et de la 125 et aller, justement, jusqu'à Rawdon, mais pour ce soir spécifiquement, le projet, c'est le contournement de Sainte-Julienne. Il y aura d'autres interventions qui sont prévues par le Ministère, mais qui ne sont pas encore tout à fait  
15 déterminées, mais c'est les prochaines étapes dans le plan d'intervention, après le contournement de Sainte-Julienne. Le contournement de Sainte-Julienne était une priorité dans notre plan d'intervention.

**M. RAYMOND ROUGEAU :**

20 D'accord, mais quand j'avais parlé avec le ministère des Transports, ils avaient dit qu'ils étaient pour faire ça en même temps pour ne pas que, mettons, la voie de contournement de Sainte-Julienne serait faite, puis après ça, là, on est pris avec l'autre intersection pendant des années avant que ça se fasse. Ils ont dit : « On va le faire en même temps. » Alors, je voudrais juste m'assurer que le projet évolue dans ce sens-là juste pour ne pas qu'on déplace le problème.

25

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, on sait que la section qui est examinée, c'est juste le contournement qui se trouve à l'intérieur de Sainte-Julienne. Donc, comme elle a dit, je pense qu'il y a des phases subséquentes qui  
30 vont arriver où ces questions-là vont être abordées. Est-ce que vous avez une deuxième question?

**M. RAYMOND ROUGEAU :**

35 Non, ça va aller, merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, merci pour votre question.

40

**LE COMMISSAIRE :**

Merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Peut-être, pour compléter la question de celui qui vient de partir, ce serait intéressant de savoir, pour compléter son information à lui, à quand à peu près prévoyez-vous cette intervention-là, est-ce qu'il y a une date dans votre planification?

10

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Il n'y a pas de date, le plan d'intervention reste à définir. Ce qu'il faut comprendre, c'est que notre projet... à l'origine, notre projet, quand il a été déposé la première fois au ministère de l'Environnement en 2022, c'était le prolongement de l'autoroute 25, OK.

15

En 2023, de par les enjeux qui ont été soulevés par le projet tel qu'il avait été déposé, c'est-à-dire le prolongement de l'autoroute 25 sur 18 kilomètres, le Ministère a refait ses devoirs et a refait une étude d'opportunités et une étude de besoins, une étude de solutions, pour définir un petit peu où c'est qu'il allait intervenir pour que ça corresponde un peu plus aux besoins des usagers de la route actuels.

20

De par cette étude des besoins et des solutions découlent plusieurs interventions qui sont planifiées, mais qui ne sont pas encore totalement définies. La seule qui est vraiment définie, c'est le contournement de Sainte-Julienne, qui était la prioritaire, parce qu'il y a vraiment des problématiques de fluidité et de sécurité dans la municipalité de Sainte-Julienne.

25

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

30

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Donc, il n'y a pas de date pour l'instant.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Il n'y a pas de date précise.

40

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

C'est ça.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur Rougeau, voilà qui complète un peu la réponse qui vous a été précédemment donnée.

10

À présent, je vais inviter Germain Majeau. — Bonsoir, bienvenue.

15

---

**M. GERMAIN MAJEAU  
MOBILITÉ 125**

**M. GERMAIN MAJEAU :**

20

Germain Majeau, maire de Saint-Esprit, producteur agricole, [indiscernable] aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

Pouvez-vous vous rapprocher un peu du micro, s'il vous plaît?

25

**M. GERMAIN MAJEAU :**

Je vais l'avancer.

30

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**M. GERMAIN MAJEAU :**

35

Je suis mieux de m'avancer.

**LE PRÉSIDENT :**

40

Merci.

**M. GERMAIN MAJEAU :**

Je ne veux pas le manger, là.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends.

10 **M. GERMAIN MAJEAU :**

15  
20  
25  
30  
35  
40  
45  
50  
55  
60  
65  
70  
75  
80  
85  
90  
95  
100  
105  
110  
115  
120  
125  
130  
135  
140  
145  
150  
155  
160  
165  
170  
175  
180  
185  
190  
195  
200  
205  
210  
215  
220  
225  
230  
235  
240  
245  
250  
255  
260  
265  
270  
275  
280  
285  
290  
295  
300  
305  
310  
315  
320  
325  
330  
335  
340  
345  
350  
355  
360  
365  
370  
375  
380  
385  
390  
395  
400  
405  
410  
415  
420  
425  
430  
435  
440  
445  
450  
455  
460  
465  
470  
475  
480  
485  
490  
495  
500  
505  
510  
515  
520  
525  
530  
535  
540  
545  
550  
555  
560  
565  
570  
575  
580  
585  
590  
595  
600  
605  
610  
615  
620  
625  
630  
635  
640  
645  
650  
655  
660  
665  
670  
675  
680  
685  
690  
695  
700  
705  
710  
715  
720  
725  
730  
735  
740  
745  
750  
755  
760  
765  
770  
775  
780  
785  
790  
795  
800  
805  
810  
815  
820  
825  
830  
835  
840  
845  
850  
855  
860  
865  
870  
875  
880  
885  
890  
895  
900  
905  
910  
915  
920  
925  
930  
935  
940  
945  
950  
955  
960  
965  
970  
975  
980  
985  
990  
995

Simplement, j'aimerais bien tout remercier le monde qui est ici parce que j'ai longtemps coaché, puis c'est quand tout le monde se parle qu'on arrive avec des très belles solutions, puis je pense qu'on avance tous sur le bon bord. C'est rien que parce qu'on voudrait que ça soit fait demain, mais ça, c'est sûr qu'on ne peut pas passer à côté, mais je pense que les étapes qu'on a de faites à date, ça va très bien.

C'est sûr, ma question, c'est de savoir, nous autres, Mobilité... Je suis porte-parole de Mobilité 125, donc j'ai huit maires à ma charge, j'ai notre préfet qui est avec nous autres puis notre député. Ça fait que quand on parle, bien, il faut que tu saches comment parler parce que tu parles pour eux autres.

Ça fait que ce que je veux savoir, moi, c'est que nous autres, Mobilité 125, on avait proposé un projet, c'était deux carrefours qu'on voulait avoir : un à la lumière à Sainte-Julienne puis un au Cordon. Est-ce que c'est dans l'étude ou c'est... C'est ça que je veux savoir, est-ce que c'est rendu loin? Ça fait que je ne sais pas si le Ministère peut me répondre là-dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. — Madame Bouvier, ils vous ont fait des propositions.

30 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Oui. Bien, je vais laisser mon collègue, Mathieu Côté...

35 **LE PRÉSIDENT :**

Mathieu Côté.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

... répondre, s'il vous plaît.

5 **M. MATHIEU CÔTÉ :**

Oui. Est-ce qu'on m'entend bien?

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. MATHIEU CÔTÉ :**

15 Donc, l'option d'ajouter un deuxième, donc un troisième carrefour giratoire dans l'ensemble du projet de contournement a été analysé.

**LE PRÉSIDENT :**

20 Si vous avez une carte ou une illustration pour qu'on visualise, n'hésitez pas à le montrer, vous avez la latitude.

**M. MATHIEU CÔTÉ :**

25 OK. Est-ce que la question concernait la route 158 ou la route 125?

**M. GERMAIN MAJEAU :**

30 [Indiscernable] 125. On avait demandé... bien, « on avait demandé », on avait proposé, parce que Mobilité 125, on est rien que porte-parole là-dessus, on est rien qu'une tribune d'écoute. À la place de la lumière où est-ce qu'était le dépanneur, je pense, on avait demandé un carrefour là, pour s'en aller, après ça, dans le Cordon pour un deuxième carrefour, si ça éliminait toutes les terres qu'on pouvait prendre puis on prenait notre même tracé. Mais ça, moi, je ne suis pas... on n'a pas étudié, on l'a rien que proposé.

35 **M. MATHIEU CÔTÉ :**

40 On pourrait préparer un visuel dans les prochaines heures, journées, pour présenter un visuel de cette option-là qui a été analysée. Par contre, on a plusieurs éléments qui permettent de démontrer que l'option d'un troisième carrefour giratoire -- d'un deuxième carrefour giratoire à l'entrée de la

municipalité, avant de se rendre au deuxième carrefour giratoire au rang du Cordon, viendrait en contradiction avec les objectifs *principals* du projet qui sont d'assurer la fluidité; aussi, d'éviter l'apport de toute la circulation à l'intérieur du noyau de la municipalité puis...

5 Oui, absolument, ça a été étudié, puis mon collègue du Consortium pourrait probablement renchérir.

**M. SAMUEL TROTTIER :**

10 Si vous permettez, Monsieur le président, on présenterait à l'écran les variantes de tracés qui ont été étudiées pour peut-être rejoindre la question qui est posée.

**M. GERMAIN MAJEAU :**

15 C'est bien. La deuxième question... Ah, c'est parfait, ça.

**LE PRÉSIDENT :**

20 Voilà, il cherchait une image à vous...

**M. GERMAIN MAJEAU :**

Très, très, très bien.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est parti encore.

**M. GERMAIN MAJEAU :**

30 Elle a passé vite. Parce que le deuxième carrefour qui est au Cordon, ce que je trouve de valeur, c'est qu'il n'est pas dans le centre de l'expropriation du terrain que vous avez. Ça fait que ça, je trouve ça dur parce que la journée qu'on va faire la phase 3, il va falloir que vous déplaciez votre carrefour. Mais ça, c'est des choses qu'on peut travailler tout le monde ensemble, parce que c'est ce que j'aime avec le ministère des Transports, s'ils sont encore à l'écoute.

35

Puis ça va passer à ma deuxième question. Ce que vous avez présenté, c'est-tu final ou on peut dialoguer encore là-dessus?

40

**LE PRÉSIDENT :**

Merci pour cette deuxième question qui rejoint la première.

5 Je vous demanderais, en répondant, de vous rapprocher du micro et de décliner votre identité.  
C'est pour la sténotypie, merci.

**M. SAMUEL TROTTIER :**

10 Oui. Bonjour, donc Samuel Trottier, responsable de la conception pour le projet.

Donc, je pense que pour répondre à la question, je pense que le tracé dont il est question dans cette question-ci, c'est le tracé qu'on voit à l'écran qui est en bleu, et puis le carrefour, bon, il est question... le carrefour situé le plus à gauche de l'écran, donc à savoir pourquoi un carrefour giratoire  
15 n'a pas été étudié à cet endroit-là, donc pour faire un résumé assez simple, en fait, ce tracé-là a été écarté au détriment du tracé qui est retenu considérant son impact important sur les zones agricoles et puis sur la nécessité pour le Ministère de faire l'acquisition de plusieurs terrains qui sont des terrains qui sont utilisés pour des fins agricoles et sur un territoire protégé. Donc, pour répondre à la question  
20 pourquoi on n'a pas étudié un carrefour giratoire, c'est qu'en fait, cette variante-là de projet n'a pas été retenue pour la suite.

**M. GERMAIN MAJEAU :**

25 C'est très bien. Ça fait que la question... c'est l'autre question que je voulais...

**LE PRÉSIDENT :**

Non, vous avez déjà...

30 **M. GERMAIN MAJEAU :**

Mais il n'a pas répondu à ma deuxième, pour voir si c'est final ou si on va travailler encore ensemble.

35 **LE PRÉSIDENT :**

OK, d'accord.

40 La deuxième question... Bien, avant d'aller à la deuxième question...

**LE COMMISSAIRE :**

Oui. Pour ma part, je ne suis pas certain d'avoir compris à quel carrefour vous faites référence. Est-ce que c'est celui qui s'appelle « S-1 » sur le plan celui que vous souhaitez.

5

**M. GERMAIN MAJEAU :**

Oui, c'est ça, c'est celui-là. Mais écoutez, ça, ce n'est pas grave, on pourra en parler plus tard, c'est rien que parce que je trouvais ça de valeur.

10

Mais moi, la question, c'est de savoir... Il y a une très, très belle communication avec le ministère des Transports. Je vous le dis, on travaille... Moi, depuis les années 90 que je suis dans le domaine municipal -- donc, c'est pour ça que je suis encore bien jeune -- puis il y a de la très belle communication. Les trois dernières années, c'est effrayant, ils nous parlent, on communique, on travaille tous ensemble.

15

Parce qu'eux autres sont là; nous autres, on vit avec qu'est-ce qu'ils vont mettre en place, je le dis souvent. Ça fait que quand on peut tous communiquer ensemble, bien, on fait des miracles dans ça, puis ça, je me demande si on va être capable de continuer à parler ensemble ou ça, c'est vraiment final, qu'est-ce qu'ils nous expliquent là?

20

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, madame Bouvier, une fois encore, est-ce que nous sommes en face d'une solution terminale où va démarrer le projet?

25

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Oui, oui, on est presque en phase terminale. Il y a quelques petits ajustements qui seront faits, mais le tracé retenu, c'est le tracé qui va être implanté.

30

**M. GERMAIN MAJEAU :**

OK, le tracé, mais s'il y a des modifications qu'on peut avoir, ça, c'est encore discutable? Parce que moi, je le sais bien, moi, je parle pour les maires, mais mais que le maire de Sainte-Julienne vienne s'*assir* icitte, ça va être d'autres questions qu'il va poser, je vous dis. Mais quand on est ouvert à discuter, là, moi c'est parfait. Mais si vous me dites que c'est final, final, ça, ce n'est pas trop, trop le fun.

35

40

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

C'est final avec... Il y a toujours des petits ajustements qui peuvent rester, mais c'est final.

5 **M. GERMAIN MAJEAU :**

Ça va être parfait s'il y en a des petites, c'est parfait.

10 **LE PRÉSIDENT :**

En tout cas, ce sera un plaisir de vous avoir le 3 mars pour votre opinion, merci.

Alors, monsieur Alexandre Richard, je pense que nous aurons une intervention par téléphone. J'ai omis tout à l'heure de prévenir que ça devait venir de loin. Est-ce que nous l'avons, monsieur Richard?

15

---

**M. ALEXANDRE RICHARD  
INTERVENTION CITOYENNE**

20

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

Bonsoir, est-ce que vous m'entendez bien?

25 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir. Oui, on vous entend bien.

30 **M. ALEXANDRE RICHARD :**

C'est bien. Alexandre Richard, je vais y aller avec ma première question.

Donc, pour ma première question, j'aimerais savoir si le ministère des Transports a tenu compte, dans son analyse, des particules ultrafines qui sont émises par les véhicules sur chaque kilomètre qui sont parcourus?

35

Donc, en gros, c'est une question par rapport à l'usure des pneus qui émettent des contaminants qui pourraient se retrouver dans l'environnement à proximité du projet proposé. J'aimerais savoir si...

40 Tantôt, on a entendu parler d'un suivi des sels de voirie, puis ma question, c'est j'aimerais savoir si le MTQ a modélisé ces contaminants-là pour le futur projet à Sainte-Julienne, qui se trouvent à être les

contaminants issus de l'usure des pneus des véhicules sur toute la durée de vie du projet?

**LE PRÉSIDENT :**

5           Merci pour votre première question. — Madame Bouvier.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

10           Tel que je le disais, par rapport à la qualité de l'air, les études des émissions qui ont été faites, c'est les gaz à effet de serre et le carbone seulement. On n'a pas fait étude de ce que monsieur disait, particules ultrafines.

**LE PRÉSIDENT :**

15           Des particules qui pourraient être issues de l'usure des pneus.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

20           Non, non, ce n'est pas une analyse qu'on a faite.

**LE PRÉSIDENT :**

          OK. Bien, peut-être que je vais me tourner vers madame Parent.

25           Est-ce que, dans la prise en compte des paramètres qui sont liés aux changements climatiques, est-ce que c'est quelque chose qu'on regarde souvent dans les études qui sont faites, les particules qui pourraient être issues de l'usure des pneus avec le temps, le roulement sur les routes?

**M<sup>me</sup> ELIZABETH PARENT :**

30           Elisabeth Parent, ministère de l'Environnement.

35           Pour ce qui est de ces particules-là en particulier, non, parce que le Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère va encadrer des sources qui sont fixes, et tout ce qui est pneus, ce sont des automobiles, donc des sources qui sont mobiles. Donc, ce n'est pas encadré, actuellement, pour des sources qui sont mobiles, dont l'initiateur ne pourrait pas, d'ailleurs, transmettre des mesures de correction ou des mesures d'atténuation. Donc, pour ce qui est spécifiquement pour ces particules-là, la réponse courte, ce serait non.

