

Rapport 395

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

Rapport d'enquête et d'audience publique

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 395

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

Rapport d'enquête et d'audience publique

Mai 2026

Québec 

La mission

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a pour mission d'éclairer la prise de décision gouvernementale sur des projets et des questions relatives à la qualité de l'environnement, en transmettant au ministre responsable de l'Environnement des constats et des avis qui prennent en compte les préoccupations de la population et qui s'appuient sur les 16 principes de la *Loi sur le développement durable*. Pour réaliser sa mission, le BAPE offre les conditions propices pour que les citoyennes et citoyens puissent s'informer et s'exprimer. À cette fin, il veille à ce que toute l'information disponible et pertinente soit rendue publique. Les constats et avis de ses commissions d'enquête sont le fruit d'une analyse rigoureuse qui intègre les enjeux écologiques, sociaux et économiques.

Les valeurs et les pouvoirs

Les commissaires sont soumis aux règles du Code de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ils adhèrent aux valeurs de respect, d'impartialité, d'équité et de vigilance énoncées dans la Déclaration de valeurs éthiques du Bureau, lesquelles complètent celles de l'administration publique québécoise. De plus, pour réaliser leur mandat, les commissaires disposent des pouvoirs et de l'immunité des commissaires nommés en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête* (RLRQ, c. C-37).

Le présent document est disponible uniquement en version électronique à l'adresse bape.gouv.qc.ca.

140, Grande Allée Est, bureau 650

Québec (Québec) G1R 5N6

communication@bape.gouv.qc.ca

bape.gouv.qc.ca

facebook.com/BAPEquebec

x.com/BAPE_Quebec

linkedin.com/company/bapequebec

youtube.com/@bureaudaudiencespubliquess3921

bsky.app/profile/bapequebec.bsky.social

Téléphone : 418 643-7447

Sans frais : 1 800 463-4732

Mots-clés : BAPE, Sainte-Julienne, MRC de Montcalm, MTMD, route de contournement, route 125, prolongement de l'autoroute 25, rang du Cordon, mobilité, sécurité, fluidité, circulation, milieux humides et hydriques, couvert forestier, boisé de proximité, sentiers, vitalité économique, commerce, qualité de l'air, climat sonore, activités récréatives, écran antibruit.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (2026). *Projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125*, rapport 395, 124 p.

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2026

ISBN 978-2-555-04016-8 (version PDF)

Québec, le 25 mai 2026

Madame Pascale Déry
Ministre de l'Environnement,
de la Lutte contre les changements climatiques,
de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



INFORMER

Madame la Ministre,



CONSULTER

Je vous transmets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement au projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125. Le mandat d'audience publique, qui a débuté le 2 février, était sous la présidence de Georges Lanmafankpotin, avec la participation de Pierre Benoit, commissaire.



ENQUÊTER

L'analyse de la commission d'enquête repose sur le dossier transmis par le ministre Bernard Drainville ainsi que sur la documentation et les renseignements obtenus et consultés au cours de son enquête. Elle prend également en considération les préoccupations, les opinions et les suggestions des participantes et participants à l'audience publique.



AVISER

La commission d'enquête a examiné le projet dans une perspective de développement durable. À cet égard, elle soumet à l'attention des instances décisionnelles concernées divers éléments qui nécessitent des engagements, des actions ou des modifications, avant la délivrance éventuelle des autorisations gouvernementales.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

Alain R. Roy

Québec, le 22 mai 2026

Monsieur Alain R. Roy
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5M8



INFORMER



CONSULTER



ENQUÊTER



AVISER

Monsieur le Président,

Pour faire suite au mandat que vous m'avez donné, j'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission d'enquête chargée d'examiner le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125.

Je tiens à souligner l'apport de toutes les personnes qui ont participé à nos travaux. Leurs questionnements, le partage en séances de leurs points de vue, leurs mémoires et leurs commentaires ont enrichi notre compréhension du dossier et notre réflexion. C'est pour elles que nous menons cet exercice démocratique.

Je tiens également à souligner, au nom de la commission, la collaboration de l'initiateur, le soutien de l'équipe du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, du ministère de la Santé et des Services sociaux, de la MRC de Montcalm, de la Municipalité de Sainte-Julienne, du ministère des Ressources naturelles et des Forêts, d'Environnement et Changement climatique Canada ainsi que de Pêches et Océans Canada. Leurs judicieuses interventions ont éclairé tant les participantes et participants à l'audience que la commission d'enquête. En terminant, je remercie le personnel du Bureau et mon collègue, le commissaire Pierre Benoît, qui ont permis de faire de cette audience publique un succès.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission d'enquête,

Georges Lanmafankpotin

Les faits saillants

Le contexte du mandat du BAPE

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

Le projet

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

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

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

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

Les activités d'information et de consultation

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

Les opinions et les préoccupations citoyennes

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

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

Les principaux avis et constats de la commission

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

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

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

Compte tenu de la grande valeur des superficies boisées qui seraient perdues, tant sur le plan écologique que du point de vue de la communauté qui le fréquente pour la pratique d'activités récréatives, le Ministère devrait envisager, en plus du reboisement, l'acquisition d'un boisé de valeur équivalente aux fins de conservation comme mesure de compensation supplémentaire, le plus près possible du projet et prévoir des mesures de compensation et d'accompagnement à même les surfaces résiduelles en tenant compte des activités actuellement pratiquées. En vertu du principe de développement durable *Santé et qualité*

de vie, ces mesures devraient inclure des interventions de foresterie urbaine ou de plantation à proximité immédiate de la nouvelle infrastructure, de réduction des niveaux sonores et de l'altération de la qualité de l'air pour les récepteurs sensibles, ainsi que des interventions visant à préserver une bande boisée résiduelle plus importante des deux côtés de la route de contournement projetée qui serait aménagée afin de soutenir les activités récréatives et la mobilité douce pour préserver les bienfaits et la qualité de l'expérience en nature de la communauté.

Table des matières

Introduction	1
Chapitre 1 Le projet	3
1.1 L'historique	3
1.2 Les objectifs.....	8
1.3 Le contexte d'insertion du projet.....	8
1.4 La description du projet	9
Chapitre 2 Les opinions et les préoccupations citoyennes	17
2.1 Les impacts sur le milieu naturel	17
2.2 Les impacts sur le milieu humain	19
2.3 Les conséquences économiques	20
2.4 La congestion et la sécurité routière.....	22
2.5 Les solutions de rechange au projet.....	25
Chapitre 3 Le milieu naturel	29
3.1 Les milieux naturels dans la MRC de Montcalm	29
3.2 Les milieux humides et hydriques	34
3.2.1 L'objectif d'aucune perte nette	34
3.2.2 Les répercussions du projet et leur atténuation	35
3.2.3 Les mesures de compensation	40
3.3 Le milieu forestier	43
3.3.1 Les répercussions du projet et leur atténuation	43
3.3.2 Les mesures de compensation	45
3.4 La connectivité écologique	47
3.5 Les effets cumulatifs.....	48
Chapitre 4 Le milieu humain	51
4.1 La santé et la qualité de vie.....	51
4.1.1 Le boisé de proximité et les sentiers récréatifs.....	51
4.1.2 La qualité de l'air et les nuisances sonores	59
4.2 Les répercussions économiques	68
4.2.1 La phase de construction.....	68
4.2.2 La phase d'exploitation	69

Chapitre 5 La justification de la solution privilégiée	73
5.1 La situation actuelle et anticipée	73
5.1.1 La mobilité	73
5.1.2 La sécurité routière	76
5.2 Les solutions envisagées	77
5.2.1 L'utilisation du corridor de la route 125 actuelle	82
5.2.2 L'utilisation de l'emprise existante dans le prolongement de l'autoroute 25.....	85
5.2.3 L'utilisation d'un corridor différent des emprises existantes	87
5.3 La solution retenue	88
5.4 Les pistes de bonification	90
Conclusion	97
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	99
Annexe 2 Les 16 principes de la <i>Loi sur le développement durable</i>	107
Annexe 3 La documentation déposée	111
Bibliographie	121
Chapitre 3	121
Chapitre 4	123
Chapitre 5	124

Liste des figures et des tableaux

Figure 1.1	La localisation du projet	5
Figure 1.2	Les aménagements prévus dans le projet	11
Figure 1.3	La section en travers type en chaussées séparées de la route de contournement projetée	13
Figure 3.1	Les milieux naturels dans la MRC de Montcalm	31
Figure 3.2	Les milieux naturels dans le corridor du projet.....	37
Figure 4.1	Le boisé de proximité et les sentiers récréatifs	53
Figure 4.2	Le climat sonore projeté	61
Figure 5.1	Les secteurs étudiés par l'initiateur.....	79
Figure 5.2	Le profil en travers type du scénario A1d.....	93
Tableau 5.1	Les débits journaliers moyens annuels projetés en 2024, 2030 et 2049 sur la route 125 actuelle.....	74
Tableau 5.2	Les scénarios étudiés dans le secteur B du projet.....	81
Tableau 5.3	Les débits journaliers moyens annuels estimés en 2030 et 2049 avec la nouvelle route de contournement.....	88
Tableau 5.4	Les temps de parcours actuels et anticipés en 2049 avec la nouvelle route de contournement	89

Liste des sigles et acronymes

BAPE	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
BNQ	Bureau de normalisation du Québec
CPE	centre de la petite enfance
CRE Lanaudière	Conseil régional de l'environnement de Lanaudière
DJMA	débit journalier moyen annuel
EFE	écosystème forestier exceptionnel
ISQ	Institut de la statistique du Québec
LACPI	<i>Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure</i>
MELCCFP	ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
MRC	municipalité régionale de comté
MRNF	ministère des Ressources naturelles et des Forêts
MSSS	ministère de la Santé et des Services sociaux
MTMD	ministère des Transports et de la Mobilité durable (depuis décembre 2022)
MTQ	ministère des Transports du Québec (décembre 1969 à janvier 2016)
OBV L'Assomption	Organisme de bassins versants L'Assomption
OGAT	orientations gouvernementales en aménagement du territoire
OMS	Organisation mondiale de la Santé
PRMHH	plan régional des milieux humides et hydriques
SADR	schéma d'aménagement et de développement révisé
VHR	véhicule hors route
VVG2S	voie de virage à gauche dans les deux sens

Liste des unités de mesure

dB	décibel
dBA	décibel A (mesure des décibels ajustée pour tenir compte de la manière dont l'oreille humaine entend)
ha	hectare
km/h	kilomètre par heure
kV	kilovolt
L _{Aeq24h}	niveau de bruit équivalent (<i>equivalent level</i>). Il correspond au niveau de bruit constant, comportant la même énergie, pendant 24 h, que le bruit réel en fluctuation (DA1, p. 4).
L _{den}	niveau de bruit jour-soir-nuit (<i>day-evening-night level</i>). Il correspond au niveau d'exposition au bruit, sur une durée de 24 h avec une pondération pour le soir et la nuit (DA1, p. 4).
L _{night}	niveau de bruit moyen durant la nuit (<i>night level</i>) (DB12, p. 8).
M\$	million de dollars
véh./j.	véhicules par jour

Introduction

Le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 est soumis aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement*¹. Il fait également partie de la liste de projets visés par la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*² (LACPI). En juillet 2022, conformément à la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, l'initiateur, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, a transmis un avis de projet au ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, qui a émis une directive concernant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que l'initiateur devait préparer. Le ministre a reçu l'étude d'impact en décembre 2025 et l'a jugée complète.

Le 7 janvier 2026, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) s'est vu confier un mandat d'audience publique en vertu du sixième alinéa de l'article 45 de la LACPI. Le ministre y indique que 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. Ces enjeux sont notamment en lien avec la fluidité de la circulation, la sécurité routière et la communauté riveraine ainsi que la qualité de vie, la vitalité économique, les superficies de terres agricoles et acéricoles et les habitats floristiques et fauniques. Le président du BAPE, Alain R. Roy, a alors formé une commission d'enquête dont le mandat a débuté le 2 février 2026 pour une durée maximale de quatre mois.

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

Le cadre d'analyse

La commission d'enquête du BAPE a mené son analyse et a rédigé son rapport à partir des renseignements contenus dans le dossier constitué par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Elle s'est également basée sur l'information et la documentation recueillies au cours de l'audience publique, notamment sur les mémoires déposés, sur les présentations verbales ainsi que sur les

1. RLRQ, c. Q-2.

2. RLRQ, c. A-2.001.

échanges avec les personnes-ressources et les participantes et participants. En complément, la commission a adressé des questions écrites aux personnes-ressources et à l'initiateur du projet afin d'obtenir les précisions nécessaires à la compréhension de certains éléments du projet et à l'évaluation de ses impacts environnementaux. Elle a, en outre, mené ses propres recherches.

Par ailleurs, la commission veille à ce que les principes énoncés et définis à l'article 6 de la *Loi sur le développement durable*³, lesquels doivent orienter les actions du gouvernement du Québec, soient pris en compte dans son analyse (annexe 2).

À l'issue de cette analyse, la commission d'enquête formule des constats et des avis afin d'éclairer la recommandation que le ou la ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs fera au Conseil des ministres. Un *constat* porte sur une observation alors qu'un *avis* traduit l'opinion de la commission.

3. RLRQ, c. D-8.1.1.

Chapitre 1 **Le projet**

Dans ce chapitre, la commission d'enquête présente d'abord l'historique du projet du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), l'initiateur. Elle énonce ensuite les objectifs poursuivis par celui-ci, avant de conclure par une description du milieu d'insertion et de ses principales caractéristiques.

1.1 L'historique

L'autoroute 25, qui relie Montréal aux régions de Laval et de Lanaudière au nord, prend fin à la jonction entre la route 158 et la route 125 sur le territoire de la municipalité de Saint-Esprit (figure 1.1). Le prolongement de cette autoroute est un projet dont le développement a été amorcé au début des années 60, afin de faire face à l'augmentation des débits de circulation. Dès 1970, le ministère responsable des Transports⁴ complète les plans préliminaires du projet pour le segment situé entre les municipalités de Saint-Esprit et de Rawdon. En 1975, le Ministère acquiert les emprises requises sur le tracé envisagé. Au fil des années, le projet a fait l'objet de multiples études et a notamment évolué en fonction des conditions de circulation et des besoins du milieu, mais ne s'est jamais concrétisé (PA3.1, p. 221; PA4, p. 5 et 6; DA13.1, p. 12 PDF).

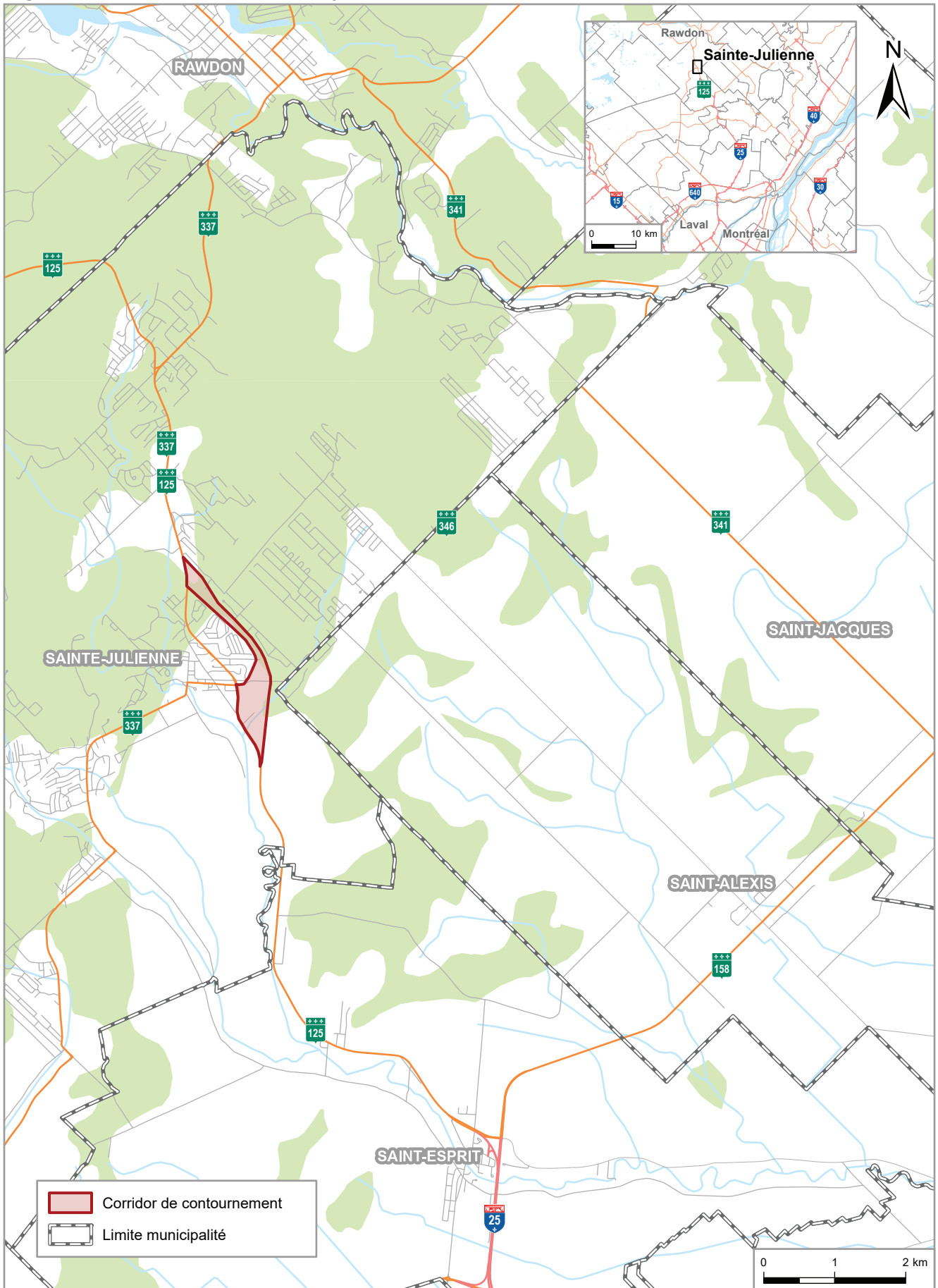
En 1999, le plan de transport de la région de Lanaudière a fait ressortir une problématique de circulation sur la route 125 au nord de Saint-Esprit. On prévoyait alors une augmentation de la population de l'ordre de 37 % entre 1996 et 2016, une valeur supérieure à la moyenne québécoise de 12 % (DA13.1, p. 12 PDF).

En 2001, une étude du ministère responsable des Transports a confirmé la nécessité d'intervenir et a défini neuf besoins, dont l'ajustement de la capacité de la route et la correction de déficiences géométriques. Le Ministère a retenu, à la suite d'une analyse multidomaine, l'option du prolongement de l'autoroute 25 à deux voies puisqu'il la jugeait pertinente pour atteindre les objectifs fixés. Il élabore ensuite, en 2004, un rapport d'avant-projet et une étude d'impact sur l'environnement pour cette configuration (DA13.1, p. 12 et 13 PDF).

En 2008, le ministère responsable des Forêts informe l'initiateur de la présence d'un écosystème forestier exceptionnel (EFE) dans le corridor du tracé retenu. En 2012, il produit une étude de faisabilité portant sur une variante de tracé évitant l'EFE (PA3.1, p. 11; DA13.1, p. 13 PDF).

4. Comme le nom des ministères a changé à plusieurs reprises au cours du temps, cette section fait référence à la compétence sollicitée selon le contexte.

Figure 1.1 La localisation du projet



Source : adaptée de PA3.1, p. 10.

En 2020, à la suite d'une analyse avantages-coûts, l'initiateur convertit le projet de prolongement de l'autoroute 25 en celui de construction d'une route nationale à quatre voies entre les municipalités de Saint-Esprit et Sainte-Julienne. Il divise alors le projet en deux phases. La première phase incluait des réaménagements de la route 125 dans le secteur urbain de Sainte-Julienne en vue d'une rétrocession à la Municipalité (lot 1), ainsi que le contournement de Sainte-Julienne entre le rang du Cordon au sud et la Halte de verdure au nord (lot 2). La seconde phase incluait la construction d'une route nationale dans l'axe du prolongement de l'autoroute 25 (lot 3) (DA13.1, p. 13 PDF; PA3.1, p. 11).

Le projet est alors assujéti à la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*⁵ (LACPI). En 2022, un avis de projet est déposé au ministère responsable de l'Environnement dans le cadre de la procédure accélérée d'évaluation environnementale. Le Ministère a ensuite avisé l'initiateur que le lot 3 du projet contrevenait à la *Loi sur les espèces menacées et vulnérables*⁶ (PA3.1, p. 7 et 11).

Le ministère responsable des Transports révisé le projet à nouveau, puis complété, en 2024, une nouvelle étude d'opportunité qui comprend une étude des besoins et une étude des solutions pour le corridor de la route 125 entre Saint-Esprit et la jonction avec la route 341 à Rawdon. L'étude des besoins a également défini le noyau urbain de Sainte-Julienne comme étant le secteur le plus problématique à l'égard de la fluidité et de la sécurité (PA3.1, p. 11, 16 et 31; PA4, p. 8).

L'initiateur planifie alors diverses mesures visant l'amélioration de la route 125 de Saint-Esprit à Sainte-Julienne, sur un tronçon de plus de 10 km, en remplacement du projet de prolongement de l'autoroute 25 ou de la construction d'une route nationale dans le même axe. Conséquemment, le plan d'intervention sur la route 125 comprend maintenant :

- « Le réaménagement de la route 125 dans le secteur urbain de Sainte-Julienne (travaux terminés en 2023).
- Le contournement de Sainte-Julienne par la construction d'une route régionale à quatre voies [...].
- La mise en œuvre d'interventions sur la route 125 à Saint-Esprit et à Sainte-Julienne (en planification) » (PA4, p. 8).

Ce projet de contournement est l'objet du mandat confié à cette commission d'enquête du BAPE (PA3.1, p. 24).

5. RLRQ, c. A-2.001.

6. RLRQ, c. E-12.01.

1.2 Les objectifs

Selon le MTMD, la route 125 joue un rôle stratégique dans le réseau routier régional. Au regard des débits qu'il observe, son passage dans la municipalité de Sainte-Julienne entraîne des inconvénients majeurs, tant pour sa population que pour les déplacements de transit (PA4, p. 6).

En réponse aux analyses et aux conclusions de l'étude d'opportunité de 2024, le MTMD a déterminé les objectifs suivants pour le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne :

- Améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements, en proposant une solution adaptée aux besoins actuels et futurs du corridor;
- Offrir une solution efficace pour le transit régional en détournant une partie du trafic lourd afin d'améliorer la mobilité, tout en maintenant une circulation fluide pour les usagers locaux;
- Réduire les répercussions sur la qualité de vie de la population, notamment en limitant les nuisances sonores, les vibrations et la pollution de l'air ainsi qu'en améliorant l'accès aux commerces et services locaux;
- Amoindrir les effets négatifs sur les milieux naturels et le cadre bâti, en intégrant des mesures de préservation environnementale et en limitant les besoins d'acquisition (PA3.1, p. 17).

1.3 Le contexte d'insertion du projet

La municipalité de Sainte-Julienne est située à environ 70 km au nord de Montréal (figure 1.1). Elle fait partie de la MRC de Montcalm, adjacente à la Communauté métropolitaine de Montréal. Sainte-Julienne s'étend sur une superficie d'environ 102 km². Son noyau urbain est bordé par des terres agricoles au sud et par la forêt boréale au nord, qui constitue une vaste zone récréotouristique⁷, propice à la villégiature (PA4, p. 4; DB7, p. 8).

En 2023, la municipalité comptait 11 932 personnes. Sa population avait augmenté de 1 977 personnes entre 2016 et 2023, pour un taux de croissance de près de 20 %, ce qui est presque trois fois celui de la province au même moment. Entre 2016 et 2021, la MRC de Montcalm, tout comme la MRC de Matawinie située plus au nord, a aussi connu une

7. On explique : « La région de Lanaudière compte six grandes zones d'expérience et onze pôles touristiques, avec une concentration dans les secteurs de Piémont (Sainte-Julienne et Rawdon) et de La Plaine (Saint-Esprit). Tourisme Lanaudière prévoit remédier au manque d'établissements hôteliers dans la zone d'étude, en encourageant la construction et l'agrandissement d'hébergements [...] » (DA13.1, p. 100 PDF).

hausse de population qui dépasse celle de la province et qui devrait se maintenir au cours des prochaines années⁸ (DB7, p. 11; DA13.1, p. 22 et 64 PDF).

L'emprise de la route de contournement projetée traverse un corridor boisé qui comprend des cours d'eau et des milieux humides, et qui offre des habitats pour la faune et la flore, dont certaines espèces en situation précaire (PA4, p. 13, 23 à 25).

Ce corridor, qui scinde le périmètre d'urbanisation de Sainte-Julienne en deux, est situé à proximité de quartiers résidentiels existants et projetés, de l'école primaire Pavillon des Explorateurs, du centre de la petite enfance Pastelle et de puits d'alimentation en eau potable publics et privés (figure 1.2). La communauté utilise actuellement ce corridor boisé à des fins récréatives (PA4, p. 25 à 27; PA3.1, p. 168).

1.4 La description du projet

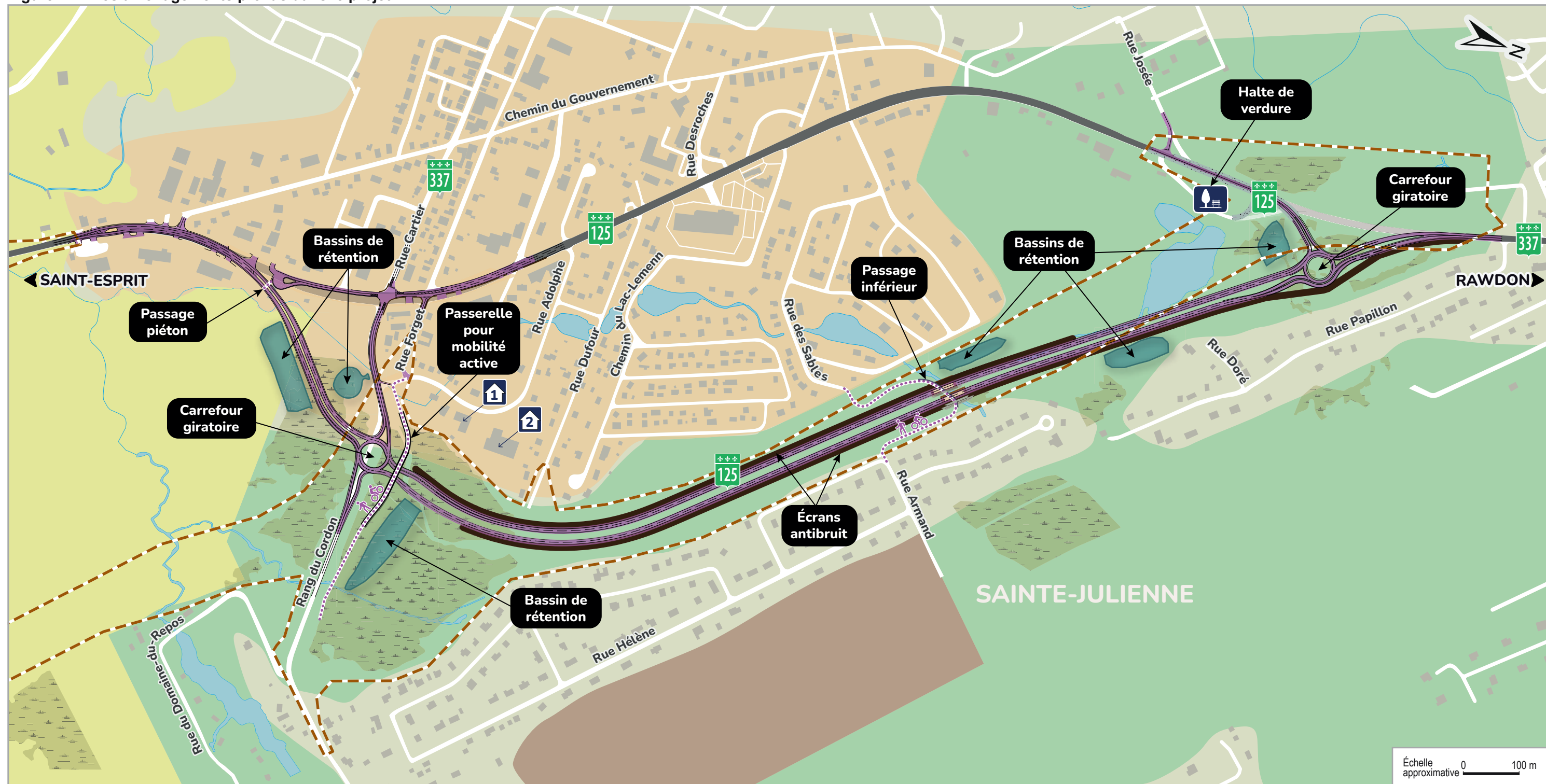
L'initiateur a retenu un tracé qui résulte de la combinaison de deux scénarios de raccordement de la voie de contournement projetée à la route 125 actuelle qu'il a analysés dans le cadre de l'étude des solutions en 2024. Il a optimisé ces scénarios à la suite des consultations publiques qu'il a tenues et de l'évolution de la conception. L'optimisation visait notamment à limiter l'acquisition de terrains supplémentaires et l'empiétement sur la zone agricole (PA4, p. 9 et 10; PA3.1, p. 2).

D'une longueur de 3,1 km, la route de contournement projetée se raccorderait à la route 125 existante à l'entrée du secteur urbanisé, à environ 200 m au sud de l'intersection avec le rang du Cordon (figure 1.2). Un premier carrefour giratoire est prévu au croisement avec ce dernier. Un autre carrefour giratoire est prévu pour le raccordement avec la route 125 actuelle au nord (PA3.1, p. 7 et 73; DA2, p. 6 à 8 PDF). Dans les deux cas, les carrefours de type « turbo giratoire » comprendraient deux voies en directions nord et sud, et une voie dans les autres directions. Dans ce type de carrefour, les conducteurs changent de voie en amont du carrefour plutôt qu'à l'intérieur, selon leur destination (Samuel Trottier et Éric Dessureault, MTMD, DT1, p. 47 et 48).

Le gabarit routier comprendrait deux voies par direction aménagées sur chaussées séparées par un terre-plein central, ainsi que des accotements, des écrans antibruit et des fossés de drainage en rive (figure 1.3). La largeur totale de ces aménagements varierait entre 50 et 65 m et atteindrait 125 m aux endroits prévus pour les carrefours giratoires et les bassins de rétention (PA3.1, p. 59).




8. Selon l'Institut de la statistique du Québec, la population de la MRC de Montcalm a augmenté trois fois plus vite que celle du Québec entre 2016 et 2021, soit de 14 % contre 5 % pour l'ensemble de la province. Son taux de croissance devrait atteindre 25 % à l'horizon 2041 alors que celui du Québec serait de 10 %. Pour sa part, la population de la MRC de Matawinie située au nord de celle de Montcalm a augmenté de 9 % entre 2016 et 2021, soit près de deux fois plus que celle de la province. Celle-ci devrait s'accroître de 19 % d'ici 2041 (DA13.1, p. 22 et 64 PDF).



Figure 1.2 Les aménagements prévus dans le projet




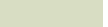




Échelle approximative 0 100 m

Composante du projet




-  Aménagements routiers
-  Emprise du ministère des Transports et de la Mobilité durable
-  Écran antibruit

-  Traverse piétonnière et cyclable
-  Bassin de rétention

Utilisation du sol

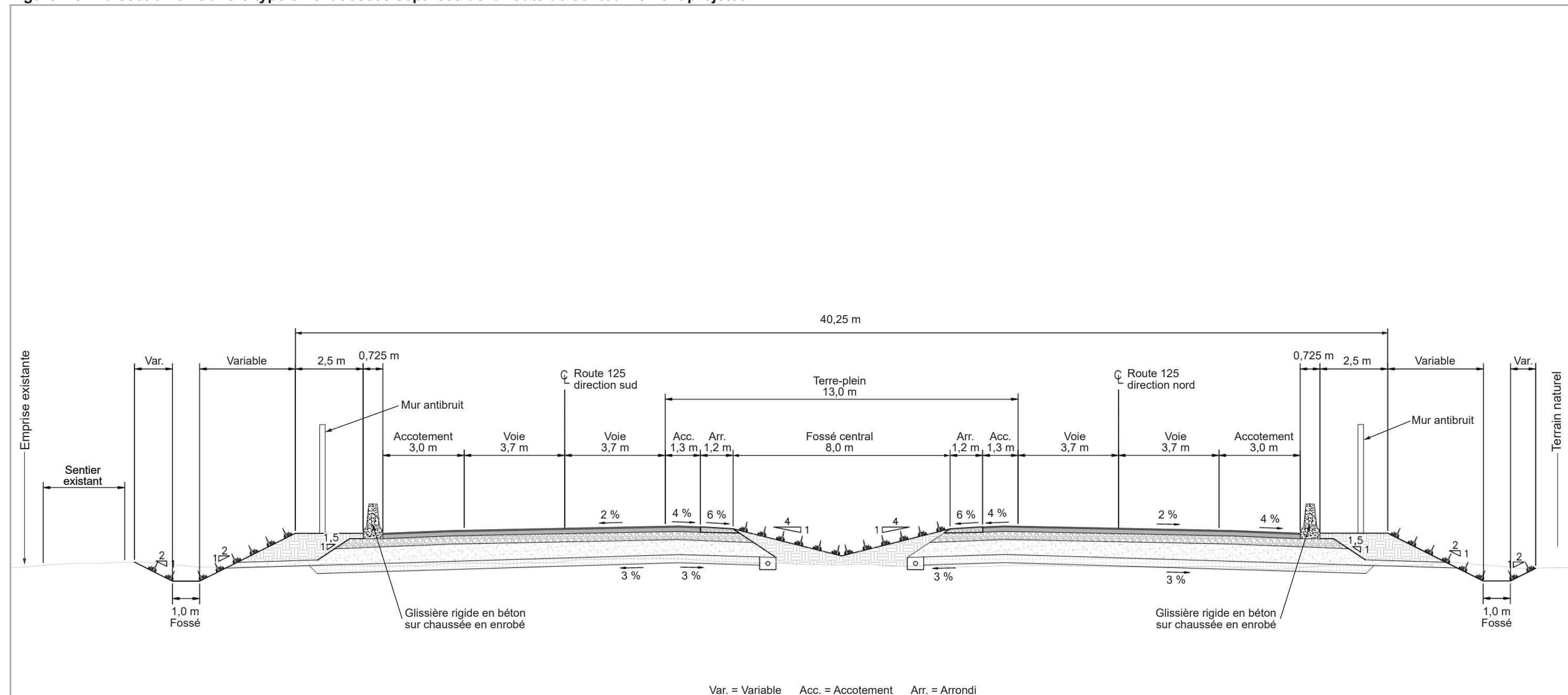
-  Noyau urbain
-  Zone urbanisée
-  Zone agricole protégée
-  Milieu humide
-  Milieu boisé
-  Ensemble résidentiel

Lieu d'intérêt

-  Halte de verdure
-  Centre de la petite enfance Pastelle
-  École Pavillon des Explorateurs

Source : adaptée de DA2, p. 6, 7 et 8 PDF

Figure 1.3 La section en travers type en chaussées séparées de la route de contournement projetée



Var. = Variable Acc. = Accotement Arr. = Arrondi

Deux passages sont prévus pour assurer la circulation est-ouest pour les modes de transport actifs (figure 1.2) :

- Un passage d'une largeur de 4 m sous la route de contournement, reliant la rue des Sables à la rue Armand;
- Une passerelle dans le secteur du rang du Cordon, offrant aussi une largeur praticable de 4 m (PA4, p. 11).