40

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Parent. — Tu voulais demander quelque chose.

5 **LE COMMISSAIRE :**

J'aimerais peut-être entendre la position de... pas la position, mais l'explication de la responsable de la santé publique à ce sujet-là, à savoir si c'est significatif.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Lajoie?

15 **M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

J'ai fait une évaluation de la qualité de l'air et des effets qui pouvaient être répercutés puis j'avais remarqué qu'on avait effectivement juste analysé ces deux paramètres. On en a un petit peu plus comme considérations, mais pas dans l'ensemble, de façon précise, l'usure des pneus. Mais tout l'ensemble des... j'ai une petite présentation que je peux vous faire à ce sujet-là, maintenant ou plus tard, ou je vous donne juste les grandes lignes.

20

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui. Si la présentation est prête, ce serait intéressant. Donc, ça ne touche pas directement les éléments qui sont analysés pour les changements climatiques, mais pour la qualité de l'air, en ce qui concerne la qualité -- la santé et la qualité de vie, c'est ça?

25

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Exactement.

30

**LE PRÉSIDENT :**

OK.

35

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Il y a quand même un petit parallèle à faire. Je travaille en changement climatique aussi et puis la quantité de particules et de gaz qui se retrouvent dans l'atmosphère, bien, ça fait partie aussi du bilan qu'on compte quand on regarde la qualité de l'air et ce qui peut affecter notre climat.

40

**LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est quand même lié au dégagement de gaz des véhicules?

5 **M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

10 Il y a les... Quand les gaz n'ont pas été brûlés complètement, ils sortent par l'échappement. Donc, on sait que dans une route à fort débit et avec des carrefours giratoires, on a des accélérations, des décélérations; quand on a des camions -- parce qu'on n'a pas fait égard non plus du camionnage, à ce que je sache -- il y a des effets qui se font sentir automatiquement, puis si on captait, au niveau de la route ou juste un peu plus haut, qu'est-ce qu'on avait comme gaz, bien, on aurait une qualité beaucoup moins bonne, et quand on se retrouve avec beaucoup de véhicules, ça fait partie de toute la considération de notre qualité de l'air qui n'est pas adéquate.

15 Il y a des parties, même, qui se retrouvent aussi... Vous vous rappelez, à l'époque, on avait du plomb dans l'essence, puis le plomb qui est non... qui ressort des gaz d'échappement se retrouve en bordure de route et s'accumule dans le sol pendant longtemps. Je ne veux pas parler du sol, mais dans les gaz et les particules qui sont dus au roulement, la friction entre le pneu et la route, le freinage, les accélérations, les poussières qui se retrouvent avec la terre en général, tout ça fait partie d'émissions, en plus de tout ce qu'on peut avoir comme considérations, par exemple, au niveau de la phase de la construction. Parce qu'il va en avoir de la poussière, il va y avoir des bitumes avec toutes les vapeurs qu'on connaît de l'asphalte. Donc, on a des soucis aussi, par exemple, pour...

20 **LE PRÉSIDENT :**

25 Donc, vous avez des données, vous avez quelques données...

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

30 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

35 ... dans votre présentation.

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

40 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y, s'il vous plaît.

5 **M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Oui, d'accord, je vous partage.

**LE PRÉSIDENT :**

10

Monsieur Richard, vous êtes toujours avec nous?

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

15

Oui, je suis toujours avec vous. Il n'y a pas de problème, je ne suis pas pressé.

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

20

Est-ce que vous voyez? Non, pas encore.

**LE PRÉSIDENT :**

Non, on ne le voit pas encore.

25 **M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Pourtant, je suis en partage. Là, ça vient, d'accord. Alors...

**LE PRÉSIDENT :**

30

Donc, brièvement, surtout les aspects qui...

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

35

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

40

... qui répondent à la question posée par le citoyen.

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Oui. On va avoir des particules fines, on va avoir aussi du dioxyde de soufre -- en mode présentation, exactement.

5

**LE PRÉSIDENT :**

Pouvez-vous mettre ça... Voilà, exact, c'est bon.

10

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Il y a juste un délai, je suis désolée. Alors, on se retrouve avec plusieurs gaz, mais on se retrouve aussi avec beaucoup de particules fines, et il y a une méthode de calcul pour la qualité de l'air et il y a aussi des données sur le carbone noir qu'on peut avoir qui sont justement liées aux véhicules, aux émissions des véhicules sur la route.

15

Donc, quand on retrouve les particules fines, on se trouve à avoir une mauvaise qualité de l'air si on a, en moyenne des trois dernières heures, 35 microgrammes par mètres cubes. Donc, une qualité est bonne quand elle est en bas de 25; et à partir de 26 à 50 microgrammes par mètre cube, on va se retrouver avec une qualité acceptable; puis quand c'est 51 et plus, c'est mauvais, selon les données du ministère de l'Environnement.

20

Par contre, il n'y a pas de réglementation du ministère de l'Environnement concernant combien de poussières générées vont nécessiter l'application d'un abat-poussière; ça, on ne l'a pas trouvé. Le promoteur propose un seuil maximum de 40 -- j'ai mis milligrammes, mais c'est microgrammes -- par mètre cube qui est comme la norme maximale à ne pas dépasser, mais nous en santé publique, on trouve que c'est trop parce que... pour protéger les personnes à risque, puis on peut le voir aussi avec les feux de forêt, on a eu beaucoup d'expériences pour pouvoir voir quelles sont les recommandations.

25

L'OMS a aussi -- l'Organisation mondiale de la santé -- fait, à cet effet, des diminutions. Eux, ils travaillent en termes d'annuel et de 24 heures, et nous, on regarde qu'est-ce qui s'est fait comme manifestations avant à de pouvoir décider qu'est-ce qu'on va mettre comme recommandations. Mais comme on a vu, à court terme, comme il y a des symptômes comme des irritations des yeux, respiration sifflante, difficulté à respirer, une irritation des voies respiratoires puis un peu d'essoufflement, puis beaucoup de personnes asthmatiques ou cardiaques ou avec des troubles pulmonaires existants vont avoir vraiment des difficultés puis on va les retrouver plus souvent à l'urgence.

30

35

C'est sûr que la sévérité va dépendre de l'état de santé de la personne puis comment concentré et combien de temps ces particules vont rester concentrées, mais compte tenu de l'exposition, on va se retrouver donc avec une mauvaise qualité de l'air et des impacts pour la santé avec, notamment, les

40

oxydes d'azote et les particules en suspension qui sont particulièrement fines, donc celle de 2.5. On regarde aussi les particules de 10 microns.

5 Et par les feux de forêt, on avait donc décidé que... Là, ce n'est pas ici, excusez, c'était l'autre avant, il a glissé, mais c'est entre le 30 et le 60. Donc, on parle de 30 qui commence à déjà amener des problématiques pour les gens sensibles.

10 Puis juste pour vous monter, au niveau émissions des véhicules routiers canadiens, aux concentrations ambiantes, le Québec se démarque particulièrement avec la contribution de particules et de pollution atmosphérique par rapport au reste du Canada, puis pour la pollution qui est due, justement, à cette circulation-là, on va avoir une mortalité qui est due à une exposition chronique à ces particules-là d'à peu près 800 par année, mais c'est quand même des décès, et beaucoup de personnes qui ont des problématiques récurrentes.

15 Donc, on a aussi la problématique des enfants, mais ça, je peux en parler dans un autre temps. Parce que si on élimine le boisé, on élimine le filtre que font les arbres, et là, on a un autre problème, mais je peux en parler plus tard.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Bien, dans les explications que nous nous avez apportées, est-ce qu'il y a quelque chose de spécifique qui se trouverait dans le contexte du projet qui est à l'étude, soit le contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne?

25 **M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

J'y venais. — Est-ce que je peux remettre, alors? Je ne sais pas si...

30 Je vous repartage donc à nouveau parce que j'arrivais, justement, au tracé. On y va. Alors, je mets en mode présentation.

35 Donc, j'avais une inquiétude particulière pour le CPE Pastelle et l'école primaire, Pavillon des explorateurs, parce qu'ils sont présentement juste à côté d'un boisé, puis peu importe l'alternative du premier carrefour giratoire, qui est soit B1.1, qui est le plus éloigné, ou B1.2 ou B1.3. Pour avoir une idée de grandeur, le 1.2, il est à 80 mètres de l'emprise. Alors, il n'y a plus de forêt, mais il n'y a plus... il y a un mur antibruit. C'est quand même une zone scolaire, mais du côté arrière où est-ce qu'il y a les cours de récréation des deux institutions. Alors pour nous, là, on voit qu'il y a des beaux boisés, présentement, mais ça ne sera plus ça.

40 Donc, on capte... tout ce que la végétation fait en termes de captage de particules ne sert plus à

écran, et en plus des autres fonctions que la végétation a. Mais vraiment, on est... Là, j'ai repris la courbe isophonique que vous aviez projetée au niveau de l'étude d'impact, mais on a une distance ahurissante en termes de qu'est-ce qu'on a comme voie et qu'est-ce qu'on va couper, amputer de la forêt. Donc, pour nous, c'est comme une problématique.

5

Puis dans le secteur B2 aussi, pour le deuxième carrefour giratoire, il y a des gens très proches, puis peu importe l'alternative qui est choisie, même si on veut rester avec 2.3, les gens qui sont à proximité dans la partie nord-est de ce carrefour-là vont se trouver exposés en tout temps, donc de façon chronique, pour expliquer les choses que je vous ai décrites avant.

10

Puis on incitait à ce qu'il y ait peut-être un capteur dans cette région-là qui pourrait nous donner une information avant même que le projet de construction commence, puis on en a un peu partout dans les régions du Québec, c'est facile à installer et ça nous donne une lecture en temps réel pour pouvoir savoir la quantité de concentration, puis au besoin, bien, de voir à réagir puis de faire quelque chose par rapport à ça.

15

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, pour synthétiser, c'est quoi votre attente par rapport à l'initiateur du projet pour s'assurer que ces différents paramètres-là soient pris en compte?

20

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Bien, le paramètre qui est mesuré avec, par exemple, les capteurs PurpleAir, c'est très facile, puis on peut en mettre un sur le toit de la cour d'école -- de l'école comme telle. Ça permet juste de capter les particules 2.5, donc les particules fines, mais ça nous donne vraiment une idée, et quand on arrive à un moment où on a du smog dans la région, bien, on n'en a pas à cet endroit-là, ça manque. Il y en a juste un au niveau de Terrebonne, puis on a une mesure du carbone noir aussi à Terrebonne qui nous donne une indication par rapport au trafic routier, mais ce serait au moins une indication puis ça pourrait protéger notre population particulièrement vulnérable, qui sont les enfants.

25

30

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Vous voudrez bien déposer les documents que vous avez présentés?

35

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

C'est déjà fait.

40

**LE PRÉSIDENT :**

C'est déjà fait, merci.

5 Monsieur Richard, voilà qui fait un peu le tour de la question que vous avez posée. Votre deuxième question?

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

10 Oui. Juste aussi pour... juste en complément pour la première, si c'est possible juste de valider si, en fait, les particules... On parle des particules qui sont PM 2.5, je crois, que j'ai entendu parler, mais il y a aussi les particules ultrafines, juste pour... peut-être que vous pourriez compléter avec ça.

15 Puis je peux y aller avec ma deuxième question si [indiscernable - propos simultanés].

**LE PRÉSIDENT :**

20 Oui, s'il vous plaît, allez avec votre deuxième question. Les paramètres qui sont mesurés ont été expliqués.

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

Oui.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, allez-y avec votre deuxième question, s'il vous plaît.

**M. ALEXANDRE RICHARD :**

30 Oui, il n'y a pas de problème.

35 Pour ma deuxième question, c'est par rapport, ces mêmes particules fines là, elles créent un panache, en fait, de dispersion atmosphérique, puis au final, ce panache-là, il se retrouve éventuellement sous le sol ou dans l'environnement, là, une fois qu'il a été épandu un peu partout par le vent, puis ma question, c'est : ces mêmes particules-là, je ne connais pas leur composition, mais est-ce qu'elles peuvent affecter aussi le sol en tant que tel?

40 Au début de la présentation de l'initiateur, il a parlé, en fait, d'une modification de la perméabilité du sol, puis ma préoccupation, c'est par rapport... ma question, en fait, c'est par rapport à est-ce que ce

panache de poussières de pneus et de freins peuvent se retrouver éventuellement dans le sol, puis jusqu'à quel endroit plus loin que la route? C'est ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

5

Merci, monsieur Richard.

Madame Lajoie, je me tourne à nouveau vers vous. Est-ce que les particules, dans le contexte d'un projet comme celui-ci, est-ce qu'elles peuvent se retrouver dans le sol?

10

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Il y a une partie, tout dépendant des situations météorologiques. S'il y a un vent important, s'il y a beaucoup de précipitations, si elles s'accumulent dans la neige et qu'après, elles fondent au printemps, il y a une partie qui est comme captée ou qui s'en va avec les eaux d'écoulement. Mais il y a effectivement une partie qui se dépose dans le sol.

15

Puis ce que je vous référais tout à l'heure dans ma première explication par rapport aux particules de plomb, c'est ça qu'on a trouvé, que sur les bords de route, il y avait des accumulations dans le sol pendant un long moment, plusieurs années d'accumulation qui se retrouvent là. Ce serait la même chose pour les particules ultrafines.

20

Il y a des personnes qui font ce genre d'analyse, mais ce n'est pas établi que tout le monde fait ce genre d'analyse là. Je connais des gens, par exemple, à l'École de santé publique de l'Université de Montréal, qui font ce genre d'évaluation avec les particules ultrafines, mais c'est une évaluation très spécialisée.

25

**LE PRÉSIDENT :**

Mais pensez-vous que c'est le genre d'évaluation qui pourrait davantage nous éclairer sur les impacts potentiels du projet?

30

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Pour ces impacts-là, pour connaître plus sur ces impacts-là, mais il n'y a pas autant de littérature qui a été retrouvée par rapport aux particules ultrafines, comme pour les microplastiques. Ce sont toutes des sciences qui sont maintenant des émergences à creuser et scruter, mais ce n'est pas ce que la littérature, depuis plusieurs années, montrait. C'est pour ça qu'on était resté avec les particules fines, parce qu'elles pénètrent plus loin dans l'arbre bronchique et elles font plus d'effets nocifs à la santé.

35

Mais par ailleurs, il y a probablement d'autres évaluations environnementales qui sont faites qui peuvent

40

aller beaucoup plus loin.

**LE PRÉSIDENT :**

5           Merci.

Ce qui m'envoie vers madame Parent. Est-ce que, par rapport à ces particules-là qui peuvent à la fois se trouver dans l'air et certaines autres dans le sol, est-ce que vous avez un complément à apporter sur la réponse qui a été donnée?

10

**M<sup>me</sup> ELIZABETH PARENT :**

15           Comme je l'ai dit un petit peu... Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement. Comme j'ai dit précédemment, on ne modélise pas ce genre de particules là. Toutefois, on met des mesures, il y a des mesures en place pour éviter l'érosion du sol, donc ces mesures-là doit considérer... justement, éviter à ce que ces particules-là soient dispersées dans l'environnement plus loin qu'aux abords de la route.

20           C'est ce que... Je vais juste vérifier. Oui, donc c'est plus au niveau de la conception, puis on me dit aussi qu'il y avait eu un suivi au niveau des métaux lourds à Rouyn-Noranda, mais il n'y a rien pour... on n'a jamais demandé ce genre de suivi là pour des projets routiers.

20

**LE PRÉSIDENT :**

25           Merci. Monsieur Richard, voilà la réponse que nous pouvons obtenir pour votre deuxième question et on vous remercie pour votre participation de ce soir.

25

Je vais inviter à présent Michelle Joly à se présenter à la table des intervenantes.

Bonsoir et bienvenue.

30

---

**M<sup>me</sup> MICHELLE JOLY  
MOBILITÉ 125**

35

**M<sup>me</sup> MICHELLE JOLY :**

[Indiscernable] bonsoir, monsieur Benoit, et tous les intervenants présents. Mon nom est Michelle Joly, mairesse de Chertsey, et je fais partie du comité Mobilité 125.

40

5 Ma question est la suivante : est-ce que le fait qu'on a adopté huit résolutions en août dernier, de tous les maires qui sont concernés... On parle de l'axe de la route 125 et de la route 158 vers Saint-Alexis, finalement. On a adopté les résolutions en août, ce qui représente à peu près 42 000 citoyens qui, finalement, vivent et se promènent dans notre route 125, soit pour travailler... Parce qu'on a des travailleurs même au nord. Je parle de la municipalité d'Entrelacs, par exemple, Chertsey, Saint-Donat, plus au nord de Sainte-Julienne. On a des travailleurs, mais on a aussi énormément de villégiateurs qui arrivent en saison estivale, on triple parfois la population estivale, et ces mêmes citoyens sont pris, le vendredi, à attendre des heures et des heures.

10 Alors, ma deuxième question... Ça, c'est la première.

**LE PRÉSIDENT :**

15 Est-ce que vous pouvez reformuler la première question?

**M<sup>me</sup> MICHELLE JOLY :**

20 La première, est-ce que vous allez considérer le fait que huit municipalités ont adopté une résolution pour le projet de la route 125?

**LE PRÉSIDENT :**

Appui au...

25 **M<sup>me</sup> MICHELLE JOLY :**

En appui au projet. Est-ce que ça va être considéré parmi...

**LE PRÉSIDENT :**

30 Merci pour cette première question.

35 Madame Bouvier, est-ce que cet appui qui a été donné par ces municipalités, est-ce que c'est un des critères de décision que vous allez considérer pour aller de l'avant avec le projet?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

40 Tout à fait. Toutes les consultations qui ont été faites, tout ce qu'on a reçu a été considéré comme paramètres dans notre projet.

5 D'ailleurs, ce que je peux ajouter, c'est que le projet, le but ultime, c'est la fluidité et la sécurité des déplacements dans Sainte-Julienne. On sait que c'est un problème majeur, que ce soit les déplacements des travailleurs, donc matin et soir, ou les déplacements des villégiateurs, donc le vendredi et le dimanche. Donc, le projet, vraiment, va aider à fluidifier et à améliorer la sécurité pour Sainte-Julienne.

**LE PRÉSIDENT :**

10 Merci.

**M<sup>me</sup> MICHELLE JOLY :**

15 Voilà, merci, merci beaucoup.

La deuxième question, en fait, s'adresse à la médecin qui a parlé tantôt. Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites avant, en amont du projet, pour mesurer, justement, l'impact des particules fines présentes?

20 Parce que la circulation très intense et le blocage sur la route doit faire en sorte, évidemment, qu'il y a des émanations qui surviennent, et les véhicules sont parfois des heures et des heures coincés. Donc, j'imagine que ça, ce serait peut-être important de savoir s'il y a une étude qui a été faite au moment, en amont, pendant que la circulation est si dense et bloquée par le fait que ce n'est pas fluide.

**LE PRÉSIDENT :**

25 Merci.

30 Alors, je m'en vais vers madame Bouvier. Est-ce que, dans le processus d'évaluation qui a été fait sur le projet, il y a des études qui ont été faites sur les particules fines pour voir quels pourraient être, après, les impacts du projet?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

35 Il n'y a pas eu d'études faites sur les particules fines avant le projet. C'est sûr qu'on va en tenir compte, on va faire un suivi, dans le projet, de la qualité de l'air, et caetera, mais il n'y a pas eu d'études avant.

40 Mais ce qui est dit, c'est vrai. Si on améliore la fluidité, donc il y a moins de congestion, donc il y aura moins d'émissions de particules fines. Même si il y a des ralentissements dans les carrefours giratoires, ça a toujours moins que ce qui est produit actuellement par les véhicules en tant que

congestion dans la municipalité de Sainte-Julienne.

**LE PRÉSIDENT :**

5           Donc, dans la caractérisation du milieu...

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

10           Il n'y en a pas eu.

**LE PRÉSIDENT :**

          ... pour l'état initial de la qualité de l'air...

15           **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

          Non, non.

**LE PRÉSIDENT :**

20           ... on n'a pas ces éléments-là?

**M<sup>me</sup> MICHELLE JOLY :**

25           Évidemment, je n'ai pas d'autres questions à poser, mais je rajouterais qu'il doit y avoir beaucoup d'émanations de GES lorsque les véhicules sont bloqués longtemps sur la route.

**LE PRÉSIDENT :**

30           Merci beaucoup.

**M<sup>me</sup> MICHELLE JOLY :**

35           Alors, je vous remercie beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

40           Ce sera un plaisir de vous avoir le 3 mars...

**M<sup>me</sup> MICHELLE JOLY :**

Merci, merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... pour venir présenter votre opinion aussi.

10 **M<sup>me</sup> MICHELLE JOLY :**

Merci de nous permettre de nous exprimer, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

15 Tout à fait. Merci beaucoup et bonne soirée.

Oui, quand même, j'irais encore vers madame Lajoie. Est-ce que, par rapport à la question, estimez-vous que cet état initial aurait été indispensable pour mieux comprendre quelle est la situation avant le projet pour voir quels pourraient être les effets qui s'ajouteraient, éventuellement, quand le projet sera là ou, à tout le moins, pour valider les objectifs qui seraient l'amélioration de la qualité de vie des riverains?

20 **M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

25 J'aurais aimé vous dire qu'on a pu faire des études, mais on ne fait pas ce genre d'études. Par contre, nous aurions espéré que ça aurait pu être fait et pris en considération dans cette qualité de l'air parce que c'est effectivement une problématique qu'on considère, dans son ensemble, très préoccupante.

30 **LE PRÉSIDENT :**

OK.

35 **M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Mais on sait qu'on veut améliorer ça, mais nous, on craint que l'entonnoir se fasse avant et après le tronçon que vous améliorez.

40

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Le MELCC, est-ce que vous vous aurez un complément? C'est bon, merci.

5 **LE COMMISSAIRE :**

J'aimerais revenir vers madame Bouvier concernant, justement, les émissions de gaz à effet de serre.

10 Dans l'étude d'impact, on a vu les estimations qui ont été produites dans le scénario de statu quo et avec la voie de contournement. Dans le scénario de *statu quo*, est-ce que, justement, vous avez pris en considération la congestion actuelle ou si c'est considérant une circulation fluide? Je voyais que c'était basé sur une consommation en litres pour un véhicule moyen, par exemple, mais est-ce que ça  
15 tient compte du fait qu'il y a des ralentissements et qu'en période de pointe, il y a une congestion importante, donc beaucoup de... une durée plus longue, en fait, pour chaque véhicule, dans l'estimation des émissions nettes que vous avez présentées?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

20 C'est une question très spécifique, je vais me retourner vers madame Stéphanie Besner pour voir si on est capable de vous répondre.

**M<sup>me</sup> STÉPHANIE BESNER :**

25 Oui. En fait, les estimations, on a considéré les débits...

**LE PRÉSIDENT :**

Merci de vous rapprocher du micro et de vous présenter.

30

**M<sup>me</sup> STÉPHANIE BESNER :**

Oui, bonjour, Stéphanie Besner, donc directrice de l'étude d'impact.

35 Il y a eu une étude sectorielle qui a été réalisée qui est annexée à l'étude d'impact sur les émissions atmosphériques, donc on fait un inventaire des sources d'émissions à l'intérieur. Les débits ont été considérés pour faire les modélisations, donc avec projet et sans projet, mais la situation actuelle n'a pas été mesurée sur le terrain avant les estimations, donc les simulations sont faites avec les débits de l'année 2024 et dans 10 ans pour avoir une projection avec ou sans projet.

40

**LE COMMISSAIRE :**

Est-ce que ça signifie que... En fait, est-ce qu'il y a une relation directe avec le débit? Si les véhicules sont très ralentis...

5

**M<sup>me</sup> STÉPHANIE BESNER :**

Oui.

10

**LE COMMISSAIRE :**

... je présume qu'il y a plus d'émissions que s'ils passent rapidement pour un même débit?

15

**M<sup>me</sup> STÉPHANIE BESNER :**

Effectivement, la nuance qui a été apportée à cet effet-là a été analysée, mais ne fait pas un gros impact sur la quantité totale d'émissions en tonnes de GES et de carbone noir.

20

**LE COMMISSAIRE :**

D'accord, merci.

25

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Je vais inviter Jordan Morin.

Bonsoir, bienvenue.

30

---

**M. JORDAN MORIN**  
**CONSEILLER MUNICIPAL DE SAINTE-JULIENNE**

35

**M. JORDAN MORIN :**

Bonsoir, résident de Sainte-Julienne et conseiller municipal à Sainte-Julienne aussi.

Ma première question, avez-vous bien évalué l'impact que la voie de contournement en construction pourrait avoir sur les rues, les sections rurales de Sainte-Julienne?

40

Je crois que beaucoup de gens, en ce moment, font des détours par les petites rues, devant des écoles, devant des résidences, et c'est un enfer, en ce moment, pour les résidents de Sainte-Julienne. Donc, je veux savoir quelles mesures vous avez prises pour contrer et quels outils allez-vous donner à la municipalité pour aider à la gestion de la circulation dans le milieu rural?

5

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Madame Bouvier, question à deux volets.

10

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Est-ce que je peux demander une précision?

**LE PRÉSIDENT :**

15

Oui.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

20

Est-ce que c'est la circulation pendant les travaux ou après les travaux, quand la voie de contournement sera en service?

**M. JORDAN MORIN :**

25

Du début à la fin des travaux.

**LE PRÉSIDENT :**

30

Oui, j'ai compris que c'est sur tout le cycle de vie du projet.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Parfait.

35

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, préconstruction, construction et aussi en phase d'exploitation du projet.

40

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Je vais reformuler pour voir si j'ai bien compris la question.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

10 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Ce que j'ai compris, c'est que la personne demande si on a pris en considération toute la circulation qui se déplaçait dans des petites rues de la municipalité.

15 Est-ce que c'est pour éviter la congestion actuelle ou... Ce qu'on a dit, dans le projet, qu'on ferait, c'est qu'on discuterait avec la Municipalité, justement, pour raccorder certains quartiers résidentiels s'il y a besoin. Pendant les travaux, il va y avoir des voies des déviations de faites pour que les usagers de la route ne soient pas...

20 **LE PRÉSIDENT :**

Incommodés.

25 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

... enfermés chez eux; en tout cas, dans leur quartier. Donc, un désenclavement de certains quartiers, s'il y a lieu, parce qu'on fait des travaux sur une route précise, on travaille toujours avec la Municipalité.

30 Mais le ministère des Transports n'est pas responsable des rues municipales, du développement municipal. Donc, on peut travailler de concert avec la Municipalité, mais c'est vraiment la Municipalité qui établit la circulation locale dans sa municipalité.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Mais dans la perspective que les personnes ne soient pas enclavées, vous dites que vous prévoyez avoir des discussions, c'est ça, avec la Municipalité?

40 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Tout à fait, tout à fait. Puis l'enclavement serait produit par nos travaux quand on est en travaux,

mais après, il n'y a pas d'enclavement des quartiers.

**LE PRÉSIDENT :**

5 Ça répond à votre question ou il y a des volets...

**M. JORDAN MORIN :**

10 Donc, si je comprends bien, pendant les travaux, s'il y a des enclavements au noyau villageois, vous allez prendre des mesures pour éviter qu'il y ait trop de circulation dans les petites rues, c'est ça que je comprends?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

15 Oui, tout à fait, on va travailler avec la Municipalité pour établir des chemins de circulation. En particulier, les chemins pour les camions durant la construction vont être établis avec la Municipalité pour éviter tous les quartiers résidentiels, les écoles, les milieux sensibles.

**LE PRÉSIDENT :**

20 Merci. Monsieur Morin, je vais à la Municipalité pour...

**M. JÉROME MORIN :**

25 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

30 Voilà la préoccupation qui est soulevée. Il y a un projet qui s'en vient, quels sont ses effets sur les sections rurales pour qu'on s'assure que la libre circulation des citoyens et des citoyennes ne soit pas entravée?

**M. JÉROME MORIN:**

35 Bien, en fait, si on regarde le tracé qui est proposé pour la voie de contournement, il y a quand même des accès au chantier qui sont possibles par la 125 au nord et au sud.

40 Selon ma compréhension du projet, c'est uniquement quand il va y avoir des travaux au niveau du rang du Cordon qu'il risque d'y avoir des secteurs qui sont un petit peu plus enclavés, mais j'ose croire qu'il y a des voies qui vont permettre la circulation est-ouest durant les travaux, en fait, donc... Parce

que normalement, les quartiers qui sont adjacents, qui sont résidentiels, ce n'est pas des quartiers qui débouchent, donc ce n'est pas des chemins alternatifs que les gens pourraient prendre durant les travaux parce qu'ils vont se retrouver dans des culs-de-sac, en fait.

5 Mais oui, sur le rang du Cordon, ça va prendre des mesures alternatives pour permettre la circulation est-ouest, c'est le seul lien est-ouest quand même sur un long tracé, là. Plus au nord, il y en a d'autres, mais c'est quand même une voie très importante pour la municipalité.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous êtes au courant qu'il va y avoir quand même discussions par rapport à ça. Est-ce que, ce genre de préoccupations, vous les avez déjà reçues par le passé?

15 **M. JÉROME MORIN :**

Bien, en fait, oui, ça a déjà été soulevé aussi avec le Ministère, c'est sûr qu'on n'était pas à la phase de planification des travaux. Dans le fond, dans le tracé qui est proposé, par exemple, il y a des axes est-ouest pour le transport actif. Donc, on a déjà mentionné que la Municipalité ne voulait pas que la future voie de contournement devienne une barrière, dans le fond, entre les deux secteurs de la municipalité. Par contre, je ne vous cacherai pas que la phase réalisation des travaux, ça va être à coordonner avec le ministère des Transports.

20 **LE PRÉSIDENT :**

25 Avec le Ministère, merci. — C'est bon?

Merci, c'est bon, votre deuxième question?

30 **M. JORDAN MORIN :**

Ma deuxième question était pour revenir à monsieur Majeau. Tantôt, je crois qu'il y a eu de l'incompréhension dans la question qu'il a posée.

35 J'aimerais savoir pourquoi l'étude n'a pas privilégié un carrefour giratoire à l'emplacement actuel -- bien, à côté du Couche-Tard, à l'intersection du rang du Cordon et de la route 125, au lieu de rentrer à la cour à bois du BMR, si je peux me permettre, pourquoi ça n'a pas été étudié?

40 **LE PRÉSIDENT :**

Merci pour votre deuxième question.

Madame Bouvier, sur le tracé, qu'est-ce qui est prévu comme giratoire et pourquoi est-ce que rien n'a été prévu au niveau du Couche-Tard?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

5

Premièrement, je ne sais pas où est le Couche-Tard, mais je pense savoir où est le giratoire que la personne voulait qu'on considère.

Est-ce qu'on peut réafficher le tracé complet, s'il vous plaît? Merci.

10

Donc, ce qu'on voit sur le tracé complet, il y a deux giratoires qui sont prévus. Est-ce que... Là, je suis obligée de me déplacer. Est-ce que vous voulez parler d'où est la souris -- un giratoire où est la souris -- ou à un autre endroit?

15

**M. JORDAN MORIN :**

Est-ce que je peux me permettre, monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

20

C'est lequel, qui est plus au nord?

**M. JORDAN MORIN :**

25

En fait, moi, je voulais parler de... je demande pourquoi qu'il n'y a pas un carrefour giratoire, à la place de sur le rang du Cordon, au début du rang du Cordon?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

30

À l'intersection avec la 337?

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît...

35

**M. JORDAN MORIN :**

Oui, exact.

40

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

5 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Bien, je vais laisser monsieur Trottier développer ce qui est prévu puis pourquoi c'est prévu comme ça.

10 **M. SAMUEL TROTTIER :**

Oui, donc Samuel Trottier, responsable de la conception.

15 Donc, pour répondre à la question peut-être plus clairement, en fait, cette intersection-là, l'implantation d'un giratoire est très difficile de par les emprises disponibles, les commerces à proximité, tous les ouvrages qui se trouvent là. Donc, l'emprise au sol d'un carrefour giratoire est relativement considérable, donc de venir l'implanter là, à cet endroit-là, avec les contraintes du milieu, c'est une solution qui n'était pas nécessairement viable au point de vue de la conception.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Mais tant qu'à faire, c'est quoi un carrefour turbogiratoire? Qu'est-ce que c'est, en quoi il se distingue des giratoires classiques?

25 **M. SAMUEL TROTTIER :**

Si vous permettez, on pourrait mettre à l'écran, en fait, une représentation de ce qu'on appelle un « turbogiratoire ».