La construction de la route nécessiterait la traversée de cinq cours d'eau, l'édification d'un pont et la mise en place ou le prolongement de plusieurs ponceaux. Des fossés latéraux et centraux, des puisards et des conduites assureraient le drainage de la route. L'initiateur prévoit aménager aussi six bassins de rétention à ciel ouvert pour la régulation des eaux de ruissellement et le traitement des matières en suspension (PA4, p. 11 et 15).

Au nord, le tracé de la voie de contournement dévierait légèrement à l'extérieur de l'emprise afin de réduire l'empiétement sur l'étang et les installations de la Halte de verdure, dont le stationnement serait déplacé. Pour maintenir l'accès à certains commerces et résidences, la portion de la route 125 actuelle située au sud de son intersection avec le rang du Cordon serait conservée mais deviendrait un cul-de-sac. Au nord, l'initiateur réalignerait la rue Josée pour améliorer la visibilité au croisement avec la route 125 (figure 1.2) (PA4, p. 23 et 77 PDF; PA3.1, p. 73 et 186; DA2, p. 7 PDF).

L'initiateur estime le coût de la construction de la route à plus de 100 M\$. Il prévoit le début des phases d'aménagement et de construction en 2027, pour une ouverture à la circulation en 2030. La phase d'exploitation s'étendrait sur au moins 25 ans, qui est la durée utilisée par l'initiateur pour établir les prévisions de débits de circulation et les caractéristiques de conception (DQ7.1, p. 1 PDF; PA4, p. 17; Estelle Bouvier, DT1, p. 9).

Chapitre 2 **Les opinions et les préoccupations citoyennes**

Ce chapitre est consacré aux points de vue des personnes qui se sont exprimées lors de la deuxième partie de l'audience publique. La commission d'enquête y rapporte le contenu des mémoires, des commentaires et de l'image commentée ainsi que celui de ses échanges durant les séances publiques. Des intervenantes et intervenants ont soulevé des préoccupations quant aux effets potentiels du projet sur les milieux naturel et humain. D'autres ont partagé leurs points de vue au sujet de ses répercussions sur la vitalité économique de la municipalité de Sainte-Julienne. Ils ont également abordé différents aspects sous l'angle de la congestion et de la sécurité routière ou ont proposé des solutions de rechange au projet de voie contournement.

2.1 **Les impacts sur le milieu naturel**

Francis Bergeron, Gabrielle Gagné et Marc-André Tremblay estiment que l'étude d'impact de l'initiateur comporte des « lacunes analytiques » comme des inventaires incomplets pour les chauves-souris et le papillon monarque ainsi que l'absence d'expertise indépendante pour l'évaluation des écosystèmes forestiers exceptionnels (DM15, p. 43). De plus, ils se questionnent sur la validité des mesures de compensation des superficies de milieux naturels qui disparaîtraient. Ils constatent que l'initiateur n'a pas encore déterminé comment il compenserait les pertes de milieux humides, d'habitat du poisson et de forêt. Ils expriment donc un faible niveau de confiance quant à la capacité de l'initiateur à appliquer des mesures de compensation efficaces et pérennes (DM15, p. 66).

L'Organisme de bassins versants L'Assomption (OBV L'Assomption) s'intéresse particulièrement au réaménagement éventuel du cours d'eau CE13 et demande que l'initiateur privilégie un tracé méandré et intègre une bande riveraine, d'une largeur de 10 à 15 m, végétalisée avec des espèces indigènes. Toujours pour le même cours d'eau, l'organisme insiste également sur l'adoption de mesures de maximalisation de la connectivité entre les différents milieux humides et hydriques. De plus, durant les travaux, il s'attend à ce que l'initiateur installe des dispositifs efficaces de contrôle de l'érosion et des sédiments, notamment en exigeant que la machinerie ne s'approche pas des cours d'eau (DM12, p. 8 PDF).

L'OBV L'Assomption recommande que l'initiateur planifie, dès la phase de conception détaillée du projet, les aspects liés à la compensation pour la perte des milieux humides et hydriques et que son plan précise les sites, les fonctions écologiques visés ainsi que le calendrier des travaux. Il suggère également d'aménager les bassins de rétention sous forme de milieux humides lorsque cela est techniquement possible. En outre, l'OBV L'Assomption souligne l'importance du contrôle de la propagation des espèces exotiques

envahissantes et conseille à l'initiateur d'appliquer des mesures comme l'entretien adéquat de la machinerie, la végétalisation rapide, continue et planifiée avec des semences et des plantes indigènes ainsi que la mise en place de mesures de surveillance et d'intervention précoces (DM12, p. 9, 10 et 12 PDF).

Tout en souhaitant que l'initiateur construise la voie de contournement, la Municipalité de Sainte-Julienne reconnaît les pertes de milieux humides et de boisés qui en découleraient. Elle décrit le couvert forestier actuel comme un élément du milieu de vie et s'attend à la préservation du plus grand nombre d'arbres possible afin de réduire l'empreinte environnementale et visuelle des travaux. Elle demande donc au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) d'appliquer rigoureusement et intégralement les mesures de compensation et d'atténuation prévues (DM1, p. 5 et 7). Mobilité 125⁹ insiste sur l'importance de planifier des compensations environnementales proportionnelles aux répercussions, et ce, en concertation avec les acteurs locaux (DM6, p. 8).

Mobilité 125 et la Municipalité de Sainte-Julienne soutiennent que la congestion récurrente au cœur de cette municipalité constitue une importante source d'émission de gaz à effet de serre que le projet contribuerait à réduire, notamment parce qu'il rendrait les déplacements routiers plus fluides et faciliterait la mobilité active (DM6, p. 9; DM1, p. 7). Sylvain Lévesque évalue que sa consommation d'essence augmente de plus de 30 % durant les épisodes de congestion et que, appliquée à tous les véhicules dans la même situation, cette augmentation se traduit en émissions de gaz à effet de serre (DT4, p. 11). Mobilité 125 précise que les débordements de circulation vers des routes locales créent des effets diffus en dégradant leurs abords, en entravant le drainage naturel et en perturbant la faune (DM6, p. 9). Conséquemment, Mobilité 125 invite la commission d'enquête « à évaluer non pas les impacts du projet contre un scénario d'absence d'impacts, mais les impacts du projet contre ceux, bien réels, du maintien indéfini de la situation actuelle » (DM6, p. 9).

Par ailleurs, la Municipalité de Sainte-Julienne soutient : « [Ce projet] n'est pas une intrusion dans un espace vierge, c'est l'aboutissement d'une planification qui traverse trois décennies et plusieurs administrations municipales » (DM1, p. 4). Mobilité 125 souligne que l'initiateur a retenu une solution qui « représente le résultat d'un processus itératif au cours duquel chaque version du projet a intégré davantage de considérations écologiques, aboutissant à l'utilisation d'une emprise publique existante comme option de moindre impact » (DM6, p. 8). L'Association des propriétaires des lacs Godon et Delisle remarque également que l'initiateur a étudié plusieurs variantes afin de retenir celle qui aurait une incidence moindre (DM8, p. 3 PDF).

9. Mobilité 125 est un regroupement de huit municipalités situées le long du parcours de la Route 125 entre Saint-Esprit et Saint-Donat – incluant Sainte-Julienne, Saint-Alexis, Rawdon, Chertsey, Entrelacs et Notre-Dame-de-la-Merci – dédié à l'amélioration de la fluidité et de la sécurité sur ce corridor routier (DM6, p. 1).

2.2 Les impacts sur le milieu humain

Des habitantes et habitants de Sainte-Julienne ont adopté, comme lieu de loisir et de détente, la forêt qui occupe l'emprise appartenant au MTMD depuis 1990. Habités à fréquenter cet espace vert, plusieurs déplorent l'éventuelle disparition d'une grande partie de sa superficie (Municipalité de Sainte-Julienne, DM1, p. 4; Andrée Lachapelle, Luc de Carufel, Sylvie Savard, Benoit L'heureux, Francine Fortier, Sylvie Desbiens, Caroline Zabik, Martin Bergeron et Vanessa Desjardins, DC1, p. 3, 4, 10, 12, 13, 14, 16, 17 et 21). Huguette Lucas, résidente de Sainte-Julienne, déclare qu'il s'agit de la seule forêt accessible à proximité du noyau villageois et qu'à ce titre elle est un « véritable bijou, un trésor » pour les citoyennes et citoyens, en plus d'être un lieu sécuritaire pour la marche (DM16, p. 4). Elle soutient que cette forêt constitue la dernière zone tampon qui les protège du bruit et de la pollution près du noyau villageois (DM16, p. 4). D'autres personnes soulignent que cette forêt contribue autant à la qualité de l'air qu'au bien-être physique et mental de la communauté et qu'il faut évaluer les impacts de sa destruction (François Béland, DM7, p. 2; Francis Bergeron, Gabrielle Gagné et Marc-André Tremblay, DM15, p. 12).

Pour sa part, Gabrielle Gagné évoque à quel point le boisé a marqué son enfance et celle de plusieurs autres citoyennes et citoyens de Sainte-Julienne. Elle le décrit comme un lieu de loisirs et d'apprentissage en raison des nombreuses activités scolaires qui s'y déroulent. Elle souligne aussi que sa proximité avec l'école, la garderie et les quartiers résidentiels en fait un important lieu de regroupement et de socialisation (DT4, p. 51). Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25! (ci-après « Sauvons la forêt ») considère aussi que la disparition du boisé priverait les élèves de l'école et les enfants de la garderie de Sainte-Julienne d'une zone de transit sécuritaire et les membres de la communauté d'un lieu d'activités où ils marchent, échangent et développent un sentiment d'appartenance (DM19, p. 19 PDF). Ce groupe considère que la « forêt agit comme un espace neutre, intergénérationnel, favorisant les relations entre voisins » et que « sa fragmentation diminuerait ces occasions de contact et d'entraide » (DM19, p. 19 PDF). Il estime aussi que ce morcellement nuirait au sentiment de sécurité et de cohésion en isolant certains quartiers. La voie de contournement projetée limiterait aussi les déplacements actifs et sécuritaires, notamment pour les jeunes, augmentant leur dépendance à l'automobile (DM19, p. 20 PDF).

Francis Bergeron, Gabrielle Gagné et Marc-André Tremblay dénoncent le fait que l'étude d'impact de l'initiateur ne tient pas compte des effets cumulatifs du projet (DM15, p. 43). Selon Sauvons la forêt, les effets cumulatifs incluraient notamment la perte de biodiversité, la destruction de milieux humides, les risques hydrogéologiques, la dégradation du climat sonore, la fragmentation du territoire et l'altération des services écosystémiques (DM19, p. 8 PDF). Sauvons la forêt avance que le boisé joue notamment les rôles d'îlot de fraîcheur, d'écran visuel et de paysage naturel qui agrémentent le quotidien des citoyennes et citoyens (DM19, p. 20 PDF). Conséquemment, la « disparition de ces fonctions amplifierait les effets des vagues de chaleur, augmenterait l'exposition visuelle à la circulation et accentuerait la perception constante d'un environnement urbanisé » (DM19, p. 20 PDF).

Hélène Bouchard formule ses préoccupations à l'égard des conséquences du projet sur sa qualité de vie par le questionnement suivant :

L'impact sur la qualité de vie des citoyens de Sainte-Julienne qui habitent à proximité de l'emplacement du projet, quelqu'un s'en soucie? Qui veut avoir une route à quatre voies dans sa cour? Le bruit, la pollution, les risques pour la nappe phréatique, la disparition du milieu naturel, la coupure du reste du voisinage, la perte de valeur des propriétés n'ont-ils aucun poids?
(DM17)

Francis Bergeron, Gabrielle Gagné et Marc-André Tremblay considèrent comme inacceptable qu'un projet dont les bénéfices en matière d'amélioration de la fluidité sont encore incertains puisse causer une augmentation permanente du niveau de bruit dans le milieu de vie de centaines de familles. S'il était démontré qu'il n'existe aucune autre solution viable, ils estiment incontournables une réduction du gabarit de la route (deux voies plutôt que quatre), un abaissement de la vitesse maximale à 60 ou 50 km/h ainsi qu'un tracé différent présentant moins de répercussions sur le climat acoustique des citoyennes et citoyens (DM15, p. 32 et 33). Sauvons la forêt rappelle que la proximité avec la route projetée « augmenterait significativement le bruit ambiant » et qu'une exposition chronique au bruit routier « est associée à une augmentation du stress, des troubles du sommeil, de la concentration et de la santé cardiovasculaire » alors que les enfants ainsi que les personnes âgées et vulnérables seraient les plus affectés (DM19, p. 19 PDF). Alexandre Richard avance que le MTMD « doit nécessairement tenir compte de sa responsabilité concernant l'inflation sonore et atmosphérique attribuable à son infrastructure actuelle et projetée » (DM18, p. 5 PDF).

Sauvons la forêt mentionne aussi la pollution de l'air comme enjeu majeur en prévision de l'augmentation du trafic routier qui engendrerait des contaminants atmosphériques comme des particules fines et des oxydes d'azote. À cela s'ajouterait la pollution lumineuse liée à l'éclairage routier qui perturberait le sommeil des riveraines et riverains de la nouvelle route et ferait disparaître la noirceur naturelle typique d'un milieu semi-rural (DM19, p. 19 et 20 PDF). Hélène Bouchard invite les personnes tenant au développement de la municipalité à faire un examen de conscience, étant donné que le projet causerait la destruction d'un milieu de vie (DM17).

2.3 Les conséquences économiques

Si la voie de contournement se concrétisait, la diminution du nombre de passages de véhicules devant les commerces et points de service de Sainte-Julienne constituerait la principale conséquence directe du projet sur le plan économique. Certaines personnes estiment que cela mènerait à une dévitalisation du noyau commercial de Sainte-Julienne alors que pour d'autres, l'allègement de la congestion avantagerait les entreprises.

La Municipalité de Sainte-Julienne illustre la cohabitation de ces deux positions par ce qu'elle qualifie de « paradoxe » :

[...] malgré un achalandage automobile considérable, Sainte-Julienne ne parvient pas à capter la dépense. La raison est simple. La congestion ne crée pas de clientèle; elle crée de l'évitement. Un automobiliste coincé dans un bouchon ne s'arrête pas magasiner. Il fulmine, il cherche un raccourci et il ne reviendra pas de sitôt.
(DM1, p. 6)

La Municipalité de Sainte-Julienne prend aussi acte du fait que les périodes de fort achalandage rebutent les piétonnes et piétons qui hésiteraient à passer d'un côté à l'autre de la route 125 et à vaquer à leurs occupations habituelles dans l'un ou l'autre des commerces (DM1, p. 3). Elle se dit lucide quant à la variabilité des répercussions du projet de contournement sur les différents commerces, ceux de type « courant » et de restauration étant potentiellement les plus à risque d'une baisse de leur fréquentation par la clientèle de transit (DM1, p. 6). Elle estime toutefois que les citoyennes et citoyens apprécieraient l'amélioration de la fluidité au cœur de Sainte-Julienne au bénéfice de certains commerces et de leurs chiffres d'affaires et « que les effets négatifs sont largement atténuables par une préparation adéquate » (DM1, p. 6). La Municipalité considère aussi qu'elle dispose d'atouts qui devraient mener à une amélioration de sa situation économique : une population croissante, un potentiel de lotissement résidentiel et commercial ainsi qu'une position de pôle économique (DM1, p. 6).

Mobilité 125 décrit les conséquences de la congestion comme étant un « effet d'évitement généralisé » qui se concrétiserait de plusieurs façons (DM6, p. 6). Parmi celles-ci, elle mentionne des clientes et clients potentiels qui modifieraient leur itinéraire pour éviter la congestion et des agricultrices et agriculteurs qui éprouveraient des difficultés à se déplacer en tracteur d'un point à l'autre de leur propriété, ce qui réduit leur capacité à accomplir leurs travaux agricoles (DM6, p. 6). Mobilité 125 estime que la situation actuelle force « les citoyens à adapter leurs comportements à une infrastructure déficiente plutôt que l'inverse » (DM6, p. 7). La Municipalité de Rawdon dit vivre une situation similaire, les visiteuses et visiteurs potentiels se décourageant de s'y rendre en raison de la congestion routière. Elle qualifie la voie de contournement de « levier économique » parce qu'elle libérerait la zone commerciale de Sainte-Julienne et faciliterait l'accès à Rawdon et au territoire de la MRC de Matawinie (Bruno Desrochers, DT5, p. 3).

D'autres ne partagent pas cet optimisme au regard de la vitalité économique future de la zone commerciale de Sainte-Julienne. François Béland avance que le « contournement risque d'être un coup dur pour un village déjà fragilisé », et ce, parce que moins de circulation résulterait en moins d'achalandage et en une vitalité réduite pour le cœur villageois (DM7, p. 1). Huguette Lucas prévoit un déclin de la clientèle parce que la route de contournement inciterait les automobilistes à se diriger plus rapidement vers les zones récréotouristiques au nord (DM16, p. 4). Valérie Léveillé, qui dit se déplacer régulièrement entre Montréal et Chertsey, déclare que la voie de contournement changerait ses habitudes et qu'elle ne s'arrêterait plus à Sainte-Julienne pour manger sur le pouce (DT5, p. 16). Sauvons la forêt partage ce point de vue et rejette l'idée que le contournement puisse

contribuer à la vitalité économique (DM19, p. 38 PDF). Par ailleurs, Suzanne Duquette souligne que la congestion favoriserait plutôt la circulation des tracteurs, puisqu'une vitesse plus lente leur convient mieux et que les automobilistes tendent à être plus courtois (DM2, p. 3 PDF).

Selon la MRC de Montcalm, l'étude d'impact de l'initiateur ne contient pas d'analyse de l'achalandage des commerces le long de la route 125, ce qui génère de l'incertitude au regard de l'effet de la diminution du débit de circulation sur la fréquentation des commerces. La MRC relève aussi que le projet coupe la connectivité nord-sud des sentiers de véhicule hors route (motoneige et quad) alors que cette activité représente un moteur économique pour toute la région. Elle insiste donc sur l'importance de prévoir des structures pour maintenir l'intégrité du réseau de sentiers (DM4, p. 3 PDF).

2.4 La congestion et la sécurité routière

La Municipalité de Sainte-Julienne insiste sur les 15 000 à 20 000 véhicules qui traversent chaque jour son noyau villageois. Selon elle, ce défilé crée une barrière difficilement franchissable entre l'est et l'ouest de la municipalité et insécurise les piétons qui souhaitent passer d'un côté à l'autre de l'artère principale ou avoir accès à un des commerces qui la bordent (DM1, p. 3). En raison de ce débit de circulation, elle estime que l'actuelle route 125 devient une « autoroute à ciel ouvert percée au milieu d'un quartier résidentiel et commercial » (DM1, p. 3). La Municipalité affirme que la proposition de l'initiateur dissocierait « deux fonctions incompatibles qui cohabitent actuellement dans le même espace : le transit régional et la vie de quartier » (DM1, p. 4). Elle déplore que le projet tarde à se réaliser :

Sainte-Julienne ne demande pas un privilège. Elle demande qu'on lui rende son village.

Depuis des décennies, notre communauté assume les conséquences d'un trafic régional qui la traverse sans s'y arrêter, qui la coupe sans la relier, qui la congestionne sans la desservir. Nos résidents ont été patients, ils ont participé aux consultations et ils ont élu des représentants favorables au projet. Ils ont exprimé, par tous les moyens démocratiques disponibles, leur volonté de voir la situation changer. (DM1, p. 10)

Mobilité 125 souligne que le MTMD a établi qu'une route à une seule voie dans chaque direction ne peut soutenir plus de 10 000 véhicules par jour. Le regroupement de municipalités conclut donc que le débit observé justifie l'intervention structurante de l'initiateur qui vise à construire une voie de contournement. Il ajoute que les prévisions du MTMD annoncent 24 500 véhicules par jour à l'horizon 2049 à l'intersection des routes 125 et 337 qui constitue l'entrée sud du cœur de Sainte-Julienne (voir le chapitre 1, figure 1.1) (DM6, p. 2). L'Association des propriétaires des lacs Godon et Delisle estime que ces projections rendent pressante la construction de la voie pour « améliorer la sécurité routière et la qualité de vie des citoyens exposés au trafic lourd » (DM8, p. 1).

Composée de propriétaires de résidences et de terrains autour de deux lacs situés au nord de Sainte-Julienne, l'Association des propriétaires des lacs Godon et Delisle confirme, en se basant sur les allées et venues de ses membres, que ceux-ci s'exposent à de nombreux risques en circulant sur la route 125, en direction ou à partir de Sainte-Julienne. Elle demande la mise en œuvre rapide du projet parce qu'il améliorerait la fluidité de la circulation et la sécurité et parce que l'initiateur prévoit des mesures d'atténuation des désagréments pour les riveraines et riverains de la nouvelle route (DM8, p. 1, 3 et 4). Michel Malo se déclare aussi favorable au projet en insistant sur les conséquences négatives et récurrentes de la congestion. Il anticipe qu'un allègement du débit de circulation dans Sainte-Julienne améliorerait la qualité de vie. Il reconnaît toutefois que des riveraines et riverains de la nouvelle route pourraient subir des désagréments (DC1, p. 7).

La position commune des municipalités qui composent Mobilité 125 se base entre autres sur les données d'accidents qui démontreraient l'existence d'un « continuum de risques qui s'étend d'un bout à l'autre » de la route 125 (DM6, p. 3). Le regroupement affirme également que la congestion amène les automobilistes qui empruntent cette route à adopter des trajets de remplacement que les applications de navigation proposent pour l'éviter. Ces itinéraires les dirigent vers des routes dont les dimensions ne peuvent soutenir les débits générés. Il en découlerait une hausse du risque d'accident en raison des conflits d'usages avec la population et avec les activités agricoles des municipalités touchées ainsi qu'en raison d'une détérioration des chaussées qui, de plus, entraînerait des coûts d'entretien indus (DM6, p. 3).

Ces désagréments affectent particulièrement la Municipalité de Saint-Alexis qui observe que certains de ses rangs sont devenus des raccourcis que les applications de navigation proposent pour se diriger vers les municipalités de la MRC de Matawinie en évitant Sainte-Julienne. Parce qu'elle estime subir les contrecoups des débordements sur la route 125 et des débits élevés sur la route 158, Saint-Alexis s'attend à un suivi des conséquences de la voie de contournement. Si ce nouveau tronçon ne règle pas les problèmes qu'elle observe sur le réseau routier de son territoire, elle s'attend à la mise en œuvre de mesures complémentaires qui, dans une perspective de planification régionale, ramèneraient le flux de circulation à des niveaux plus acceptables. Pour la durée des travaux, la Municipalité demande aussi à l'initiateur de maintenir l'accès, à partir du rang du Cordon, aux commerces de Sainte-Julienne que ses citoyennes et citoyens fréquentent quotidiennement. Selon elle, la présence de contraintes supplémentaires sur ce rang durant l'été empirerait les pressions sur ses infrastructures et compliquerait la planification des travaux agricoles saisonniers (DM10, p. 4 à 9).

Située au sud de Sainte-Julienne, la municipalité de Saint-Esprit se trouve à l'intersection d'un segment à quatre voies de la route 158, de la route 125 et de l'autoroute 25 (figure 1.1). La Municipalité de Saint-Esprit, comme la Municipalité de Saint-Alexis, affirme que la congestion à Sainte-Julienne exerce une influence directe sur le comportement des conductrices et conducteurs qui empruntent ses rues et rangs pour éviter les bouchons. Aux charges supplémentaires liées à l'entretien de ces voies surfréquentées s'ajouteraient des pertes de revenus pour des entreprises touristiques alors qu'une part de la clientèle potentielle, notamment des nombreuses cabanes à sucre de Saint-Esprit et des environs,

préfèrent éviter un secteur reconnu pour ses embouteillages fréquents. La Municipalité souligne aussi que de cette congestion découlent de l'impatience ainsi qu'une augmentation du temps requis pour les interventions d'urgence (services d'incendie et ambulances) dans un secteur qu'elle juge propice aux comportements risqués, comme la vitesse excessive et les dépassements téméraires, qui causent des collisions (DM5, p. 3 à 6). La MRC de Montcalm insiste sur l'importance de créer des conditions propices au déplacement rapide des pompiers volontaires vers leurs casernes afin de favoriser une intervention prompte au profit d'une protection des vies et des biens (DM4, p. 2 et 3 PDF).

Observatrice du problème de dépassements imprudents sur la route 125, Valérie Léveillé appréhende que la voie de contournement du noyau villageois de Sainte-Julienne favorise les « courses de véhicules », avec ses quatre voies entre deux zones de rétrécissement (DT5, p. 16). Andrée Lachapelle ne croit pas au respect des limites de vitesse affichées sur la voie de contournement et se questionne sur l'utilité d'une section de route à quatre voies, enchâssée entre des portions à deux voies (DC1, p. 3).

Comme les autres municipalités membres de Mobilité 125, la Municipalité de Rawdon a présenté ses préoccupations en lien avec la congestion sur la route 125 qui nuit au tourisme, le principal moteur économique de la région. Elle affirme que la situation actuelle est délétère pour ses commerces qui perdent des occasions d'affaires parce que le trafic rebute les touristes qui préfèrent aller ailleurs. Elle observe ensuite que les chalets près des lacs de la MRC de Matawinie sont souvent fréquentés à longueur d'année, ce qui rendrait urgente la réfection de l'intersection des routes 125 et 335. Au regard des prévisions de 24 500 véhicules par jour à l'horizon 2049 à cette jonction, la Municipalité de Rawdon craint qu'elle devienne le futur goulot d'étranglement après la construction de la voie de contournement de Sainte-Julienne et demande que le MTMD planifie d'ores et déjà des améliorations sur ce tronçon (Bruno Desrochers, DT5, p. 3, 4 et 7).

La mairesse de Chertsey appuie le projet notamment en raison de l'augmentation de la construction résidentielle que connaît la municipalité depuis la dernière décennie et de la progression attendue d'ici 2030. Elle estime qu'il améliorerait la fluidité de la circulation, tant pour les gens qui se déplacent vers Chertsey que pour ses citoyennes et citoyens qui se rendent vers d'autres municipalités et villes de la région (Michelle Joly, DT4, p. 40).

Bien qu'elles soutiennent le projet dans son ensemble, Mobilité 125 et les municipalités de Rawdon, Saint-Alexis, Saint-Esprit et Sainte-Julienne demandent un ajout à l'accès sud de la voie de contournement projetée. Elles considèrent que l'aménagement d'un carrefour giratoire supplémentaire à l'intersection de la route 125 actuelle et la rue Cartier bonifierait le projet, notamment en facilitant l'accès aux commerces de Sainte-Julienne (DM6, p. 12; Bruno Desrochers, Municipalité de Rawdon, DT5, p. 4; DM10, p. 8; DM5, p. 9; DM1, p. 6). Mobilité 125 avance de plus qu'il améliorerait la sécurité et diminuerait l'empiétement en zone agricole (DM6, p. 12).

Pierre-Luc Giroux a porté à l'attention de la commission d'enquête un segment de la route 125, au nord de Sainte-Julienne, qu'il considère comme problématique en ce qui a trait

à la sécurité routière et à la fréquence des accidents graves. Son exposé visait à démontrer que des intersections avec la route 125 et des rues au nord du cœur de Sainte-Julienne constituent des zones sujettes aux excès de vitesse et dangereuses dans le cas de virage à gauche. La présence d'une courbe réduit la visibilité à la sortie de ces rues alors que l'absence de voie réservée pour les virages à gauche oblige les véhicules à s'arrêter dans la voie principale et à s'exposer ainsi à des collisions. Pour réduire le niveau de risque, il propose d'éliminer les zones de 90 km/h et d'imposer une limite de 70 km/h (DT4, p. 43 à 45).

2.5 Les solutions de rechange au projet

Aux yeux de citoyennes et citoyens, la congestion sur la route 125 ne constituerait pas un problème qui justifie la construction d'une voie de contournement. Parmi eux, Suzanne Duquette propose de relativiser le problème, car cette congestion ne serait que ponctuelle, soit les vendredis soir et les samedis matin en direction nord et les dimanches soir en direction sud, et serait accentuée durant les vacances et les journées de beau temps. Même durant les pires périodes, elle observe que le débit ralentit sans s'arrêter complètement et que la situation ne l'empêche pas de faire ses emplettes à Sainte-Julienne (DM2, p. 1). François Béland partage cette vision et affirme : « Pour plusieurs résidents, la circulation actuelle – notamment les fins de semaine – demeure tolérable et ne justifie pas un bouleversement aussi majeur du territoire » (DM7, p. 2 PDF). En cohérence avec cette optique, le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CRE Lanaudière) se demande si « une infrastructure permanente de grande envergure » constitue « une réponse proportionnée » à la congestion routière et aux problèmes qui y sont associés comme la sécurité routière et la cohabitation entre la circulation locale et le transit régional (DM3, p. 4 et 5).

Le mouvement citoyen Sauvons la forêt se dit convaincu que la solution de l'initiateur ne réglerait pas le problème de congestion routière à moyen et long termes, mais entraînerait plutôt des conséquences graves et irréversibles sur le milieu. Il encourage l'initiateur à favoriser d'autres solutions, moins coûteuses que celle avancée, qui amoindrieraient les répercussions néfastes sur le milieu de vie, la santé de la population de Sainte-Julienne et l'économie locale (DM19, p. 37 et 38 PDF). Pour sa part, François Béland suggère l'imposition d'un moratoire qui « permettrait d'analyser sérieusement des alternatives possiblement moins coûteuses, moins risquées et moins destructrices » pour le territoire de Sainte-Julienne (DM7, p. 1).

D'autres personnes ou organisations qui estiment le projet inapproprié proposent, sur l'actuelle portion de la route 125 qui traverse Sainte-Julienne, des interventions qui réduiraient le flux des véhicules durant les périodes plus achalandées. Elles incluent :

- L'aménagement de zones de dépassement ponctuelles et de voies réservées aux virages à gauche ainsi que de ronds-points ou de feux intelligents aux intersections où sont observés des ralentissements et de la congestion;

- L'imposition de limites de vitesse inférieures à celles actuellement prescrites;
- L'implantation de corridors séparés sur les chaussées et aux intersections afin de faciliter et de sécuriser le transport actif;
- La mise en place d'un réseau de transport collectif susceptible de répondre adéquatement aux besoins présents et futurs de la population locale et régionale en matière de déplacement afin de réduire la dépendance à l'automobile (Suzanne Duquette, DM2, p. 1; CRE Lanaudière, DM3, p. 8; Philippe Tremblay, DM9, p. 1; Huguette Lucas, DM16, p. 8 et 9; Sauvons la forêt, DM19, p. 37 PDF; Daniel Brown, Eugène Daviau, Vanessa Desjardins et Stéphanie Gougeon, DC1, p. 18, 19, 21 et 22).

Concernant le transport collectif, Alexandre Richard juge que le débit de circulation est élevé parce que le MTMD a échoué à « contenir l'accroissement de l'utilisation de son réseau routier par l'entremise de multiples solutions de rechange à moindre coût que la promotion de l'utilisation incessante d'une route autosoliste » (DM18, p. 5). Pour Huguette Lucas, la mise en place d'un réseau de transport collectif efficace nécessite la création préalable d'une équipe qui sonderait la population sur ses besoins et analyserait l'offre actuelle en autobus, taxis, taxibus et covoiturage. Elle recommande aussi une éventuelle campagne de promotion de ces services et l'ajout de trajets d'autobus vers Montréal le matin et le soir afin de desservir les lieux de travail (DM16, p. 6). Comme cette dernière, Francis Bergeron, Gabrielle Gagné et Marc-André Tremblay remarquent que les trajets de transport collectif se dirigent surtout vers Montréal et sa région et que « la connexion entre les MRC [de Lanaudière] est quasi inexistante » (DM15, p. 13). De manière générale, ils notent que les citoyennes et citoyens de Lanaudière peuvent difficilement considérer le transport collectif pour se rendre à leur travail et à leurs lieux de loisirs ou d'emplettes en raison de ses nombreuses carences (DM15, p. 13). Pour sa part, Valérie Léveillé prône le prolongement du trajet du train de Mascouche afin de faciliter les déplacements vers Montréal tout en retirant des automobiles de la route (DT5, p. 19). Hélène Bouchard avance que l'argent investi dans le projet devrait plutôt aller au financement « des transports en commun et actifs, dans le développement durable » (DM17).

Plusieurs personnes observent également qu'un investissement supplémentaire est difficilement justifiable considérant le retard accumulé dans l'entretien des routes existantes (Francis Bergeron, Gabrielle Gagné et Marc-André Tremblay, DM15, p. 16; Francis Bergeron, Martin Bergeron, Eugène Daviau et Vanessa Desjardins, DC1, p. 15, 17, 19 et 21). Dans cet ordre d'idées, Philippe Tremblay estime que plusieurs routes de la région devraient plutôt bénéficier d'un effort financier qui permettrait de les entretenir, les pérenniser, les optimiser et les sécuriser, au lieu de « créer un autre passif pour les générations futures » (DM9, p. 2).