30 **LE PRÉSIDENT :**

C'est bon? Ça s'en vient.

35 **M. SAMUEL TROTTIER :**

Donc, ce qu'on voit d'affiché ici à l'écran, c'est la représentation du carrefour giratoire qui est prévu à l'intersection de la route de raccordement avec le rang du Cordon.

40 Donc, pour répondre à la question, monsieur le président, dans un carrefour giratoire dit « traditionnel », on retrouve le même nombre de voies tout le tour de l'anneau du giratoire, donc un

giratoire à une voie ou à deux voies. Dans le cas d'un turbogiratoire, on vient prioriser certains mouvements selon les débits qui sont anticipés, donc de chaque côté de l'anneau, on peut venir retrouver un nombre de voies qui est différent.

5 Dans le cas qui nous concerne pour la route de contournement, donc dans l'axe nord-sud, on vient retrouver deux voies de circulation pour les mouvements tout droit, tandis que dans l'axe est-ouest, on vient plutôt retrouver une voie de circulation. Donc, ça facilite les mouvements, la direction des mouvements, ça réduit les échanges possibles entre les différents mouvements.

10 Donc, c'est ce qui distingue un turbogiratoire d'un carrefour giratoire traditionnel.

**LE PRÉSIDENT :**

15 OK. Mais quand vous dites que ça réduit ici, tel qu'il est représenté, à quel point ce genre de carrefour peut contribuer à l'absence ou non d'une sorte d'effet entonnoir vers ce type de giratoire?

**M. SAMUEL TROTTIER :**

20 Je peux peut-être laisser mon collègue, Éric Dessureault, peut-être élaborer sur la circulation, peut-être, au travers d'un carrefour giratoire puis sa capacité à accueillir le débit de circulation.

**M. ÉRIC DESSUREAULT :**

25 Éric Dessureault, responsable en planification des transports.

Effectivement, quand on fait la conception d'un carrefour giratoire, on doit tenir compte de plusieurs paramètres, dont la circulation et les mouvements de circulation. Le giratoire doit être conçu pour avoir une capacité suffisante pour permettre d'accueillir les débits pour chacun des mouvements.

30 Donc, c'est pour ça que dans l'axe de la route 125, on est avec deux voies dans l'axe principal et on a besoin seulement d'une voie de virage à gauche pour aller vers la municipalité, donc c'est pour ça qu'on a une chaussée variable, et à l'intérieur de la chaussée, on essaie d'éviter les entrecroisements. Donc, on veut que les usagers soient bien positionnés en amont du giratoire pour ne pas faire de changement de voie à l'intérieur du giratoire pour que ça demeure sécuritaire sur l'ensemble du mouvement.

**LE PRÉSIDENT :**

40 OK, je vois bien, mais ce type de sécurité que vous évoquez, en quoi est-ce que ça l'est aussi,

par exemple, pour toute la problématique de la mobilité active? Par exemple, ce qui est les cyclistes, par exemple, les piétons, comment est-ce que ce giratoire règle aussi le problème de sécurité à leur niveau?

5 **M. ÉRIC DESSUREAULT :**

10 En fait, effectivement, la mobilité active est très importante, surtout quand on est à l'intérieur d'un carrefour giratoire, au niveau de la gestion des piétons et des vélos. La revue de littérature et les guides nord-américains permettent de déterminer l'aménagement le plus approprié pour faire passer les piétons et les vélos à l'intérieur d'un carrefour giratoire. Ça dépend de la vitesse de conception, ça dépend du nombre de voies qui doit être croisé, ça dépend aussi des débits véhiculaires, naturellement.

15 Dans ce cas-ci, on est avec des débits véhiculaires très élevés, en haut de 10 000 véhicules par jour, on est même à 18 000, présentement, avec le DJMA actuel; on est à une vitesse de 70 kilomètres/heure, on a deux voies à traverser. Donc, c'est pour cette raison que l'aménagement qui a été prévu, c'est une passerelle pour éviter tout conflit entre les piétons, vélo et les véhicules, camions qui circulent à l'intérieur du carrefour giratoire.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, tel que c'est conçu aujourd'hui, vous estimez que c'est sécuritaire pour la mobilité active?

**M. ÉRIC DESSUREAULT :**

25 Tout à fait. Dans l'axe est-ouest, le long du rang du Cordon, on a des aménagements séparés sécuritaires qui ne seront pas en conflit avec la route 125, et si jamais il y a des vélos qui circulent sur la route 125, la beauté d'un carrefour giratoire, c'est que ça permet d'avoir un contrôle de vitesse en entrée, donc les vélos vont circuler à peu près à la même vitesse que les véhicules, le différentiel de vitesse va être très faible, donc va permettre à un vélo de circuler de façon sécuritaire à l'intérieur du carrefour giratoire. On parle naturellement des usagers qui sont habituellement plus... c'est des vélos de performance, c'est eux autres qui vont utiliser à l'intérieur du carrefour giratoire.

**LE PRÉSIDENT :**

35 OK. Bien, je vais poser la question... Parce que vous avez parlé de littérature et je veux m'assurer qu'on a un historique et qu'on a des exemples de ce type de carrefour et que ça va rester sécuritaire, c'est pourquoi j'ai posé la question et vous m'avez rassuré.

40 Vous avez évoqué tout à l'heure la question de distance aussi et de vitesse, donc je voulais voir aussi avec vous, du nord au sud, si on insiste toujours sur les distances à partir de l'entrée de la voie de

contournement jusqu'à sa sortie, tel que c'est prévu, est-ce que vous pouvez nous préciser quelles sont les vitesses limite sur les différentes sections ainsi que la longueur de ces sections-là, est-ce que vous pouvez nous préciser ça?

5 **M. SAMUEL TROTTIER :**

Oui. En fait, je ne sais pas si on voit le tracé à l'écran. En fait, du début du contournement à partir du sud qui se fait à l'entrée de Sainte-Julienne, on parle d'une vitesse de 50 kilomètres/heure qui est maintenue jusqu'au premier giratoire du rang du Cordon; et puis ensuite, la vitesse passe à 70  
10 kilomètres/heure, et ce, sur tout le reste du tronçon, donc à partir du premier giratoire jusqu'au raccordement avec la 125 existante au nord, on parle d'un tronçon d'environ deux kilomètres.

**LE PRÉSIDENT :**

15 Merci, ça m'éclaire. Je veux m'assurer avec ma collègue que c'est bon. Ça m'éclaire.

J'aurais encore une question, toujours à ce niveau-là. Quand on considère la configuration qui est prévue pour la voie de contournement par rapport aux autoroutes qui l'alimente, donc on voit qu'on a, quoi, deux voies versus une voie, actuellement, quelles sont les mesures que vous envisagez mettre en  
20 place pour limiter les excès de vitesse sur ce tronçon et en améliorer la sécurité?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Sur le tronçon de la voie de contournement, pour l'instant, il n'y a pas de mesures qu'on prévoit  
25 mettre en place, mais s'il y a lieu, il pourrait y avoir un radar photo ou les mesures que le ministère prend habituellement pour essayer que la vitesse soit respectée.

**LE PRÉSIDENT :**

30 OK, donc il n'y a rien de...

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Rien pour l'instant, mais il y a des possibilités.  
35

Puis les giratoires font que la vitesse est obligatoirement réduite, on ne peut pas rentrer dans un carrefour giratoire à grande vitesse, donc les deux giratoires, de part et d'autre du contournement, vont faire que les véhicules vont ralentir, obligatoirement. Donc, ils vont ralentir à l'entrée de la voie de contournement; après, il y aura à peu près deux kilomètres; et après, ils vont être obligés de ralentir  
40 avant de sortir de la voie de contournement puisqu'il y a des giratoires à franchir.

**LE PRÉSIDENT :**

OK. Là, ça me remonte encore une autre question.

5 Parlant toujours de giratoire, pourquoi est-ce que vous avez opté pour un carrefour giratoire, alors que quand on regarde les consultations que vous avez eues avec l'ensemble des populations, les feux de circulation constituaient, pour ces gens-là... Je fais allusion surtout aux consultations en juin 2025 qui considéraient que les feux de circulation constituaient la solution la plus adaptée -- enfin, la mieux adaptée dans les circonstances. Mais vous avez opté pour les giratoires. Est-ce que vous pouvez nous expliquer pourquoi vous avez opté pour...

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

15 Je pense que c'était l'inverse. La population, dans les consultations qu'on a faites, la population optait plus pour les carrefours giratoires. Ils n'avaient pas confiance dans les feux de circulation parce qu'actuellement, malgré les démonstrations qu'on a faites, actuellement, dans Sainte-Julienne, c'est des feux de circulation puis c'est ça qui crée les embouteillages. Donc, les gens, quand on a fait les consultations, on avait les deux propositions, on avait les carrefours giratoires et les feux de circulation, on a dit que l'efficacité était à peu près équivalente, mais beaucoup de personnes nous ont signifié qu'ils voulaient un carrefour giratoire.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord, merci, voilà qui m'éclaire. — Oui.

25

**LE COMMISSAIRE :**

Aviez-vous posé votre seconde question?

30

**LE PRÉSIDENT :**

Excusez, c'est autour... Vous avez bien posé votre deuxième question?

**M. JORDAN MORIN :**

35

C'est parfait. Non, c'est parfait, mais on n'en veut pas d'autres lumières. Des carrefours, on est bien content.

40

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est ça.

5 **M. JORDAN MORIN :**

Merci.

10 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça qui nous a permis de faire le tour. Merci, merci et bonne soirée.

15 Bien, je vais finir avec ça, juste en vous posant une dernière question, madame Bouvier. Vous indiquez que le carrefour au nord va assurer une meilleure accessibilité aux commerces. Dans l'étude d'impact, surtout dans le résumé qui nous a été soumis, il est écrit que le carrefour au nord va assurer une meilleure accessibilité aux commerces, et on voudrait savoir pourquoi vous pensez ça et dans quelle mesure ça pourrait assurer une meilleure accessibilité aux commerces, sachant qu'il y a un certain nombre de personnes qui ont été consultées, quand même -- je pense, à peu près 40 ou 100 -- qui estimaient qu'ils vont avoir des pertes de revenus?

20

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

25 Tout à fait. Les carrefours giratoires marquent souvent l'entrée d'une ville ou d'un village, permettent aussi de la signalisation, donc c'est pour ça qu'on pense que... puis une meilleure desserte. Les gens vont pouvoir choisir où c'est qu'ils vont se diriger, donc on pense que ceux qui veulent se diriger vers les commerces, ça va être plus facile de se diriger dans les carrefours giratoires.

**LE COMMISSAIRE :**

30 Une autre question pour vous, madame Bouvier, en lien avec, justement, bien, évidemment, le tronçon qui est situé entre les deux giratoires. Quel avantage le Ministère voit à avoir deux voies dans chaque sens, alors qu'au-delà des giratoires, au nord et au sud, il y a une seule voie, quel bénéfice est rattaché à ça?

35 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER:**

40 Oui. Bien, premièrement, le volume de circulation nous dicte de réaliser une voie à deux voies par direction; et deuxièmement, ça va permettre d'obtenir une zone de dépassement qui n'est pas offerte sur le tronçon avant et après. Donc, si on se retrouve derrière un camion lourd, par exemple, ça va offrir la chance au conducteur de pouvoir dépasser sécuritairement les véhicules lourds; ou quand des

véhicules agricoles circuleront aussi sur la voie de contournement, bien, ça va permettre que les usagers de la route puissent dépasser sécuritairement ces véhicules-là.

**LE COMMISSAIRE :**

5

Donc, c'est essentiellement pour dépasser parce qu'en termes de débit ou de fluidité, ça ne change rien?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

10

Oui, oui, tout à fait. Les débits de circulation, à partir... normalement, à partir de 10 000 véhicules par jour, on devrait avoir des routes à deux voies par direction. Sainte-Julienne, sur la 125, actuellement, on a 18 000 véhicules, 800 par jours, avec, en 2030, donc à l'ouverture du contournement, une évolution à 20 200 véhicules par jour à peu près. Donc oui, c'est nécessaire de faire une voie de contournement à deux voies par direction.

15

**LE COMMISSAIRE :**

Même dans le contexte où, au sud, entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne, c'est une voie dans chaque direction et au nord aussi?

20

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Oui, tout à fait.

25

**LE COMMISSAIRE :**

Merci.

30

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Est-ce que je pourrais rajouter quelque chose?

**LE PRÉSIDENT :**

35

Mais le débit reste élevé, c'est ça, le débit reste quand même élevé en aval et en amont?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

40

Oui, tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

Quel gain on a à ce niveau-là?

5 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Je vais passer...

**LE PRÉSIDENT :**

10

Je veux juste comprendre.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

15

Oui oui, tout à fait. Je vais passer la parole à Éric, Éric Dessureault.

**M. ÉRIC DESSUREAULT :**

20

Oui. En fait, la route de contournement, ce qu'on veut faire, c'est que dans les besoins qui ont été identifiés ou les objectifs qu'on veut atteindre, c'est qu'on veut limiter l'étalement urbain. Donc, on ne veut pas nécessairement que les temps de parcours soient excellents en période non congestionnée; nous, on veut intervenir quand c'est des périodes congestionnées. Donc, on veut assurer une fluidité et aussi une fiabilité du réseau, donc on ne veut pas amener plus de véhicules -- on parle de trafic induit. Donc, le trafic induit, c'est le nombre de véhicules supplémentaires généré par la création et

25

l'amélioration d'une route. Donc, ce n'est pas du trafic induit, on ne veut pas en amener plus. On veut que ce soit un réseau qui est plus fiable qui va être aussi performant en période congestionnée que non congestionnée.

**LE PRÉSIDENT :**

30

J'irais vers... — Oui, d'accord, je vous laisse d'abord la parole.

Je vais probablement revenir avec vous pour faire une petite comparaison pour mieux comprendre ce que vous essayez de me dire. — Oui, madame Lajoie.

35

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Dans le cadre de la mobilité durable et de la sécurité...

40

**LE PRÉSIDENT :**

Il faut vous représenter pour la sténotypie, s'il vous plaît.

5 **M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

D'accord, Louise Lajoie de la santé publique.

10 Nous avons regardé un petit peu combien d'augmentation il risquait d'y avoir, il y a des prévisions faites jusqu'à 2040, et nous, on a des données additionnelles qu'on regardait pour, justement, la problématique d'entonnoir avant puis après Sainte-Julienne, et je voulais juste vous en faire part quelques instants.

**LE PRÉSIDENT :**

15 Oui.

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

20 Et j'ai une présentation par rapport à ça que je vais diffuser dans la seconde, je vous partage.  
Il y a toujours un délai, hein. Est-ce que vous la voyez? Pas encore.

**LE PRÉSIDENT :**

25 Pas encore, il y a un petit délai. Oui.

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

30 Donc, vous le voyez maintenant?

**LE PRÉSIDENT :**

35 Mettez en mode présentation.

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

40 Oui, je le mets en diaporama. Bon, maintenant, alors on a des chiffres très actuels pour la population parce qu'on s'intéresse beaucoup à quel type de population, on a plein de données là-dessus. Mais pour 2025, il y avait, la MRC, 65 373 personnes, donc c'est 12 % de la population de

Lanaudière, puis on sait qu'elle va augmenter davantage. Le taux de croissance démographique, c'est la plus grande MRC par rapport à Lanaudière puis c'est beaucoup plus, c'est 12 % de croissance par rapport à celle du Québec qui est 3.9 %. Donc, on risque d'avoir une augmentation, et une augmentation de déplacement dans cette population-là.

5

En plus, il y a le Plan de développement lanaudois en plein air qui est prévu, 2020-2032, et qui prévoit, entre autres, un corridor pour le sentier numéro 2 qui passe, justement, par Sainte-Julienne, pour le Grand-Coteau; et le deuxième qui est entre Saint-Laurent et des Moulins, donc un autre sentier, corridor de plein air. Ça, ça veut dire beaucoup plus d'affluence, et pas seulement en été, comme on parlait, avec les villégiateurs et les gens de plein air.

10

Et on s'est positionné parce que j'en avais donné un petit aperçu, c'est qu'on a un tracé, une voie de contournement à Sainte-Julienne, mais effectivement, tout ce qui s'*embranch*e au niveau de Saint-Lin, au niveau de Saint-Esprit, au niveau de ce qui vient au nord, tout ça, ça doit être pris en considération parce qu'il va y avoir un impact inévitable sur tout ce qu'il va y avoir comme congestion, comme trafic, comme affluence supplémentaire, et c'est pour ça que je demande qu'il y ait une considération.