Le CRE Lanaudière estime que le projet est susceptible de générer le phénomène de demande induite, ce qu'il considère comme non souhaitable : « [...] la fluidité initialement obtenue attire de nouveaux déplacements, ce qui rétablit à moyen terme les conditions de congestion tout en accentuant l'étalement urbain » (DM3, p. 5). L'organisme affirme que la

multiplication des infrastructures routières peut résulter en de l'étalement urbain, qui aggrave la congestion plutôt que de la régler. Pour le CRE Lanaudière, la voie de contournement démontre un manque de cohérence des décisions publiques avec les engagements climatiques du Québec ainsi qu'au regard des orientations gouvernementales en matière d'aménagement durable (DM3, p. 7). Dans le même sens, Philippe Tremblay mentionne que le « contournement pourrait favoriser l'étalement urbain, accroître la dépendance à l'automobile et déplacer les problématiques plutôt que les résoudre durablement » (DM9, p. 2 PDF).

Suzanne Duquette estime qu'en améliorant l'infrastructure routière, le contournement entraînerait une hausse du trafic routier, comme le décrit le concept de « trafic induit ». À terme, elle entrevoit un retour de la congestion au cœur de Sainte-Julienne ainsi que des enjeux de sécurité et environnementaux qui l'accompagnent (DM2, p. 2 PDF). Sauvons la forêt avance que le trafic induit représente un problème de choix collectif et d'organisation du territoire plutôt qu'uniquement un problème d'infrastructures :

Tant que la voiture restera le mode de transport le plus simple et le plus encouragé, les routes se rempliront, quelle que soit leur capacité. Comprendre ce mécanisme est essentiel pour imaginer des politiques de mobilité plus efficaces, plus durables et plus équitables. Plutôt que de chercher à augmenter l'offre routière, il s'agit de repenser la demande et de construire des villes où se déplacer ne rime plus avec congestion. (DM19, p. 17 PDF)

Chapitre 3 Le milieu naturel

Dans ce chapitre, la commission d'enquête présente un portrait général des milieux naturels dans la municipalité régionale de comté (MRC) de Montcalm qui accueille le projet. Elle se penche ensuite sur les répercussions de la route de contournement projetée sur les milieux humides et hydriques, sur le couvert forestier et sur la connectivité écologique. Finalement, la commission traite de la prise en compte des effets cumulatifs.

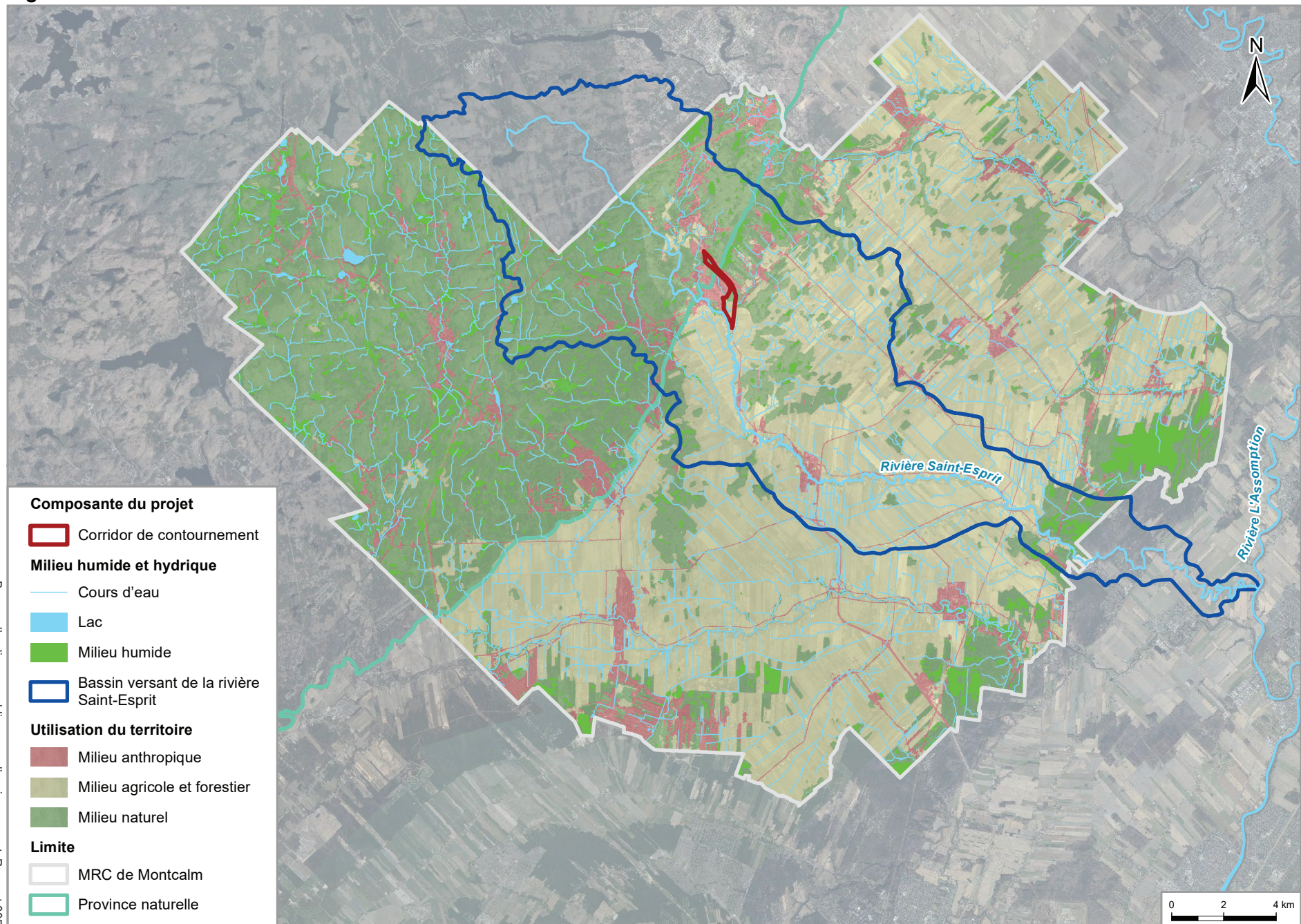
3.1 Les milieux naturels dans la MRC de Montcalm

La MRC de Montcalm, dans son schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR), et la Municipalité de Sainte-Julienne, dans son plan d'urbanisme, mettent de l'avant les attraits naturels de leur territoire et reconnaissent la valeur écologique des milieux forestiers, humides et hydriques. Ces documents intègrent des orientations pour leur préservation (DB3, p. 149, 152, 154, 325 et 333; DB7, p. 23 à 25 et 38). Cependant, les pressions exercées sur les milieux naturels, par la construction résidentielle et la villégiature entre autres, y sont signalées (DB3, p. 152; DB7, p. 29). La MRC de Montcalm indique que ces pressions sont influencées par la proximité de la région de Montréal. Une croissance démographique « effrénée », découlant du déplacement de la population métropolitaine vers les régions périphériques, entraîne un développement important des usages résidentiels et des infrastructures de transport. La progression des fonctions commerciales et industrielles ainsi que l'intensification des pratiques agricoles sont également mentionnées comme des menaces à la conservation des milieux naturels d'intérêt (DB2, p. 98 et 99).

La MRC de Montcalm chevauche deux provinces naturelles¹⁰ aux caractéristiques très différentes (figure 3.1). La portion nord-ouest de la MRC, soit 34 % de son territoire, est située dans la province naturelle des Laurentides méridionales. Cette province est dominée par le milieu forestier qui en couvre plus de 80 %. Quant à la portion sud-est de la MRC, couvrant les 66 % restants, elle est située dans la province naturelle des basses-terres du Saint-Laurent. La situation y est tout autre, son utilisation du sol étant agricole à près de 70 % et les milieux naturels occupant 22 % de sa superficie. Près de 1 350 ha des milieux naturels qui la couvraient en 2000 ont été détruits au cours des deux décennies suivantes, ce qui représente une perte de 11 % (DB2, p. 42, 51, 52, 71, 123 et 124; GéoMont, 2022, p. 33 et 34). Le corridor d'implantation de la route de contournement projetée est situé à la limite des deux provinces naturelles, en majeure partie dans les basses-terres du Saint-Laurent (figure 3.1).

10. Les provinces naturelles constituent le premier niveau du cadre écologique de référence du Québec qui est un outil de cartographie et de classification écologique du territoire. Elles correspondent à l'organisation spatiale des grands écosystèmes québécois délimités en fonction, entre autres, de la nature du socle rocheux, de la configuration du relief, de l'hydrographie, des dépôts de surface, du climat et de la végétation (MELCCFP, s. d. [b]; Li, Ducruc, et coll., 2019, p. 3).

Figure 3.1 Les milieux naturels dans la MRC de Montcalm



Les basses-terres du Saint-Laurent sont touchées par une fragmentation importante des milieux naturels qui menace le déplacement des espèces ainsi que la diversité biologique. Les milieux naturels y occupent moins de 30 % du territoire, proportion qui correspond au seuil considéré comme critique pour le maintien de la biodiversité (DB2, p. 75 à 79). Ce seuil est reconnu par les instances gouvernementales compétentes en matière de préservation de la faune, tant au Québec qu'au Canada. Il permet de maintenir moins de la moitié des espèces potentiellement abritées par les habitats d'un territoire donné, alors qu'il faudrait atteindre au moins 50 % de couverture pour le maintien de la plupart des espèces (Environnement Canada, 2013, p. 67 et 68; DB5, p. 2).

Les récentes orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) publiées en 2024 reprennent ces taux de 30 % et 50 % pour établir des attentes quant à l'adoption de mesures visant à maintenir ou à rétablir le couvert forestier et la connectivité écologique (Gouvernement du Québec, 2024, p. 45 et 46). La MRC de Montcalm devra en tenir compte dans son SADR dont la révision est en cours (Anne-Pierre Charlot, DT2, p. 76). De façon plus générale, les OGAT soulignent l'importance de la préservation des milieux naturels et de leurs fonctions écologiques pour la collectivité québécoise et précisent :

La conservation de la biodiversité est nécessaire pour protéger les écosystèmes et les services écologiques indispensables qu'ils rendent, par exemple la production d'oxygène, la séquestration du carbone, la régulation des conditions météorologiques, la filtration de l'eau et la pollinisation des cultures. Plusieurs milieux naturels offrent également des cadres uniques pour des activités récréatives, sportives et éducatives qui soutiennent la santé physique et mentale de la population. (Gouvernement du Québec, 2024, p. 42)

Dans le cadre de la conception de la route de contournement projetée, la commission d'enquête considère comme essentielle la prise en compte de l'état préoccupant des milieux naturels dans la MRC de Montcalm et des orientations visant leur préservation. Le milieu d'insertion du projet est par ailleurs valorisé par plusieurs personnes qui ont soumis leur point de vue à la commission, déplorant les pertes anticipées de milieux naturels ainsi que les conséquences pour la biodiversité et leur qualité de vie (voir le chapitre 2).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que les superficies de milieux naturels sont en décroissance dans la MRC de Montcalm et sont soumises aux pressions de développement, en particulier dans la portion des basses-terres du Saint-Laurent. La majorité du corridor d'implantation de la route de contournement projetée à Sainte-Julienne se trouve dans cette province naturelle où les milieux naturels occupent moins de 30 % du territoire, seuil reconnu comme critique pour le maintien de la biodiversité.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait concevoir le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 de façon à réduire les pertes de milieux naturels. Une telle approche éviterait d'accentuer leur diminution sous le seuil critique pour le maintien de la biodiversité, inscrivant ainsi son action dans l'esprit des principes de développement durable Protection de l'environnement et Préservation de la biodiversité.*

3.2 Les milieux humides et hydriques

3.2.1 L'objectif d'aucune perte nette

Les milieux humides et hydriques remplissent des fonctions indispensables, que ce soit comme habitats fauniques et floristiques, pour le maintien de la qualité de l'eau ou à titre de régulateurs des crues. Malgré leur importance reconnue, ces milieux subissent les effets des activités humaines qui contribuent à les détruire et les détériorer depuis plus d'un siècle. Dans ce contexte, le gouvernement du Québec a adopté, en 2017, un nouveau cadre légal qui vise à ralentir la disparition de ces milieux sur son territoire et qui poursuit l'objectif d'aucune perte nette. Le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) aspire donc à « mieux équilibrer les pertes et les gains en superficies, en fonctions écologiques et en biodiversité, sur un territoire donné. Ainsi, les pertes inévitables devraient être compensées, en priorisant la restauration de milieux dégradés ou la création de nouveaux milieux » (MELCCFP, s. d. [a]; MELCCFP, 2025b, p. 4).

Pour y parvenir, l'approche « éviter-minimiser-compenser » est mise en application, la compensation étant envisagée pour les pertes inévitables (MELCCFP, s. d. [e]). Le *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques*¹¹, en vigueur depuis 2018, établit le régime de compensation qui prévoit notamment le paiement d'une contribution financière par l'initiateur. Pour certains types de projets, comme une infrastructure routière, l'initiateur peut proposer de restaurer ou de créer des milieux équivalents en remplacement de la compensation financière. Le gouvernement ou le ministre responsable de l'Environnement doit approuver ces travaux¹² (MELCCFP, s. d. [a]; MELCCFP, s. d. [e]).

De plus, les MRC ont l'obligation légale de produire un plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) qui devient une référence pour l'atteinte de l'objectif d'aucune perte nette. Ce document de réflexion stratégique vise à intégrer la conservation de ces milieux dans la planification de l'aménagement du territoire (MELCCFP, s. d. [c]). La MRC de Montcalm a publié son PRMHH en 2025 dont le portrait des milieux humides et hydriques a permis de les prioriser selon leur intérêt pour la conservation. La MRC a également ciblé les milieux nécessitant une restauration et prévoit poursuivre ses démarches afin de repérer des sites potentiels pour la création de tels milieux (DB2, p. 87 à 91 et 127).

11. RLRQ, c. Q-2, r. 9.1.

12. *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2, art. 46.0.5).

3.2.2 Les répercussions du projet et leur atténuation

Les milieux humides

Composés principalement de marécages arborescents et arbustifs, des milieux humides¹³ sont localisés aux extrémités du corridor d'implantation de la route de contournement (figure 3.2). Au sud, ils se trouvent de part et d'autre du rang du Cordon où ils occupent toute la largeur du corridor disponible, de même que de part et d'autre de la route 125 au nord (PA3.1, p. 138, 146 et 147). Bien que leur végétation soit généralement en bon état selon la caractérisation de l'initiateur, les sols et le régime hydrologique présentent un état de dégradation variable. Il note des perturbations dans la plupart des milieux, notamment la présence de sentiers et de fossés de drainage (PA3.1, p. 139; PA3.4, p. 33 PDF).

En raison de leur intérêt pour la conservation, le PRMHH de la MRC de Montcalm attribue un rang de priorité 1 aux marécages arborescents situés au sud du rang du Cordon (MH24-1, MH24-2 et MH24-3) (Stéphanie Besner, DT3, p. 4). Ceux-ci se trouvent dans la portion du bassin versant de la rivière Saint-Esprit située dans les basses-terres du Saint-Laurent (figures 3.1 et 3.2). De façon générale, le PRMHH indique qu'en raison des importantes pressions anthropiques sur le territoire des basses-terres du Saint-Laurent « on retrouve une plus grande proportion de milieux de priorité 1, ce qui reflète une plus grande urgence de prioriser la conservation de ces milieux » (DB2, p. 95).

Selon l'étude d'impact, la préparation des aires de travail et la construction entraîneraient des empiétements temporaires sur les milieux humides. Elles altéreraient la végétation et modifieraient les conditions hydriques localement. Entre autres mesures visant à limiter ces perturbations, l'initiateur prévoit baliser les zones de travail pour éviter l'empiètement à l'extérieur et utiliser des matelas de bois pour réduire l'incidence de la circulation de la machinerie de chantier. À la fin des travaux, il remettrait en état les superficies détériorées. Il évalue que les infrastructures projetées entraîneraient par ailleurs la destruction permanente de 6,31 ha de milieux humides. De plus, la présence de la route de contournement fragmenterait certains milieux, ce qui en modifierait les conditions de drainage et pourrait ainsi altérer les fonctions écologiques des milieux humides résiduels (PA3.1, p. 144 à 147).

L'initiateur indique que le projet toucherait partiellement aux milieux humides reconnus comme prioritaires pour la conservation (PA3.1, p. 150). La construction du carrefour giratoire dans l'axe du rang du Cordon limiterait l'empiètement, mais la portion de la route de contournement située au sud les traverserait (figure 3.2). À la suite des interventions d'élus municipaux au cours de l'audience publique, l'initiateur s'est toutefois engagé à évaluer la possibilité d'aménager un carrefour giratoire à l'intersection de la route 125 actuelle avec l'axe du rang du Cordon et de la rue Cartier pour maintenir un accès direct au noyau urbain de Sainte-Julienne (DA12). La commission note que cette configuration aurait également le potentiel de réduire les superficies perdues et la fragmentation des milieux

13. « Les milieux humides constituent l'ensemble des sites saturés d'eau ou inondés pendant une période suffisamment longue pour influencer la nature du sol ou la composition de la végétation » (MELCCFP, s. d. [a]).

humides puisque la portion de la route de contournement projetée au sud du rang du Cordon ne serait plus requise. En raison du temps nécessaire à l'analyse de l'initiateur, les conclusions quant à la faisabilité de cet aménagement et à ses répercussions sur le milieu d'insertion demeurent inconnues (DA12).

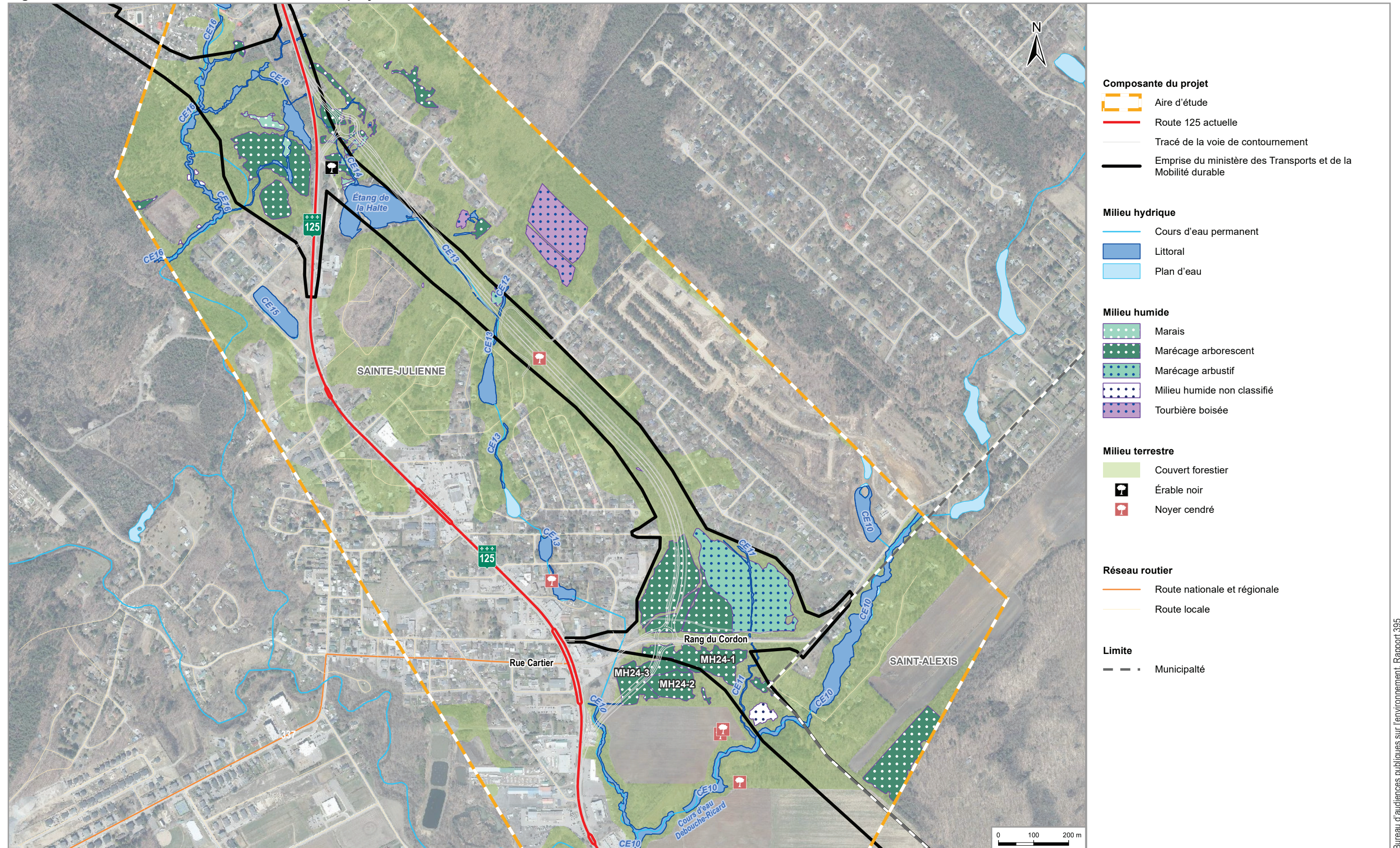
De plus, deux des bassins de rétention des eaux pluviales prévus en bordure de l'infrastructure routière projetée seraient situés à l'intérieur des milieux humides, dont l'un de ceux jugés prioritaires pour la conservation (figures 1.2 et 3.2). Les bassins permettraient d'accumuler l'eau de ruissellement s'écoulant des surfaces imperméabilisées afin de contrôler le débit de rejet vers les cours d'eau, particulièrement lors de fortes pluies, et d'en retirer les matières en suspension. L'initiateur indique ne pouvoir modifier leur emplacement « considérant le positionnement des points de rejets, [...] la configuration des infrastructures routières ainsi que la topographie du site » (PA3.1, p. 71 et 72).

Selon l'Organisme de bassins versants L'Assomption (OBV L'Assomption), la conception des bassins de rétention ne permettrait pas de maintenir les fonctions écologiques associées aux milieux humides. L'organisme propose de les aménager sous forme de milieux humides qui permettraient d'allier la performance hydraulique et le maintien des fonctions écologiques lorsque cela est techniquement faisable. À son avis, les aménagements pourraient concilier les objectifs de gestion des eaux pluviales et de conservation des milieux naturels (DM12, p. 10 PDF; DM12.1).

La littérature scientifique montre d'ailleurs que les bassins de rétention ont le potentiel de fournir une gamme de services écologiques, notamment pour la régulation du régime hydrologique et le soutien de la biodiversité. De plus, l'expérience du MTMD dans l'aménagement de bassins de rétention pour différents projets routiers a permis d'en prouver l'efficacité (Guay et Lafrance, 2019, p. 104 et 105; Hayes et Guay, 2023).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le projet entraînerait la perte permanente de 6,31 ha de milieux humides et que certaines des infrastructures projetées empiéteraient sur des milieux humides jugés prioritaires pour la conservation dans le plan régional des milieux humides et hydriques de la MRC de Montcalm, situés au sud de la route de contournement.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait réduire autant que possible l'empiètement et les répercussions du projet sur les milieux humides jugés prioritaires pour la conservation en vertu des principes de développement durable Protection de l'environnement et Préservation de la biodiversité. À cet égard, le Ministère devrait envisager toutes les mesures permettant d'atteindre cet objectif, notamment la conception des bassins de rétention de façon à rétablir les fonctions écologiques des milieux humides touchés. Il devrait également considérer le potentiel de réduction des pertes de milieux humides dans son évaluation de la faisabilité d'aménager un carrefour giratoire à l'intersection de la route 125 et du rang du Cordon.*

Figure 3.2 Les milieux naturels dans le corridor du projet



Source : adaptée de PA3.2, p. 19 et 11 PDF.

Les milieux hydriques

Les infrastructures routières projetées empièteraient sur cinq cours d'eau ainsi que sur l'étang de la Halte de verdure. Ces milieux hydriques¹⁴ forment un réseau interconnecté reliant de petits plans d'eau et des milieux humides. Ils se composent du cours d'eau qui alimente l'étang de la Halte de verdure (CE14) ainsi que du cours d'eau Debouche-Ricard (CE10) et de trois branches de ce dernier (CE11, CE13 et CE16) (figure 3.2). Le cours d'eau CE13 constitue la décharge de l'étang qui s'écoule vers le cours d'eau Debouche-Ricard. Selon l'étude d'impact, ces milieux hydriques contribuent à la régulation des crues, à la dispersion de la faune aquatique et à la filtration des sédiments. La caractérisation de l'initiateur révèle qu'ils constituent des habitats de qualité moyenne pour le poisson. Quant à l'étang de la Halte de verdure, il représente un réservoir pour la biodiversité aquatique, offrant un habitat de bonne qualité (PA3.1, p. 141 à 143).

L'emprise appartenant au MTMD empiète de façon importante sur l'étang de la Halte de verdure et le cours d'eau CE13. Afin de réduire les répercussions sur ces milieux hydriques, l'initiateur a retenu une variante de tracé décalée vers l'est, partiellement à l'extérieur de l'emprise dont il est propriétaire (figure 3.2). Il précise que les habitations existantes empêchent de les éviter complètement. Ainsi, la construction de la route de contournement projetée entraînerait la déviation du cours d'eau et le remblai d'une portion de l'étang. Pour les autres cours d'eau, les interventions consisteraient principalement à installer un ponceau, ce qui nécessiterait parfois de les redresser (PA3.1, p. 50, 51, 121 et 147).

Selon l'étude d'impact, tous les cours d'eau et leurs liens hydrologiques seraient conservés. Cependant, la construction des infrastructures projetées perturberait leurs fonctions écologiques et la faune qui les fréquente. Exécutés en dehors des périodes sensibles pour les espèces concernées, les travaux altéreraient temporairement la qualité de l'eau en raison de l'érosion des sols et du transport de sédiments. À leur achèvement, l'initiateur prévoit remettre en état les superficies endommagées. L'imperméabilisation des surfaces routières et la présence du réseau de gestion des eaux pluviales, dont les bassins de rétention prévus, modifieraient également le régime hydrologique du secteur. Ce réseau permettrait toutefois de contrôler le débit de rejet vers les cours d'eau et d'en retirer les matières en suspension (PA3.1, p. 123 et 147 à 150; DA11, p. 6).

Les superficies de milieux hydriques perdus et détériorés de façon permanente sont évaluées à 2,55 ha en rive et 0,55 ha en littoral. La déviation du cours d'eau CE13 permettrait de recréer 0,56 ha de rive et 0,09 ha de littoral du côté ouest des infrastructures routières projetées. L'initiateur vise à rétablir ses fonctions écologiques, notamment en recréant autant que possible les conditions initiales du lit du cours d'eau, en maintenant le passage du poisson et en revégétalisant les rives. La perte résiduelle de milieux hydriques

14. « Les milieux hydriques [...] sont constitués des rives, du littoral ainsi que des zones inondables et de mobilité des lacs et des cours d'eau » (MELCCFP, s. d. [a]).

s'élèverait ainsi à un total de 2,45 ha (PA3.1, p. 147, 148 et 151; Stéphanie Besner, DT1, p. 61 et 62).

Concernant le cours d'eau CE13, l'OBV L'Assomption estime qu'une « conception principalement rectiligne et fortement contrainte par le corridor routier risque de limiter [...] son rôle de régulation hydrologique et d'atténuation des crues », notamment en favorisant l'augmentation de la vitesse d'écoulement de l'eau (DM12, p. 7 PDF). L'OBV est également préoccupé par les effets des travaux qui mettraient à nu de grandes surfaces de sol et risqueraient d'engendrer un apport excessif de sédiments et une dégradation durable de la qualité de l'eau et des habitats aquatiques. L'organisme propose diverses mesures visant notamment à concevoir le réaménagement d'un cours d'eau sinueux avec un profil favorisant le ralentissement de l'écoulement, à intégrer une bande riveraine incluant des strates herbacées, arbustives et arborescentes ainsi qu'à renforcer les mesures pour contrôler l'érosion et le transport de sédiments pendant les travaux (DM12, p. 7 et 8 PDF).

Le MELCCFP indique que ces mesures rejoignent ses propres exigences, lesquelles visent notamment à rétablir les conditions hydriques, la végétation riveraine et l'habitat aquatique. Il prévoit recommander des bonifications supplémentaires comme l'intégration d'un canal d'étiage et la mise en place d'un substrat adéquatement colmaté et hétérogène. Pour être considéré comme acceptable par le Ministère, le réaménagement prévu par l'initiateur devrait permettre « de retrouver l'ensemble des fonctions écologiques assurant et mettant en valeur les différents bénéfices résultant de la présence d'un milieu hydrique » (DQ14.1, p. 2).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports et de la Mobilité durable a modifié le tracé de la route de contournement projetée afin de réduire l'empiétement sur l'étang de la Halte de verdure et le cours d'eau CE13. Une déviation de ce cours d'eau serait malgré tout requise, lequel serait réaménagé le long de la route en empruntant un tracé généralement rectiligne. Le projet entraînerait une perte permanente de milieux hydriques s'élevant à 2,45 ha.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait réaménager le cours d'eau CE13 de façon à rétablir l'ensemble de ses fonctions écologiques et éviter une détérioration plus importante pendant les travaux, en vertu du principe de développement durable Protection de l'environnement. Les mesures à considérer incluent la conception d'un tracé sinueux et d'aménagements favorisant la régulation du régime hydrologique en périodes de crue et d'étiage ainsi qu'un contrôle renforcé de l'apport en sédiments. L'initiateur devrait solliciter l'expertise de l'Organisme de bassins versants L'Assomption à cet égard.*

3.2.3 Les mesures de compensation

L'initiateur s'est engagé à compenser les pertes permanentes de 6,31 ha de milieux humides et de 2,45 ha de milieux hydriques. Il verserait une compensation financière estimée à 2,6 M\$ selon la méthode de calcul établie dans le *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques* (PA3.1, p. 257 et 258).

Les sommes versées dans ce contexte par un initiateur de projet sont déposées au Fonds de protection de l'environnement et du domaine hydrique de l'État et allouées au Programme de restauration et de création de milieux humides et hydriques (ci-après « Programme »). Une première édition du Programme était en vigueur de 2017 à 2022 et une seconde couvre la période de 2023 à 2026. Les organismes admissibles peuvent soumettre des projets de restauration ou de création de milieux humides, à effectuer en priorité à l'intérieur du territoire de la MRC ou du bassin versant où les pertes ont eu lieu. Selon le MELCCFP, le Programme contribue à l'atteinte de l'objectif d'aucune perte nette (MELCCFP, s. d. [d]; MELCCFP, 2025b, p. 6).

Actuellement, les contributions financières constituent le mécanisme le plus utilisé pour la compensation des pertes de milieux humides et hydriques. En 2023, l'audit de performance sur la conservation des milieux humides et hydriques de la commissaire au développement durable signale que l'objectif d'aucune perte nette visé par ce mécanisme risquait de ne pas être atteint. Elle conclut que « le MELCCFP ne gère pas les programmes de restauration et de création de milieux humides et hydriques de manière à compenser efficacement les pertes que ces milieux ont subies » (Commissaire au développement durable, 2023, p. 2 PDF).

Les rapports du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur les projets de poste Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV dans Lanaudière et d'agrandissement du lieu d'enfouissement technique d'Hébertville-Station ont également mis en évidence ces lacunes (BAPE, 2025, p. 39 à 43; BAPE, 2026, p. 49 et 50). Malgré les sommes accumulées, les travaux de compensation des pertes demeurent limités. Le rapport du BAPE sur le projet d'agrandissement du lieu d'enfouissement technique d'Hébertville-Station résume la situation ainsi :

À l'échelle du Québec, le Programme a permis de sélectionner jusqu'à présent sept projets de création ou de restauration de milieux humides et hydriques, totalisant 30,4 ha, malgré la perturbation et la perte d'un total de 920 ha de ces milieux qui ont été compensées par le paiement de contributions financières entre juin 2017 et décembre 2024. Bien qu'en décembre 2024 un total de 229 M\$ ait été versé au Fonds pour compenser ces atteintes, seulement 2,7 M\$ avaient été octroyés pour les sept projets sélectionnés. Le Programme en cours, qui se terminera le 31 mars 2026, vise la restauration et la création de 545,4 ha de milieux humides et hydriques et, jusqu'à présent, un seul projet a été sélectionné, représentant 0,2 ha et un montant octroyé de 133 510 \$.

(BAPE, 2026, p. 49 et 50)

Le bilan est similaire dans la MRC de Montcalm, alors que pour la période de juin 2017 à janvier 2026, les atteintes permanentes aux milieux humides et hydriques autorisées s'élèvent à 5,1 ha, toutes compensées par le versement d'une contribution financière. Les initiateurs de projet ont ainsi versé une somme d'environ 1,4 M\$, mais « aucun projet de restauration ou de création de milieux humides ou hydriques n'a été réalisé ou n'est prévu » (DQ8.1, p. 3 et 4).

À la demande du MELCCFP, l'organisme Réseau Environnement a relevé les freins et les leviers associés au Programme. Son rapport, déposé en 2024, propose notamment une

meilleure communication des exigences du Programme et de l'accompagnement offert par le Ministère, des critères d'admissibilité plus souples ainsi qu'un processus d'autorisation plus efficace. En 2025, le MELCCFP a mentionné travailler sur un plan d'amélioration du Programme se basant entre autres sur les recommandations de ce rapport (MELCCFP, 2025c). Il indique que ce plan est en cours d'élaboration et qu'il n'est « pas possible de préciser quelles recommandations seront retenues ou écartées ni d'indiquer l'échéancier ou les étapes prévues pour leur mise en œuvre » (DQ8.1, p. 5).

Le rapport du BAPE sur le projet de poste Jean-Jacques-Archambault souligne que « le décalage entre les sommes disponibles et la faible capacité à les transformer en gains écologiques concrets soulève des questions fondamentales de gouvernance et de crédibilité » (BAPE, 2025, p. 40). Il avance « l'urgence et la nécessité de modifier certains mécanismes de gestion, afin que le recours à la compensation financière pour la perte de [milieux humides et hydriques] ne se limite pas à un simple outil de monétisation de leur destruction » (BAPE, 2025, p. 43). La commission d'enquête adhère à ces observations et rappelle que les pertes de milieux humides et hydriques continuent de croître, tant à l'échelle de la province que de la MRC de Montcalm.

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que des contributions financières s'élevant à plus de 200 M\$ ont été versées par les initiateurs de projet pour les pertes permanentes de milieux humides et hydriques depuis la mise en place de ce mécanisme de compensation en 2017. Elle note que ces sommes ont mené à la réalisation de projets de restauration et de création de tels milieux qui représentent une proportion minime des pertes, lesquelles continuent de s'accroître. La même tendance est observée à l'échelle de la MRC de Montcalm.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs devrait sans délai réviser son Programme de restauration et de création de milieux humides et hydriques afin d'assurer une compensation effective des pertes subies depuis 2017 et de progresser vers l'objectif d'aucune perte nette. L'atteinte de cet objectif favoriserait le respect des principes de développement durable Protection de l'environnement et Préservation de la biodiversité.*

En remplacement d'une contribution financière, l'initiateur peut proposer de restaurer ou de créer des milieux humides et hydriques. Au cours de l'audience publique, celui-ci a montré une ouverture à examiner cette possibilité, mentionnant que son choix n'est pas définitif. Il précise que l'analyse requise pour prendre une décision serait effectuée à une étape ultérieure (Estelle Bouvier, DT1, p. 59 et 60 et DT3, p. 8 et 9).

Le MELCCFP a explicité une particularité à cet égard dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale applicable aux projets soumis à la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*¹⁵ (LACPI). Dans ce cas, l'initiateur n'a pas l'obligation de soumettre un plan de compensation des milieux humides et hydriques avant l'émission d'un éventuel décret gouvernemental pour l'autorisation du projet. La décision concernant le type

15. RLRQ, c. A-2.001, art. 49.

de compensation à effectuer par l'initiateur est déléguée au ministre responsable de l'Environnement à une étape ultérieure et les détails du plan de compensation ne sont requis qu'à ce moment (Mireille Genest, DT1, p. 63 et 64 et DT3, p. 7 et 8).

Des organismes environnementaux de la région déplorent cette élaboration tardive des mesures de compensation. L'OBV L'Assomption souligne qu'un « décalage entre les impacts et la mise en œuvre des mesures compensatoires pourrait entraîner une perte temporaire ou permanente », incompatible avec les orientations de son Plan directeur de l'eau 2024-2034¹⁶ visant notamment à freiner la perte de milieux naturels et à assurer le maintien de leurs fonctions écologiques (DM12, p. 9 PDF). Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière explique que « la restauration d'un milieu humide pleinement fonctionnel peut nécessiter plusieurs décennies. Les fonctions hydriques perdues ne sont pas immédiatement remplaçables » (DM3, p. 6).

Selon l'initiateur, le PRMHH de la MRC de Montcalm constitue également « une référence incontournable » pour orienter « la restauration et la création de nouveaux milieux afin d'assurer un bilan écologique positif à l'échelle régionale » (PA3.1, p. 257). La MRC privilégie d'ailleurs la restauration et la création de milieux humides et hydriques comme stratégie de compensation. Elle indique posséder l'expertise et les compétences requises pour élaborer cette stratégie de façon à « garantir une mise en œuvre alignée avec les objectifs de conservation régionaux » (DB8, p. 1). La MRC inclurait les instances de concertation existantes dans la démarche et entrevoit une collaboration étroite avec l'OBV L'Assomption afin de favoriser « une gestion optimale de l'eau à l'échelle du bassin versant » (DQ12.1, p. 2 PDF). Elle confirme par ailleurs ne pas avoir été approchée par l'initiateur à ce sujet (Anne-Pierre Charlot, DT3, p. 6 et 7).

- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait privilégier la restauration ou la création de milieux humides et hydriques pour compenser les pertes causées par la route de contournement projetée, ce qui favoriserait une meilleure prise en compte des principes de développement durable Protection de l'environnement et Préservation de la biodiversité. Il devrait amorcer sans délai l'élaboration d'un plan de compensation afin de permettre une mise en œuvre rapide. L'initiateur devrait s'associer à la MRC de Montcalm ainsi qu'à l'Organisme de bassins versants L'Assomption afin d'assurer une cohérence avec les orientations régionales de préservation des milieux humides et hydriques et de gestion de l'eau.*

3.3 Le milieu forestier

3.3.1 Les répercussions du projet et leur atténuation

La route de contournement projetée s'implanterait dans un corridor essentiellement boisé (figure 3.2). Les milieux forestiers jouent notamment un rôle dans le maintien de la

16. « Le Plan directeur de l'eau constitue l'outil officiel de planification stratégique en matière de gestion intégrée des ressources en eau sur le territoire. [...] Ces orientations traduisent une volonté régionale concertée et constituent un cadre de référence pour l'analyse des projets » (DM12, p. 5 PDF).

biodiversité en abritant plusieurs espèces fauniques et floristiques ainsi que dans la régulation thermique, la stabilisation des sols et la séquestration du carbone. L'initiateur signale que la conservation du couvert forestier « est d'autant plus prioritaire qu'il subit une pression croissante liée à l'urbanisation et à la fragmentation du territoire dans la région de Lanaudière » (PA3.1, p. 96).

Selon la caractérisation de l'initiateur, les peuplements sont composés d'érablières, dominées par l'érable rouge ou l'érable à sucre, ainsi que d'une pinède blanche. Ils sont relativement jeunes, avec certains peuplements plus matures dans la portion sud du corridor. Ils présentent une structure complexe favorable à l'accueil d'une faune diversifiée et contribuent à la connectivité écologique avec les milieux humides et les autres boisés du secteur. Les habitats sont généralement en bon état malgré les perturbations associées aux sentiers et aux zones de coupe. La présence d'espèces végétales en situation précaire a également été confirmée, dont l'érable noir qui est désigné vulnérable au Québec¹⁷, le noyer cendré qui est désigné en voie de disparition au Canada¹⁸ et trois espèces vulnérables à la récolte¹⁹ (PA3.1, p. 100 à 102, 111 et 112).

Selon l'étude d'impact, les répercussions du projet seraient principalement liées au déboisement qui entraînerait une perte de couvert forestier. Parmi les mesures d'atténuation prévues, les aires à déboiser seraient limitées autant que possible et balisées pour éviter l'empiétement à l'extérieur. L'initiateur s'est également engagé à éviter toute intervention durant les périodes de reproduction des différentes espèces fauniques, dont la reproduction des oiseaux. À la fin des travaux, il remettrait en état les superficies touchées temporairement pour recréer des peuplements semblables à ceux actuellement en place et des habitats favorables pour la faune. La perte permanente de milieux forestiers s'élèverait à 15,54 ha (PA3.1, p. 114 à 116).

L'initiateur indique avoir retenu un tracé permettant d'éviter autant que possible la perte d'occurrences d'espèces végétales en situation précaire. Malgré cela, il devrait couper quelques tiges d'érable noir et de noyer cendré (figure 3.2). Ainsi, une occurrence d'érable noir composée de cinq individus et une occurrence de noyer cendré composée de deux individus seraient perdues²⁰ (PA3.1, p. 131 et 136). La perte d'érables noirs serait causée par l'aménagement du bassin de rétention situé au nord de l'étang de la Halte de verdure. L'initiateur indique qu'il pourrait étudier une optimisation de ce bassin afin d'éviter l'occurrence. Il prévoit également délimiter une aire de protection autour des occurrences d'espèces en situation précaire situées à proximité des zones de travaux afin d'éviter leur destruction accidentelle (PA3.1, p. 132; DQ1.1, p. 13).

17. En vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (RLRQ, E-12.01).

18. En vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (L.C. 2002, ch. 29).

19. Asaret du Canada, lis du Canada et matteuccie fougère-à-l'autruche (PA3.1, p. 111).

20. Des occurrences de matteuccie fougère-à-l'autruche, une espèce désignée vulnérable à la récolte, seraient également perdues. Cependant, les seules restrictions applicables en vertu du *Règlement sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables et leurs habitats* concernent les activités de récolte (RLRQ, c. E12.01, r. 3, art. 5). Cette espèce est par ailleurs relativement abondante dans le secteur du projet (PA3.1, p. 136 et 256).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que la réalisation du projet engendrerait la perte permanente de plus de 15 ha de forêt et porterait atteinte à deux espèces d'arbre ayant un statut de protection. Elle note la grande valeur écologique de ce milieu forestier, d'autant plus importante dans un contexte où les écosystèmes naturels de la région subissent des pressions croissantes.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait envisager toutes les mesures susceptibles de réduire la perte de milieux forestiers que pourrait engendrer la route de contournement projetée, en vertu des principes de développement durable Protection de l'environnement et Préservation de la biodiversité. Elle estime qu'il devrait notamment optimiser le bassin de rétention situé au nord de l'étang de la Halte de verdure afin d'éviter la perte d'une occurrence d'érable noir.*

3.3.2 Les mesures de compensation

L'initiateur prévoit transplanter dans un habitat favorable les arbres à statut particulier suffisamment jeunes pour permettre le succès de l'opération. Afin de compenser les pertes résiduelles, il prévoit planter des arbres supplémentaires dans un ratio de 3:1 pour l'érable noir et de 4:1 pour le noyer cendré (PA3.1, p. 256; DQ13.1, p. 6 et 7). Des plants produits à partir de semences de la région et provenant d'une pépinière spécialisée dans les espèces indigènes seraient privilégiés. Un suivi de la viabilité des arbres plantés ou transplantés est prévu un an et trois ans après les travaux. En fonction des résultats, l'initiateur prévoit appliquer les mesures requises « pour garantir la pérennité des populations et le respect des objectifs de conservation » (PA3.1, p. 256 et 257). Ce mode de compensation est jugé approprié par le MELCCFP ainsi qu'Environnement et Changement climatique Canada (Mireille Genest, DT3, p. 22; DQ8.1, p. 3; DQ11.1).

Concernant les pertes permanentes de couvert forestier, l'initiateur envisage deux options de compensation. La première consisterait à reboiser une superficie équivalant à celle qui serait perdue, en priorité sur le territoire de la municipalité de Sainte-Julienne, ou alors celui de la MRC de Montcalm. L'objectif serait de rétablir des peuplements comparables à ceux qui auraient été coupés en sélectionnant des essences indigènes. La deuxième option consisterait à financer l'acquisition d'un boisé existant à des fins de conservation par la Municipalité ou la MRC (PA3.1, p. 255; Stéphanie Besner, DT2, p. 11 et DT3, p. 42).

Le ministère des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF) considère que les mesures de compensation proposées démontrent une volonté de gérer de manière responsable les forêts publiques dont le MTMD est propriétaire (DQ9.1). Le MRNF, qui émet des recommandations dans ce domaine, indique toutefois que le reboisement d'une superficie équivalant aux pertes permanentes devrait être privilégié. Le site ciblé pour le reboisement devrait idéalement être localisé dans la municipalité où les pertes se sont produites, pour ensuite envisager le territoire de la MRC ou du bassin versant. L'acquisition d'un boisé existant ne devrait être vue que comme une mesure complémentaire. Cette option est jugée pertinente lorsque les peuplements perdus ont une grande valeur écologique, puisqu'une jeune plantation ne peut remplacer adéquatement ses attributs à court terme. Les superficies forestières acquises devraient avoir une valeur écologique équivalente. Cette

mesure additionnelle permet « d'assurer le maintien des fonctions écologiques [et] de renforcer la durabilité des mesures de compensation » (DQ4.1, p. 2 et 3).

Par ailleurs, la simple acquisition d'un boisé existant ne s'inscrirait pas en cohérence avec les orientations du SADR de la MRC de Montcalm ni du plan d'urbanisme de Sainte-Julienne. Tous deux établissent l'objectif de « veiller au maintien de la superficie globale de la couverture forestière » (DB3, p. 149; DB7, p. 38). À ce sujet, la MRC indique : « L'acquisition d'un boisé déjà mature protège certes un actif, mais elle ne compense pas la perte nette de biomasse et de services écosystémiques » (DQ12.1, p. 3 PDF). Ainsi, elle priorise le reboisement de terrains dégradés ou de friches qui permettraient par la même occasion de renforcer les corridors écologiques existants (DQ12.1, p. 3 et 4 PDF).

L'initiateur a approché la Municipalité de Sainte-Julienne afin de vérifier la disponibilité de terrains appropriés pour un reboisement, mais les discussions n'ont pas permis de trouver un emplacement propice lui appartenant (Estelle Bouvier, DT3, p. 20). La Municipalité souligne que les possibilités de reboisement sont limitées sur son territoire étant donné l'importance du couvert forestier qui s'élève à près de 70 %²¹ de sa superficie. La Municipalité se dit malgré tout favorable à la compensation des pertes par l'initiateur et suggère d'explorer le potentiel de reboisement dans les municipalités situées plus au sud (Jérôme Morin, DT5, p. 28 et 29). Rappelons que les municipalités de cette portion de la MRC de Montcalm, située dans les basses-terres du Saint-Laurent, se trouvent sous le seuil critique de 30 % de milieux naturels (GéoMont, 2022, p. 34). L'initiateur indique qu'il doit poursuivre les démarches auprès de la MRC à ce sujet (Estelle Bouvier, DT3, p. 20; DQ12.1, p. 3 PDF).

Dans ses recommandations, le MRNF ajoute que les plantations devraient « utiliser des espèces indigènes diversifiées [...], prévoir des mesures de protection des plants (paillis, protection contre les rongeurs) et faire l'objet d'un suivi sur dix ans visant un taux de survie minimal de 80 % de plants libres de croître » (DQ4.1, p. 2). Advenant qu'il y ait un taux de survie inférieur, des mesures correctives devraient être appliquées (DQ4.1, p. 2).

- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait privilégier une compensation des pertes de couvert forestier par le reboisement de superficies le plus près possible de la route de contournement projetée, ce qui favoriserait une meilleure prise en compte des principes de développement durable Protection de l'environnement et Préservation de la biodiversité. Il devrait rechercher des terrains propices dans la portion de la MRC de Montcalm située dans les basses-terres du Saint-Laurent, où les milieux naturels ont atteint un seuil critique pour la préservation de la biodiversité. Les plantations devraient faire l'objet d'un suivi et, au besoin, de mesures correctives conformes aux recommandations du ministère des Ressources naturelles et des Forêts.*

21. La municipalité de Sainte-Julienne couvre un territoire de 10 210 ha, occupé par 7 044 ha de superficies boisées (Municipalité de Sainte-Julienne, s. d.; PA3.1, p. 114).

- ◆ **Avis** – *Considérant la grande valeur écologique des superficies boisées qui seraient perdues et l'impossibilité de les remplacer adéquatement par une jeune plantation, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait envisager, en plus du reboisement, l'acquisition d'un boisé existant de valeur équivalente à des fins de conservation comme mesure de compensation supplémentaire. Cette acquisition devrait avoir lieu sur le territoire de Sainte-Julienne, le plus près possible du projet.*

3.4 La connectivité écologique

La connectivité écologique fait référence au déplacement des espèces dans l'environnement. Elle est définie comme « le degré de connexion entre les divers milieux naturels présents au sein d'un même paysage, sur le plan de leurs composantes, de leur répartition spatiale et de leurs fonctions écologiques » (MELCCFP, s. d. [b]). Il est bien établi que la connectivité écologique constitue un enjeu dans la MRC de Montcalm, particulièrement pour la portion des basses-terres du Saint-Laurent où les milieux naturels sont grandement fragmentés (DB2, p. 75 à 79; Fiducie de conservation des écosystèmes de Lanaudière, 2019; p. 5). Même dans la municipalité de Sainte-Julienne où le territoire couvert par les milieux naturels est élevé, leur fragmentation est jugée critique par la MRC en raison des fortes pressions de développement (DQ12.1, p. 4 PDF).

Le MTMD reconnaît que les infrastructures routières, qui agissent comme une barrière pour les déplacements de la faune, ont une incidence en cette matière. C'est pourquoi il a adopté l'orientation « Intégrer l'enjeu de la connectivité écologique à l'exploitation du réseau routier du Ministère » dans son plan d'action de développement durable (MTMD, 2025, p. 12). Il précise : « Des interventions, telles que la construction de passages fauniques, peuvent [...] contribuer à maintenir ou à restaurer la connectivité des milieux de part et d'autre du réseau routier tout en diminuant les risques de collisions impliquant la faune » (MTMD, 2025, p. 12).

L'initiateur reconnaît que la route de contournement projetée contribuerait à la fragmentation des habitats, limiterait les déplacements de la faune et nuirait ainsi à la connectivité écologique. Il propose ainsi d'étudier « aux étapes ultérieures de conception la possibilité d'aménager un passage faunique pour la petite-moyenne faune, au passage inférieur dans l'axe de la rue des Sables » (PA3.1, p. 118 et 119). Dans le corridor du projet, il précise que l'entrave aux déplacements concerne surtout la petite et moyenne faune, mais que la structure permettrait le passage de la grande faune, comme le cerf de Virginie, qui est susceptible de le fréquenter de façon occasionnelle (DQ1.1, p. 16; PA3.1, p. 103 et 104).

L'espace sous le pont prévu dans l'axe de la rue des Sables accueillerait également un sentier pour les déplacements de la collectivité de part et d'autre de l'infrastructure routière projetée (PA3.1, p. 64). Le partage de ce passage entre la faune et l'humain ferait partie de l'analyse de l'initiateur à l'égard du type d'aménagement à privilégier et des caractéristiques requises selon les espèces ciblées. Il indique qu'un suivi de l'utilisation du passage par la faune permettrait d'assurer son efficacité (DQ1.1, p. 15 et 16).

Le MTMD a déjà une longue expérience dans l'aménagement de passages fauniques sur son réseau routier, notamment dans le cadre de projets d'autoroutes et de boulevards urbains. Plus de 160 passages ont été aménagés depuis le début des années 2000, à peu près en parts égales entre ceux qui sont destinés à la grande faune et ceux qui sont réservés à la petite et à la moyenne faune, et de nombreux autres sont planifiés. Certains de ces aménagements ont été conçus pour un usage mixte par la faune et l'humain, et les suivis permettent d'en améliorer l'efficacité (Boucher, 2023, p. 7 à 17 PDF; DQ1.1, p. 15 et 16).

L'efficacité des passages fauniques est reconnue dans la littérature scientifique lorsqu'ils sont adaptés aux espèces visées et aménagés aux endroits appropriés. Des chercheurs dans le domaine remarquent cependant que ces aménagements demeurent sous-utilisés au Québec alors que le réseau routier est en croissance (Dessureault, 2025). La commission d'enquête considère que le MTMD devrait appliquer ces principes dans le contexte de la route de contournement qu'il prévoit construire et ainsi prendre en compte le principe de développement durable *Préservation de la biodiversité*.

- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'un passage faunique serait nécessaire pour réduire les répercussions de la route de contournement projetée sur la fragmentation des habitats et la connectivité écologique. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait dès maintenant intégrer cet aménagement à la conception de son projet et prévoir un suivi de l'utilisation par la faune afin d'apporter les correctifs requis, le cas échéant.*

3.5 Les effets cumulatifs

Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale habituelle, la directive transmise par la ou le ministre responsable de l'Environnement à l'initiateur d'un projet pour la préparation de son étude d'impact requiert la prise en compte des effets cumulatifs, notamment sur les milieux naturels. Les effets cumulatifs y sont définis ainsi : « Changements dans l'environnement causés par les multiples interactions des activités humaines et des processus naturels qui s'accumulent dans le temps et l'espace » (MELCCFP, 2025a, p. 22). L'initiateur détermine les composantes du milieu sur lesquelles l'évaluation devrait porter, par exemple les éléments fragilisés qui subissent déjà les répercussions des activités anthropiques et des changements climatiques. Il prend en considération les activités existantes et les projets planifiés à l'échelle locale ou régionale et détermine les mesures supplémentaires à mettre en place pour prévenir ou réduire les conséquences néfastes (MELCCFP, 2025a, p. 22).

Cependant, dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale accélérée établie par la LACPI, l'évaluation des effets cumulatifs n'est pas exigée (PA3.1, p. 79). Ni la directive transmise à l'initiateur en 2022 pour le projet à l'étude ni celle mise à jour en 2025 par le MELCCFP ne font référence aux effets cumulatifs (PA2.1; MELCCFP, 2024). Le MTMD n'a donc pas à réaliser une telle évaluation pour la route de contournement projetée. De son côté, le MELCCFP doit produire une analyse environnementale du projet en amont de l'émission d'un éventuel décret gouvernemental pour son autorisation. Il précise que cette

analyse considérera les effets cumulatifs des différentes activités du projet sur certaines composantes ainsi que le contexte régional où il s'insère. Le MELCCFP mentionne notamment la perte de fonctions écologiques des milieux humides et hydriques, la destruction d'espèces floristiques à statut particulier ainsi que les effets du déboisement sur la connectivité écologique et la fragmentation des habitats. Il indique que ces composantes subirait les répercussions cumulées du projet et de la construction de bâtiments résidentiels, commerciaux ou industriels dans la région (DQ2.1, p. 2).

La commission d'enquête estime essentielle la prise en compte des effets cumulatifs sur les milieux naturels dans le cadre d'une étude d'impact sur l'environnement, particulièrement dans le contexte d'un territoire où les pressions de développement ont engendré des pertes préjudiciables au maintien de la biodiversité. Elle trouve donc regrettable le retrait de cette exigence de la procédure accélérée d'évaluation environnementale, notamment parce que les informations exclues de l'étude d'impact sont dès lors soustraites des étapes suivantes de la procédure visant la participation publique. La commission signale à cet égard que l'Assemblée nationale examine actuellement le projet de *Loi visant à accélérer l'octroi des autorisations requises pour la réalisation des projets prioritaires et d'envergure nationale*²². Une nouvelle procédure accélérée pourrait donc s'appliquer à des projets de grande ampleur dont le gouvernement souhaite la réalisation rapide. Bien qu'elle ne puisse présumer des décisions qui seront prises quant à l'évaluation des effets cumulatifs pour les projets visés, elle réitère l'intérêt de soumettre cette analyse à l'examen public.

- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que l'évaluation des effets cumulatifs sur les milieux naturels devrait faire partie intégrante de toute étude d'impact sur l'environnement d'un projet de développement. Elle estime que le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs devrait intégrer cette exigence à toute directive pour la réalisation d'une étude d'impact par un initiateur de projet, même dans le contexte d'une procédure d'évaluation environnementale ayant pour objectif d'en réduire les délais. Une telle approche favoriserait une meilleure prise en compte des principes de développement durable Accès au savoir et Préservation de la biodiversité.*

22. Projet de loi n° 5 (étude détaillée en commission - 2 avril 2026) 2^e sess., 43^e lég. (Qc).

Chapitre 4 **Le milieu humain**

Dans ce chapitre, la commission d'enquête examine d'abord les effets du projet sur la santé et la qualité de vie des résidentes et résidents de Sainte-Julienne. Elle analyse ensuite les répercussions économiques de celui-ci sur les commerces de la municipalité.

4.1 **La santé et la qualité de vie**

Dans la présente section, l'analyse de la commission porte dans un premier temps sur les effets de la perte de boisé de proximité et de sentiers récréatifs sur la qualité de vie des résidentes et résidents. Elle traite dans un deuxième temps des répercussions du projet sur la santé et le bien-être de la population dues aux nuisances sonores et à la qualité de l'air.

4.1.1 **Le boisé de proximité et les sentiers récréatifs**

L'importance des milieux naturels pour le bien-être de la communauté

La zone du projet abrite un milieu boisé d'une superficie totale de 21,6 ha, excluant les milieux hydriques, localisé entre le noyau urbain de Sainte-Julienne et les ensembles résidentiels à l'est (figure 4.1). Situé dans l'emprise du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) acquise dans les années 1970, le boisé est délimité par l'emprise de la route 125 projetée, comprise entre le rang du Cordon au sud et la route 125 actuelle au nord. La construction de la route de contournement projetée empiéterait sur 19,54 ha de ce boisé parcouru de sentiers récréatifs et valorisé par la population locale, soit sur plus de 90 % de sa superficie. Cette superficie inclut un empiètement temporaire de 0,16 ha qui serait reboisé à la fin des travaux de construction (PA3.1, p. 178 et 179; DQ7.1, p. 3 et 4).

Une partie de la population de Sainte-Julienne s'inquiète de subir une diminution de sa qualité de vie en perdant l'accès à ce boisé (voir le chapitre 2) qu'elle a pu s'approprier en raison de la tolérance du ministère responsable des Transports. L'initiateur reconnaît la grande valeur de ce boisé tant pour le bien-être qu'il procure que pour les usages qu'il permet tout au long de l'année, et il a mené un sondage en ligne à l'été 2025 qui confirme son niveau de fréquentation. Sur les 358 personnes ayant répondu au sondage, 147 ont dit s'être déjà déplacées dans l'emprise du MTMD à pied, à vélo, en véhicule hors route ou par un autre moyen de transport (PA3.1, p. 164 et 169).

En vigueur depuis le 1^{er} décembre 2024, les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) visent à assurer une démarche cohérente, concertée et intégrée en la matière en vue d'offrir des milieux de vie durables, sains et de qualité à la population québécoise. Les OGAT portent sur l'importance de créer des milieux de vie de qualité qui répondent aux différents besoins des communautés partout au Québec, la nécessité d'adopter des formes d'aménagement qui préservent et mettent en valeur les milieux naturels ainsi que de contrer l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre

générées notamment par les transports. En plus de maintenir ou de rétablir un couvert forestier favorisant la préservation de la biodiversité, la connectivité écologique et l'adaptation aux changements climatiques (voir la section 3.1), le gouvernement reconnaît le rôle indispensable des milieux naturels pour le bien-être des communautés (Gouvernement du Québec, 2024, p. 10 à 12 et 42).

Les OGAT encouragent également la planification de réseaux de transport actif visant à réduire la dépendance à l'automobile. Ces réseaux doivent améliorer la connectivité entre les secteurs d'intérêt et peuvent être intégrés aux sentiers récréatifs ou être complémentaires. Elles requièrent des instances municipales à qui il revient de prendre des décisions en matière d'aménagement et d'urbanisme dans le respect des orientations définies d'augmenter le verdissement et de lutter contre les îlots de chaleur urbains. Cela implique de préserver les arbres matures, de renforcer la végétation dans les secteurs bâtis et les nouveaux secteurs d'habitation, de favoriser les liens entre les espaces verts et de maximiser les bénéfices associés au verdissement des milieux de vie (Gouvernement du Québec, 2024, p. 73 et 79).

Des bénéfices sur la santé seraient associés à la présence de milieux naturels et d'espaces verts dans les quartiers résidentiels. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a établi des indicateurs²³ d'accessibilité aux espaces verts, tenant compte de la répartition de la population (individus, ménages ou collectivités) en fonction de sa proximité ainsi que de leur accessibilité publique et, le cas échéant, la localisation des points d'accès et des itinéraires. Cette accessibilité se mesurerait surtout par la distance ou le temps de trajet depuis le domicile et en considérant idéalement la limite de l'espace vert plutôt qu'une entrée précise. L'OMS recommande que chaque personne, quel que soit son lieu de résidence, puisse avoir accès à un espace vert d'au moins 0,5 à 1 ha, à une distance de moins de 300 m de son habitation (OMS, 2016, p. 25; DQ10.1, p. 2).

Se fondant sur plusieurs études qu'il a consultées, le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) affirme que les espaces verts de proximité améliorent beaucoup la santé : ils permettent l'activité physique, réduisent le stress et certains risques de maladies, tout en favorisant les interactions sociales. Ils encouragent la marche chez les aînés, contribuant au maintien de leur autonomie. Chez les enfants, la présence de verdure améliore la concentration et l'attention, et stimule la créativité. L'accès à la nature soutient aussi le développement des connaissances et des compétences des jeunes (DQ10.1, p. 2).

23. L'OMS a déterminé que ces types d'indicateurs peuvent servir à établir des normes nationales ou infranationales d'accessibilité aux espaces verts (OMS, 2016, p. 25).

Figure 4.1 Le boisé de proximité et les sentiers récréatifs



Composante du projet

- Emprise du ministère des Transports et de la Mobilité durable

Utilisation du sol

- Noyau urbain
- Zone urbanisée
- Zone agricole protégée
- Milieu humide
- Milieu boisé
- Ensemble résidentiel

Lieu d'intérêt

- Halte de verdure
- Centre de la petite enfance Pastelle
- École Pavillon des Explorateurs
- Sentier piétonnier et cyclable
- Sentier VTT et motoneige

Échelle approximative 0 100 m

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que la zone du projet, entre le noyau urbain de Sainte-Julienne et les secteurs d'habitation situés à l'est du village, abrite un boisé de proximité de 21,6 ha valorisé par la communauté qui y retire des bénéfices pour sa santé et sa qualité de vie et l'utilise à des fins récréatives. Elle note que le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 occasionnerait un empiétement sur plus de 90 % de cette superficie.*
- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire entrées en vigueur depuis 2024 fournissent un guide pour la planification territoriale qui tient compte de la protection des milieux naturels en vue d'assurer la préservation des sites récréatifs de proximité et la qualité du cadre de vie. Elle prend acte également de la recommandation de l'Organisation mondiale de la Santé selon laquelle chaque citoyen devrait avoir accès à un espace vert d'au moins 0,5 à 1 ha à une distance de moins de 300 m de son habitation.*

La perte du boisé et de services associés

Le corridor forestier actuel présente une largeur maximale d'environ 130 m. Il est parcouru par un réseau de sentiers totalisant environ 12 km, dont 4 km sont situés entièrement dans l'emprise appartenant au MTMD, que la population locale fréquente (figure 4.1). L'initiateur indique que le boisé est le lieu de pratique de plusieurs activités récréatives comme la randonnée pédestre, la raquette, le vélo de montagne, la course en sentiers ou la randonnée en véhicule hors route (VHR), tel que le quad ou la motoneige. D'ailleurs, plus de 41 % des répondantes et répondants à un sondage de l'initiateur disent s'y déplacer (PA3.1, p. 169 et 181 à 184; PA3.5, p. 21 PDF).

En plus des avantages écosystémiques, le boisé procure plusieurs bénéfices à la population avoisinante. Il assurerait la régulation de la température locale par la création d'îlots de fraîcheur, la filtration de l'air, la protection contre les vents et la séquestration du carbone. Par ailleurs, il sert de barrière visuelle et sonore entre la route 125 actuelle et les quartiers résidentiels situés à l'est. Il est également utilisé à l'année par la population pour le transport actif, notamment pour rejoindre l'école primaire Pavillon des Explorateurs et le centre de la petite enfance (CPE) Pastelle. Il est le lieu d'activités parascolaires en plus d'influencer positivement le niveau de bien-être, de réduire le stress et de contribuer à la préservation de la santé globale de la population locale (PA3.1, p. 165, 168, 169 et 180). La perte annoncée du boisé de proximité constituerait, pour l'organisme Sauvons la forêt du prolongement de l'Autoroute 25! bien plus qu'un simple déboisement, car elle perturberait également le tissu social local avec des conséquences psychologiques et sociales importantes, comme la perte de cohésion sociale et de lieux de rencontres spontanés (DM19, p. 4, 19 et 20 PDF).

L'initiateur annonce aussi la disparition de l'ensemble des sentiers actuels. Pendant les quatre années de travaux, il prévoit aménager au minimum deux traverses temporaires permettant de conserver la connectivité pour les modes de transport actifs. La première serait située dans le secteur sud de Sainte-Julienne à même le chemin de déviation de la circulation du rang du Cordon. Il aménagerait la seconde au nord de la Halte de verdure afin de la connecter à la rue Doré ou détournerait temporairement les utilisatrices et utilisateurs

vers la rue Papillon. En séance publique, l'initiateur a affirmé qu'il délimiterait clairement ces traverses à l'intention des adeptes du vélo et de la marche et informerait la population afin d'atténuer les répercussions sur la pratique des activités récréatives pendant les travaux (Estelle Bouvier, DT1, p. 12; PA3.1 p. 179, 185 et 187; DQ7.1, p. 4).

L'initiateur prévoit également l'aménagement de deux traverses permanentes pour réduire l'effet de barrière²⁴ de la route de contournement projetée et assurer une connexion sécurisée entre le centre urbain de Sainte-Julienne et les quartiers résidentiels situés à l'est (figure 1.2). Dans la portion nord, il aménagerait un passage polyvalent pour les modes de transport actifs d'une largeur de 4 m qui passerait sous la route entre les rues des Sables et Armand. La piste polyvalente serait aménagée à l'endroit où des ponts seraient nécessaires pour traverser un cours d'eau. Il aménagerait également une passerelle d'une largeur de 4 m au-dessus de la nouvelle route dans l'axe du rang du Cordon. En plus de ces passages, le projet prévoit le maintien des sentiers le long des limites est et ouest de l'emprise du MTMD dans la continuité des rues Armand, des Sables, Adolphe et Forget. L'initiateur reconnaît que l'impact résiduel sur le boisé de proximité reste important, car les structures de remplacement ne peuvent compenser la perte de l'accès direct à la nature (PA3.1, p. 64, 65, et 179).

Le MSSS estime que la disparition des sentiers pour la marche, le vélo et la raquette réduirait l'offre de transport actif, essentielle pour prévenir les maladies chroniques, favoriser un vieillissement en santé et répondre aux besoins récréatifs de la population. Il souligne que la suppression du couvert végétal, facteur de protection contre l'anxiété, le stress et la dépression, affaiblirait la cohésion sociale et priverait les résidentes et résidents des bénéfices psychologiques liés à la nature. De plus, le remplacement du couvert forestier ombragé par des surfaces asphaltées risquerait de créer un réchauffement local (DB14, p. 4 et 5 PDF). La représentante du MSSS précise :

Par ailleurs, la conservation du couvert forestier revêt une importance particulière dans le secteur sud-ouest du tracé, à proximité du CPE Pastelle. [...] Par conséquent, nous recommandons une préservation intégrale du boisé entre le prolongement de la rue Dufour et le rond-point projeté, à l'ouest de la voie. Cette bande boisée contribuerait également à la protection de l'école primaire Pavillon des Explorateurs. Il va sans dire que les espaces verts à proximité de ces établissements peuvent contribuer à contrer les îlots de chaleur entre les mois de juin et septembre.
(DQ10.1, p. 3)

L'initiateur évalue que la perte de ce boisé et de son utilisation aurait comme principal effet indirect de modifier la qualité de vie à Sainte-Julienne. Il considère que l'effet ressenti serait majeur pendant toute la durée de vie de l'infrastructure routière projetée. Pour lui, l'impact résiduel du déboisement sur le boisé de proximité après l'application des mesures d'atténuation demeure important. Les mesures visant à aménager des traverses pour les piétons et les cyclistes ne permettraient pas de remplacer les bénéfices du boisé aussi utilisé à d'autres fins que les déplacements (PA3.1, p. 178 et 179).