15

Je sais qu'on fait l'objet d'un BAPE, mais il y a des parties de la MRC, il y a des parties municipales. Que tout ça ne soit pas travaillé en silo parce qu'on veut une harmonisation puis on ne veut pas créer, justement, ces entonnoirs juste au début ou à la fin d'une municipalité, et on sait que c'est tout interconnecté. Alors, il y a cette considération-là à prendre.

20

Juste à Saint-Lin... On parlait ici de 18 800 véhicules par jour. Bien, il y a 17 000 aussi en transit sur la 158 à Saint-Lin, et là, de voir le réaménagement qui a été fait dans différentes phases aussi, bien, c'est à prendre en considération.

25

On a regardé juste Saint-Esprit, juste au sud, où on avait aussi des considérations de santé, nous, pour des personnes plus vulnérables : les pavillons de l'École Dominique-Savio, le CHSLD Saint-Antoine-de-Padoue, la résidence pour personnes âgées.

30

Puis quand on se retrouve avec des carrefours giratoires, oui, il y en a des problèmes quand on a beaucoup de camionnage ou de véhicules lourds, en plus de nos piétons et de nos personnes en vélo et des personnes avec une mobilité plus réduite.

35

Donc, on avait des demandes par rapport à ça pour voir si le promoteur ne pouvait pas reconsidérer la vitesse à la baisse entre les deux carrefours parce que, de un, c'est une zone scolaire, même si c'est en arrière, et que dans les zones scolaires, on ralentit, on n'accélère pas; et aussi parce qu'on a des enjeux de bruit, de vibration, de qualité de l'air et de sécurité, et tout ça pourrait être facilité si, entre les deux carrefours giratoires, on avait une réduction de la vitesse. Puis si on pouvait conserver une bande de boisé de chaque côté de la route, ça aiderait aussi pour atténuer plusieurs des aspects.

40

De développer un système de gestion des plaintes pour les différents aspects, pas juste pour le bruit, par exemple, et d'encourager une collaboration avec la Municipalité pour réaménager l'ancien tronçon puis voir ensemble comment tout ça peut évoluer, tout comme on veut parler avec la MRC de Montcalm pour travailler en intégrant l'ensemble des projets, donc avec les autres municipalités.

5

Et aussi, en développement résidentiel, j'ai su qu'il y avait comme un projet domiciliaire de beaucoup, beaucoup, beaucoup de portes qui s'en vient à l'est, sur le rang du Cordon, qui est l'ancien... voilà, qui est aussi... donc, une affluence supplémentaire de personnes qui vont vivre là -- entre 460 puis peut-être, éventuellement, d'autres phases -- et de prévoir au long terme.

10

Parce que, justement, cette capacité-là, c'est ce qu'on voit maintenant, mais qu'est-ce que ce sera dans 20, 30, 40 ans si on continue de développer autant le domiciliaire, le touristique, le commercial et tous les aspects autres de migration entre les différents corridors?

15

**LE PRÉSIDENT :**

OK.

20

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Et aussi de regarder, justement, avec la MRC pour les problématiques de bruit et d'air pour voir comment on peut travailler ça ensemble en mettant des solutions autres. Voilà.

25

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Lajoie, pour le ministère de la Santé et des Services sociaux.

Le complément et les recommandations à l'endroit de l'initiateur...

30

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

Si je peux juste ajouter une petite chose.

35

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, je vous demanderais de déposer ce que vous nous avez présenté ce soir pour le bénéfice de tout le monde.

40

**M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

5 Je vais le faire, puis je veux juste offrir les services parce qu'on a une compétence pour pouvoir aider différents aspects en faisant des études d'impact à la santé. C'est très constructif et c'est très bénéfique pour le monde municipal, en général. Je voulais juste ajouter.

**LE PRÉSIDENT :**

10 Merci, c'est noté.

15 Je disais tantôt, avant de donner la parole à madame Lajoie, que je voulais regarder avec vous. Quand on a écouté la réponse que vous avez apportée, on voit très bien que le DJMA est le critère principal qui détermine le profil en travers des routes. Or, sur le contournement à Saint-Lin-Laurentides, on a à peu près le même DJMA. Je pense que là-bas, on est à peu près à 17 000 véhicules/jour et puis ici, sur le contournement, on est... maintenant, dans la présentation que vous venez de nous faire, on est à 18 800.

20 Expliquez-nous la différence entre... la différence du nombre de voies que vous avez choisi pour ce projet de contournement, qui est deux voies dans chaque direction, alors qu'à Saint-Lin-Laurentides, avec le même critère et le contournement d'une distance équivalente, on se retrouve avec une voie dans chaque direction, expliquez-nous c'est quoi la différence.

25 Après la réponse de l'initiateur, je vais inviter mon prochain intervenant, Camille Toupin, donc qu'il se prépare pendant qu'on ait la réponse, merci.

**M. MATHIEU CÔTÉ :**

30 Bonjour, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Rappelez votre nom pour la...

**M. MATHIEU CÔTÉ :**

35 Mathieu Côté, pour le ministère des Transports, pour l'initiateur.

40 Afin de m'assurer de ne pas dire de bêtises, j'aimerais pouvoir consulter l'entièreté du dossier du projet de contournement de Saint-Lin avant de me prononcer sur la raison d'une voie par direction.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait, on prend en note et vous allez nous revenir avec la réponse, s'il vous plaît.

5 **M. MATHIEU CÔTÉ :**

Oui, absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

10  
Merci.

J'invite Camille Toupin. — Bonsoir et bienvenue.

15

---

**M<sup>me</sup> CAMILLE TOUPIN  
OBV L'ASSOMPTION**

20 **M<sup>me</sup> CAMILLE TOUPIN :**

Bonsoir. Camille Toupin, je représente l'OBV L'Assomption.

25  
Donc, ma première question, c'est : des mesures de compensation sont prévues pour atténuer la destruction des milieux humides; pouvez-vous préciser si les sites de compensation ont déjà été identifiés, et le cas échéant, pouvez-vous préciser leur lieu, les critères de sélection et la valeur écologique comparative, notamment en ce qui concerne les fonctions hydrologiques et la biodiversité?

**LE PRÉSIDENT :**

30  
Merci. — Madame Bouvier, compensation.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

35  
Compensation, oui, j'ai compris. Merci, monsieur le président.

40  
Non, toutes les mesures de compensation ne sont pas fixées actuellement. On a une panoplie de mesures de compensation qu'on prévoit, mais qu'il faut qu'on développe, avec le développement, un peu plus loin du projet parce qu'actuellement, on est encore en avant-projet préliminaire. Il faut qu'on le finisse pour avoir... puis l'avant-projet définitif pour établir vraiment toutes les mesures de compensation.

Par contre, ce que je peux vous dire, c'est qu'il est déjà prévu le déplacement d'un cours d'eau. Je peux peut-être laisser madame Besner expliquer un petit peu plus ce qu'il en est.

**LE PRÉSIDENT :**

5

Vous parlez du cours d'eau CE-13?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

10

C'est le cours d'eau qui part de la Halte Verdure et qui est le long de notre tracé.

**LE PRÉSIDENT :**

15

Oui, je pense que c'est celui-là, le CE-13, oui. — Oui.

**M<sup>me</sup> STÉPHANIE BESNER :**

20

Oui, Stéphanie Besner, responsable de l'étude d'impact.

On va présenter un visuel pour localiser l'endroit dont on parle.

Donc, à partir des étangs de la Halte Verdure, il y a un cours d'eau qui descend dans le même axe que la voie de contournement projetée jusqu'à peu près à la hauteur où on voit le passage inférieur pour piétons et cyclistes.

25

Étant donné que les voies passent directement sur le tracé de ce cours d'eau là, il y a une déviation qui est projetée à même le projet, donc une compensation qu'on appelle « *in situ* » de ce cours d'eau là. Ce cours d'eau là va être aménagé indépendamment des fossés de la route, pour ne pas mélanger les eaux qui pourraient être altérées par des matières en suspension ou par des sels de déglacage, et viendra se connecter sur le cours d'eau qui connecte les autres petits chapelets de lacs dans les domaines résidentiels. Donc, le lien hydrique va être maintenu entre ces lacs-là et l'étang de la Halte Verdure qui se trouve en amont. Ce projet-là va être donc réalisé durant les travaux, c'est une partie de la compensation.

30

Pour l'autre partie de la compensation, les cours d'eau qui vont être rectifiés en rectiligne ou qui vont devoir être réaménagés durant les travaux, la remise en état va être faite tout de suite à la suite des travaux. Donc, les cours d'eau et les milieux humides qui vont être temporairement affectés durant les travaux vont être remis en état sur le site.

35

40

Et la balance, il va nous rester un 6.3 hectares de milieux humides, un 2.5 hectares de milieux

hydriques à compenser. Cette compensation-là pourrait aussi être faite de façon financière au ministère de l'Environnement. La façon dont est calculé les montants de compensation dépend effectivement de la valeur écologique des milieux humides, de leurs fonctions, de leur connectivité, par exemple. Donc oui, on en tient compte.

5

**M<sup>me</sup> CAMILLE TOUPIN :**

Merci, je n'ai pas d'autres questions.

10

**LE PRÉSIDENT :**

On va faire un petit bout de chemin avec la question que vous avez posée pour mieux clarifier certains aspects. Merci pour votre participation et bonne soirée. — Oui.

15

**LE COMMISSAIRE :**

Oui, j'aimerais des précisions concernant la déviation dont vous parliez, le cours d'eau CE-13 qui part de l'étang de Verdure. En quoi est-ce que la déviation d'un cours d'eau est une mesure de compensation, selon vous?

20

**M<sup>me</sup> STÉPHANIE BESNER :**

En fait, si on ne déviait pas, ce serait carrément une perte, donc en perte de superficie, en perte d'habitat également pour les habitats aquatiques, habitats riverains; on veut aussi maintenir un corridor écologique; ce cours d'eau là a des rives, on va aussi renaturaliser les rives. Donc, cette compensation, elle est faite à même l'emprise du ministère des Transports. Autrement, elle serait carrément perdue.

25

**LE COMMISSAIRE :**

Seriez-vous quand même en mesure de nous indiquer la perte de fonction écologique, s'il y en a, ou prétendez-vous que les fonctions écologiques de la situation actuelle, en fait, seraient maintenues suite à la déviation?

30

**M<sup>me</sup> STÉPHANIE BESNER :**

Exactement, c'est l'objectif qu'on recherche par la déviation de recréer les conditions à l'existant ou à peu près. On a un bouton rocheux qui est probablement présent en amont, donc s'il y avait de l'excavation nécessitant du déroctage, bien, à ce moment-là, il faut quand même faire passer le lit du cours d'eau à cet endroit-là, puis il y aura remise en état avec de la terre végétale pour être en mesure de faire la revégétalisation des rives. On pense qu'effectivement, avec ce couvert végétal là et

35

40

l'aménagement aussi du lit du cours d'eau lui-même, à des conditions respectant les conditions initiales du cours d'eau, bien, les fonctions d'habitat vont être maintenues, effectivement, et le passage -- la connectivité pour le passage du poisson va être maintenue entre les étangs et les lacs qui sont en aval.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Et ce serait vrai pour les lits de chacun des cours d'eau qui sont affectés par le projet dans l'emprise?

10 **M<sup>me</sup> STÉPHANIE BESNER :**

Oui, c'est vrai, c'est vrai pour tous les lits des cours d'eau, les passages sont maintenus pour le poisson malgré le fait qu'on a noté des obstacles infranchissables pour le passage du poisson. Il y a notamment des barrages sur les petits lacs dans les domaines résidentiels qui créent des obstacles au passage du poisson, mais nos inventaires ont démontré qu'il y avait quand même présence de poissons dans ces lacs-là. Alors nous, ce qu'on souhaite réaliser, c'est de maintenir ces passages-là, donc ces fonctions-là d'habitat, peu importe le cycle de vie qui est recherché, donc alimentation, abri, reproduction durant les périodes propices pour le poisson.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Juste pour préciser quelque chose, est-ce que vous disposez d'un inventaire détaillé de toutes les fonctions qui seraient perdues avec le déplacement de ce cours d'eau là? Nous, dans la documentation que nous avons consultée, ça s'appelle le CE-13. Quand je parle de fonctions écologiques qui seraient perdues, tout ce qui est lié à la filtration, à la rétention, et caetera; et aussi un inventaire sur les fonctions qu'on gagnerait aussi, une fois que le cours d'eau serait déplacé. Est-ce qu'un tel inventaire existe? Bien, si ça existe, on aimerait bien disposer de cela, donc vous voulez bien nous déposer cela?

30 **M<sup>me</sup> STÉPHANIE BESNER :**

Oui, tout à fait. Déjà, en annexe de l'étude d'impact, les annexes D-1 et D-2, ce sont des caractérisations écologiques qui ont été faites, on a là-dedans la caractérisation des cours d'eau : de leurs caractéristiques physiques, mais aussi de leurs caractéristiques biologiques. On a fait des pêches, notamment, des inventaires au niveau des poissons, on a un détail aussi de la végétation qui a été colligée dans ces deux annexes-là. Donc, en termes de fonctions écologiques, ces deux rapports-là y répondent.

40

5 En termes de fonctions de recharge de nappe phréatique, il nous reste des compléments d'études qui vont être faits aux étapes subséquentes du projet pour vérifier s'il y a connexion entre les nappes souterraines et les nappes de surface. À cette étape-ci, on pense que non, notamment dans le secteur des étangs, mais s'il y avait, justement, des excavations, ça pourrait changer les faits, donc on veut s'assurer qu'il n'y ait pas de liens qui affecteraient les nappes phréatiques à cet endroit-là.

10 Il y a également des bassins de rétention qui sont prévus à même le projet -- des bassins de rétention en surface, à ciel ouvert -- pour également permettre de contenir les eaux qui étaient probablement dans les milieux humides qui sont affectés aussi, donc pour qu'au niveau du bassin versant, il y ait une recharge qui se fasse à cet effet-là.

**LE PRÉSIDENT :**

15 Merci.

J'irais vers le ministère de l'Environnement, madame Parent. On voit dans la réponse qui nous a été donnée, on nous explique que la déviation du cours d'eau CE-13 constitue une compensation adéquate aux impacts que ce cours d'eau là subirait dans son déplacement. Qu'est-ce que vous en pensez, vous?

20 **M<sup>me</sup> ELIZABETH PARENT :**

Élisabeth Parent, ministère de l'Environnement. Ma collègue, Mireille Genest, va pouvoir répondre à votre questionnement.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

30 **M<sup>me</sup> MIREILLE GENEST :**

35 En fait, dans l'analyse qu'on fait du projet, on va examiner, dans un premier temps, si la directive transmise par le ministère de l'Environnement a été bien respectée par l'initiateur. Dans son étude d'impact, il doit détailler les impacts sur les milieux humides, mais il doit démontrer qu'il évite le plus possible les milieux humides et hydriques, il doit aussi démontrer qu'il fait un effort pour minimiser ses impacts le plus possible. Donc, ce sont des éléments très importants qu'on examine à l'analyse du projet, l'analyse qui est en cours actuellement.

40 Maintenant, comme on est dans un projet qui est soumis à la Loi sur l'accélération de certains projets d'infrastructure, on a une particularité à cette procédure qui est dite « accélérée » pour ce

5 projet-ci, et la particularité est que la compensation qui pourrait être demandée pour des milieux humides ou hydriques qui seraient inévitablement atteints, cette compensation donc sera déterminée uniquement à l'étape ultérieure à la procédure, qui est celle de l'autorisation ministérielle. Le pouvoir qui est normalement au gouvernement, dans la procédure régulière, de déterminer cette compensation est ici délégué par la LACPI au ministre de l'Environnement.

10 Donc, dans le cadre de la procédure, on va examiner, comme j'expliquais, l'évitement et la minimisation des impacts, on va venir analyser cette séquence, et on va vouloir savoir quelle superficie envisage l'initiateur d'atteindre pour les milieux humides et hydriques, mais on n'aura pas le détail de la compensation en tant que telle au moment de la procédure.

**LE PRÉSIDENT :**

15 Mais on peut considérer, dans le cas de ce cours d'eau là, CE-13, puisque c'est un cours d'eau qui est dévié, on pourrait considérer ça comme une compensation, c'est ça, puisque c'est ce qu'eux nous expliquent?