24. L'effet de barrière désigne la rupture causée par une infrastructure routière qui fragmente le tissu urbain, nuisant à la connectivité entre deux secteurs et rendant la traversée difficile, voire dangereuse pour les piétonnes, piétons et cyclistes (MTQ, 1997, p. 19).

L'initiateur n'a pas prévu de mesures pour compenser la perte de jouissance du boisé de proximité, l'incidence sur le bien-être et les coûts associés aux services rendus. Les personnes touchées devraient se contenter d'autres boisés dans la municipalité ou compter sur une bonification de l'offre récréative ailleurs. L'initiateur indique toutefois que des superficies résiduelles du boisé demeurerait accessibles dans le secteur du rang du Cordon. Du côté est, une superficie de 6 ha permettrait à des parties prenantes du milieu d'aménager une boucle de sentiers intéressante. Comme elle comprend un milieu humide arbustif, une autorisation du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) pourrait être requise pour aménager des sentiers sur pilotis. Quant au côté ouest, la superficie d'un peu plus de 0,8 ha ne serait pas suffisante pour des sentiers, mais pourrait accueillir des activités d'éducation et d'interprétation de la nature (PA3.1, p. 263; PA4, p. 49; DQ7.1, p. 3; Stéphanie Besner, DT3, p. 41 et 42).

Le MSSS recommande à l'initiateur de conserver, dans la mesure du possible, une bande de boisé d'environ 30 m de chaque côté de la route de contournement et de le préserver intégralement entre le prolongement de la rue Dufour et le rond-point projeté (figures 1.2 et 4.1), du côté ouest (DB10, p. 14 PDF; DQ10.1, p. 3). À cet effet, le MSSS précise : « Pour les terrains privés non construits adjacents à la propriété du MTMD, l'établissement d'une servitude de non-abattage pourrait également constituer une mesure de protection complémentaire si la bande de terrain boisée du MTMD était insuffisante » (DQ10.1, p. 3).

Le MSSS préconise aussi que la bande boisée résiduelle adjacente à la voie de contournement accueille une piste cyclable à l'est pour lier les deux traverses est-ouest prévues et améliorer la connectivité entre le quartier résidentiel, à l'est, et le noyau villageois, à l'ouest. Il indique que « l'aménagement cyclable devra présenter un faible impact environnemental : limiter l'imperméabilisation des sols, préserver la biodiversité, utiliser des matériaux naturels ou perméables, limiter l'éclairage artificiel et conserver au maximum le couvert boisé existant » (DQ10.1, p. 4 et 5).

Dans son mémoire, la Municipalité de Sainte-Julienne recommande également que la conception finale du projet préserve le couvert forestier autant que possible en conservant un maximum d'arbres de part et d'autre du tracé (DM1, p. 7 et 9). La MRC de Montcalm est d'avis que la compensation pourrait inclure des mesures de foresterie urbaine ou de plantation à proximité immédiate de la route de contournement projetée pour lutter contre les îlots de chaleur (DQ12.1, p. 4 PDF).

La commission d'enquête estime que l'initiateur ne peut éviter ou atténuer suffisamment les nuisances que le projet occasionnerait en raison de la perte du boisé de proximité. Elle observe aussi que la portion résiduelle du boisé serait réduite de façon importante. La commission anticipe que la perte permanente ou à long terme de plus de 90 % du boisé occasionne une modification irréversible de son utilisation et, conséquemment, réduise la qualité de vie des résidentes et résidents de Sainte-Julienne. La commission invite donc l'initiateur à prévoir des mesures de compensation et d'accompagnement à même les surfaces résiduelles en tenant compte des activités pratiquées dans l'ensemble du boisé actuel ainsi que du contexte local et régional.

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports et de la Mobilité durable reconnaît les pertes de jouissance du boisé qui seraient occasionnées par la réalisation du projet de contournement. Cependant, il ne prévoit pas de compensation permettant de pallier la perte de bien-être des riveraines et riverains pour laquelle il n'a prévu aucune mesure concrète.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait réviser la conception de son projet afin de réduire le plus possible la superficie à déboiser pour l'implantation des infrastructures du projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125.*
- ◆ **Avis** – *En vertu du principe de développement durable Santé et qualité de vie, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait explorer des avenues de compensation pour la perte du boisé de proximité incluant des mesures visant à préserver une bande boisée résiduelle plus importante des deux côtés de la route de contournement projetée, qui serait aménagée afin de favoriser les activités récréatives et la mobilité douce pour préserver les bienfaits et la qualité de l'expérience en nature de la communauté, ainsi que des interventions de foresterie urbaine ou de plantation à proximité immédiate de la nouvelle infrastructure.*

Le réseau de sentiers de véhicule hors route

Le MTMD estime que la valeur environnementale des tronçons locaux de sentiers de véhicule hors route dans la zone du projet de contournement serait faible car ils ne sont pas officiels, mais que les conséquences de leur destruction seraient majeures en raison de la perte de connectivité avec le réseau régional. Il déclare qu'il ne pourrait ni maintenir ces sentiers ni aménager de piste entre la route et le mur antibruit pour des raisons de sécurité routière, d'efficacité sonore et d'empiètement environnemental (PA3.1, p. 188 et 251; DQ7.1, p. 4). Toutefois, il collaborerait avec les clubs de quad et de motoneige pour définir des tracés temporaires qui maintiendraient un certain niveau de circulation pendant les quatre années du chantier et s'engage à convenir avec eux de nouveaux tracés permanents pour contourner l'infrastructure. Au cours de l'audience publique, l'initiateur a confirmé qu'il prévoit mettre en œuvre plusieurs mesures et développer de nouveaux sentiers après les travaux (PA3.1, p. 186, 188 et 251; Estelle Bouvier, DT1, p. 12 et 13).

Une rencontre tenue le 26 février 2026 avec les clubs et les fédérations concernés a concrétisé cette prise de position de l'initiateur et a servi d'amorce à la recherche de solutions. Le MTMD mentionne que ces organisations envisagent de prendre en charge la demande des autorisations environnementales requises pour l'aménagement d'un sentier dans le boisé résiduel de l'emprise. Elles proposent de le placer entre l'éventuel mur antibruit et les résidences à l'ouest de la route projetée ou de se servir de la piste cyclable que la Municipalité construirait en cas de rétrocession de la portion de la route 125 qui traverse Sainte-Julienne (DQ7.1, p. 5; Mélie Breton, DT4, p. 27 et 28). La commission d'enquête encourage l'initiateur à poursuivre les discussions avec les clubs et les fédérations pour trouver les solutions adéquates visant à rétablir des sentiers locaux ou à mettre en place les dispositifs qui assureraient la connectivité du réseau interrégional en évitant autant que possible d'augmenter le déboisement requis pour le projet.

4.1.2 La qualité de l'air et les nuisances sonores

La qualité de l'air et le climat sonore sont deux composantes susceptibles d'être touchées par le projet, et donc de nuire à la qualité de vie des résidentes et résidents de Sainte-Julienne. Ils constituent des enjeux que l'initiateur a retenus dans son étude d'impact. (PA3.1, p. 91).

La qualité de l'air

La commission s'est concentrée sur les répercussions du projet sur la qualité de l'air en période d'exploitation puisque ce sont celles qui auraient une incidence à long terme et qui ont suscité des préoccupations chez les participantes et participants à l'audience publique.

L'initiateur mentionne dans son étude d'impact que la circulation sur la route 125 actuelle altère la qualité de l'air dans le noyau urbain de Sainte-Julienne. Les véhicules génèrent des émissions de poussière, de particules fines et de divers gaz, dont le dioxyde d'azote et l'ozone. Le corridor de la route 125 actuelle, qui est particulièrement touché par ces émissions, est caractérisé par des usages principalement commerciaux et résidentiels (PA3.1, p. 165 et 166; DB9, p. 8; DQ5.1, p. 3).

Selon l'initiateur, le degré de perturbation de la qualité de l'air liée au projet « serait globalement faible puisque le trafic routier aux environs de Sainte-Julienne serait déplacé en partie [vers la voie de contournement] sans être augmenté dans une très grande mesure » (PA3.1, p. 174). La réduction du volume de circulation sur la route 125 actuelle est donc susceptible d'y améliorer la qualité de l'air, mais elle serait toutefois altérée à proximité de la voie de contournement en raison des gaz d'échappement des véhicules qui y circuleraient (PA3.1, p. 170 et 171).

De plus, les bénéfices sur la qualité de l'air associés à la présence du couvert boisé dans ce secteur seraient perdus à la suite de la réalisation du projet puisque 17,9 ha de forêt, soit 70% de l'aire des travaux²⁵, seraient déboisés de façon permanente. Le couvert boisé dans le corridor de la future voie de contournement contribue actuellement à la filtration des contaminants atmosphériques présents dans l'air, comme les oxydes d'azote, ainsi qu'à la réduction des îlots de chaleur, de l'exposition aux vents et des panaches de dispersion (PA3.1, p. 91, 166 et 179; DQ7.1, p. 4).

Au Québec, le *Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère*²⁶ n'encadre pas les sources mobiles d'émission de polluants. La directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement du projet que le ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les Changements climatiques, de la Faune et des Parcs a adressée à l'initiateur indique que son étude d'impact doit considérer les effets du projet sur la qualité de l'atmosphère dans la mesure où ceux-ci sont liés aux enjeux (Élisabeth Parent, DT1, p. 26; PA2.1, p. 9 et 10).

25. Incluant la superficie des terrains nécessaires au projet et situés à l'extérieur de l'emprise actuelle du MTMD (DQ7.1, p. 4).

26. RLRQ, c. Q-2, r. 4.1.

Bien que l'initiateur ait retenu la qualité de l'air comme une composante de l'enjeu « Maintien de la qualité de vie », il ne l'a pas caractérisée et a limité ses modélisations aux émissions de gaz à effet de serre et de carbone noir, qu'il a quantifiées en lien avec un autre enjeu, soit celui de la « Gestion de l'empreinte carbone » (PA3.1, p. 91 et 94; Estelle Bouvier, DT1, p. 26). Selon le MELCCFP, la directive met l'accent sur les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air dans son ensemble étant une question effectivement traitée sous l'angle plus général de la qualité de vie, sans quantification requise (Élisabeth Parent et Mireille Genest, DT2, p. 35 et 36).

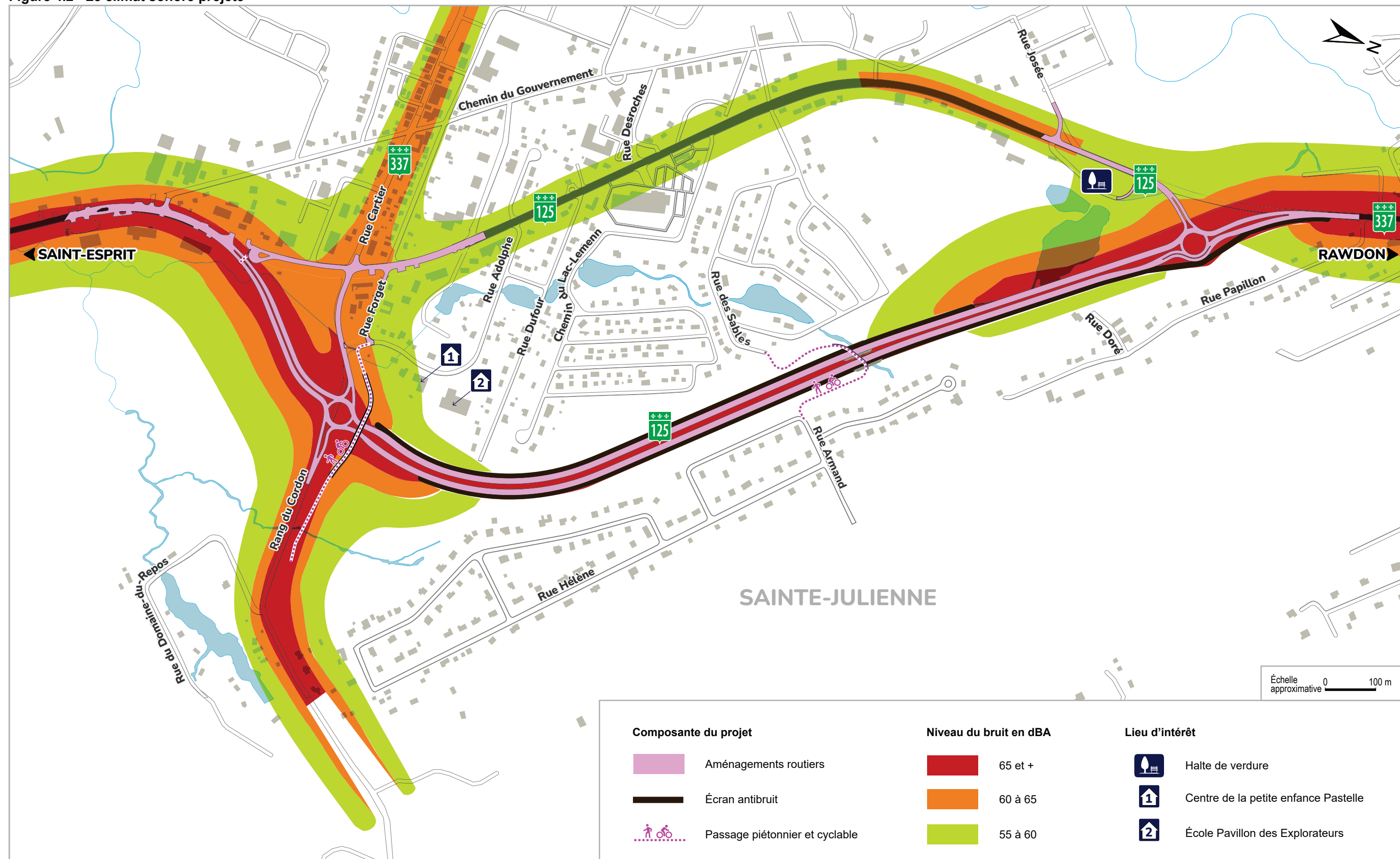
En phase d'exploitation, l'initiateur ne prévoit aucune atténuation des effets du projet sur la qualité de l'air. Malgré une augmentation de 29 % des débits de circulation prévue d'ici 2049, il estime que les perturbations de la qualité de l'air seraient faibles puisque le trafic routier aux environs de Sainte-Julienne ne sera pas augmenté dans une « très grande mesure » (PA3.1, p. 174, 225 et 251). Selon le MSSS, le déplacement d'une grande partie de la circulation vers la voie de contournement entraînerait toutefois des répercussions sur la qualité de l'air des quartiers résidentiels, de l'école Pavillon des Explorateurs et du CPE Pastelle, qui bordent son corridor (DB9, p. 12 à 16 PDF).

Comme mentionné au chapitre 2, plusieurs mémoires et commentaires ont abordé la question de la qualité de l'air. Certains ont souligné la diminution de la pollution atmosphérique le long de la route 125 actuelle, mais plusieurs expriment des préoccupations en lien avec le déplacement, vers les abords de la nouvelle route, de la pollution atmosphérique et des effets nocifs et cumulatifs de l'exposition aux particules fines.




Se basant sur des résultats de plusieurs études portant sur les enjeux de qualité de l'air en lien avec les émissions des véhicules routiers, le MSSS affirme qu'il est démontré que les polluants atmosphériques augmentent le risque d'asthme chez les enfants vivant à moins de 50 m de routes majeures comme celle qui est projetée. De même, les personnes résidant à moins de 150 m d'une route de niveau supérieur²⁷ ont un risque accru de développer à long terme une maladie cardiovasculaire en raison de leur exposition aux polluants de l'air (DB9, p. 12 PDF; DQ5.1; DQ10.1, p. 11). Sur le même thème, l'organisme Vivre en ville cite une publication selon laquelle le fait de résider à moins de 200 m d'une autoroute comporte un risque significatif pour les femmes enceintes (DM13, p. 12; Généreux, Auger, et coll., 2008). La commission remarque que plusieurs dizaines de résidences se trouveraient à moins de 150 m de la route projetée et que le CPE se trouverait à environ 80 m de la route projetée (figure 4.2) (DB9, p. 13 PDF).

27. Selon la classification fonctionnelle du réseau routier du MTMD, une route de niveau supérieur est une autoroute, une route nationale, une route régionale ou une route collectrice (Gouvernement du Québec, 2026).




Figure 4.2 Le climat sonore projeté






Composante du projet

-  Aménagements routiers
-  Écran antibruit
-  Passage piétonnier et cyclable

Niveau du bruit en dBA

-  65 et +
-  60 à 65
-  55 à 60

Lieu d'intérêt

-  Halte de verdure
-  Centre de la petite enfance Pastelle
-  École Pavillon des Explorateurs

Source : adaptée de DA2, p. 6 et 21 PDF

Le MSSS souligne également que le profil sociosanitaire de la MRC de Montcalm se distingue défavorablement de celui du Québec en ce qui concerne, entre autres, la prévalence de l'asthme, de l'hypertension artérielle, des cardiopathies et d'autres maladies de l'appareil respiratoire dont la prévalence est susceptible d'être augmentée par une dégradation de la qualité de l'air. En conséquence, le MSSS recommande notamment de conserver une bande boisée de chaque côté de la route et de reconsidérer la baisse de la vitesse permise entre les deux carrefours giratoires (DB10, p. 2, 14 et 16 PDF; DB11, p. 17 PDF; Louise Lajoie, DT1, p. 56 et DT2, p. 30). L'initiateur a toutefois émis des réserves concernant une réduction de la vitesse sur la voie de contournement, affirmant notamment qu'une telle mesure nuirait à l'objectif de fluidité de la circulation (DQ7.1, p. 7).

Selon des participantes et participants, l'absence de mesures d'atténuation constitue une lacune majeure du projet. Plusieurs de ceux qui se sont dit préoccupés par les effets nocifs sur la qualité de l'air en ont proposé. Outre la réduction de la vitesse et la protection du boisé, ils ont suggéré un revêtement routier réduisant l'abrasion et une réduction du volume de circulation par l'amélioration du transport collectif (Francis Bergeron, Gabrielle Gagné et Marc-André Tremblay, DM15, p. 57 et 69; Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25!, DM19, p. 50 PDF; Alexandre Richard, DM18, p. 6 PDF).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate qu'outre la question des émissions de gaz à effet de serre, la directive pour la réalisation de l'étude d'impact du projet n'exigeait pas une évaluation approfondie des répercussions du projet sur la qualité de l'air en phase d'exploitation et que, en conséquence, l'étude d'impact ne comporte aucune caractérisation de la qualité de l'air actuelle et de modélisation de la qualité de l'air projetée. Elle ne prévoit donc aucune mesure d'atténuation des émissions de contaminants atmosphériques.*
- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que, selon le ministère de la Santé et des Services sociaux, le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 est susceptible de créer une situation préjudiciable pour la santé en raison de la dégradation de la qualité de l'air à proximité de résidences, d'un centre de la petite enfance et d'une école primaire.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que, conformément au principe de développement durable Santé et qualité de vie, le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait adopter toute mesure permettant de concilier les objectifs du projet avec une plus grande conservation du couvert forestier et une réduction de l'altération de la qualité de l'air pour les récepteurs sensibles de chaque côté de la voie de contournement projetée, en particulier les lieux fréquentés par des enfants. À cette fin, il pourrait revoir certaines caractéristiques de conception de l'infrastructure prévue, dont le type de revêtement routier.*

Le climat sonore

En audience publique, plusieurs personnes se sont dites préoccupées de l'augmentation du niveau sonore à proximité de la voie de contournement, ainsi que des conséquences du bruit sur la santé (voir le chapitre 2). Sur le plan méthodologique, l'analyse des effets sur le climat sonore de l'initiateur comprend des mesures des niveaux sonores actuels à

10 emplacements dans la zone d'étude. L'initiateur a recensé 594 éléments sensibles²⁸ à l'intérieur du corridor s'étendant sur 300 m de part et d'autre des emprises routières actuelles et projetées, y compris leurs abords. Les niveaux sonores actuels et projetés pour chacun de ces éléments sensibles ont ensuite été estimés à l'aide d'un logiciel spécialisé (PA3.1, p. 166 et 167; PA3.5, p. 27 à 29 PDF).

L'initiateur considère que le climat sonore dans le corridor de la route 125 actuelle serait amélioré en raison du déplacement de 85 % de la circulation vers la route de contournement. Pour plusieurs commerces et résidences, il s'agirait d'une réduction de l'ordre de 10 dBA, même en tenant compte de l'augmentation du volume de circulation susceptible d'être observée d'ici 2040. Les simulations indiquent donc que l'amélioration du climat sonore dans le corridor de la route 125 actuelle serait tangible puisque les variations du niveau sonore sont perceptibles à partir de 3 dBA. Cette amélioration bénéficierait à 236 récepteurs sensibles, soit 40 % d'entre eux (PA3.1, p. 178, 233 et 251; PA3.5, p. 46, 111 et 119 PDF; DB12, p. 13).

Selon l'initiateur, l'exploitation de la voie de contournement entraînerait toutefois une dégradation du climat sonore le long de son corridor, dont les abords sont essentiellement résidentiels, mais où se trouvent aussi le CPE Pastelle et l'école Pavillon des Explorateurs (figure 4.2). L'initiateur considère le climat sonore actuel comme acceptable²⁹ aux abords de l'emprise, soit autour de 50 dBA L_{den} ³⁰. Ce niveau sonore est inférieur au seuil à partir duquel le bruit est dérangeant. Toutefois, ce niveau sonore serait accru en raison des travaux de construction et de la circulation des véhicules à la suite de la réalisation du projet (PA3.1, p. 165, 250 et 251; DB11, p. 3 PDF).

Durant la phase de construction, les diverses nuisances sonores seraient temporaires et encadrées par les lignes directrices du MELCCFP et les normes du MTMD. Conformément à ces normes, l'initiateur a prévu des mesures d'atténuation particulières pour cette étape. Elles comprennent des horaires de travail visant à limiter les nuisances et diverses mesures de gestion du chantier, comme l'installation d'écrans antibruit temporaires (PA3.1, p. 250; DQ7.1, p. 23 à 29 PDF; DB16, p. 3 PDF).

En phase d'exploitation, le climat sonore, notamment à proximité des résidences permanentes, est encadré par la Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire du MELCCFP (ci-après « Recommandation ministérielle ») et par la Politique de gestion du bruit du MTMD (ci-après « Politique ») (DB4; DA1).

28. Bâtiments ou lieux à usage résidentiel, institutionnel ou récréatif (PA3.5, p. 26 PDF).

29. Niveau sonore inférieur au seuil acceptable de 55 dBA L_{den} établi par la Politique de gestion du bruit routier du MTMD (DA1, p. 4).

30. L_{den} signifie le niveau de bruit jour-soir-nuit (*day-evening-night level*). Il correspond au niveau d'exposition au bruit, sur une durée de 24 h avec une pondération pour le soir et la nuit (DA1, p. 4).

La Recommandation ministérielle a été préparée par le MELCCFP en prévision des projets mis en œuvre en vertu de la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure*³¹. Elle prévoit l'évaluation des effets du bruit selon deux niveaux de critères d'impact, soit :

- relatif, selon lequel un projet est acceptable s'il ne présente qu'un impact faible ou nul du L_{Aeq24h} ³² selon la grille d'évaluation de l'impact sonore de la Politique de gestion du bruit routier du MTMD, par rapport au niveau sonore sans projet;
- maximal, selon lequel un projet est jugé acceptable s'il présente des niveaux acoustiques L_{den} et L_{night} ³³ inférieurs aux lignes directrices de l'OMS pour les niveaux sonores produits par le trafic routier, soit les critères de 53 dB L_{den} et de 45 dB L_{night} (DB4, p. 1 et 2).

Pour sa part, la Politique du MTMD prévoit que, lorsque l'impact sonore d'une nouvelle route est jugé important, il doit mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit routier dans les zones sensibles. Selon cette politique, un impact sonore important correspond à un impact « majeur » selon la grille d'évaluation à laquelle fait référence le MELCCFP dans sa recommandation. La grille permet de qualifier l'impact selon quatre niveaux, soit un impact « majeur », « mineur », « nul » ou une « diminution » par rapport à la situation actuelle (DA1, p. 10 et 13).

Conformément à la Politique, l'impact sonore est évalué en comparant le niveau sonore en présence de la route de contournement projetée au niveau sonore sans cette route, 10 ans après la mise en service prévue, soit en 2040. Il est évalué au rez-de-chaussée ainsi qu'au 1^{er} étage des éléments sensibles répertoriés. Les mesures d'atténuation prévues doivent permettre d'éliminer les impacts sonores « majeurs » et de ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 dBA L_{den} . Ce niveau sonore correspond à la limite maximale jugée acceptable par le MTMD (DA1, p. 4 et 10 à 13).

La méthode prescrite par la Politique du MTMD s'appuie sur le principe selon lequel plus le climat sonore existant est élevé, moins grande est la hausse nécessaire pour générer un impact sonore. Cette approche vise la protection de la santé de la population et le maintien de la qualité de vie. Ainsi, même lorsque le niveau sonore projeté est inférieur ou égal au seuil de 55 dBA L_{den} , la route prévue peut avoir un impact majeur dans le cas où le climat sonore qui existait avant est particulièrement bas et que l'augmentation prévue est importante (DA1, p. 11).

Par ailleurs, la commission d'enquête note que le seuil acceptable prévu par la Politique du MTMD (55 dB L_{den}) est supérieur à celui établi par la Recommandation ministérielle du MELCCFP (53 dBA L_{den}), lequel correspond à celui recommandé par l'OMS (DA1, p. 4; DB4, p. 2).

31. RLRQ, c. A-2.001.

32. L_{Aeq24h} signifie le niveau de bruit équivalent (*equivalent level*). Il correspond au niveau de bruit constant, comportant la même énergie, pendant 24 h, que le bruit réel en fluctuation (DA1, p. 4).

33. L_{night} signifie le niveau de bruit moyen durant la nuit (*night level*) (DB12, p. 8).

Aux fins de l'évaluation des effets et de la détermination des mesures d'atténuation nécessaires au respect des règles décrites plus haut, l'initiateur a estimé les climats sonores actuels et projetés. Les simulations des climats sonores projetés considèrent un revêtement de chaussée usuel³⁴. Elles révèlent que, sans mesures d'atténuation du bruit, la route projetée générerait des impacts qualifiés de « majeurs » pour 111 des 594 récepteurs sensibles, soit 19 % d'entre eux. Conformément à la Politique du MTMD, il devient donc nécessaire de mettre en œuvre des mesures d'atténuation (PA3.5, p. 35, 38 et 46 PDF).

Compte tenu de l'importance de ces impacts, la principale mesure d'atténuation des nuisances sonores consiste à installer des écrans antibruit aux abords des zones sensibles que sont les secteurs résidentiels, le CPE Pastelle et l'école Pavillon des Explorateurs. L'initiateur prévoit installer ces écrans le plus près possible de la source, sur 1 890 m et 1 250 m le long des côtés est et ouest des voies de circulation (PA3.1, p. 251; PA3.5, p. 54 et 55 PDF).

Comme le démontrent les courbes isophones calculées par l'initiateur pour la situation projetée en 2040, la mise en place d'écrans antibruit permettrait de ramener le niveau sonore près de 55 dBA pour la plupart des récepteurs sensibles situés le long de la voie de contournement (figure 4.2). Le niveau sonore estimé à l'emplacement de ces éléments sensibles dans le corridor à l'étude serait alors suffisamment atténué pour qu'aucun d'entre eux ne subisse d'impact « majeur » comme défini dans la Politique. Seuls 35 % des éléments sensibles subiraient un impact « mineur », 16 % ne subiraient aucun impact et 50 % bénéficieraient d'une diminution des niveaux sonores par rapport à la situation actuelle (PA3.1, p. 179; PA3.2, p. 41 à 47 PDF; PA3.5, p. 55 PDF).

Le MSSS a, quant à lui, déposé divers documents portant sur les enjeux du bruit associés au projet dans lesquels il mentionne ses effets sur la santé (DB11, p. 14 PDF; DB12, p. 19 PDF). Ce phénomène est également décrit par l'Institut national de santé publique du Québec (Institut national de santé publique du Québec, 2015, p. 15 à 23). Le MSSS souligne que le secteur situé entre la route 125 actuelle et la route de contournement projetée serait particulièrement exposé. En outre, il signale que, malgré l'installation d'écrans antibruit, le CPE et certaines résidences de plus d'un étage seraient exposés à un niveau acoustique supérieur aux critères. En effet, l'étude d'impact indique que 120 éléments sensibles subiraient un niveau supérieur à 55 dBA L_{den} . En considérant le seuil de 53 dBA L_{den} qui est le critère du MELCCFP et de l'OMS, ce nombre augmente à 187 en incluant l'école et le CPE où le niveau atteint 54 dBA L_{den} (DB11, p. 2, 6 et 13 PDF; PA3.1, p. 177).

Pour sa part, le MELCCFP a mentionné que la modification de l'ambiance sonore constitue à son avis un enjeu majeur du projet. L'analyse préliminaire du MELCCFP indique d'ailleurs que le climat sonore à proximité du CPE Pastelle dépasserait de 3 dBA le critère de l'OMS. Une telle augmentation par rapport au seuil de 53 dBA est perceptible et correspond à multiplier l'énergie sonore par un facteur de 2. Le Ministère indique que l'initiateur devrait

34. Revêtement de type moyen (« Average ») (PA3.5, p. 38 PDF).

mettre en place des mesures d'atténuation supplémentaires pour respecter ce critère. Il prévoit notamment demander à l'initiateur de prolonger le mur antibruit afin de mieux atténuer le bruit provenant du carrefour giratoire au sud (Élizabeth Parent, DT3, p. 42 et 43; Hamed Chaabouni, DT3, p. 45, 46 et 52; DB12, p. 12 et 13). Le MSSS recommande aussi des mesures d'atténuation supplémentaires qui incluent la réduction de la vitesse entre les deux carrefours giratoires, la préservation d'un écran de végétation et l'utilisation d'un revêtement de chaussée à faible émission de bruit. Selon ce Ministère, ces mesures pourraient générer une réduction du bruit pouvant atteindre de 5 à 6 dBA (DB11, p. 17 à 19 PDF). Comme mentionné précédemment, l'initiateur a toutefois émis des réserves concernant une réduction de la vitesse sur la voie de contournement (DQ7.1, p. 7).

Ces recommandations rejoignent celles d'autres personnes ayant suggéré des modifications au projet afin de réduire ses impacts sonores. Elles comprennent la réduction de la vitesse, la conservation d'une bande boisée, un revêtement de chaussée permettant de réduire le bruit, la limitation du trafic lourd et la réduction du gabarit de la route à une voie dans chaque direction (Francis Bergeron, Gabrielle Gagné et Marc-André Tremblay, DM15, p. 28 à 33).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate qu'un niveau de bruit élevé peut être préjudiciable pour la santé et que le climat sonore projeté à proximité de l'école Pavillon des Explorateurs, du centre de la petite enfance Pastelle et de plusieurs résidences excéderait le seuil de 53 dBA L_{den} prescrit par la Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire, du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.*
- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que les écrans antibruit prévus par l'initiateur ne sont pas suffisants pour assurer, dans l'ensemble du corridor de la route de contournement projetée et à long terme, le respect de la Politique de gestion du bruit routier, les critères du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et les recommandations de l'Organisation mondiale de la Santé portant sur les niveaux sonores associés au trafic routier.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis qu'en vertu du principe de développement durable Santé et qualité de vie, le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait adopter toute mesure permettant de concilier les objectifs du projet avec une réduction des niveaux sonores aux abords de la voie de contournement afin de respecter le critère de 53 dBA L_{den} , plus particulièrement aux abords de l'école Pavillon des Explorateurs et du centre de la petite enfance Pastelle. Ces mesures pourraient comprendre notamment le prolongement des murs antibruit, l'utilisation d'un revêtement de chaussée permettant de réduire le bruit, ainsi que la conservation de bandes boisées aussi larges que possible.*

4.2 Les répercussions économiques

L'initiateur a défini le maintien de la vitalité économique sur le tronçon actuel de la route 125 traversant Sainte-Julienne comme étant un des enjeux du projet (PA3.1, p. 189). Les conséquences résultant de la construction d'autres voies de contournement ont par ailleurs été documentées dans le cadre du protocole de suivi socioéconomique du ministère responsable des Transports. La présente section débute par une analyse des éventuelles répercussions de la construction de la route de contournement projetée sur les commerces de Sainte-Julienne au regard des cas similaires documentés au Québec et dans d'autres régions du monde. Elle se poursuit par une présentation des grandes lignes de ces suivis pour Labelle et Rivière-Rouge (L'Annonciation) réalisés dans le cadre du protocole de suivi économique du ministère responsable des Transports.

Des personnes ou groupes ont exprimé à la commission d'enquête leurs appréhensions quant aux conséquences négatives de la baisse marquée de la fréquentation de la route 125 actuelle au cœur de la municipalité sur la vitalité économique de Sainte-Julienne. Ces personnes tendent à ne pas soutenir le projet de l'initiateur et arguent que les problèmes de congestion se résoudraient mieux par la reconfiguration de cette portion de route. D'autres considèrent plutôt la congestion comme le principal frein à la prospérité des commerces et soutiennent que l'engorgement récurrent les vendredis et dimanches et ses répercussions négatives constituent des éléments rébarbatifs pour la clientèle potentielle de ces commerces (voir le chapitre 2).

L'étude d'impact sur le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne contient une étude économique qui se base notamment sur un questionnaire soumis à des propriétaires d'entreprises et de commerces de cette municipalité. L'axe de l'actuelle route 125 regroupe 52 établissements qui génèrent 355 emplois, dont environ 180 qui sont saisonniers ou à temps plein partiel. Parmi ces commerces et entreprises, 16 ont rempli le questionnaire qui a permis de recueillir des renseignements en lien avec leur achalandage, leur chiffre d'affaires, le profil de leur clientèle et leur perception des répercussions économiques durant les phases de construction et d'exploitation (PA3.1, p. 189; PA3.5, p. 282 et 286 PDF; Anne-Pierre Charlot, MRC de Montcalm, DT2, p. 51).

4.2.1 La phase de construction

L'initiateur prévoit que, pendant la phase de construction, le transport des matériaux et de l'équipement causerait une augmentation du volume de véhicules sur les routes et aurait ainsi un effet négatif sur la circulation routière et la vitalité des commerces et des entreprises. Comme les travaux ne seraient pas réalisés dans l'emprise de la route 125 actuelle, et même si le volume de circulation augmentait, les accès aux établissements demeureraient (PA3.1, p. 194).

Parmi les 16 entreprises sondées sur les conséquences potentielles de la construction de la route de contournement, 6 ne prévoient aucune différence dans leur volume d'affaires, 1 s'attend à des retombées positives et 9 anticipent des effets négatifs en raison de

désagréments comme « les entraves à la circulation, la diminution de la visibilité et l'accès difficile » (PA3.1, p. 191 et 192). L'initiateur appliquerait différentes mesures d'atténuation pour limiter les effets négatifs des travaux sur l'activité économique. Avant qu'ils ne débutent, et à toutes les étapes subséquentes, il rencontrerait et informerait les propriétaires de commerces du calendrier des interventions à venir, veillerait à ce que ces commerces demeurent visibles en tout temps grâce à une signalisation appropriée et réparerait « tout dommage aux routes ou aux chemins à mesure qu'avanceront les travaux » (PA3.1, p. 194 et 195). L'initiateur ajoute qu'il collaborerait avec la Municipalité de Sainte-Julienne pour élaborer un plan de circulation des véhicules lourds, promouvrait des solutions de transport de rechange pour le déplacement des personnes, en plus de veiller à désenclaver des quartiers résidentiels s'il est contraint de bloquer l'accès à certaines rues (Estelle Bouvier, DT1, p. 13 et 14). Dans son mémoire, la Municipalité de Sainte-Julienne a déclaré s'attendre à ce soutien de la part de l'initiateur (DM1, p. 9).

4.2.2 La phase d'exploitation

La Municipalité de Sainte-Julienne décrit ainsi ce que représenterait la voie de contournement pour elle : « [...] l'actuelle route nationale deviendra un axe local. [...] Un boulevard où l'on circule à 40 ou 50 km/h avec des trottoirs, des terrasses, des arbres et de l'éclairage piétonnier. Un boulevard que l'on traverse à pied sans craindre pour sa vie » (DM1, p. 5). Corollairement, la MRC de Montcalm adhère à la position de l'initiateur qui s'attend à ce que les consommatrices et consommateurs de Sainte-Julienne profitent d'une meilleure accessibilité pour fréquenter davantage les commerces locaux (Anne-Pierre Charlot, DT2, p. 51).

Cette vision de la Municipalité ne semble toutefois pas trouver le même écho auprès des entreprises qui ont répondu au sondage de l'initiateur sur la situation attendue après la mise en service de la voie de contournement : 7 d'entre elles s'attendent à des conséquences négatives, 8 ne prévoient aucun changement et 1 anticipe des effets positifs. Par ailleurs, une revue de littérature du ministère responsable des Transports montre que la taille de la municipalité qui accueille la voie de contournement est un facteur déterminant pour la résilience de sa prospérité. Une municipalité recensant plus de 5 000 personnes s'adapterait généralement mieux aux éventuels chocs que la rocade pourrait causer en raison d'une structure commerciale plus diversifiée ou d'une faible proportion de commerces dépendants de la clientèle de passage (PA3.1, p. 192; MTQ, 1979, p. 19 à 21). Pour sa part, le MELCCFP a précisé à la commission que les effets négatifs liés à une voie de contournement ou de déviation perturbent plus les localités qui regroupent une population de moins de 2 000 personnes que celles qui, comme Sainte-Julienne, en comptent plus de 10 000. Pour ces dernières, la clientèle de transit représente une part marginale de la clientèle totale (Valérie Saint-Amant, DT2, p. 55; DB7, p. 11).

La commission a déjà traité des conséquences de la rocade sur la qualité de l'air et le climat sonore dans le noyau villageois du point de vue du bien-être des personnes qui fréquentent cet espace. La revue de littérature du ministère responsable des Transports conclut d'ailleurs qu'une voie de contournement amoindrit des désagréments comme le bruit, les

vibrations et la poussière, dont l'importance augmente au passage de véhicules lourds, et améliore la tranquillité, le sentiment de sécurité et la propreté (MTQ, 1979, p. 9 à 11). Deux auteurs qui ont documenté les effets des voies de contournement pour des communautés rurales aux États-Unis expliquent que les répercussions économiques varient en fonction des circonstances et des caractéristiques de chaque ville ou municipalité et que, dans plusieurs cas, les rocades augmentent la fréquentation des commerces en raison de l'amélioration de la quiétude et du sentiment de sécurité (Hoffman et Steede, 2022, p. 4 et 5). La commission note qu'il s'agit là de conditions que plusieurs jugent nécessaires à la création d'une expérience positive pour la clientèle des commerces et à sa fidélisation (voir le chapitre 2).

En 2003, le BAPE a publié deux rapports sur les projets de déviation de la route 117 à Labelle et à L'Annonciation (Rivière-Rouge) par le ministère responsable des Transports. Au regard de l'incertitude entourant les conséquences économiques du contournement, ces rapports appuyaient la volonté du Ministère d'appliquer aux projets son protocole de suivi économique (BAPE, 2003a, p. 49; BAPE, 2003b, p. 51). La commission soulève que ces deux municipalités ne présentent pas des environnements commerciaux comparables à celui de Sainte-Julienne, notamment en raison de leur population qui, en 2022, totalisait 2 816 personnes à Labelle et 4 710 à Rivière-Rouge (ISQ, 2025a; ISQ, 2025b).

Deux rapports de suivis déposés en 2018 par le ministère responsable des Transports confirment que des commerces ont subi les conséquences de la déviation de la route 117, ce que leurs propriétaires expliquent par :

- La visibilité réduite des commerces pour les automobilistes;
- L'accessibilité moindre à partir de l'artère de transit qui abaisse le nombre de passants dans le village;
- Un soutien insuffisant de la part des élus municipaux (DA3, p. 7; DA10, p. 7).

Par ailleurs, ces propriétaires de commerces et leur clientèle, de provenance surtout locale ou régionale, soulignent que la nouvelle configuration de la route 117 facilite le déplacement vers ces mêmes commerces :

- En réduisant le trafic ainsi qu'en accroissant la fluidité et le sentiment de sécurité;
- En embellissant le centre-ville de même qu'en bonifiant des infrastructures pour les déplacements à pied et à vélo;
- En diminuant le niveau de bruit et en générant des gains en matière de tranquillité (DA3, p. 31; DA10, p. 27).

L'initiateur soutient que l'offre de services et de produits essentiels à Sainte-Julienne (épicerie, quincaillerie et services municipaux, par exemple), combinée à la croissance attendue de sa population et de celle de la région de Lanaudière, génèrent de l'achalandage

pour les entreprises et commerces (PA3.1, p. 190). Pour sa part, la Municipalité de Saint-Esprit souligne que sa population et celle de communautés avoisinantes « dépendent de l'offre commerciale et des services de Sainte-Julienne pour une part importante de leurs besoins quotidiens : commerces de détail, services professionnels, restauration et services de proximité » (DM5, p. 9).

Pour éviter un éventuel ralentissement économique, la Municipalité de Sainte-Julienne s'inspirerait des résultats de suivis économiques à Rivière-Rouge (DM1, p. 6). Ce rapport contient notamment cinq recommandations (communes à celles du rapport sur Labelle) quant aux moyens à adopter pour réduire les répercussions négatives du contournement sur l'activité commerciale à Labelle et à Rivière-Rouge (DA3, p. 32; DA10, p. 28 et 29) :

- Bonifier l'affichage des commerces en bordure de la route 117;
 - Stimuler l'attractivité et le leadership des communautés par la mobilisation des parties prenantes;
 - Encourager l'adaptation des commerces afin d'éviter qu'ils ne vivent des difficultés financières majeures;
 - Revoir les stratégies d'urbanisme et commerciales aux entrées de Labelle et Rivière-Rouge à partir de la route 117 afin de considérer d'y implanter des commerces destinés à la clientèle de transit;
 - Tendre vers une stratégie globale qui impliquerait des partenaires gouvernementaux aux niveaux provincial et municipal dans la définition d'une stratégie d'accompagnement multilatérale des acteurs économiques.
- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que, dans le cas des voies de contournement des municipalités de Labelle et de Rivière-Rouge le long de la route 117 dans la région des Laurentides, plus de la moitié des entreprises sondées dans ces deux municipalités évoquent des conséquences économiques surtout négatives. La commission note aussi que les commerces et les clients de ces deux municipalités ont mentionné l'amélioration du sentiment de sécurité et de la qualité de vie dans leurs noyaux urbains respectifs depuis l'exploitation de la rocade.*

La commission d'enquête reconnaît que le projet pourrait entraîner des conséquences négatives, mais au regard de la taille de la population de Sainte-Julienne, de sa position de pôle économique régional, de la variété de l'offre commerciale qu'on y trouve et de la gamme de services à laquelle la population a accès, elle considère que la présence de la voie de contournement présenterait un faible niveau de risque pour la vitalité économique de la municipalité. Par ailleurs, la Municipalité de Sainte-Julienne reverrait notamment les stratégies d'urbanisme commercial aux entrées du contournement et y positionnerait des commerces attractifs (DM1, p. 6).

L'initiateur s'est engagé à élaborer un programme de suivi en 3 étapes, soit 3 mois, au plus tard 30 mois et au plus tard 60 mois après l'ouverture à la circulation de la rocade. Ce suivi poursuivrait des objectifs comme :

- La mesure des conséquences négatives et positives durant la construction et l'évaluation de l'efficacité des mesures d'atténuation;
- L'estimation des effets négatifs et positifs de la présence de la voie de contournement sur le niveau d'activité de commerces ciblés en comparant ces effets au cours des trois étapes du suivi;
- L'évaluation de l'efficacité des mesures d'atténuation que la Municipalité de Sainte-Julienne mettrait en place pour la phase d'exploitation et la proposition de recommandations pour réduire les perturbations durant cette phase (PA3.1, p. 281).

Conséquemment, la commission considère que tout effet délétère sur l'activité économique serait documenté et mis en évidence de manière à permettre aux commerces, à la Municipalité de Sainte-Julienne et à la MRC de Montcalm d'adopter, en temps opportun, des mesures susceptibles d'inverser la tendance.

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que l'initiateur mettrait en place, après l'ouverture à la circulation éventuelle de la voie de contournement de Sainte-Julienne, un programme de suivi économique portant sur certains commerces ciblés. Ce suivi serait réalisé 3 mois après l'ouverture de la voie, puis au plus tard après 30 mois et 60 mois. Il permettrait de documenter les effets du projet sur l'économie municipale et de fournir aux autorités municipales compétentes l'information nécessaire pour déterminer si des mesures d'ajustement doivent être envisagées.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis, au regard des 13 000 personnes qui habitent Sainte-Julienne, de ses commerces de proximité, des services municipaux qui s'y trouvent et de sa position de pôle de l'économie régionale, que la majorité de ces entreprises et centres de services courraient peu de risques de subir des conséquences négatives causées par l'exploitation de la voie de contournement projetée. Une telle infrastructure routière tendrait à améliorer les conditions de circulation et, conséquemment, à renforcer le sentiment de sécurité dans le centre urbain, ce qui pourrait accroître l'attractivité pour la clientèle.*

Chapitre 5 **La justification de la solution privilégiée**

Dans le présent chapitre, la commission d'enquête analyse le bien-fondé du contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne. Elle examine également son effet autant sur la mobilité des véhicules que celle des usagères et usagers des modes de déplacement actifs, ainsi que sur la sécurité routière. Dans cette optique, elle examine d'abord l'option retenue à l'échelle du secteur de Sainte-Julienne. Elle s'y intéresse ensuite à l'échelle du tronçon de près de 25 km de la route 125 dans lequel elle s'insère et qui s'étend entre la fin de l'autoroute 25 au sud de Saint-Esprit et la jonction avec la route 341 au nord-est de Rawdon.

5.1 **La situation actuelle et anticipée**

La route 125 est un axe de transit nord-sud qui relie les régions de Montréal, Laval et Lanaudière entre elles (figure 1.1). À partir de la fin de l'autoroute 25 à Saint-Esprit, celle-ci constitue la principale route de Lanaudière, parcourant plusieurs des municipalités des MRC de Montcalm et de Matawinie. Auparavant route nationale, elle assure un rôle régional en raison du développement du réseau routier dans Lanaudière, notamment l'autoroute 25 qui dessert le même corridor. À l'exception d'un court tronçon à deux voies par direction dans le secteur de Saint-Esprit, la route 125 comprend une voie par direction sur la majorité de son tracé. Sur son parcours, seul le secteur urbain de Sainte-Julienne comprend des trottoirs de 1,5 m de large sur 1,7 km de long du côté est et sur 800 m à l'ouest (PA3.1, p. 220 à 222; DA13.1, p. 4.140 et 4.165).

Le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) indique que la route 125 traverse une zone urbaine dense à Sainte-Julienne, dans laquelle la cohabitation de la circulation locale et du trafic de transit soulève des enjeux de mobilité et de sécurité routière. Selon lui, les aires résidentielles et commerciales qui bordent la route engendrent des interactions importantes entre usagers locaux et véhicules de transit. En plus de la congestion, cette cohabitation entraîne une multitude de conflits de circulation et, par conséquent, de risques pour la sécurité, notamment aux abords des commerces et aux intersections (PA3.1, p. 12 et 13).

Le Ministère souligne que si le projet ne se concrétisait pas, les problèmes de congestion, de sécurité mais également de qualité de vie à Sainte-Julienne s'accroîtraient, compte tenu de l'augmentation prévisible du trafic dans les années à venir. De plus, la densité de la circulation augmenterait notamment les retards dus aux périodes de pointe ainsi que les délais de réponse des véhicules d'urgence (PA3.1, p. 18).

5.1.1 **La mobilité**

Comme mentionné au chapitre 1, le secteur de Lanaudière situé au nord de Sainte-Julienne attire de nombreux Montréalais en quête de grands espaces de villégiature. Combiné à la croissance démographique importante de la région, cet attrait engendre une augmentation

du trafic qui dépasse la capacité de la route 125, créant de la congestion. Ainsi, l'augmentation du nombre de véhicules, notamment aux heures de pointe hebdomadaires et de fins de semaine, perturbe le trafic régional et allonge les temps de parcours (PA3.1, p. 13).

À l'aide d'un compteur permanent installé sur la route 125 entre son embranchement avec la route 337 et le rang du Cordon, l'initiateur a déterminé les tranches horaires hebdomadaires durant lesquelles le réseau routier est le plus fréquenté. En semaine, les déplacements vers les lieux d'emploi ou d'études, ou le domicile se concentrent du lundi au jeudi entre 7 h et 8 h ainsi qu'entre 16 h et 17 h. En fin de semaine, les déplacements vers et hors des zones de villégiature situées notamment au nord de Sainte-Julienne génèrent un flux important le vendredi entre 17 h et 18 h et le dimanche entre 15 h et 16 h (PA3.1, p. 226).

Les débits de circulation

Afin de dresser un tableau de la situation, l'initiateur a relevé le débit journalier moyen annuel (DJMA) pour l'année de référence 2024 sur les différents tronçons routiers existants dans le secteur de Sainte-Julienne. En utilisant les données historiques de comptages de véhicules issues du compteur permanent, les données démographiques de Santé Canada de 2021 ainsi que les projections démographiques pour la MRC de Montcalm de l'Institut de la statistique du Québec, il a déterminé le facteur de croissance de la demande de déplacement en véhicule sur un horizon de 25 ans. Cette projection sert aux fins de conception afin d'assurer une résilience et une pérennité des infrastructures, en tenant compte des effets de l'accroissement de la population active et des modifications des habitudes de déplacement de la population, liées entre autres au télétravail (PA3.1, p. 226; DQ1.1, p. 5). En appliquant le pourcentage de croissance démographique aux débits, il en a déduit que ceux-ci augmenteraient de 29 % d'ici 2049 (tableau 5.1).

Tableau 5.1 Les débits journaliers moyens annuels projetés en 2024, 2030 et 2049 sur la route 125 actuelle

Année	Tronçon	DJMA
2024 (année de référence)	Route 125 (au nord de la rue Cartier)	18 800
	Route 125 (au sud de la rue Cartier)	15 800
	Route 337	6 800
	Rang du Cordon	6 800
2030 (6 ^e année)	Route 125 (au nord de la rue Cartier)	20 200
	Route 125 (au sud de la rue Cartier)	16 900
	Route 337	7 300
	Rang du Cordon	7 300
2049 (horizon de 25 ans)	Route 125 (au nord de la rue Cartier)	24 500
	Route 125 (au sud de la rue Cartier)	20 500
	Route 337	8 800
	Rang du Cordon	8 900

* L'ensemble des débits journaliers moyens annuels inclut environ 6 % de véhicules lourds

Source : adapté de PA3.1, p. 225.

- ◆ **Constat** – La commission d'enquête constate que, selon le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le débit journalier moyen annuel des véhicules augmenterait de 29 % entre 2024 et 2049 sur la route 125 ainsi que sur les axes routiers existants dans le secteur de Sainte-Julienne, proportionnellement à la hausse anticipée de la population durant la même période.

La capacité de la route 125 actuelle

Le tronçon de la route 125 qui traverse Sainte-Julienne a fait l'objet de travaux dans le lot 1 à l'été 2023 (voir le chapitre 1). Ils avaient pour objectif d'améliorer la fluidité routière et la sécurité dans la municipalité, notamment à l'égard des modes de transport actifs. Ces travaux comprenaient l'aménagement de deux voies par direction, de voies de virage à gauche, la reprogrammation des feux de circulation à l'intersection avec la rue Cartier et l'installation de feux piétons à l'intersection avec la rue Desroches (figure 1.2). Un élargissement de la chaussée était aussi prévu à cette intersection afin d'augmenter la capacité et d'améliorer les conditions de circulation, mais des contraintes liées au réseau de drainage ont empêché la réalisation des travaux. Les analyses ont montré qu'il serait préalablement nécessaire de reconstruire le système de drainage (égout pluvial) de la route 125 puisque sa capacité serait insuffisante pour répondre aux conséquences de l'augmentation des surfaces imperméables. Les travaux incluaient aussi l'aménagement d'un passage pour piétons sur la route 125 à mi-chemin entre les intersections Cartier et Desroches (DA13.2, p. 4.71; DA13.1, p. 4.151 à 4.153).

L'initiateur indique toutefois que ces travaux ont créé un gain limité en fluidité de la circulation en raison des contraintes d'espace et d'infrastructures dans le secteur de la rue Desroches. Cette intersection constitue le principal goulot d'étranglement du corridor, autant le vendredi en direction nord que le dimanche vers le sud. L'initiateur estime sa capacité insuffisante pour répondre à la demande actuelle et il s'attend à ce que les périodes de congestion s'allongent tant le vendredi que le dimanche si l'intersection n'est pas élargie à deux voies par direction. Le MTMD estime que le niveau de service est mauvais (E³⁵) sur l'ensemble du corridor en période de pointe (PA3.1, p. 15; DA13.1, p. 4.221 et 4.222; DA13.2, p. 4.89).

- ◆ **Constat** – La commission d'enquête constate qu'en dépit des aménagements réalisés sur la rue Cartier en 2023, la fluidité de la circulation sur la route 125 s'est peu améliorée, notamment à son intersection avec la rue Desroches, où la chaussée n'a pas pu être élargie en raison de contraintes d'infrastructures de drainage.

Les temps de parcours

L'initiateur a évalué sommairement les temps de parcours sur le tronçon d'environ 4 km de la route 125 qui traverse Sainte-Julienne. Il a constaté des ralentissements importants, notamment le vendredi après-midi en direction nord et le dimanche après-midi en direction

35. Les niveaux de service du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec définissent la qualité de circulation et les conditions routières (fluidité, vitesse, liberté de manœuvre). Il existe six niveaux de service désignés chacun par une lettre, de A à F, le niveau de service A décrit les meilleures conditions d'opération, et le niveau F les pires conditions (MTQ, 2001).

sud pour le retour, principalement en raison des déplacements de transit vers et à partir des zones de villégiature et récréotouristiques. Celui-ci a également noté une meilleure fluidité et des temps de parcours moins élevés le matin. Il a aussi remarqué que la durée de déplacement moyenne était moins élevée en direction sud qu'en direction nord. Il a observé que le temps de parcours d'environ 200 s lorsqu'il n'y a pas de congestion routière augmentait en fonction des heures de pointe considérées à un maximum de 380 s (+ 90 %) en direction nord et à 250 s (+ 25 %) vers le sud (PA3.1, p. 87, 226 et 227).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports et de la Mobilité durable a observé que le temps de parcours des véhicules qui traversent le noyau urbain de Sainte-Julienne sur une distance d'environ 4 km est estimé à 200 s lorsqu'il n'y a pas de congestion routière en dehors des heures de pointe et qu'il augmente de 25 % en direction sud et de 90 % en direction nord durant celles-ci.*

5.1.2 La sécurité routière

Le MTMD indique que la cohabitation de véhicules lourds et légers, de piétonnes et piétons, ainsi que de cyclistes crée de fréquents conflits de circulation. Cette mixité ne permet pas une séparation suffisante des différents usages de la route, ce qui augmente le risque d'accidents, notamment aux intersections. Celui-ci note également que les passages piétonniers ne sont pas suffisamment protégés aux intersections, ce qui amoindrit leur sécurité et y accroît le niveau de danger. Il souligne enfin que plusieurs accès à des résidences et commerces riverains sont mal conçus et provoquent des manœuvres risquées pour y accéder ou les quitter, décuplant le risque d'accidents notamment en période de pointe (PA3.1, p. 13).

À ce sujet, l'initiateur mentionne que les collisions recensées entre 2017 et 2020 sur le tronçon de la route 125 qui traverse le noyau urbain de Sainte-Julienne sont concentrées aux intersections avec les rues Cartier et Desroches, où la circulation est contrôlée par des feux de circulation. Ainsi, 19 collisions sont survenues à l'intersection Cartier, dont 5 (26 %) ont causé des blessures légères et 1 impliquait un piéton. Pour sa part, l'intersection Desroches en a compté 9, dont 3 (33 %) ont occasionné des blessures légères. Il estime que l'augmentation des débits de circulation se traduirait par une hausse du risque de collisions. Les routes à chaussées contiguës d'une voie par direction ne sont, selon lui, pas recommandées pour des DJMA supérieurs à 10 000 véh./j. En s'appuyant sur ses analyses, il indique que bien qu'elle soit estimée à 95 %, la capacité de la route 125 n'est pas encore dépassée, mais l'absence de créneaux rend les dépassements sécuritaires impossibles et engendre la formation de longs pelotons de véhicules. Selon l'initiateur, cette situation peut générer certains comportements dangereux dus à l'impatience et mener à des collisions frontales (DA13.1, p. 4.221, 5.260 et 5.261; DA13.2, p. 4.89, 4.92 et 4.93).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que, selon le ministère des Transports et de la Mobilité durable, le gabarit actuel de la route 125, qui comprend une voie dans chaque direction, est inapproprié pour le débit quotidien moyen de 18 800 véhicules par jour relevé en 2024, ce qui peut aviver l'impatience des conductrices et des conducteurs et engendrer des comportements dangereux susceptibles de provoquer de graves accidents. Cette situation serait exacerbée par la hausse anticipée des débits de circulation à l'horizon 2049.*

5.2 Les solutions envisagées

En 2024, le MTMD a mis à jour son étude d'opportunité pour l'amélioration du corridor routier de la route 125, entre la fin de l'autoroute 25 et la jonction avec la route 341 à Rawdon (voir le chapitre 1). Cette actualisation avait pour objectif de réévaluer les besoins en matière de mobilité et de sécurité en tenant compte de nouvelles réalités comme le télétravail et la hausse des déplacements récréotouristiques. Elle visait également à mettre à jour les solutions en évaluant un ou plusieurs corridors de rechange à celui du prolongement de l'autoroute 25 (DA13.1, p. 1.3; PA3.1, p. 15).

En s'appuyant notamment sur les analyses de mobilité et de sécurité, l'initiateur a déterminé quatre besoins dans la zone d'étude retenue, soit :

1. Améliorer la sécurité des déplacements dans le corridor de la route 125 malgré la hausse anticipée de la demande en déplacements;
2. Favoriser des options de mobilité durable face à la prépondérance de l'automobile dans les déplacements dans le corridor de la route 125;
3. Limiter l'étalement urbain³⁶ en dehors de la communauté métropolitaine de Montréal ainsi que les réaffectations d'itinéraires de longue distance depuis les corridors parallèles;
4. Améliorer la qualité de vie des populations des municipalités de Saint-Esprit et de Sainte-Julienne (PA3.1, p. 16).

De chacun de ces besoins découlent des objectifs opérationnels à la lumière desquels l'initiateur a ensuite évalué les solutions envisagées. Parmi les 10 objectifs d'intervention qu'il a déterminés, 2 sont en lien avec le premier besoin. L'initiateur souhaite mettre aux normes les profils en travers et en long de la route 125 afin d'assurer une croissance sécuritaire de la demande en déplacements ainsi que de diminuer le nombre d'accidents graves ou mortels, malgré la hausse anticipée de la demande en déplacements. Pour répondre au second besoin, le MTMD prévoit notamment favoriser les déplacements actifs dans les portions urbanisées des municipalités de Sainte-Julienne et de Saint-Esprit ainsi qu'offrir un axe sécuritaire pour les cyclistes. Enfin, il entend répondre au troisième besoin en limitant l'accroissement de la capacité sur le corridor de la route 125 et en veillant à ce que les temps de déplacements se comparent en tout temps à ceux observés, en l'absence de congestion, en dehors des heures de pointe (PA3.1, p. 16).

Dans son étude des solutions, l'initiateur a scindé la zone d'étude retenue en quatre secteurs aux propriétés homogènes en raison de la longueur du corridor (25 km), de l'hétérogénéité

36. L'étalement urbain est un phénomène d'expansion des surfaces habitées à la périphérie des villes. Il se réalise par l'accroissement de zones résidentielles, commerciales et industrielles gagnées généralement sur des terres agricoles ou boisées (Office québécois de la langue française, 2023).

des besoins, des contraintes et des opportunités (DA13.2, p. 2.4). La figure 5.1 présente la zone d'étude ainsi que les secteurs déterminés :

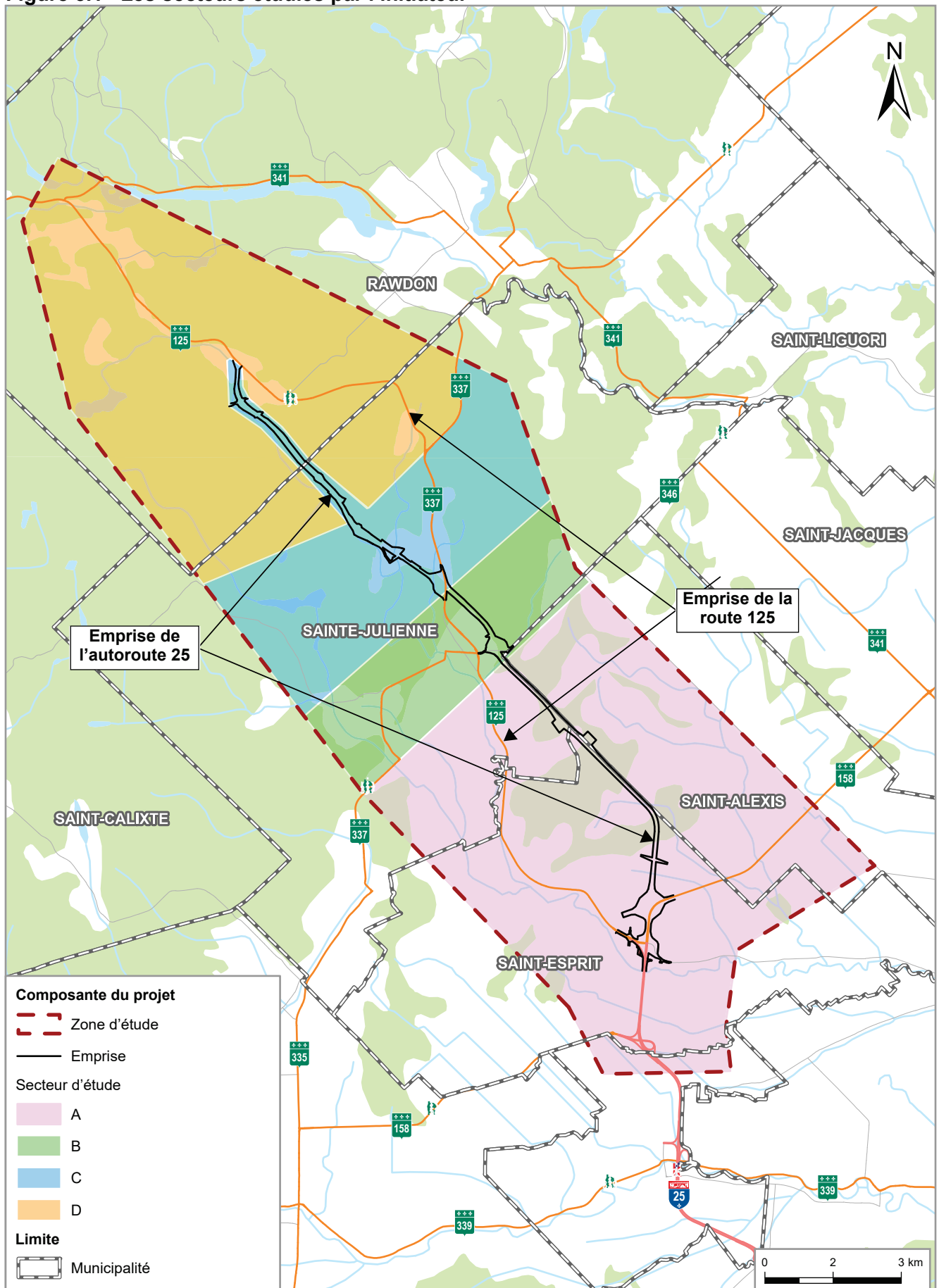
- Le secteur A s'étale de la fin de l'autoroute 25 à la limite urbaine au sud de Sainte-Julienne qui coïncide avec le rang du Cordon. La route 125 actuelle traverse un milieu rural, comprend une voie dans chaque direction sur une seule chaussée et la limite de vitesse est établie à 90 km/h;
- Le secteur B coïncide avec le secteur urbain de Sainte-Julienne, soit celui du projet. Il s'étend du rang du Cordon au sud à la Halte de verdure au nord. Cette portion de la route 125 compte un grand nombre d'accès et présente des besoins plus importants pour le transport actif. La vitesse affichée y est de 50 km/h;
- Le secteur C s'étend de la Halte de verdure à l'embranchement des routes 125 et 337. Ce tronçon commun aux deux routes est la portion la plus achalandée du corridor. La limite de vitesse est fixée à 90 km/h;
- Le secteur D correspond au tronçon de la route 125 entre la route 337 et la route 341. Situé en milieu boisé, il a un débit de circulation plus faible que les autres secteurs (DA13.2, p. 2.5).

Afin de répondre aux besoins des secteurs A, B et C et d'atteindre les objectifs opérationnels, l'initiateur a évalué trois solutions soit :

- L'amélioration du profil et du tracé de la route 125 pour la sécuriser;
- L'utilisation, en partie ou en totalité, de l'emprise appartenant au MTMD située dans le prolongement de l'autoroute 25 pour y faire dévier la route 125;
- Le recours à un corridor différent des deux précédents pour y faire dévier la route 125 en procédant à des expropriations (PA3.1, p. 35 et 36).

Dans le secteur D, l'initiateur n'a considéré que deux solutions puisqu'il n'y possède pas d'emprise autre que la route 125, celle de l'autoroute 25 prenant fin dans le secteur C (DA13.2, p. 2.7).

Figure 5.1 Les secteurs étudiés par l'initiateur



Source : adaptée de DA13.2, p. 1.2 et 2.5.

Pour chacune de ces solutions, l'initiateur a élaboré des scénarios d'aménagement dans chacun des secteurs. Dans le secteur B de Sainte-Julienne, il a étudié cinq scénarios pour la solution qui consiste à améliorer le profil dans le corridor actuel de la route 125. Compte tenu de l'élargissement en 2023 de la route 125 à deux voies dans chaque direction à l'intersection avec la rue Cartier, ces scénarios ne considèrent donc que l'élargissement de la route en section courante ou à l'intersection Desroches. Il a également examiné un unique scénario dans l'emprise acquise pour le prolongement de l'autoroute 25 et un dernier dans un corridor différent des deux emprises précédentes (DA13.2, p. 4.70). Il a ensuite analysé, entre autres, les effets sur la mobilité et la sécurité de l'ensemble des scénarios élaborés. Le tableau 5.2 présente les scénarios étudiés pour le secteur B du projet.

Tableau 5.2 Les scénarios étudiés dans le secteur B du projet

Solution	Scénario
B1 Corridor actuel de la route 125	a Maintien du gabarit de la route 125 à 3 voies : 1 voie par direction et une voie de virage à gauche dans les deux sens (VVG2S) au milieu. Conservation de l'intersection Desroches à 3 voies : 1 voie par direction et une voie de virage à gauche dans chacun des sens.
	b Maintien du gabarit de la route 125 à 3 voies : 1 voie par direction et une VVG2S au milieu. Élargissement de l'intersection Desroches à 4 voies : 2 voies par direction et retrait des voies de virage à gauche dans chacun des sens.
	c Élargissement du gabarit de la route 125 à 4 voies : 2 voies par direction et retrait de la VVG2S du milieu. Élargissement de l'intersection Desroches à 4 voies : 2 voies par direction et retrait des voies de virage à gauche dans chacun des sens.
	d Élargissement du gabarit de la route 125 à 4 voies : 2 voies par direction et retrait de la VVG2S du milieu. Élargissement de l'intersection Desroches à 5 voies : 2 voies par direction et une voie de virage à gauche dans chacun des sens.
	e Élargissement du gabarit de la route 125 élargi à 5 voies : 2 voies par direction et une VVG2S au milieu. Élargissement du carrefour Desroches à 5 voies : 2 voies par direction et une voie de virage à gauche dans chacun des sens.
B2 Emprise située dans le prolongement de l'autoroute 25	a Aménagement d'une route régionale au profil normalisé à 4 voies : 2 voies par direction avec séparation physique telle qu'elle est définie dans l'avant-projet des lots 2 et 3 (voir le chapitre 1).
B3 Corridor différent des emprises de la route 125 et de l'autoroute 25	a Aménagement d'une route régionale au profil normalisé à 4 voies : 2 voies par direction avec séparation physique telle qu'elle est définie dans l'avant-projet des lots 2 et 3 (voir le chapitre 1).