**M<sup>me</sup> MIREILLE GENEST :**

20 Pour les milieux hydriques ou pour l'habitat du poisson? Parce qu'il s'agit de deux compensations distinctes.

**LE PRÉSIDENT :**

25 Mais laquelle des deux compensations pourrait être considérée comme adéquate ici, dans le cadre de ce déplacement-là?

**M<sup>me</sup> MIREILLE GENEST :**

30 Dans le cadre de la procédure, on va examiner la compensation qui va être pour les habitats fauniques, mais pas celle pour les milieux humides et hydriques. Donc, les discussions quant à la compensation comme telle pour les milieux hydriques sera faite ultérieurement, à l'autorisation ministérielle.

35 Par contre, on va regarder les compensations pour les milieux fauniques, donc pour l'habitat du poisson, ça, ce sera examiné dans le cadre de la procédure, et on s'assure toujours qu'il n'y a pas de double compensation. Donc, pour des compensations de pertes en milieux hydriques qui sont également des habitats du poisson, on va avoir une seule compensation.

40 Donc, ça va être évalué, finalement... Pour répondre à votre question de manière claire, le fait que

la compensation présentée par l'initiateur pour l'habitat du poisson, ça, oui, ça va être examiné par notre experte en habitat faunique.

**LE PRÉSIDENT :**

5

Dans une phase ultérieure?

**M<sup>me</sup> MIREILLE GENEST :**

10

L'habitat du poisson, ça va être examiné pendant la procédure. L'analyse est en cours, actuellement, et madame Chalifour, qui est à distance, examine cet aspect.

**LE PRÉSIDENT :**

15

Merci.

Je vais inviter Pierre-Luc Giroux. — Bonsoir, bienvenue.

20

---

**M. PIERRE-LUC GIROUX  
INTERVENTION CITOYENNE**

25

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Bonsoir, ça va bien?

**LE PRÉSIDENT :**

30

Ça va bien, merci, et vous?

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

35

Ça va très bien. Moi, ma question va poser sur la sécurité de la vitesse qui va être accordée en sortie du giratoire, direction vers Rawdon. Là, présentement, la vitesse est à 70 et elle tombe à 90 par la suite, pour retomber à 70 dans un tronçon d'un kilomètre. Moi, ce que je voulais savoir, c'est en sortie du giratoire, comme madame l'a dit, les gens vont ralentir parce que la vitesse limite, c'est 70

40

kilomètres/heure maximum, de ce que je comprends, donc quand qu'on va sortir sur la 125, la vitesse, elle va être à combien, est-ce qu'elle va rester à 70?

5 Parce qu'avant de me faire dire que ce n'est pas notre problème parce que c'est 400 mètres à côté... Parce que le 90 kilomètres/heure, pour moi, il est trop. Moi, j'habite là, OK. À tous les jours, je passe sur cette route-là, je sors sur cette route-là à tous les jours, puis la vitesse est beaucoup, beaucoup trop élevée. À 90 kilomètres/heure, les gens ne roulent pas 90 kilomètres/heure. Si je

10 Puis moi, il y a juste un *flasher* devant chez nous pour tourner. Il y a comme deux... il y a deux domaines : il y a le domaine [indiscernable] puis il y a le domaine Langlais, où est-ce qu'il y a le vétérinaire, en fait. On tourne à droite puis il y a un autre domaine qui est juste en face, ça fait que ça fait comme une croix, puis ici, le monde roulent 90. Mais nous, quand qu'on veut sortir, quand c'est l'hiver, c'est ridicule; quand que c'est le printemps, quand qu'il y a la petite poussière, la petite roche, c'est encore plus glissant; quand que la chaussée est mouillée, c'est encore pire.

15 Donc moi, ce que je veux savoir, c'est est-ce qu'on a pris en considération la vitesse? Parce que là, on rouvre une voie, on va avoir du monde qui... Parce que là, c'est pas pire, il y a deux lumières en bas. Il y a la lumière en bas du Couche-Tard où est-ce que madame... où est-ce qu'il y a le premier carrefour giratoire, il y a le premier Couche-Tard; là, il y a une lumière. Ensuite, on va au Métro, il y a une autre lumière. À partir de là, les gens, ils peuvent ralentir, être arrêtés puis pogner une erre d'aller, c'est correct. Mais le monde, ils roulent déjà trop vite. Mais lorsqu'on va être sur le nouveau tronçon, qu'on appelle, le monde vont être déjà engagés à 70, puis là, la madame, elle a dit : « Ici, il va y avoir une voie de dépassement s'il y a des camions lourds pour pouvoir les dépasser puis re-renter sur la 125. »

25 **LE PRÉSIDENT :**

Donc...

30 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

35 Mais si on veut vraiment se fier sur la bonne foi des gens, le monde ne rouleront pas 70 quand ils vont réembarquer sur la 125. Ça fait que moi, mon problème, c'est que le monde, déjà, aujourd'hui, roulent trop vite, puis en ouvrant une autre voie comme ça, qui va prendre beaucoup de véhicules qui vont rouler beaucoup plus vite. Bien, ça va encore accentuer la vitesse que moi, quand que j'arrive pour sortir. Comme je vous dis, moi, je suis là à tous les jours, ça fait que moi, c'est un danger, à tous les jours, de sortir de chez nous, dans le fond.

40 Ça fait que moi, ce que je veux savoir, on prend-tu en considération de laisser ça à 90 ou on met ça à 70 partout? Parce que moi, qu'est-ce que je ne comprends pas, c'est qu'en sortant, ça va être 70; ensuite, c'est 90. Parce que c'est juste à côté. On peut remettre le schéma du carrefour giratoire, on

peut voir où est-ce que c'est, ça va être plus simple pour tout le monde de comprendre peut-être. Parce que c'est juste à côté, c'est juste en sortant de... Moi, mon problème, c'est que là, c'est à 90 puis je veux l'abaisser à 70, minimum.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Giroux.

10 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Même, moi, si ça serait rien que de moi... Regarde, juste à soir, il y a un petit tapis de neige, je roule 50, puis moi, quand que... Parce que là, c'est marqué 90, mais moi, je le mets sur le cruise control, OK, à 70, puis déjà, aujourd'hui, je me fais klaxonner, je me fais flasher que je roule pas trop vite, t'sais. Ça fait que...

15 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, la question est bien claire.

20 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

OK, c'est bon.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Bouvier?

30 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Bien, comme on l'a dit précédemment, oui, la vitesse de circulation sur la voie de contournement sera de 70 jusqu'au dernier giratoire rencontré plus au nord, et au nord, bien, dès que le carrefour giratoire sera franchi, premièrement, ce qu'on disait précédemment, c'est qu'à chaque carrefour giratoire, les véhicules vont ralentir, et par la suite, sur la voie de contournement, c'est 70. Je pense que la limite de vitesse dont parle monsieur est à l'extérieur de notre projet, donc...

35 **LE PRÉSIDENT :**

Du tronçon.

40

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Oui. Donc, c'est sûr que tantôt, on parlait aussi du plan d'intervention global sur toute la route, donc c'est quelque chose qui devra être regardé dans ce plan d'intervention là.

5

**LE PRÉSIDENT :**

Dans le cadre du plan d'intervention global.

10

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

15

Et non dans le cadre de ce projet.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

20

C'est ça, parce que nous, notre projet, il s'arrête. Comme on l'a montré sur le schéma, après le giratoire, on se raccorde à la 125 puis c'est là qu'on s'arrête.

**LE PRÉSIDENT :**

25

Donc, à la sortie du giratoire au nord, mais on n'a pas de date -- vous avez répondu à une question semblable tantôt...

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

30

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

35

On n'a pas de période pour dire qu'on va avoir des réponses aux questions qui sont posées actuellement.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

40

Tout à fait.

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

5           Moi, ce qui me dérange là-dedans, c'est que là, on me dit que « notre problème s'arrête là; le reste, ce n'est pas mon problème. » Mais le problème que moi, j'ai là-dedans, c'est que votre projet, vous augmentez la vitesse, puis ça, cette conséquence-là, par la suite, à 200 mètres... Je ne parle pas de deux kilomètres, moi, c'est à la sortie. Où est-ce que c'est marqué « Rawdon », mettons, rajoute six pouces de plus, c'est là que j'habite.

10           **LE PRÉSIDENT :**

          OK.

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

15           OK, ça fait que là, moi, c'est beau me dire : « Ça va rouler 70 puis les gens vont rouler 70, puis à la sortie, ce n'est plus notre problème par la suite parce que là... » Bien moi, ce que je trouve, c'est qu'on rouvre une voie qui va rouler vite, puis ça, ça va avoir des conséquences sur la route qui est déjà existante, qu'il y a déjà un problème là.

20           **LE PRÉSIDENT :**

          Donc, c'est clair que...

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

25           Parce qu'on parle de sécurité pour tout le monde.

**LE PRÉSIDENT :**

30           Oui.

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

35           Puis là, présentement, ce n'est pas une sécurité, puis après ça, on dit : « Bien, ce n'est pas mon problème. » Bien, il y a un problème.

**LE PRÉSIDENT :**

40           C'est bien clair, votre préoccupation est bien claire. Au regard de la préoccupation qu'il a évoquée...

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Excusez, juste avant de continuer, parce qu'il y a eu des morts à cette intersection-là.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui. On sera très, très heureux [indiscernable - propos simultanés]...

10 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Moi, je l'ai vu de mes yeux vu.

**LE PRÉSIDENT :**

15 Oui, merci beaucoup.

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

20 Une femme qui s'est fait... en moto, OK, elle s'est fait... Elle était arrêtée, OK. Moi, je l'ai vu. Quelqu'un voulait tourner dans mon domaine, OK. Elle, elle était derrière ce camion. Il y avait un véhicule derrière elle qui a décidé de passer par le côté, puis le char en arrière, lui, il ne s'en est pas... il a rentré dans la madame, dans la moto. Elle a revolé de l'autre côté puis elle s'est fait frapper de l'autre bord, ça fait qu'elle a plié du mauvais sens.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Giroux...

30 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Ça fait qu'elle était assise à terre puis le char est arrivé en arrière, « clac ». Moi, j'ai vu ça, OK.

**LE PRÉSIDENT :**

35 On aura, en deuxième partie d'audience...

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

40 OK, mais je veux juste que [indiscernable - propos simultanés]...

**LE PRÉSIDENT :**

Ce serait très bien que vous veniez avec ce genre de témoignage...

5 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Oui.

10 **LE PRÉSIDENT :**

... à partir du 3 mars, ce serait très intéressant, comme ça, tout le monde verra en termes de préoccupation que vous avez par rapport à la sécurité, à la sécurité des personnes. C'est très intéressant, mais nous réservons cette période où on a des témoignages aussi poignants, ça va être en deuxième partie d'audience.

15

Mais maintenant, il est évident que par rapport à la préoccupation que vous évoquez, on a besoin de quelques détails par rapport au plan global.

20

Sur le plan, le programme que vous avez conçu, dont le tracé que nous examinons en ce moment, le contournement, est un des éléments, est-ce qu'à ce stade du développement de ce plan-là, on pourrait avoir quelques informations, quelques détails qui pourraient apporter des éclaircissements aux questions de sécurité qui sont posées par monsieur Giroux?

25

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

On peut...

30 **LE PRÉSIDENT :**

[Indiscernable - propos simultanés] giratoire, bien sûr.

35 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

On peut donner quelques détails, mais je ne sais pas si ça va satisfaire parce que c'est des détails très généraux, on n'est pas encore rentré assez dans le détail du plan d'intervention pour préciser des choses telles qui sont apportées ce soir. Donc, les détails, qui sont tout ce qui a été analysé, c'est on va regarder s'il faut améliorer certaines intersections, mais on n'a pas analysé en détail ces intersections-là. Mais il y a une étude d'opportunités, donc une étude de besoins qui a été faite pour voir un petit peu quels secteurs il faudrait améliorer, mais il n'y a pas assez de détails pour vous en donner ce soir.

40

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Parce que la crainte, est-ce que le problème de sécurité qu'on cherche à régler sur le contournement, le projet de contournement, ne va pas se déporter ailleurs?

5

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Bien, le gros problème résolu par le contournement de Sainte-Julienne, c'est beaucoup la congestion, toute la mixité des modes de transport -- mode actif, les camions lourds, les véhicules -- les commerces aussi qui sont desservis de chaque côté dans la municipalité de Sainte-Julienne, donc c'est surtout la fluidité. La congestion entraîne des accidents, mais c'est surtout la fluidité qu'on cherche à corriger, et notre voie de dépassement offrira aussi des occasions de dépassement pour, justement, si jamais... tant qu'on n'a pas fait les interventions ailleurs, ça va aider à fluidifier la circulation et à un petit peu permettre le dépassement quand il y a des véhicules lourds, et caetera.

10

15

Donc, tout ça, normalement, est un tout, le plan d'intervention est un tout, et il faudra le développer un petit peu plus par la suite.

**LE PRÉSIDENT :**

20

Merci, je vais laisser mon collègue.

**LE COMMISSAIRE :**

25

Oui. Pourriez-vous, madame Bouvier, préciser le tronçon qui est l'objet du plan d'intervention et aussi les objectifs prioritaires ou l'objectif prioritaire?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

30

Je vais demander d'afficher une diapositive et je vais demander à Éric Dessureault de m'aider à répondre à la question.

**LE PRÉSIDENT :**

35

D'accord, merci.

Je voudrais juste, en attendant qu'ils trouvent la diapositive, passer un petit communiqué. Avec votre indulgence, on a encore deux personnes qui sont inscrites, qu'on va prendre, mais avec votre indulgence, on prendra une dizaine de minutes de pause juste pour remettre les choses en place. Merci.

40

Madame Bouvier, on revient à vous.

**M. ÉRIC DESSUREAULT :**

5 On vient d'avoir un visuel, est-ce qu'il est plein écran, ou? Il est reparti.

Je vais me représenter en attendant, Éric Dessureault, en planification des transports.

10 Ce qu'on veut vous présenter quand on va trouver la capsule, en fait, c'est expliquer un peu l'origine du projet, de bien comprendre la démarche du Ministère et les réflexions qui ont mené au projet. Donc, on parlait tantôt d'objectifs, les besoins, donc on va voir ce que le Ministère a fait depuis les dernières années pour comprendre pourquoi on en arrive à ce projet-là.

15 Donc, ce que vous voyez à l'écran, c'est au niveau... en fait, c'est de faire un résumé de l'étude d'opportunités. Je vous ramène en 2022, où est-ce que le Ministère a déposé un premier avis de projet -- en fait, un premier tracé qui consiste au prolongement de l'autoroute 25 à l'intérieur de l'emprise acquise du Ministère.

20 Une fois le dépôt de ce projet-là, le ministère de l'Environnement a invité le ministère des Transports à étudier d'autres corridors, d'autres tracés possibles pour voir si, effectivement, c'était le meilleur des tracés qui pouvait répondre à certains objectifs qui avaient été définis.

25 Il y a déjà eu une étude d'opportunités qui avait été faite en 2003, donc par la suite, on est venu mettre à jour cette étude-là, ce qui a engendré... en fait, ce qui a résulté à la mise à jour de l'étude d'opportunités.

30 Le premier volet consiste à l'étude des besoins, donc on est venu faire des relevés, on a consulté les partenaires du Ministère, les municipalités, les MRC pour bien comprendre les enjeux et les problématiques de la route 125, mais dans l'axe complet. Donc, on est parti de la fin du prolongement de l'autoroute 25 à Saint-Esprit et on s'est rendu jusqu'au croisement, au carrefour entre la 337 vers Rawdon et la 125 vers Saint-Donat.

35 Donc, on a étudié ce tronçon-là au complet pour comprendre les enjeux en circulation, sécurité routière, milieux naturels, et caetera. Par la suite, ça nous a permis de définir les besoins qui devaient être considérés pour être en mesure d'étudier les différents tracés, les différents corridors, et aussi comprendre s'il y a une nécessité d'intervention.

40 Ce que vous voyez à l'écran, c'est le résumé, en fait, de l'étude des besoins. Donc, on ne passera pas à travers tout ça, mais juste que vous compreniez qu'au niveau des besoins, les principaux points, problématiques : améliorer la sécurité des déplacements dans le corridor, favoriser les alternatives de

mobilité durable, limiter l'étalement urbain puis améliorer la qualité des résidents. C'est sur ces besoins-là qu'on est venu établir des objectifs pour être en mesure de définir différentes solutions.

5           Donc, à l'étude des solutions, on a élaboré, on a regardé plusieurs scénarios, plusieurs corridors, on les a comparés entre eux en fonction des objectifs qui avaient été retenus à l'étude des besoins et on en est venu avec une solution qui répondait le mieux possible à tous ces objectifs-là.

10           Donc, ce que vous voyez à l'écran, c'est le plan complet, en fait, c'est les quatre segments de l'étude. Ça a été séparé en quatre segments pour au niveau de l'environnement, le milieu d'intégration, le type de route aussi. Donc, on est venu avec un premier segment, le secteur A qui est la fin de l'autoroute 25 jusqu'à la municipalité de Sainte-Julienne; le secteur B qui est le secteur urbain de Sainte-Julienne. C'est le secteur qui est à l'étude présentement; le projet, c'est sur le secteur B. Il y a le secteur C qui est au nord, donc c'est le secteur où est-ce qu'il y a une variation de vitesse entre 70, 90 kilomètres/heure et qui revient à 70; et après ça, il y avait même le secteur D qui était au-delà de la jonction de la 337 jusqu'au nord, vers Saint-Donat, qui est la connexion avec la route 341. Donc, ce que vous voyez à l'écran, c'est vraiment toute la zone à l'étude de l'étude d'opportunités.

20           Si on se concentre uniquement sur notre secteur, présentement, le projet, ce que vous pouvez constater, c'est qu'il y a plusieurs corridors qui ont été étudiés. Il y a la route 125 actuelle, et on a fait plusieurs scénarios sur cette route-là; ensuite de ça, en fait, c'est l'amélioration de la route 125 actuelle, donc si on ajoute des voies, si on enlève la voie de virage à gauche double sens; ensuite, il y a eu le corridor de l'emprise acquise, donc le corridor du tracé du projet; et il y a même d'autres corridors qui ont été étudiés, d'autres tracés alternatifs, pour voir si ça pouvait répondre aux besoins, aux objectifs.

25           Par la suite, on a fait une analyse comparative basée sur tous les objectifs, puis ce qu'on s'est rendu compte, c'est que le corridor de la route de contournement, le corridor à l'est de Sainte-Julienne, était celui qui répondait le mieux à l'ensemble des objectifs. Donc, ça ne veut pas dire que c'est lui qui avait -- qui était le meilleur dans tous les objectifs, qui était le plus bénéfique, mais dans l'ensemble, si on voulait améliorer au niveau de la sécurité des usagers à l'intérieur de la municipalité, réduire la friction pour l'accessibilité aux commerces -- toujours à l'intérieur de la municipalité -- améliorer la fluidité, la fiabilité sur le réseau, c'est la route de contournement qui était le corridor et le tracé qui était le plus avantageux.

35           Ce qui nous amène au gabarit de la route de contournement, donc la fameuse route avec deux voies par direction, chaussées séparées. C'est ce qui répond à une route pour... en fait, c'est une route régionale avec un DJMA en haut de 10 000, c'est la seule configuration qui est acceptable dans les conditions qu'on a présentement.

40           Juste pour vous donner une idée, on a aussi quand même étudié la route avec une seule voie par direction sur chaussées contiguës. Mais comme on a un DJMA qui est très, très élevé déjà, avec en

5 haut de 18 000, et qui va continuer d'augmenter -- on parle d'à peu près 1.2 % d'augmentation par  
année au niveau des débits -- et en plus, une route à une voie par direction, ça n'offre pas la possibilité  
de dépassement. On en parlait tantôt, c'est vraiment un point important, c'est la sécurité des usagers  
d'avoir un endroit où est-ce que c'est sécuritaire de dépasser sur une route où est-ce qu'il y a des  
tronçons très longs qui sont à une seule voie. Donc, on espère que c'est à cet endroit-là que les gens  
vont attendre, en fait, pour dépasser et non pas essayer d'être téméraire et de le faire sur le tronçon  
avant ou après.

10 Dans la région, dans le secteur, il y a différentes routes de contournement qui ont été faites, donc  
on donne l'exemple sur la route 117 qui contourne Labelle et aussi Rivière-Rouge.

15 Pour conclure, quand on parle du plan d'intervention, quand on regarde dans l'ensemble de l'axe  
et on regarde les différents secteurs, l'étude d'opportunités recommande, dans le secteur A, de rester  
dans le corridor actuel de la route 125, mais en apportant des améliorations, que ce soit en améliorant  
les courbes, en ajoutant des voies de virage à gauche ou... il y a plusieurs scénarios qui sont encore à  
l'étude, ce n'est pas encore complété; tandis que pour le secteur B, c'est le contournement du noyau  
urbain de Sainte-Julienne, via l'emprise, donc à l'est de la municipalité, qui a été retenu; et pour les  
secteurs C et D, c'est aussi des améliorations dans le corridor de la route 125 actuel avec, encore une  
fois, plusieurs scénarios qui pourront être étudiés par la suite.

20 **LE COMMISSAIRE :**

25 Merci beaucoup. À travers les questions qu'on a entendues ce soir, on comprend qu'au mois de  
mars, on va entendre beaucoup de préoccupations concernant les secteurs A et C dont vous venez de  
parler.

30 Pourriez-vous juste être un petit peu plus précis concernant les possibles interventions? Je  
comprends très bien que vous n'êtes pas à l'étape de confirmer quoi que soit. Vous parliez de voies de  
virage à gauche protégées, peut-être, ou autres mesures possibles, dans les secteurs A et C en  
particulier.

35 **M. ÉRIC DESSUREAULT :**

40 En fait, les interventions possibles, c'est de voir au niveau de la vitesse affichée, est-ce qu'on  
pourrait réduire la vitesse dans ces secteurs-là, est-ce qu'on a besoin d'avoir deux voies par direction  
aussi, chaussées séparées. Les contraintes sont différentes, donc ce n'est pas évident, pour l'instant,  
sans avoir fait des analyses détaillées. Il y a aussi des courbes qui sont dans l'étude d'opportunités qu'il  
a été démontré qui sont sous-standards, donc des courbes serrées qui pourraient être améliorées;  
améliorer aussi l'accessibilité aux commerces, aux terrains riverains, justement, en mettant en place, en  
implantant des voies auxiliaires de virage à gauche, en implantant des endroits, des zones de

dépassement, dépendamment les contraintes qui sont... qui vont être déterminées dans les études plus précises.

**LE COMMISSAIRE :**

5

Merci, c'est très clair. Et on comprend que le prolongement de la 25 comme autoroute proprement dite, c'est un scénario qui est définitivement exclu, au-delà de Saint-Esprit, au nord de Saint-Esprit? C'est une question, en fait.

10

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Pour l'instant, le projet est mis sur la glace, est remplacé par le plan d'intervention.

**LE COMMISSAIRE :**

15

Donc, ce n'est pas totalement exclu sur le moyen, long terme, c'est ce que vous dites, on ne veut rien exclure?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

20

Long, long terme peut-être.

**LE COMMISSAIRE :**

25

D'accord, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

30

Merci. C'est bon, on a fait le tour de...

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Oui, bien, dans le fond, on se revoit le 2 mars avec plus de détails, j'imagine.

35

**LE PRÉSIDENT :**

C'est l'essentiel de l'information...

40

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... qu'on a pu nous communiquer à ce stade.

10 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Mais dans le fond, moi, si je veux changer la vitesse de 90 à 70, c'est où il faut que je m'adresse? Ce n'est pas ici, j'imagine.

15 **LE PRÉSIDENT :**

C'est entendu.

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

20 Oui, mais il faut-tu que je fasse d'autres démarches à part le 2 mars, ou?

**LE PRÉSIDENT :**

25 Bien, comme je l'ai déjà dit, la question a été posée. La réponse qu'on peut avoir, à ce stade, a été donnée.

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

30 Mais il n'y a pas d'étude sur le fait que c'est dangereux à 90? Avons-nous des études là-dessus qu'à 70, ce serait plus raisonnable?

**LE PRÉSIDENT :**

35 Je vous renvoie la question, madame Bouvier.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

40 Pour changer la vitesse sur une route, normalement, il faut qu'on ait une demande de la Municipalité dans laquelle cette route se situe, puis il faut aussi qu'on ait des analyses. Il faut comprendre que la vitesse pratiquée par les usagers n'est pas juste en fonction des panneaux qui sont

mis au bord de la route, mais beaucoup en fonction de l'environnement de la route. Si on a un environnement très large, un corridor très large avec des champs de chaque côté...

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Non, il n'y en a pas.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

C'est un environnement urbain?

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît, monsieur Giroux, on peut écouter la réponse?

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Oui, mais parce qu'elle ne sait pas où est-ce que...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais vous avez posé une question, on la laisse répondre.

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Moi, je fais juste rajouter des détails, c'est tout.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Giroux.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

C'était des considérations générales. Donc, l'environnement urbain est beaucoup lu par les usagers de la route pour la vitesse pratiquée, donc il faut voir si l'environnement urbain correspond plus... l'environnement routier, excusez, correspond plus à une vitesse de 70 ou une vitesse de 90.

Mais les demandes de limitation de vitesse, de baisse de limitation de vitesse, d'habitude, se rendent par les municipalités, qui s'adressent après au ministère des Transports, puis il y a des analyses qui sont faites.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci pour cette réponse. — Et monsieur Giroux, merci à vous pour votre participation.

5 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Merci.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Et comme je l'ai dit, on espère vous voir le 3 mars.

15 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Ça, c'est sûr.

**LE PRÉSIDENT :**

Pour venir exprimer votre opinion.

20

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Bien sûr. La vie de mon fils et ma vie est importante, donc...

25

**LE PRÉSIDENT :**

Merci [indiscernable - propos simultanés]...

30 **M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Donc, je ne veux pas être la prochaine proie [indiscernable] dans le fossé.

**LE PRÉSIDENT :**

35

Merci.

**M. PIERRE-LUC GIROUX :**

Merci à vous.

40

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

5 Alors, comme je disais, bien, je demande votre indulgence, on se donne une pause de 10 minutes et on se retrouve en salle, merci.

---

10 SUSPENSION DE LA SÉANCE À 21 h 59  
REPRISE DE LA SÉANCE À 22 h09

---

**LE PRÉSIDENT :**

15 Merci. Donc, je disais qu'on avait encore deux personnes qui voudraient intervenir, mais avant d'appeler la personne suivante pour venir poser ses questions, je voudrais confirmer que la commission tiendra encore des séances supplémentaires, pour la nécessité de l'enquête et les questions qui demeurent, demain, en après-midi d'abord, à partir de 13 h 30, et en soirée aussi, à partir de 19 h.  
20 Donc, on verra, après avoir écouté tout le monde, s'il y a encore nécessité de faire quelque chose. Donc, je vous confirme déjà que demain, on aura encore deux séances : une séance en après-midi et une séance en soirée.

25 Cela dit, je voudrais inviter Melie Breton. — Bonsoir, bienvenue.

---

30 **M<sup>me</sup> MELIE BRETON**  
**CLUB DE MOTONEIGE DE SAINTE-JULIENNE**

**M<sup>me</sup> MELIE BRETON :**

J'ai noté sur mon téléphone, je ne suis pas en train de texter en même temps.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Approchez-vous un peu du micro, s'il vous plaît.

40

**M<sup>me</sup> MELIE BRETON :**

5 Oui, pardon. Donc, Melie Breton, je suis agente de liaison pour les clubs de motoneigistes du Québec. Donc, je parle au niveau plus... principalement des motoneiges, mais aussi, je pense, pour le MTQ, c'est une catégorie juste VHR.

10 Ma première question, c'est juste, étant donné qu'au niveau économique, les VHR sont quand même vraiment importants, surtout dans la région ici, ce serait quoi les mesures qui vont être prises pour trouver une solution pour le passage des VHR? Je sais qu'au niveau de quand il va y avoir les travaux, il y a possiblement des ententes qui vont être faites pour qu'ils soient capables de circuler quand même, mais c'est surtout après les travaux, comment est-ce que... Parce que là, présentement, il y a un sentier de motoneige qui passe directement là où est-ce qu'il va y avoir la nouvelle autoroute, donc ce serait quoi qui serait mis en place pour regarder avec les motoneiges et VHR en général, comment est-ce qu'ils pourraient s'arranger?

15 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Bouvier?

20 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER:**

25 Oui. Donc, ce qu'il faut rappeler, c'est que dans le corridor boisé actuel, donc l'emprise du Ministère, effectivement, il y a des sentiers VHR, que ce soit des motoneiges ou des VTT, qui ont obtenu des permis. Il faut rappeler que ce sont des sentiers locaux qui permettent de rejoindre des sentiers régionaux. Donc, c'est sûr que ces sentiers vont disparaître lors de la construction de la voie de contournement.

30 Comme mesure d'atténuation, ce que le Ministère propose, c'est, après les travaux, de collaborer, justement, avec les clubs pour essayer de voir ce qui peut être mis en place. On parle peut-être de stationnements incitatifs à des endroits stratégiques pour pouvoir rejoindre les réseaux régionaux et de développement d'autres sentiers, si possible.

**M<sup>me</sup> MELIE BRETON :**

35 Ça répond à la question. Par contre, ce qui pourrait m'amener à la deuxième, en réalité.

40 Ce ne serait pas plus logique de faire ces démarches-là avant? C'est-à-dire, parce qu'une fois que les travaux sont faits, déjà là, ça va faire plusieurs années que les clubs n'auront pas accès à ces sentiers-là, mais là, si, en plus, après ça, on fait des consultations puis on décide de refaire d'autres travaux ou d'autres autorisations, ça risque de prendre vraiment du temps. Ce ne serait pas plus simple

de collaborer d'avance puis de prévoir d'avance un espace pour les VHR pour qu'ils puissent non seulement circuler, mais aussi traverser de façon sécuritaire?

**LE PRÉSIDENT :**

5

La suggestion serait la bienvenue dans votre mémoire qui va être présenté le 3 mars.

**M<sup>me</sup> MELIE BRETON :**

10

C'est plus à savoir pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas le faire, pourquoi faire ça après, c'est ça que je ne comprends pas.

**LE PRÉSIDENT :**

15

Oui. — Pourquoi est-ce qu'on ne peut pas le faire avant?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

20

On pourrait discuter dès à présent, effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, allez-y.

25

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

On a... au ministère des Transports, on a un centre de services avec un responsable des clubs VHR, des relations avec eux, donc il n'y a pas de problème qu'on mette ça en place assez rapidement.

30

**M<sup>me</sup> MELIE BRETON :**

Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

35

Parfait.

**M<sup>me</sup> MELIE BRETON :**

40

Ça répond à ma question, merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais cela dit...

5 **M<sup>me</sup> MELIE BRETON :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

10

... ce serait très intéressant que, pour la deuxième partie, où vous avez la possibilité de venir exprimer votre opinion sur le projet et de faire des suggestions pour bonifier le projet...

**M<sup>me</sup> MELIE BRETON :**

15

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

20

... ce serait intéressant que vous soyez là pour faire votre intervention ou pour faire des propositions dans un mémoire que vous allez soumettre à la commission, qui va l'examiner, et éventuellement, vous poser aussi, à vous, des questions pour mieux comprendre les mesures que vous suggérez à l'initiateur. Donc, on vous invite à vous présenter ici le 3 mars aussi pour la deuxième partie d'audience. Merci pour votre participation...

25

**M<sup>me</sup> MELIE BRETON :**

Merci beaucoup.

30 **LE PRÉSIDENT :**

... et bonne soirée.

J'invite Hélène Bouchard à se présenter à la table des intervenants. — Bonsoir et bienvenue.

35

---

**M<sup>me</sup> HÉLÈNE BOUCHARD  
INTERVENTION CITOYENNE**

40

**M<sup>me</sup> HÉLÈNE BOUCHARD :**

5           Merci, bonsoir. Donc, j'avais une petite question. Concernant les différents scénarios qui ont été étudiés pour déterminer qu'on passait à la voie de contournement, finalement, est-ce que, parmi toutes ces études-là, ces démarches-là, est-ce que vous aviez envisagé de simplement installer des feux de circulation intelligents sur la 125 telle qu'elle est présentement, passant par le parcours qu'elle a maintenant, mettre des feux intelligents pour permettre de gérer tout ce qui est surplus de gros trafic les fins de semaine, puis tout ça, ou les heures de pointe?