Source : adapté de PA3.1, p. 37; DA13.2, p. 2.6.

5.2.1 L'utilisation du corridor de la route 125 actuelle

En plus des aménagements de l'été 2023, les cinq scénarios élaborés dans ce corridor recommandent de prolonger les trottoirs des deux côtés de la route 125 dans l'ensemble du noyau urbain de Sainte-Julienne. Néanmoins, ils ne considèrent pas d'aménagements réservés aux cyclistes en raison des débits de circulation importants déjà existants ainsi que de l'emprise limitée de la route 125. L'initiateur estime que le chemin du Gouvernement, situé à l'ouest, et l'emprise de l'autoroute 25, à l'est, seraient plus appropriés pour des aménagements cyclables de qualité (DA13.2, p. 4.89).

5.2.1.1 Les effets sur la mobilité

Le MTMD indique que le tronçon de la route 125 qui traverse Sainte-Julienne est actuellement utilisé à 95 % de sa capacité. Dans les scénarios B1a et B1b, il atteindrait rapidement sa pleine capacité en raison du maintien du gabarit de la route 125 à une voie par direction et de l'augmentation des débits anticipée. Selon lui, le scénario B1b, qui comprend l'élargissement de la route 125 à deux voies par direction à l'intersection Desroches, améliorerait de façon marquée les conditions de circulation à ce carrefour. Il précise toutefois que la capacité de la route serait rapidement atteinte en raison de sa convergence à une voie par direction en section courante, en dehors des carrefours Desroches et Cartier (DA13.2, p. 4.89 et 4.90).

L'initiateur mentionne que les scénarios B1c, B1d ou B1e, qui comprennent deux voies dans chaque direction en section courante, doubleraient la capacité actuelle de la route 125 et amélioreraient donc les conditions de circulation. Ils réduiraient l'utilisation de sa capacité actuelle de 95 % à environ 47 % et satisferaient à la demande de circulation projetée à l'horizon 2049 (DA13.2, p. 4.90 à 4.92).

Selon lui, le prolongement des trottoirs dans l'ensemble du noyau urbain de Sainte-Julienne, conjugué aux aménagements de l'été 2023, améliorerait de manière notable les déplacements des piétons. Cependant, l'élargissement de la route augmenterait la longueur et la durée des passages piétonniers, ce qui découragerait les modes de transport actifs comparativement aux scénarios B1a et B1b à deux voies (DA13.2, p. 4.90 à 4.92).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le ministère des Transports et de la Mobilité durable a étudié cinq scénarios dans le corridor de la route 125 actuelle. Toutefois, seuls trois d'entre eux comprenant deux voies dans chaque direction réduiraient l'utilisation de la capacité de la route 125 actuelle de 95 % à environ 47 % et satisferaient à l'augmentation des débits anticipés 25 ans après leur mise en œuvre, jusqu'en 2049.*
- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que les cinq scénarios étudiés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable dans le corridor de la route 125 actuelle prévoient le prolongement des trottoirs dans l'ensemble du noyau urbain de Sainte-Julienne mais pas d'aménagement cyclable. Combinés aux aménagements de l'été 2023, ils faciliteraient le déplacement des piétons. Toutefois, l'élargissement de la route dans les scénarios B1c, B1d et B1e et l'absence d'aménagement cyclable seraient préjudiciables à la mobilité du transport actif.*

Les effets sur la sécurité

L'initiateur souligne qu'en dépit de l'augmentation de capacité à deux voies par direction dans les scénarios B1c, B1d et B1e, les véhicules demeureraient proches les uns des autres. Cela s'explique par la limitation de vitesse à 50 km/h, la présence d'intersections avec feux de circulation et le nombre important d'accès aux commerces et aux résidences dans le noyau urbain de Sainte-Julienne. Le trafic serait freiné par les véhicules qui ralentissent ou s'immobilisent sur la voie en attendant un créneau pour tourner à gauche en traversant les deux voies de circulation en sens opposé (DA13.2, p. 4.90 à 4.92).

Il indique que la montée anticipée des débits augmenterait les risques de collisions. Selon lui, la hausse de la densité de véhicules sur le tronçon accroîtrait les temps d'attente, les tensions et la complexité des manœuvres d'insertion, ce qui résulterait en une majoration des prises de risques (DA13.2, p. 4.93 à 4.97).

De plus, l'ajout d'une voie par direction dans les scénarios B1c, B1d et B1e pourrait inciter, selon lui, les véhicules à rouler à une vitesse supérieure à celle affichée lors des dépassements, d'autant que les secteurs A et C, situés en amont et en aval du noyau urbain de Sainte-Julienne, offrent très peu de possibilités pour de telles manœuvres. Cela pourrait avoir une incidence sur les temps de réaction et sur la gravité des collisions (DA13.2, p. 4.94 et 4.96).

Le MTMD indique que les aménagements de 2023 permettent aux personnes se déplaçant à pied de traverser rapidement et de manière sécuritaire à plusieurs endroits dans le noyau urbain de Sainte-Julienne. Ces aménagements réduisent, selon lui, de 8 à 45 % le risque de collision impliquant ces personnes en fonction des aménagements prévus (trottoirs, feux pour piétons à décompte numérique qui se déclenchent en avance sur les véhicules). Combinés au prolongement de trottoirs dans l'ensemble du secteur, ils faciliteraient la marche dans les cinq scénarios. Toutefois, l'ajout de voies de circulation inclus dans les scénarios B1c, B1d et B1e découragerait ce mode de déplacement en diminuant le sentiment de sécurité des piétonnes et piétons et en les maintenant dans une zone de vulnérabilité plus longtemps qu'actuellement (DA13.2, p. 4.93 à 4.97).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que, selon le ministère des Transports et de la Mobilité durable, l'augmentation anticipée du débit de véhicules entraînerait une hausse systématique du risque d'accident dans les cinq scénarios qu'il a étudiés, particulièrement pour les virages à gauche et les accès privés.*
- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que le prolongement des trottoirs dans l'ensemble du noyau urbain de Sainte-Julienne, jumelé aux aménagements réalisés en 2023, améliorerait la sécurité des personnes se déplaçant à pied, mais la compromettrait dès que le gabarit de la route dépasse trois voies. L'élargissement de la route 125 et des intersections exposerait davantage les personnes qui la traverseraient et augmenterait, par conséquent, le niveau de risque.*

En résumé, bien qu'un réaménagement de la route 125 actuelle puisse améliorer à certains égards la mobilité et la sécurité routière, l'initiateur indique que cette option maintiendrait un débit de circulation élevé, composé d'une grande part de véhicules en transit et de camions. Ces conditions de circulation, qui iraient en s'accroissant avec l'augmentation prévue des DJMA, altéreraient la qualité de vie de la communauté et nuiraient à l'activité commerciale. Elles rendent également impossible l'aménagement du tronçon de la route 125 qui traverse le centre urbain de Sainte-Julienne en boulevard urbain tel que le souhaite la Municipalité (PA3.1, p. 40; Jerome Morin, DT1, p. 86).

La Municipalité de Sainte-Julienne souligne d'ailleurs que la route 125 est devenue si imposante qu'elle fragmente physiquement la communauté, comme une barrière entre l'est et l'ouest. À titre d'exemple, celle-ci mentionne : « Pour une mère qui voudrait envoyer son enfant à pied chez un ami de l'autre côté, c'est non. Pour un aîné qui souhaiterait marcher jusqu'à la pharmacie, c'est un risque. Pour un commerçant dont la clientèle naturelle habite à 300 mètres mais de l'autre bord de la 125, c'est une vente perdue » (DM1, p. 3). Elle estime que le transit régional et la vie de quartier sont deux fonctions incompatibles actuellement forcées de cohabiter (DM1, p. 4). Elle exprime le souhait de pouvoir « passer d'un village coupé en deux par une route nationale surchargée à une communauté réunifiée autour d'un boulevard urbain à échelle humaine » (DM1, p. 10). Aussi de cet avis, la MRC de Montcalm trouve que le noyau villageois de Sainte-Julienne est « asphyxié » et considère le projet comme une occasion de rendre la municipalité aux citoyennes et citoyens (DM4, p. 2 PDF).

Par ailleurs, l'initiateur précise que les scénarios B1c, B1d et B1e à deux voies par direction comprendraient des aménagements aux dimensions réduites. Ces caractéristiques visent à faciliter leur insertion dans le corridor exigü de la route 125, à limiter les acquisitions d'emprise et donc les répercussions sur les propriétés riveraines. Cependant, ces compromis comportent des inconvénients. Selon lui, la largeur des trottoirs, limitée à 1,5 m, irait à l'encontre des principes de convivialité qui prévoient davantage d'espace pour les personnes se déplaçant à pied ou à mobilité réduite et les familles, particulièrement dans un secteur commercial comme celui de Sainte-Julienne. De plus, aucun espace ne serait réservé aux cyclistes. Compte tenu de l'augmentation des débits attendue et de la largeur des accotements de 0,7 m, leur circulation s'avérerait risquée. Enfin, ces espaces réduits laissent peu de place à de la végétation et à du mobilier urbain ou à une bonification de l'aménagement paysager (DA13.2, p. 4.71 et 4.72).

Hormis le scénario du *statu quo* (B1a), les autres nécessiteraient aussi la reconstruction du réseau de drainage, qui impliquerait l'installation d'un système de rétention de ces eaux de drainage et de contrôle de la qualité de celles rejetées afin de se conformer à la réglementation. De plus, la reconstruction commanderait probablement le remplacement des réseaux d'égout et d'aqueduc afin d'assurer la durabilité du lien routier. Par ailleurs, afin de limiter l'acquisition d'emprises, l'initiateur pourrait éventuellement construire des murs de soutènement sur une portion de route en remblai sur une distance d'environ 100 m entre les rues Adolphe, Alain et Dufour (DA13.2, p. 4.71 et 4.73).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que les scénarios que le ministère des Transports et de la Mobilité durable a analysés dans le corridor de la route 125 dans le noyau urbain de Sainte-Julienne reposent sur des gabarits routiers dont les composants ont des largeurs minimales, ce qui permettrait leur insertion dans l'emprise restreinte de la route, limiterait les acquisitions d'emprises et les répercussions sur les propriétés riveraines. Néanmoins, ces aménagements ne seraient pas optimaux pour le transport actif, notamment le vélo.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que la concrétisation des scénarios que le ministère des Transports et de la Mobilité durable a analysés dans le corridor de la route 125 nécessiterait la construction d'infrastructures de drainage, probablement d'égout et d'aqueduc, ainsi qu'éventuellement des murs de soutènement, ce qui occasionnerait des travaux complexes qui perturberaient le noyau urbain de Sainte-Julienne.*
- ◆ **Avis** – *La commission d'enquête est d'avis que les scénarios B1c, B1d et B1e, qui prévoient l'élargissement de la route 125 d'une à deux voies par direction, accentueraient le fractionnement du noyau urbain de Sainte-Julienne ainsi que les effets néfastes de la circulation de transit au détriment de l'activité commerciale et de la qualité de vie de la communauté, bien qu'ils répondraient aux besoins en matière de mobilité et, à un degré moindre, de sécurité des usagers jusqu'en 2049.*

5.2.2 L'utilisation de l'emprise existante dans le prolongement de l'autoroute 25

Le MTMD a élaboré un seul scénario, le B2a, pour le contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne. Ce scénario consiste à utiliser l'emprise acquise pour le prolongement de l'autoroute 25 pour y aménager une route régionale au gabarit normalisé à deux voies dans chaque direction, séparées par un terre-plein central et comprenant une servitude de nonaccès³⁷. Trois facteurs justifient le recours à cette configuration. Le Ministère relève d'abord l'inutilité d'une voie de virage à gauche dans les deux sens puisque la route projetée ne comporterait aucun accès. Il rappelle ensuite que le DJMA a atteint 18 800 véh./j. en 2024 et que les routes à une voie par direction ne peuvent soutenir que des débits inférieurs à 10 000 véh./j. Il observe enfin qu'en plus d'être sous-standard, ce gabarit de route engendrerait une problématique de sécurité parce qu'il occasionnerait des manœuvres de dépassement dangereuses accentuant le risque de collisions frontales (DA13.2, p. 4.98).

Les effets sur la mobilité

L'initiateur indique que les aménagements prévus dans ce scénario amélioreraient de façon notable les conditions de circulation dans le secteur de Sainte-Julienne. Selon lui, une séparation des déplacements de transit et des déplacements locaux constituerait le gain principal. Les premiers utiliseraient la route de contournement alors que les seconds demeureraient sur la route 125 actuelle (DA13.2, p. 4.109).

37. « La servitude de non-access a pour but d'empêcher l'accès direct à la route à partir des propriétés adjacentes. [...] Le ministre [responsable des Transports] peut acquérir toutes les servitudes perpétuelles ou temporaires qui lui paraissent nécessaires pour tout chemin ou pont construit ou projeté, notamment : c) La servitude de non-access au chemin public avec interdiction de pratiquer aucune ouverture dans la clôture le long du chemin » (MTQ, 1993, p. 3).

Plus concrètement, sur le plan de la mobilité des véhicules, l'initiateur indique que le contournement de Sainte-Julienne avec une route à deux voies par direction permettrait l'aménagement d'un axe routier normalisé aux dimensions appropriées pour répondre à la demande projetée. La voie de contournement augmenterait la capacité routière de la route 125 dans le secteur de Sainte-Julienne et offrirait la possibilité d'effectuer des dépassements, ce qui améliorerait la fluidité et la fiabilité des déplacements. En outre, elle réduirait la densité du trafic sur la route actuelle en raison du transfert de débits vers la route de contournement. Les conditions de circulation pour les déplacements locaux et l'accessibilité des commerces et des secteurs résidentiels seraient donc améliorées dans le noyau urbain (DA13.2, p. 4.107 et 4.109).

L'initiateur précise que l'aménagement d'une route de contournement comprenant deux voies par direction multiplierait par trois la capacité de la route 125 par rapport à la situation actuelle. Le MTMD reconnaît qu'il irait ainsi à l'encontre de l'objectif du projet consistant à limiter la capacité et l'attractivité du corridor à une échelle régionale, et donc de l'étalement urbain en dehors de la communauté métropolitaine de Montréal, ainsi que les réaffectations d'itinéraires de longue distance depuis les corridors parallèles à la route 125. Il précise toutefois que la concrétisation de cet éventuel inconvénient dépend de l'augmentation de la capacité et de l'attractivité des secteurs A et C de la route 125, qui se situent respectivement au sud et au nord de la voie de contournement. Il s'attend également à une réduction du temps de parcours dans le secteur B et en amont de celui-ci, ce qui l'éloignerait d'un des objectifs du projet qui consiste à limiter le temps de déplacement en véhicule aux heures de pointe au temps de déplacement actuel lorsqu'il n'y a pas congestion, en dehors des heures de pointe (DA13.2, p. 4.107 à 4.109).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que la construction d'une route de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne à deux voies par direction augmenterait la capacité routière de la route 125 dans le secteur de Sainte-Julienne et faciliterait les manœuvres de dépassement sécuritaires dans un secteur qui compte peu d'endroits pour le faire.*
- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que la construction d'une route à deux voies par direction pour le contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne irait à l'encontre de l'objectif de limiter la capacité et l'attractivité du corridor de la route 125 à l'échelle régionale que le ministère des Transports et de la Mobilité durable a établi pour le projet et, par conséquent, du besoin de contenir l'étalement urbain. Toutefois, ce dénouement serait tributaire d'une augmentation de la capacité routière dans les portions de la route 125 en amont et en aval du projet.*

Les effets sur la sécurité

Le MTMD indique que la séparation du trafic de transit et de la circulation locale permettrait de réduire considérablement la fréquence et la gravité des collisions dans le secteur de Sainte-Julienne. Il précise qu'une route à deux voies dans chaque direction faciliterait les manœuvres de dépassement, ce qui mène à la création de pelotons de véhicules à vitesses uniformes. Il souligne également que l'absence d'accès et d'intersection sur la voie de

contournement fluidifierait la circulation et abaisserait considérablement les risques de collisions. Il soutient enfin qu'en excluant les modes de déplacement actifs de la chaussée par l'aménagement d'une passerelle et d'un passage inférieur, il réduirait les risques de conflits potentiels entre les véhicules et les usagères et usagers plus vulnérables. La configuration des voies de la route de contournement projetée imposant une vitesse limite permise de 70 km/h en amont et en aval de zones de 50 km/h, le MTMD appréhende toutefois une augmentation de la gravité des collisions sur la voie de contournement. Questionné à ce sujet par la commission, l'initiateur a indiqué qu'il pourrait mettre en place des radars photo s'il observait des excès de vitesse (DA13.2, p. 4.110 à 4.112; Estelle Bouvier, DT1, p. 50).

- ◆ **Constat** – *La commission d'enquête constate que, selon le ministère des Transports et de la Mobilité durable, l'aménagement d'une route de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne à deux voies par direction améliorerait la sécurité des usagères et usagers, notamment en permettant les dépassements. Toutefois, cela pourrait accentuer la gravité des collisions en raison de l'augmentation de la vitesse à 70 km/h.*

5.2.3 L'utilisation d'un corridor différent des emprises existantes

L'analyse de l'initiateur inclut l'examen du scénario B3a qui emprunte un corridor différent de l'emprise de la route 125 actuelle et de celle du prolongement de l'autoroute 25. Il comprenait également une route régionale à deux voies par direction avec une séparation centrale. Néanmoins, l'initiateur a conclu qu'il ne permettrait pas, contrairement au scénario B2a, de contourner le noyau urbain de Sainte-Julienne sans traverser de quartiers résidentiels. Il l'a donc rejeté pour cette raison, mais aussi pour les impacts environnementaux importants qu'il créerait et de ses angles morts, plus nombreux que ceux du scénario B2a. De plus, ce dernier répond beaucoup mieux, selon lui, aux besoins déterminés dans la mise à jour de l'étude d'opportunité (DA13.2, p. 4.113; PA3.1, p. 41).

L'initiateur a conclu que l'analyse comparative des scénarios dans le secteur de Sainte-Julienne démontre que le contournement de son noyau urbain répond davantage aux objectifs opérationnels du projet que l'utilisation de la route 125 qui traverse le noyau urbain de Sainte-Julienne actuellement. Il considère que le contournement permettrait de sécuriser le noyau urbain de Sainte-Julienne et de requalifier le tronçon de la route 125 qui le traverse. Afin d'améliorer la qualité de vie de sa population et faciliter la mobilité durable, la Municipalité pourrait élargir les trottoirs et aménager des pistes cyclables. Cependant, il souligne que cette solution engendrerait des impacts environnementaux mais « qu'aucun frein majeur n'a été identifié » (DA13.2, p. 5.117). Il reconnaît qu'en avant-projet il devra consacrer un effort important pour « optimiser la solution afin de limiter les impacts environnementaux (milieux humides, milieux naturels et bruit) et d'assurer une perméabilité en est-ouest pour les modes actifs afin de raccorder les différents quartiers de Sainte-Julienne » (DA13.2, p. 5.117).

5.3 La solution retenue

L'initiateur indique qu'une fois que la route de contournement sera ouverte à la circulation, la majorité du trafic de transit l'empruntera. En tenant compte des déplacements de transit sur l'actuelle route 125, il a estimé que ceux-ci diminueraient d'au moins 85 % entre le rang du Cordon et l'embranchement des routes 125 et 337 menant à Rawdon. Selon lui, 10 % des véhicules proviennent ou sont à destination de Sainte-Julienne et les 5 % restants s'arrêtent momentanément à Sainte-Julienne mais n'y restent pas. Ces derniers ne sont pas comptabilisés dans l'enquête origine-destination sur laquelle il s'est basé. La route projetée serait alors utilisée à environ 40 % de sa capacité et la route 125 actuelle à environ 15 % comparativement à près de 95 % actuellement (PA3.1, p. 233; DA13.2, p. 4.107; DQ15.1, p. 1).

Les déplacements de transit étant essentiellement liés aux activités de villégiature, l'initiateur s'attend à ce que de plus grandes proportions de ceux-ci se fassent par la route de contournement aux heures de pointe du vendredi et du dimanche. Le tableau 5.3 présente les débits journaliers moyens annuels projetés aux horizons 2030 et 2049 (PA3.1, p. 233 et 234).

Tableau 5.3 Les débits journaliers moyens annuels estimés en 2030 et 2049 avec la nouvelle route de contournement

Tronçon	Route 125 (au sud du raccorde ment sud)	Route 125 actuelle (au sud de la rue Cartier)	Route 125 actuelle (au nord de la rue Cartier)	Route de contournement proposée (au sud du rang du Cordon)	Route de contournement proposée (au nord du rang du Cordon)	Route 125 (au nord du raccordement nord)
Débit journalier moyen annuel (DJMA)	2030 (6^e année d'exploitation de la route de contournement)					
	16 900	2 700	3 100	14 200	17 100	20 200
Débit journalier moyen annuel (DJMA)	2049 (25^e année d'exploitation de la route de contournement)					
	20 500	3 200	3 700	17 300	20 800	24 500

Source : adapté de PA3.1, p. 234.

L'analyse des conditions de circulation aux heures de pointe hebdomadaires et de fin de semaine en 2049 révèle que le niveau de service varierait d'excellent (A) à bon (C) aux approches sud et nord de la route de contournement projetée et qu'il serait acceptable (D) à l'approche est du carrefour giratoire prévu sur le rang du Cordon. Aux heures de pointe en semaine et le vendredi, cette intersection serait utilisée à 74 % de sa capacité et l'initiateur considère qu'elle pourrait ainsi accueillir un débit plus élevé, des préoccupations étant soulevées au-delà d'un seuil de 85 %. Conséquemment, l'initiateur n'anticipe aucun refoulement à cette intersection ou ailleurs (PA3.1, p. 235 et 236).

L'initiateur a également estimé les temps de parcours ainsi que les vitesses moyennes anticipées aux heures de pointe, tel que le montre le tableau 5.4.

Tableau 5.4 Les temps de parcours actuels et anticipés en 2049 avec la nouvelle route de contournement

Heure de pointe Direction	Lundi à jeudi matin		Lundi à jeudi après-midi		Vendredi après-midi		Dimanche après-midi		Moyenne	
	Sud	Nord	Sud	Nord	Sud	Nord	Sud	Nord	Sud	Nord
Temps de parcours actuel										
Temps de parcours (s)	200	200	200	270	200	380	250	210	210	270
Vitesse moyenne (km/h)	58	58	58	43	58	30	46	55	55	43
Temps de parcours anticipé en 2049										
Temps de parcours (s)	200	200	200	200	200	210	200	200	200	200
Vitesse moyenne (km/h)	63	63	63	63	63	60	63	63	63	63
Différence entre temps de parcours actuel et anticipé										
Gain en secondes (s)	0	0	0	70	0	170	50	10	10	70
Pourcentage de gain (%)	0	0	0	26	0	48	20	5	5	26

Sources : adapté de PA3.1, p. 236; DQ1.1, p. 5.

L'initiateur indique que le scénario de contournement retenu (B2a) permet d'améliorer l'efficacité et la fiabilité des déplacements aux heures de pointe et de maintenir les temps de parcours actuels en dehors de ces périodes. Les temps de parcours anticipés varieraient de 200 s à 210 s et sont comparables aux temps de parcours actuels, en dehors des heures de pointe (PA3.1, p. 236).

Par ailleurs, l'initiateur mentionne que la présence des nouvelles infrastructures améliorerait la sécurité routière sur la route 125 dans le secteur de Sainte-Julienne, ce qui constitue un objectif central du projet (PA3.1, p. 228).

- ◆ **Constat** – La commission d'enquête constate que, selon les estimations du ministère des Transports et de la Mobilité durable, la construction de la voie de contournement projetée permettrait d'atteindre l'objectif opérationnel du projet de réduire le temps moyen nécessaire pour traverser le noyau urbain de Sainte-Julienne aux heures de pointe jusqu'en 2049 au temps de parcours actuel lorsqu'il n'y a pas de congestion, en dehors des heures de pointe.
- ◆ **Avis** – La commission d'enquête est d'avis qu'une route de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne constituerait la meilleure solution pour améliorer la mobilité et la sécurité routière, tant dans le corridor de la route 125 que dans le noyau urbain de Sainte-Julienne, en favorisant le transport actif et en améliorant la qualité de vie de la communauté. Par conséquent, elle estime que le contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne à l'intérieur de l'emprise détenue par le ministère des Transports et de la Mobilité durable est justifié.

5.4 Les pistes de bonification

Bien que la commission d'enquête considère que la voie de contournement de Sainte-Julienne est justifiée, elle a examiné les avenues de bonification du projet pour la réduction de son gabarit au regard de ses constats et avis établis dans les chapitres précédents. Par ailleurs, durant ces quelque 50 années, Sainte-Julienne s'est développée et ses citoyennes et citoyens ont pu fréquenter l'emprise boisée en quête de bien-être et d'évasion.

Elle cherche d'éventuelles solutions qui respecteraient les objectifs de mobilité et de sécurité du MTMD et diminueraient l'empiètement sur les milieux naturels et les pertes écologiques. Elle offrirait également la possibilité de préserver de chaque côté de la voie de contournement un espace naturel valorisé par des Juliennes et des Juliennois et d'atténuer les nuisances causées par la circulation.

À ce sujet, l'initiateur indique qu'il n'envisage pas un scénario comprenant une voie dans chaque direction avec une voie de dépassement alterné au centre dans le secteur de Sainte-Julienne. Selon lui, la distance de 1,8 km qui séparerait les deux carrefours giratoires prévus dans le projet serait insuffisante³⁸ pour l'aménager. Il souligne toutefois qu'une voie en direction nord serait minimalement requise dans la pente abrupte ascendante afin de permettre le dépassement des véhicules lourds et de la machinerie agricole (Éric Dessureault, DT2, p. 47; DQ7.1, p. 13).

Afin de réduire l'emprise de la route de contournement, la commission d'enquête estime que l'initiateur pourrait considérer l'aménagement d'une voie de dépassement en direction nord dans le secteur de Sainte-Julienne à condition que ce soit aussi possible dans le secteur A ou C ou les deux. La combinaison de l'un d'eux ou des deux avec celui de Sainte-Julienne offrirait alors des possibilités de dépassement dans les deux directions. Toutefois, elle nécessiterait la construction simultanée, ou dans un intervalle de temps court, des voies de dépassement dans les deux secteurs afin d'offrir le même niveau de sécurité dans les deux directions.

La commission souligne qu'en raison de l'emprise restreinte dans le secteur A³⁹, le MTMD a retenu un gabarit à deux voies dans chaque direction, séparées par un terre-plein central réduit comprenant des glissières de sécurité⁴⁰ (A1d) (DA13.2, p. 3.22 et 3.56 à 3.58). À cet effet, l'étude des solutions indique que la mise en place d'un gabarit à quatre voies séparées par une glissière centrale diminue le risque de collisions frontales et répond à la problématique de sécurité routière. De plus, l'ajout d'une voie par direction augmente la capacité, espace

38. Une distance de 1 km à 1,4 km est nécessaire pour aménager une voie de dépassement dans une seule direction. Une voie de dépassement alternée (dans les deux sens) requiert le double, soit de 2 km à 2,8 km (DQ7.1, p. 13).

39. Le secteur A qui compte une voie par direction de la route 125 est caractérisé par une emprise exiguë et par la proximité de nombreux bâtiments. Sensiblement similaire à celui de Sainte-Julienne, son DJMA était de 16 200 véh./j. en 2023 (DA13.2, p. 2.5 et 3.54).

40. « Ensemble constitué par des rails de protection disposés horizontalement en bordure d'une route ou entre les voies d'une autoroute, pour retenir les véhicules qui ont quitté leur axe en marche » (Office québécois de la langue française, 1998).

les véhicules les uns des autres, diminue les frictions et accroît le temps de réaction nécessaire aux manœuvres routières. En outre, « le scénario A1d permettrait d'atteindre de façon convaincante les objectifs de diminution du nombre de collisions graves ou mortelles sur le tronçon de la route 125 dans le secteur A » (DA13.2, p. 3.58). Lorsqu'elle le compare au profil que l'initiateur a choisi, la commission d'enquête estime que ce scénario offrirait la possibilité de réduire l'emprise de la route en aménageant une glissière de sécurité en béton ou semi-rigide entre les deux directions, en diminuant la largeur du terre-plein central et en remplaçant les fossés prévus de part et d'autre de la route par un drainage fermé⁴¹.

Le Ministère confirme qu'une séparation semblable à celle des profils en travers normalisés du scénario A1d est techniquement faisable et permettrait de réduire l'emprise de la route projetée. L'initiateur indique cependant que « son intégration ne cadrerait pas avec la démarche présentée par le contenu normatif du MTMD encadrant la mise en place de dispositifs de retenue et les bonnes pratiques en termes de sécurité routière qui visent à offrir un environnement sécuritaire pour les usagers en réduisant les risques d'accident » (DQ7.1, p. 15). À cet effet, il souligne que ses normes, ainsi que les bonnes pratiques en matière de sécurité routière, mentionnent que les dispositifs de retenue, comme les glissières de sécurité, permettent seulement d'atténuer la gravité des accidents (DQ7.1, p. 14). Le concepteur devrait donc considérer tous les autres moyens à sa disposition avant de recourir à l'utilisation de ce dispositif de retenue, dans l'ordre suivant :

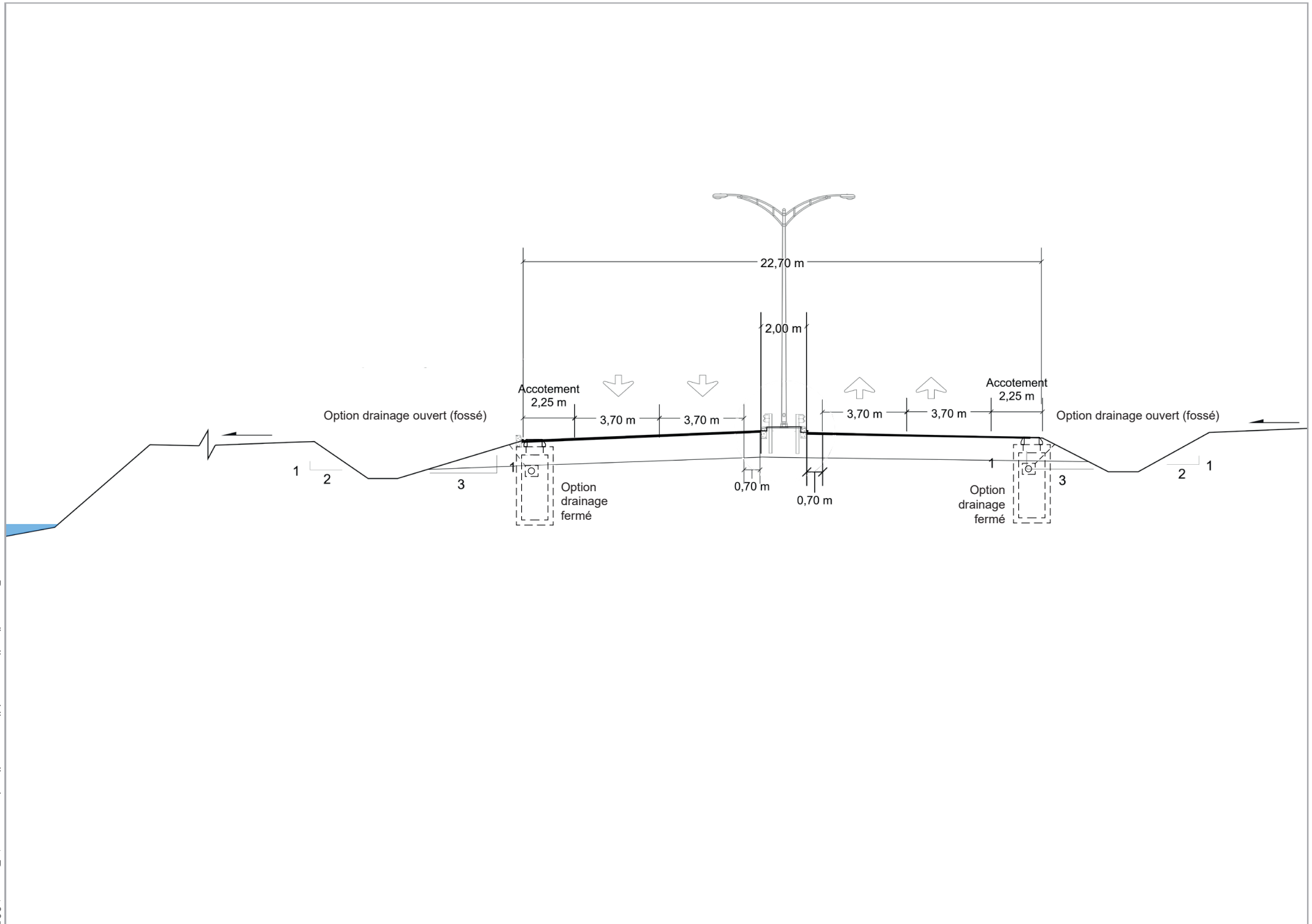
- Éliminer l'obstacle afin de prévenir l'accident;
- Déplacer l'obstacle hors de la zone à risque afin de réduire la probabilité et la gravité d'un accident;
- Réduire la gravité d'un accident par le traitement approprié des abords de route;
- Changer les caractéristiques géométriques du site ou adapter l'obstacle (fragilisation) (DQ7.1, p. 15).

Contrairement au secteur A où l'espace disponible ne permettrait pas un tel déploiement, l'initiateur a donc opté pour un terre-plein central exempt de tout obstacle, en conformité avec les normes applicables dans un contexte où il n'existe pas de contrainte d'espace.

La commission estime qu'un gabarit de voie de contournement semblable à celui du scénario A1d, normalisé et que le MTMD a jugé faisable dans le secteur A (figure 5.2), répondrait probablement aux besoins liés à l'augmentation des débits et aux enjeux de sécurité dans le secteur de Sainte-Julienne.