10          **LE PRÉSIDENT :**

          Merci pour cette première question. — Madame Bouvier, avez-vous envisagé cette possibilité?

15          **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER:**

          Tout à fait, monsieur Éric Dessureault l'a expliqué tantôt quand il est passé au travers de toute l'étude d'opportunités qui avait été mise à jour. Dans une des diapositives, il y avait tous les scénarios qu'on a étudiés pour le contournement de Saint-Lin -- « de Saint-Lin », de Sainte-Sainte-Julienne, et en particulier, de rester sur le tracé actuel.

20           Ce qu'il faut comprendre, ce n'est pas juste les feux de circulation qui provoquent la congestion, c'est aussi tous les commerces, toutes les rues municipales qui croisent la 125 et aussi le débit élevé de circulation qui engage la congestion, donc il fallait aussi qu'on sécurise les accès. Donc, il y a plusieurs paramètres, ce n'est pas juste mettre des feux de circulation qui permettent de fluidifier... des feux de circulation intelligents qui permettent de fluidifier la circulation, il y a d'autres paramètres qui sont en place dans ce contournement-là pour que ça fonctionne, donc ça a été étudié et ça a été rejeté.

25          **M<sup>me</sup> HÉLÈNE BOUCHARD :**

30           Je vous remercie.

35           Deuxième question, concernant les raccordements dans des projets qui sont vraiment dans un délai très, très loin, comme vous le disiez, le fait de préparer... de faire le projet de contournement actuel qui est proposé, est-ce que ça, ça va venir s'insérer avec les modifications qui sont à venir dans le très long terme? J'imagine qu'il y a quand même une espèce de plan global de tout le tracé de la 125, alors là, on prépare la voie de contournement, mais t'sais, comment... Est-ce que ça, c'est comme quelque chose de, on va dire, temporaire, pour essayer de régler le problème temporairement, mais qu'éventuellement, on va faire un grand circuit de la 125 qui ne va même pas passer par... t'sais, qui va être peut-être dans des champs, peut-être sur des terres agricoles? Est-ce que ça va avoir une utilité, rendu là, ce déboisement-là, toute cette déforestation-là puis... C'est ça ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

Elle est un peu longue, vous avez bien saisi?

5 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

J'ai compris, j'ai compris.

**LE PRÉSIDENT :**

10

Alors, je vous laisse.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

15

Ce que je comprends, c'est est-ce que, si un jour, l'autoroute 25 voit le jour, le prolongement de l'autoroute 25 voit le jour, est-ce que ce qu'on a fait, le contournement des Sainte-Julienne, va être perdu ou pas?

20

Ce qu'il faut se rappeler, c'est que le contournement de Sainte-Julienne passe en grande partie dans le corridor acquis -- le corridor qui avait été acquis, au départ, pour le prolongement de l'autoroute 25, donc c'est comme si on réalisait une mini partie de l'autoroute. Donc, si jamais, un jour, l'autoroute 25 voit le jour, bien, normalement, le tracé passerait en majeure partie dans le tracé de la voie de contournement de Sainte-Julienne.

25

**M<sup>me</sup> HÉLÈNE BOUCHARD :**

C'est bien, je vous remercie.

**LE COMMISSAIRE :**

30

Madame Bouchard faisait référence à la 125 actuelle qui traverse le noyau villageois, on comprend de l'étude impact que ça va être rétrocédé à la Municipalité. Est-ce que le ministère des Transports va faire des interventions avant la rétrocession ou est-ce qu'il y a autre chose de prévu, outre la modification de l'intersection... Je n'ai pas le nom de la rue en tête, mais on comprend qu'avec le carrefour giratoire, c'est nécessaire. Au-delà de ça, est-ce qu'il y a autre chose de prévu dans l'emprise de la 125 actuelle dans le milieu urbain?

35

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

40

Ça, c'est des discussions à avoir avec la Municipalité. D'habitude, quand on fait une rétrocession

de route dans le cadre de contournements, je peux vous donner l'exemple des contournements de Labelle ou de Rivière-Rouge, ce qu'on fait, c'est qu'on remet à niveau l'infrastructure de la route pour la rendre en bon état à la Municipalité, mais on travaille de concert aussi avec la Municipalité pour si la Municipalité veut... Après, la route 125 qui passe dans le noyau villageois appartiendra à la Municipalité, donc elle peut la transformer, et vu que le débit va être beaucoup plus faible, elle pourrait vouloir éliminer la voie de virage à gauche dans les deux sens qui existe puisqu'elle ne sera peut-être plus nécessaire; elle pourrait mettre en place des pistes cyclables ou réaménager certains trottoirs s'il le faut; aménager des infrastructures pour le transport collectif, et des choses comme ça. Donc, c'est toutes des discussions qu'il reste à avoir avec la Municipalité pour voir sa volonté de transformer la route 125, et nous, on rétrocede une route en bon état, normalement.

**LE COMMISSAIRE :**

Bien. — Est-ce qu'on pourrait entendre la position du représentant de la Municipalité?

**M. JÉRÔME MORIN :**

Oui. Bien, Jérôme Morin, représentant de la Municipalité.

C'est sûr et certain qu'on apprécierait que l'asphalte soit frais fait avant de se faire céder la route. Par contre, nous, dans les problématiques qui sont soulevées de façon récurrente pour la route 125, c'est que c'est une barrière en plein milieu du village. En fait, c'est une route régionale qui entre en conflit avec beaucoup d'action ou d'intervenants *locals*. Par exemple, il y a un centre de personnes âgées qui est situé d'un côté de la 125 avec des commerces qui ont situés de l'autre côté, puis juste ça, ça, c'est des endroits qui sont conflictuels, parce qu'on s'entend que ça prend un certain délai traverser la route 125 pour ces personnes-là.

Donc oui, il y a des aménagements qu'on veut faire. De toute évidence, on ne conserverait pas la 125 dans son format actuel, surtout qu'elle a été modifiée dernièrement à deux voies dans certains secteurs pour pallier au délai de réalisation de la voie de contournement. Mais oui, il y a des actions qui seraient faites par la Municipalité pour remettre ça dans une vision beaucoup plus locale, en fait, de boulevard urbain, au lieu d'être une autoroute qui traverse la municipalité.

**LE COMMISSAIRE :**

Et est-ce que les impacts financiers de la rétrocession avec toutes les améliorations qui pourraient être apportées ont déjà été évalués, est-ce que ça fait partie de votre plan d'urbanisme ou d'un plan d'immobilisation, par exemple?

**M. JÉRÔME MORIN :**

5 En toute transparence, la rétrocession de la 125 fait partie lointaine dans nos plans. C'est sûr et certain que depuis un certain nombre d'années, le projet a été reporté, reporté, modifié, donc on n'a pas encore la date de rétrocession. Mais oui, éventuellement, quand les vrais pourparlers avec le Ministère puis qu'on saura que les travaux débutent, par exemple, pour la voie de contournement, c'est sûr et certain que ça va faire partie du plan triennal d'immobilisations de venir faire les modifications à la route 125.

10 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. — Oui, madame Lajoie.

20 **M<sup>me</sup> LOUISE LAJOIE :**

20 Je voudrais juste vous dire -- est-ce que vous m'entendez? -- qu'on a des propositions à faire parce qu'on a une équipe qui s'occupe, au sein de la Direction de santé publique, justement, de la sécurité et de la mobilité active, puis comment on peut arriver à faciliter un travail avec le ministère des Transports et la Municipalité, la MRC, pour qu'il y ait des choses qui soient faites d'une façon intelligente qui profite à tout le monde : qui profite autant aux personnes qui vont se mobiliser, qui vont emprunter  
25 cette ancienne route et qui vont avoir à se déplacer, par exemple, au niveau de la sécurité; au niveau de comment on peut garder de la verdure; comment on peut avoir un mobilier urbain intelligent; comment on peut avoir une connectivité, et puis tout ça. Je vais vous laisser le document. J'ai une présentation, mais je pense que je vous laisse le document.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci beaucoup.

35 J'irais encore vers l'initiateur pour préciser quelques points encore au niveau de la commission. Dans la documentation pour le tracé, par exemple, le chiffre qu'on retrouve, c'est 3.1 kilomètres; dans votre présentation, vous nous parlez de 3.5 kilomètres. Est-ce que vous pouvez nous expliquer cette apparente contradiction et c'est quoi le tracé exact, le chiffre qu'on retient dans ce projet-là?

40

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Il y a peut-être une erreur dans notre présentation, je vais vérifier avec mes collègues et vous revenir.

5

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, prenez ça en délibéré et vous nous revenez, merci. Ça, c'est une des questions.

10

À ce stade, on ne connaît pas encore le coût du projet. Nous, on voudrait savoir quels sont les coûts du projet; on sous-entend là le coût en capital et les frais d'exploitation de cette route qui devient... qui est une route régionale?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

15

Ce que je peux vous dire pour l'instant, c'est que ça va être un projet majeur, donc un projet de plus de 100 millions \$. Je n'ai pas les détails pour les coûts en exploitation, actuellement.

**LE PRÉSIDENT :**

20

Le coût en capital, c'est environ de 100 millions \$, c'est ça?

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

25

Plus de 100 millions \$.

**LE PRÉSIDENT :**

30

Plus de 100 millions \$.

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

En travaux.

35

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que, pour savoir, une analyse avantage-coût de ce projet, est-ce que ça a été réalisé?

40

**M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Je ne sais pas, je vais me renseigner.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez vous renseigner, d'accord, merci.

10 J'avais une autre question aussi sur la durée d'exploitation de la voie de contournement. Dans la documentation, on nous indique que la durée d'exploitation va être de 25 ans, et cette durée paraît relativement moins longue que les durées habituelles des routes de ce type-là. Est-ce qu'il y a une explication pourquoi est-ce que...

15 **M. MATHIEU CÔTÉ :**

Bonjour, Mathieu Côté de l'initiateur.

20 En fait, au-delà d'une durée de 25 ans, il est plutôt difficile de prévoir, de faire des projections au niveau des débits de circulation, de l'accroissement de la population, et tout ça, donc c'est plutôt... Ce n'est pas les infrastructures routières qui ne seront plus bonnes après 25 ans, mais au-delà de 25 ans, il va falloir qu'on révise l'accroissement, les données statistiques d'accroissement de la population, pour s'assurer que ça va durer pour plus longtemps ou peut-être qu'il y aura d'autres améliorations ponctuelles à faire pour s'assurer que la voie de contournement continue de répondre aux objectifs.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Si je comprends bien, la durée de 25 ans, vous l'alliez à l'accroissement de la population, c'est ça, et aux projections qui ont été faites?

30 **M. MATHIEU CÔTÉ :**

Entre autres.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Entre autres.

**M. ÉRIC DESSUREAULT :**

40 Éric Dessureault, planification des transports.

En fait, quand on regarde l'Institut de la statistique du Québec, on annonce un accroissement démographique, en fait, aussi de la population active qui se traduit à 1.2 % d'augmentation annuelle au niveau des débits.

5 Ce qu'il faut comprendre aussi, c'est que le projet est justifié, présentement, avec les débits actuels, donc on est déjà au-dessus du 10 000 de DJMA qu'on parlait tantôt, on est à 18 000, qui va continuer à augmenter. En fait, le 25 ans, les débits de 25 ans, c'est pour assurer d'avoir une résilience et une pérennité des infrastructures qui vont être construites pour assurer le futur.

10 **LE PRÉSIDENT :**

OK.

15 **LE COMMISSAIRE :**

Bien, donc ce n'est pas seulement un horizon d'analyse -- un horizon de prévision et d'analyse, c'est plus que ça, c'est ce que vous venez de dire?

20 **M. ÉRIC DESSUREAULT :**

En fait, on veut s'assurer qu'avec les débits anticipés dans 25 ans, que les infrastructures soient toujours conformes et soient toujours efficaces au niveau des objectifs à atteindre.

25 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, la conception du projet devrait être valide et performante pendant 25 ans, c'est ce que...

30 **M. ÉRIC DESSUREAULT :**

Tout à fait.

35 **LE COMMISSAIRE :**

D'accord, merci.

40 **LE PRÉSIDENT :**

Une chose qu'il nous faudrait clarifier aussi, c'est le débit, vous venez d'en parler aussi. Dans la documentation, on trouve un débit de 18 400, et là, dans la présentation d'aujourd'hui, on se retrouve avec un débit de 18 800. Est-ce que c'est une question de date ou c'est quoi, qu'est-ce qui explique

cette différence de chiffres?

**M. ÉRIC DESSUREAULT :**

5 On vous revient avec une explication, on va prendre ça en délibéré.

**LE PRÉSIDENT :**

10 Merci.

Je voudrais voir, du côté des personnes-ressources, est-ce que, par rapport aux questions qu'on a abordées et les réponses qui nous ont été apportées par l'initiateur, avez-vous éventuellement quelque chose à ajouter, une clarification à donner? Non.

15 Alors, je voudrais...

**M. JÉRÔME MORIN :**

20 Bien, pardon, si je peux me permettre.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Morin.

25 **M. JÉRÔME MORIN :**

Oui, Jérôme Morin, je suis représentant pour la Municipalité à Sainte-Julienne.

30 Je sais, tantôt, il y a un conseiller municipal puis un maire, également, qui sont venus parler de la possibilité d'ajouter un rond-point à l'angle... dans le fond, c'est à l'intersection de la rue Cartier et de la route 125. On se demandait juste s'il y avait une option qui avait été évaluée pour éviter que la route 125 actuelle finisse en cul-de-sac. En fait, c'est qu'actuellement, il y a un tronçon qui va carrément finir en cul-de-sac devant des commerces. C'est sûr que ça a un impact sur les commerces, ça a un impact sur l'accessibilité, il y a comme des secteurs qui seraient... pas enclavés, mais qu'il faudrait faire un très long détour pour passer d'un côté à l'autre de ce fameux cul-de-sac. Est-ce que c'est quelque chose qui est permanent ou qui est envisagé de modifier? Je crois que tantôt, les questions, c'était ce que ça voulait dire.

40

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Bouvier?

5 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Je vais laisser mes collègues répondre.

10 **M. ÉRIC DESSUREAULT :**

Oui. On comprend que le cul-de-sac que vous parlez, c'est celui qui est au sud du giratoire du rang du Cordon. En fait, on essaie... sur une route régionale, on essaie aussi de limiter le nombre de points conflictuels ou le nombre de connexions pour garder une certaine fluidité sur la route régionale. Tous les commerces vont garder leur accès. Effectivement, ils vont devoir passer par le carrefour giratoire s'ils veulent accéder aux commerces qui sont au sud.

15  
20  
25 Le problème avec la connexion de la route 125 actuelle, c'est que ça arrive en conflit avec les aménagements du carrefour giratoire. En direction sud, on est en perte de voie, donc c'est à l'endroit où est-ce qu'on va avoir... on sort à deux voies du giratoire, on perd la voie; puis en direction nord, c'est des aménagements qui sont prévus pour ralentir. En fait, c'est le contrôle de vitesse. Donc, pour savoir une décélération confortable, on ne veut pas venir ajouter un conflit de plus en connectant la route 125 actuelle et on ne veut non plus que les gens continuent à utiliser la route 125. On veut vraiment que le débit de transit circule sur la route de contournement et que la route 125 actuelle va demeurer uniquement locale. Donc, c'est pour cette raison que c'est un cul-de-sac et ce n'est pas une mesure temporaire.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est bon?

30

Alors, sur ce, je voudrais vous remercier pour votre participation à cette séance et vous souhaiter une bonne soirée, et vous donner rendez-vous demain à 13 h 30 pour ceux qui pourront être là ou à 19 h pour ceux qui ont prévu être là à 19 h. Merci, bonne soirée.

35 **M<sup>me</sup> ESTELLE BOUVIER :**

Monsieur le président, je m'excuse, j'avais une précision à vous apporter sur le débit véhiculaire. Le 18 400, c'est en 2023; et le 18 800, c'est en 2024.

40

**LE PRÉSIDENT :**

Merci pour le complément, c'est noté.

5

---

**LEVÉE DE LA SÉANCE À 22 h 34**

**SÉANCE AJOURNÉE AU 4 FÉVRIER 2026 À 13 h 30**

---

10

Je, soussignée, MARIE-ANNE RENÉ, sténographe officielle, déclare sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de l'audience que j'ai entendue via webdiffusion, le tout conformément à la loi.

15

Et j'ai signé,



Marie-Anne René, s.o.

25

30

35

40