41. « Le drainage est dit "fermé" lorsque l'écoulement des eaux de ruissellement provenant de la chaussée est interrompu par un élément physique en bordure de celle-ci. Les éléments physiques les plus courants sont les bordures en béton et les glissières de sécurité en béton. Les eaux de ruissellement sont alors généralement captées par des puisards et envoyées vers un réseau d'égout pluvial. Les réseaux d'égout pluviaux sont généralement mis en place en milieu urbain où l'espace disponible pour aménager des talus et des fossés latéraux n'est pas suffisant, voire absent » (DQ7.1, p. 10).

Figure 5.2 Le profil en travers type du scénario A1d



La commission d'enquête rappelle que l'initiateur a acquis l'emprise de l'autoroute 25 dans les années 1970, à une époque de développement économique faste marquée par la construction de plusieurs infrastructures de transport dont bénéficie encore aujourd'hui le Québec. Depuis, de nouveaux enjeux ont émergé et les sensibilités à l'égard de l'importance des milieux naturels se sont imposés comme une contrainte de plus en plus présente que le développement de ces infrastructures doit prendre en considération. Plus localement, les initiateurs doivent limiter, lors de leur construction, la destruction de milieux naturels qui fournissent des services écologiques indispensables et qui contribuent à la qualité de vie des communautés. Rappelons à cet égard que les superficies occupées par les milieux naturels dans la MRC de Montcalm atteignent un seuil critique.

De plus, la commission d'enquête perçoit la destruction potentielle du boisé de proximité comme une iniquité envers les Juliennes et les Juliennois pour permettre à environ 85 % du trafic de transit constitué notamment de touristes et de villégiateurs de se rendre dans les municipalités de la MRC de Matawinie situées plus au nord.

Elle comprend l'insistance du MTMD quant à l'application *stricto sensu* des normes qui encadrent la conception des routes. Celui-ci vise naturellement à construire les routes les plus efficaces et sécuritaires possibles. Comme l'indique le Bureau de normalisation du Québec (BNQ), ces normes constituent cependant des documents de référence, représentatifs de consensus dans une industrie donnée, qui définissent des caractéristiques et des règles d'application volontaire dans un domaine d'activité précis (BNQ, s. d.). La commission soutient que la préservation de milieux naturels et de la qualité de vie des résidentes et résidents de Sainte-Julienne passe nécessairement par une application plus nuancée et souple des normes et une volonté de trouver un juste équilibre dans leur application.

- ◆ **Avis** – *En vertu du principe Équité et solidarité sociales, la commission d'enquête est d'avis que le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait étudier la possibilité d'aménager une route de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125 dont l'empreinte serait réduite au minimum normé afin de limiter les impacts sur les milieux humides et hydriques ainsi que sur le boisé de proximité et la dégradation du climat sonore dans les quartiers aux abords.*

Conclusion

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

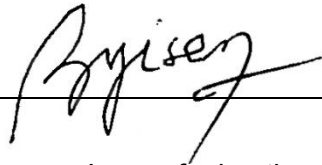
Toutefois, elle estime que la forme actuelle du projet doit être revue au regard des atteintes anticipées aux milieux naturels présents dans le corridor et à la qualité de vie des personnes résidant à proximité. Le ministère des Transports et de la Mobilité durable devrait donc, en vertu du principe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

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

Compte tenu de la grande valeur des superficies boisées qui seraient perdues, tant sur le plan écologique que du point de vue de la communauté qui le fréquente pour la pratique d'activités récréatives, le Ministère devrait envisager, en plus du reboisement, l'acquisition d'un boisé de valeur équivalente aux fins de conservation comme mesure de compensation supplémentaire, le plus près possible du projet et prévoir des mesures de compensation et

d'accompagnement à même les surfaces résiduelles en tenant compte des activités actuellement pratiquées. En vertu du principe de développement durable *Santé et qualité de vie*, ces mesures devraient inclure des interventions de foresterie urbaine ou de plantation à proximité immédiate de la nouvelle infrastructure, de réduction des niveaux sonores et de l'altération de la qualité de l'air pour les récepteurs sensibles, ainsi que des interventions visant à préserver une bande boisée résiduelle plus importante des deux côtés de la route de contournement projetée qui serait aménagée afin de soutenir les activités récréatives et la mobilité douce pour préserver les bienfaits et la qualité de l'expérience en nature de la communauté.

Fait à Québec,



Georges Lanmafankpotin
Président de la commission
d'enquête



Pierre Benoit
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Jean-François Bergeron, analyste
Karim Chami, analyste
Julie Crochetière, analyste

Avec la collaboration de :
Kim Maloney, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Véronique Beaulieu, conseillère en communication
Ana-Consuelo Cajamarca, agente de soutien administratif

Annexe 1

**Les renseignements
relatifs au mandat**

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu du sixième alinéa de l'article 45 de la *Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (RLRQ, c. A-2.001)* était de tenir une audience publique et de faire rapport à la ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 2 février 2026.

La commission d'enquête et son équipe

La commission

Georges Lanmafankpotin, président
Pierre Benoit, commissaire

Son équipe

Véronique Beaulieu, conseillère en communication
Jean-François Bergeron, analyste
Ana-Consuelo Cajamarca, agente de soutien administratif
Karim Chami, analyste
Julie Crochetière, analyste
Kim Maloney, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Avec la collaboration de :

Andrea Aristizabal, assistante à la régie
Lina Croteau, chargée de l'édition
Pierre Dufour, responsable de la webdiffusion et réalisateur des séances numériques
Karine Fortier, responsable de l'infographie, assistante à la réalisation et webmestre
Marie-Eve Gendron, responsable de la régie
Raphael Sioui, responsable de la participation à distance

L'audience publique

Les rencontres préparatoires

20 janvier 2026 en soirée

Rencontre préparatoire pour le public tenue par visioconférence

21 janvier 2026 en avant-midi

Rencontre préparatoire avec l'initiateur tenue par visioconférence

21 janvier 2026 en après-midi

Rencontre préparatoire avec les personnes-ressources tenue par visioconférence

1^{re} partie

3 et 4 février 2026
 Au Sentier de l'Érable
 440, rang Montcalm
 Sainte-Julienne

2^e partie

3 et 4 mars 2026
 Au Sentier de l'Érable
 440, rang Montcalm
 Sainte-Julienne

L'initiateur

Ministère des Transports et de la Mobilité
 durable

Estelle Bouvier, porte-parole
 Stéphane Audet
 Sarah Bensadoun
 Martin Cormier
 Mathieu Côté
 Karine Gauthier
 Émile Samson-Brais

Son consultant

Consortium Alliance Lanaudière

Stéphanie Besner
 Éric Dessureault
 Samuel Trottier

Les personnes-ressources**Mémoires**

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries
 et de l'Alimentation

Hela Chourabi, porte-parole
 Xavier Bernard

Ministère de l'Environnement, de la Lutte
 contre les changements climatiques, de la
 Faune et des Parcs

Elizabeth Parent, porte-parole
 Hamed Chaabouni
 Émilie Chalifour
 Olivier Deshaies
 Mireille Genest
 Josiane Reynolds
 Valérie Saint-Amant

Ministère de la Santé et des Services sociaux

Louise Lajoie, porte-parole

MRC de Montcalm

Anne-Pierre Charlot, porte-parole
 Philippe Goupil

DM4

Municipalité de Sainte-Julienne

Jérôme Morin, porte-parole
 Marie-Ève Ratthé

Ont collaboré par écrit :

Environnement et Changement climatique Canada-Régions de l'Atlantique et du Québec

Ministère des Ressources naturelles et des Forêts

Pêches et Océans Canada-Région du Québec

Les participantes et participants

	1 ^{re} partie Questions	2 ^e partie Mémoires, commentaires et opinions verbales
Citoyennes et citoyens		
Auteurs multiples		DC1
Francois Béland		DM7
Samuel Béland		DM11
Michel Bellefeuille	X	
Francis Bergeron, Gabrielle Gagné et Marc-André Tremblay		DM15
Hélène Bouchard	X	DM17
Suzanne Duquette		DM2
Gabrielle Gagné		Opinion verbale
Pierre-Luc Giroux	X	DM20
Chantal Jetté	X	
Valérie Léveillé		Opinion verbale
Sylvain Lévesque		Opinion verbale
Huguette Lucas	X	DM16, DM16.1 et DM16.2

		1^{re} partie Questions	2^e partie Mémoires, commentaires et opinions verbales
Luc Pelletier			Opinion verbale
Pierre Rémillard		X	
Alexandre Richard		X	DM18
Philippe Tremblay			DM9
Groupes et organismes			
Association des propriétaires des lacs Godon et Delisle			DM8
Club Auto-Neige de Sainte-Julienne 1973 Inc.	Mélie Breton	X	DM14
Conseil régional de l'environnement de Lanaudière	Francis Bergeron	X	DM3
Conseiller municipal Sainte-Julienne	Jordan Morin	X	
Mobilité 125	Michelle Joly Germain Majeau	X	DM6
Municipalité de Chertsey	Michelle Joly		Opinion verbale
Municipalité de Rawdon	Bruno Desrochers Raymond Rougeau	X	Opinion verbale
Municipalité de Saint-Alexis	Myriam Arbour Michel Ricard	X	DM10 et DM10.1
Municipalité de Saint-Esprit	Simon Franche		DM5
Municipalité de Sainte-Julienne	Jean-Pierre Charron Jérôme Morin Marie-Ève Ratthé	X	DM1
Organisme de bassins versants L'Assomption	Camille Toupin	X	DM12 et DM12.1

	1^{re} partie Questions	2^e partie Mémoires, commentaires et opinions verbales
Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25!	Shanie Gauthier	DM19, DM19.1 et DM19.2
Vivre en Ville		DM13

Au total, 19 mémoires, 21 commentaires et 1 image commentée ont été déposés à la commission d'enquête. De plus, 9 de ces mémoires ainsi que 7 opinions verbales ont été présentés en séance publique. Quant aux mémoires non présentés, la commission a pris des dispositions afin de confirmer le lien entre ces mémoires et leurs auteurs.

Annexe 2

**Les 16 principes de la
*Loi sur le développement durable***

Les principes

Santé et qualité de vie : Les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;

Équité et solidarité sociales : Les actions de développement doivent être entreprises dans un souci d'équité intra et intergénérationnelle ainsi que d'éthique et de solidarité sociales;

Protection de l'environnement : Pour parvenir à un développement durable, la protection de l'environnement doit faire partie intégrante du processus de développement;

Efficacité économique : L'économie du Québec et de ses régions doit être performante, porteuse d'innovation et d'une prospérité économique favorable au progrès social et respectueuse de l'environnement;

Participation et engagement : La participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique;

Accès au savoir : Les mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information et la recherche doivent être encouragées de manière à stimuler l'innovation ainsi qu'à améliorer la sensibilisation et la participation effective du public à la mise en œuvre du développement durable;

Subsidiarité : Les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité. Une répartition adéquate des lieux de décision doit être recherchée, en ayant le souci de les rapprocher le plus possible des citoyens et des communautés concernés;

Partenariat et coopération intergouvernementale : Les gouvernements doivent collaborer afin de rendre durable le développement sur les plans environnemental, social et économique. Les actions entreprises sur un territoire doivent prendre en considération leurs impacts à l'extérieur de celui-ci;

Prévention : En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source;

Précaution : Lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement;

Protection du patrimoine culturel : Le patrimoine culturel, constitué de biens, de lieux, de paysages, de traditions et de savoirs, reflète l'identité d'une société. Il transmet les valeurs de celle-ci de génération en génération et sa conservation favorise le caractère durable du développement. Il importe d'assurer son identification, sa protection et sa mise en valeur, en tenant compte des composantes de rareté et de fragilité qui le caractérisent;

Préservation de la biodiversité : La diversité biologique rend des services inestimables et doit être conservée pour le bénéfice des générations actuelles et futures. Le maintien des espèces, des écosystèmes et des processus naturels qui entretiennent la vie est essentiel pour assurer la qualité de vie des citoyens;

Respect de la capacité de support des écosystèmes : Les activités humaines doivent être respectueuses de la capacité de support des écosystèmes et en assurer la pérennité;

Production et consommation responsables : Des changements doivent être apportés dans les modes de production et de consommation en vue de rendre ces dernières plus viables et plus responsables sur les plans social et environnemental, entre autres par l'adoption d'une approche d'écoefficiente, qui évite le gaspillage et qui optimise l'utilisation des ressources;

Pollueur payeur : Les personnes qui génèrent de la pollution ou dont les actions dégradent autrement l'environnement doivent assumer leur part des coûts des mesures de prévention, de réduction et de contrôle des atteintes à la qualité de l'environnement et de la lutte contre celles-ci;

Internalisation des coûts : La valeur des biens et des services doit refléter l'ensemble des coûts qu'ils occasionnent à la société durant tout leur cycle de vie, depuis leur conception jusqu'à leur consommation et leur disposition finale.

Annexe 3

La documentation déposée

Les centres de consultation

Bibliothèque Gisèle-Paré
2550, rue Eugène-Marsan
Sainte-Julienne (Québec) J0K 2T0

Bureau du BAPE
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Procédure

PA1 Avis de projet

PA1.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Avis de projet, juin 2022, 40 pages.

PA2 Directive ministérielle

PA2.1 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Directive, juillet 2022, 22 pages.

PA2.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Avis d'évaluation environnementale, août 2022, 1 page.

PA2.3 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Rapport des consultations sur les enjeux du projet, octobre 2022, 37 pages.

PA2.4 AUTEURS MULTIPLES. Avis d'experts sur les enjeux du projet, octobre 2022, 69 pages.

PA3 Étude d'impact

PA3.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact – Volume 1 rapport principal, décembre 2025, 328 pages.

PA3.2 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact – Volume 2 annexe cartographique, décembre 2025, 60 pages.

PA3.3 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact – Volume 3 annexes A à D-1, décembre 2025, 528 pages.

PA3.4 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact – Volume 4 annexes D-2 à F, décembre 2025, 544 pages.

PA3.5 MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact – Volume 5 annexes G à I, décembre 2025, 436 pages.

- PA3.6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact – Volume 6 annexes J à O, décembre 2025, 822 pages.
- PA3.7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Étude d'impact – Erratum, s. d., 1 page.
- PA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Résumé de l'étude d'impact, décembre 2025, 88 pages.
- PA5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Avis de complétude, décembre 2025, 8 pages.
- PA6** **Participation publique**
- PA6.3** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique, janvier 2026, 2 pages.

Correspondance

- CR2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Lettres de nomination des commissaires, 9 janvier 2026, 2 pages PDF.

Communication

- CM1** Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Liste des centres de consultation, s. d., 1 page.
- CM3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Curriculum vitae des commissaires*, s. d., 1 page.
- CM4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqués de presse relatifs à l'audience publique*.
- CM4.1** Communiqué annonçant le mandat, la composition de la commission d'enquête et la rencontre préparatoire publique, 9 janvier 2026, 2 pages.
- CM4.2** Communiqué annonçant le début de la première partie de l'audience publique, 21 janvier 2026, 2 pages.
- CM4.3** Communiqué annonçant le début de la deuxième partie de l'audience publique, 9 février 2026, 2 pages.

Avis

- AV8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Avis public sur le projet publié dans le journal *L'Action*, 28 janvier 2026, 1 page.

Par l'initiateur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Politique de gestion du bruit routier*, 2024, 15 pages.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125*, présentation du projet, 3 février 2026, 34 pages.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Rapport de suivi socioéconomique 5 ans (phase III) - Voie de contournement – route 117 - Ville de Rivière-Rouge*, juin 2018, 33 pages et annexes.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Détail des carrefours giratoires*, Capsule d'information présentée lors des séances de la première partie, février 2026, 3 pages.
- DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Enjeu 9 - Sécurité des usagers et fluidité de la circulation*, Capsule d'information présentée lors des séances de la première partie, février 2026, 4 pages PDF.
- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Résumé de l'étude d'opportunités pour l'amélioration du corridor routier de la R-125*, Capsule d'information présentée lors des séances de la première partie, février 2026, 10 pages.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Politique de gestion du bruit routier*, Capsule d'information présentée lors des séances de la première partie, février 2026, 6 pages PDF.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Corridors alternatifs*, Capsule d'information présentée lors des séances de la première partie, février 2026, 6 pages.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. *Variantes de tracé*, Capsule d'information présentée lors des séances de la première partie, février 2026, 10 pages.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Rapport de suivi socioéconomique 5 ans (phase III) - Voie de contournement – route 117 - Municipalité de Labelle*, juin 2018, 31 pages et annexes.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions posées lors des séances des 3 et 4 février 2026, 6 février 2026, 7 pages.

- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Communication sur l'étude d'une variante supplémentaire du tracé, 16 février 2026, 1 page.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Demande de traitement confidentiel pour le dépôt de l'étude d'opportunités, 20 février 2026, 1 page.
- DA13.1** ALLIANCE LANAUDIÈRE. *Étude des Besoins - Mise à jour de l'étude d'opportunité pour l'amélioration du corridor de la R-125, entre la fin de l'A-25 et la jonction avec la R-341 à Rawdon*, 7 juin 2024, 390 pages PDF. – Déposé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable.
- DA13.2** ALLIANCE LANAUDIÈRE. *Étude des Solutions - Mise à jour de l'étude d'opportunité pour l'amélioration du corridor de la R-125, entre la fin de l'A-25 et la jonction avec la R-341 à Rawdon*, 7 juin 2024, 369 pages PDF. – Déposé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable.

Par les personnes-ressources

- DB1** TABLE DES PRÉFETS DE LANAUDIÈRE. *État de situation - Offre de services en transport dans Lanaudière*, s. d., 20 pages et annexes. – Déposé par la MRC de Montcalm.
- DB2** MRC DE MONTCALM. *Plan régional des milieux humides et hydriques*, août 2025, 143 pages et annexes.
- DB3** MRC DE MONTCALM. *Version administrative - Schéma d'aménagement et de développement révisé de la MRC de Montcalm*, 10 septembre 2024, 380 pages.
- DB4** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis en phase d'exploitation par les projets de transport routier et ferroviaire*, mars 2021, 3 pages.
- DB5** MINISTÈRE DES FORÊTS, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques - 4^e édition*, 2015, 41 pages.
- DB6** MUNICIPALITÉ DE SAINTE-JULIENNE. *Extrait du règlement de zonage 1130-24*, s. d., 3 pages PDF.
- DB7** MUNICIPALITÉ DE SAINTE-JULIENNE. *Plan d'urbanisme 1129-24*, décembre 2024, 70 pages.
- DB8** MRC DE MONTCALM. Réponses aux questions posées lors des séances des 3 et 4 février 2026, 5 février 2026, 2 pages.
- DB9** CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE. *Enjeux de qualité de l'air*, capsule d'information présentée lors des séances de la première partie, 3 février 2026, 17 pages PDF.
- DB10** CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE. *Santé globale de la population*, capsule d'information présentée lors des séances de la première partie, 3 février 2026, 18 pages PDF.

- DB11** CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE. *Enjeux du Bruit*, capsule d'information, 4 février 2026, 25 pages PDF.
- DB12** CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE. *Mesure et perception du bruit*, capsule d'information, s. d., 22 pages.
- DB13** CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE. *Eau et santé*, capsule d'information, 4 février 2026, 7 pages PDF.
- DB14** CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE. *Dimensions sociales, psychologiques et qualité de vie*, capsule d'information, 3 février 2026, 10 pages PDF.
- DB15** CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE. *Pistes pour améliorer la sécurité et la mobilité active*, capsule d'information, s. d., 16 pages PDF.
- DB16** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. *Recommandation ministérielle provisoire sur l'acceptabilité du bruit émis par les projets routiers*, capsule d'information présentée lors des séances de la première partie, s. d., 8 pages.
- DB17** ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DES MÉDECINS POUR L'ENVIRONNEMENT. *Cadre de référence sur l'air*, janvier 2024, 31 pages. – Déposé par le ministère de la Santé et des Services sociaux.
- DB18** DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE LA MONTÉRÉGIE. *Guide de plantation d'arbres en milieu scolaire pour réduire l'exposition à la chaleur extérieure*, décembre 2025, 49 pages. – Déposé par le ministère de la Santé et des Services sociaux.
- DB19** CENTRE INTÉGRÉ DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LANAUDIÈRE. Courriel expliquant le dépôt d'une revue systématique et méta-analyse qui traite des effets à la suite d'une exposition à long terme aux particules ultrafines, 23 février 2026, 1 page.

Par les participants

- DC1** AUTEURS MULTIPLES. Commentaires du public reçus par la commission entre le 6 et le 25 février 2026, s. d., 24 pages.
- DC3** MUNICIPALITÉ DE RAWDON. *Rawdon : une région à désenclaver*, février 2026, 13 pages.

Par la commission

- DD1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Décision sur la demande de traitement confidentiel pour le dépôt de l'étude d'opportunités datée du 20 février 2026*, 26 février 2026, 2 pages.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère des Transports et de la Mobilité durable, 9 février 2026, 7 pages.
- DQ1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions du document DQ1, 11 février 2026, 16 pages et annexes.
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 9 février 2026, 1 page.
- DQ2.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponse à la question du document DQ2, 11 février 2026, 3 pages.
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à Pêches et Océans Canada, 9 février 2026, 1 page.
- DQ3.1** PÊCHES ET OCÉANS CANADA. Réponses à la question du document DQ3, 11 février 2026, 2 pages PDF.
- DQ3.2** PÊCHES ET OCÉANS CANADA. Réponse complémentaire au document DQ3.1, 23 février 2026, 3 pages.
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au ministère des Ressources naturelles et des Forêts, 9 février 2026, 1 page.
- DQ4.1** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DES FORÊTS. Réponses à la question du document DQ4, 11 février 2026, 3 pages.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au ministère de la Santé et des Services sociaux, 9 février 2026, 1 page.
- DQ5.1** MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. Réponses à la question du document DQ5, 12 février 2026, 26 pages.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à la Municipalité de Sainte-Julienne, 9 février 2026, 1 page.
- DQ6.1** MUNICIPALITÉ DE SAINTE-JULIENNE. Réponse à la question du document DQ6, s. d., 2 pages PDF.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère des Transports et de la Mobilité durable, 2 mars 2026, 8 pages.
- DQ7.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions du document DQ7, 18 mars 2026, 16 pages et annexes.

- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 2 mars 2026, 3 pages.
- DQ8.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponses aux questions du document DQ8, 5 mars 2026, 5 pages.
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au ministère des Ressources naturelles et des Forêts, 2 mars 2026, 1 page.
- DQ9.1** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DES FORÊTS. Réponse à la question du document DQ9, 4 mars 2026, 2 pages PDF.
- DQ10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère de la Santé et des Services sociaux, 2 mars 2026, 2 pages.
- DQ10.1** MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. Réponses aux questions du document DQ10, 4 mars 2026, 22 pages.
- DQ11** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée à Environnement et Changement climatique Canada, 2 mars 2026, 1 page.
- DQ11.1** ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA. Réponse à la question du document DQ11, 5 mars 2026, 3 pages PDF.
- DQ12** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées à la MRC de Montcalm, 2 mars 2026, 2 pages.
- DQ12.1** MRC DE MONTCALM. Réponses aux questions du document DQ12, 4 mars 2026, 4 pages PDF.
- DQ13** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère des Transports et de la Mobilité durable, 31 mars 2026, 3 pages.
- DQ13.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponses aux questions du document DQ13, 2 avril 2026, 7 pages.
- DQ14** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Questions adressées au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, 31 mars 2026, 2 pages.
- DQ14.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. Réponses aux questions du document DQ14, 2 avril 2026, 3 pages.
- DQ15** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Question adressée au ministère des Transports et de la Mobilité durable, 17 avril 2026, 1 page.
- DQ15.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE. Réponse à la question du document DQ15, 20 avril 2026, 2 pages.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125.*

- DT1** Séance tenue le 3 février 2026 en soirée à Sainte-Julienne, 93 pages.
- DT2** Séance tenue le 4 février 2026 en après-midi à Sainte-Julienne, 92 pages.
- DT3** Séance tenue le 4 février 2026 en soirée à Sainte-Julienne, 67 pages.
- DT4** Séance tenue le 3 mars 2026 en soirée à Sainte-Julienne, 54 pages.
- DT5** Séance tenue le 4 mars 2026 en après-midi à Sainte-Julienne, 42 pages.

Bibliographie

Chapitre 3

BOUCHER, Julie (2023). *Les passages fauniques sur le réseau routier supérieur : bilan et réalisations*, présentation du ministère des Transports et de la Mobilité durable, Colloque sur la connectivité écologique, 18 p. PDF. Consulté le 23 mars 2026 :

<https://connectiviteecologique.com/sites/default/files/2024-04/Boucher%20J.%20%28MTMD%29.%20Passages%20fauniques%20bilan%20et%20r%C3%A9alisations.%20Colloque%202023-11-23.pdf>.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE) (2026). *Projet d'agrandissement du lieu d'enfouissement technique d'Hébertville-Station*, rapport 394, 100 p. Consulté le 13 mars 2026 : <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl?id=00000747715>.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE) (2025). *Projet de poste Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV dans Lanaudière*, rapport 393, 77 p. Consulté le 13 mars 2026 : <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl?id=00000744145>.

COMMISSAIRE AU DÉVELOPPEMENT DURABLE (2023). « Conservation des milieux humides et hydriques - Audit de performance - Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs », dans : *Rapport du Vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2022-2023*, 45 p. Consulté le 10 mars 2026 : https://www.vgq.gc.ca/Fichiers/Publications/rapport-cdd/202/03_cdd_ch03_avril2023_web.pdf.

DESSUREAULT, Charles (26 novembre 2025). « Passages fauniques sur les routes : le Québec doit faire plus! », *Québec Science*. Consulté le 6 mai 2026 : <https://www.quebecscience.qc.ca/animaux/passages-fauniques-routes-quebec/>.

ENVIRONNEMENT CANADA (2013). *Quand l'habitat est-il suffisant?*, 3^e édition, 138 p. Consulté le 18 février 2026 : https://publications.gc.ca/collections/collection_2013/ec/CW66-164-2013-fra.pdf.

FIDUCIE DE CONSERVATION DES ÉCOSYSTÈMES DE LANAUDIÈRE (2019). *Plan de connectivité écologique de Lanaudière*, 22 p. Consulté le 23 mars 2025 : https://connectiviteecologique.com/sites/default/files/project_files/Plan%20de%20connectivite%20de%20Lanaudiere%20Rapport%20final.pdf.

GÉOMONT (2022). *Cartographie des pertes et des gains de milieux naturels dans la région de Lanaudière - Secteur des basses-terres du Saint-Laurent entre 2008 et 2018*, 38 p. Consulté le 18 février 2026 : <https://afplanaudiere.org/wp-content/uploads/2022/10/rapport-milieux-naturels-final-v4-compressed.pdf>.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2024). *Orientations gouvernementales en aménagement du territoire - Pour les MRC des groupes A, B et C*, réalisé par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, 150 p. Consulté le 18 février 2026 : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/BRO_ogat_groupesABC.pdf.

GUAY, Jérôme et Martin LAFRANCE (2019). « L'aménagement multifonctionnel des bassins de rétention en contexte autoroutier : une optimisation des services écologiques », *Le Naturaliste canadien*, vol. 143, n° 1, p. 100-106, doi : 10.7202/1054124ar. Consulté le 10 mars 2026 : <https://www.erudit.org/fr/revues/natcan/2019-v143-n1-natcan04133/1054124ar.pdf>.

HAYES, Marilou et Jérôme GUAY (2023). *Le potentiel écologique des bassins de rétention des eaux pluviales en contexte routier*, présentation du ministère des Transports et de la Mobilité durable, Colloque sur la connectivité écologique, 20 p. PDF. Consulté le 10 mars 2026 : https://ecologicalconnectivity.com/sites/default/files/2024-03/Hayes.M.MTMD_Bassins.de_retenion.des_eaux_pluviales.en_contexte.routier.Colloque.2023-11-23.pdf.

LI, T., J.-P. DUCRUC, et coll. (2019). *Les provinces naturelles : première fenêtre sur l'écologie du Québec*, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 24 p. Consulté le 31 mars 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/rapports/provinces-naturelles.pdf>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (2025a). *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement*, 28 p. Consulté le 24 mars 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/directive-etude-impact/directive-realisation-etude-impact.pdf>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (2025b). *Programme de restauration et de création de milieux humides et hydriques*, 2^e cadre normatif, 2^e édition, 26 p. Consulté le 9 mars 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/programmes/prcmhh/cadre-normatif-prcmhh.pdf>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (2025c). *Réponses aux questions du document DQ10*, projet de poste Jean-Jacques-Archambault à 735-120 kV dans Lanaudière, rapport 393 du BAPE, DQ10.1, 6 p. Consulté le 13 mars 2026 : <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=0000737170>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (2024). *Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet d'infrastructure routière*, 15 p. Consulté le 24 mars 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/directive-etude-impact-projet-infrastructures-routieres.pdf>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (s. d. [a]). *Conservation des milieux humides et hydriques* [page Web]. Consulté le 18 février 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/rives/milieuxhumides.htm>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (s. d. [b]). *Écologie et territoire* [page Web]. Consulté le 23 mars 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/cadre-ecologique/index.htm>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (s. d. [c]). *Plans régionaux des milieux humides et hydriques (PRMHH)* [page Web]. Consulté le 18 février 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/milieux-humides/plans-regionaux/index.htm>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (s. d. [d]). *Programme de restauration et de création de milieux humides et hydriques - Aide financière* [page Web]. Consulté le 13 mars 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/programmes/prcmhh/index.htm>.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES, DE LA FAUNE ET DES PARCS (MELCCFP) (s. d. [e]). *Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques* [page Web]. Consulté le 10 mars 2026 : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/eau/milieux-humides/reglement-compensation-mhh.htm>.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ DURABLE (MTMD) (2025). *Plan d'action de développement durable 2023-2028*, 35 p. Consulté le 18 février 2026 : <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transportes/publications-amd/Plan-action-developpement-durable/plan-action-developpement-durable-2023-2028-MTMD.pdf>.

MUNICIPALITÉ DE SAINTE-JULIENNE (s. d.). *Portrait de la municipalité* [page Web]. Consulté le 18 février 2026 : <https://www.sainte-julienne.com/municipalite/decouvrir/portrait-de-la-municipalite>.

Chapitre 4

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE) (2003a). *Projet de déviation de la route 117 à Labelle*, rapport 174, 64 p. Consulté le 1^{er} avril 2026 : <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000073474>.

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE) (2003b). *Projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation*, rapport 173, 69 p. Consulté le 1^{er} avril 2026 : <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000059308>.

GÉNÉREUX, M., N. AUGER, *et coll.* (2008). « Neighbourhood socioeconomic status, maternal education and adverse birth outcomes among mothers living near highways », *Journal of Epidemiology & Community Health*, vol. 62, n° 8, p. 695-700, doi : 10.1136/jech.2007.066167. Consulté le 27 avril 2026 : <https://jech.bmj.com/content/62/8/695>.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2026). *Classification fonctionnelle du réseau routier* [page Web]. Consulté le 23 avril 2026 : <https://www.quebec.ca/transports/infrastructures-projets/infrastructures/infrastructures-routieres/classification-fonctionnelle-reseau-routier>.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2024). *Orientations gouvernementales en aménagement du territoire - Pour les MRC des groupes A, B et C*, réalisé par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, 150 p. Consulté le 12 mars 2026 : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/BRO_ogat_groupesABC.pdf.

HOFFMAN, Heidi L. et Garrett M. STEEDE (2022). *Effects of Rural Highway Bypasses on small Agricultural Communities*, College of Food, Agricultural and Natural Resource Sciences, University of Minnesota, 7 p. Consulté le 1^{er} avril 2026 : <https://www.umnagricast.com/uploads/1/3/0/2/130202011/heidihoffman.effectsofruralhighwaybypasses.researchrelatedwriting.2023.pdf>.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (ISQ) (2025a). *Labelle*, Fiches par MRC et par municipalités, Indice de vitalité économique des territoires, 4 p. PDF. Consulté le 1^{er} avril 2026 : <https://statistique.quebec.ca/docs-ken/fiches/78120.pdf>.

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (ISQ) (2025b). *Rivière-Rouge*, Fiches par MRC et par municipalités, Indice de vitalité économique des territoires, 4 p. PDF. Consulté le 1^{er} avril 2026 : <https://statistique.quebec.ca/docs-ken/fiches/79037.pdf>.

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (INSPQ) (2015). *Avis sur une politique québécoise de lutte au bruit environnemental : pour des environnements sonores sains*, 239 p. Consulté le 6 mai 2026 : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2048_politique_lutte_bruit_environnemental.pdf.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) (1997). *La gestion des corridors routiers - Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations*, 129 p. Consulté le 24 avril 2026 : http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0815601/01_Amenagements_routiers.pdf.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) (1979). *Impacts physico-spatiaux, économiques et sociaux des voies de contournement*, 55 p. Consulté le 1^{er} avril 2026 : <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1154792.pdf>.

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ (OMS) (2016). *Urban green spaces and health - A review of evidence*, Bureau régional de l'OMS pour l'Europe, 80 p. Consulté le 1^{er} avril 2026 : <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/74006ead-650d-4fca-815a-f1ff53c1eea1/content>.

Chapitre 5

BUREAU DE NORMALISATION DU QUÉBEC (BNQ) (s. d.). *Pourquoi la normalisation?* [page Web]. Consulté le 22 avril 2026 : <https://bnq.qc.ca/fr/normalisation-2.html>.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) (2001). *Annexe 2 - Niveaux de service*, 2 p. PDF. Consulté le 22 avril 2026 : http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1113479/02_Annexes/02_Annexe_2.pdf.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) (1993). *Servitude de non-accès*, Projet de déviation de la route 117 à Labelle, rapport 174 du BAPE, DA10, 4 p. Consulté le 22 avril 2026 : <https://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000026102>.

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE (OQLF) (2023). *Vitrine linguistique. Grand dictionnaire terminologique - Étalement urbain* [page Web]. Consulté le 22 avril 2026 : <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/12399122/etalement-urbain>.

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE (OQLF) (1998). *Vitrine linguistique. Grand dictionnaire terminologique - Glissière de sécurité* [page Web]. Consulté le 27 avril 2026 : <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/1299942/glissiere-de-securite>.

**Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement**

Québec 