

## PRÉAMBULE

La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la [Loi sur la qualité de l'environnement \(LQE\)](#) oblige toute personne ou tout groupe à suivre la [procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement \(PÉEIE\)](#) et à obtenir une autorisation du gouvernement, avant d'entreprendre un projet visé par l'annexe I du [Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets](#) situés dans le Québec méridional.

Ainsi, quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé à l'un des articles 31.1 ou 31.1.1 de la LQE doit déposer un avis écrit au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques en remplissant le formulaire « Avis de projet » et en y décrivant la nature générale du projet. Cet avis permet au ministre de s'assurer que le projet est effectivement assujéti à la PÉEIE et, le cas échéant, de préparer une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit préparer.

Le formulaire « Avis de projet » sert à décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli d'une façon claire et concise et l'information fournie doit se limiter aux éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet, de ses impacts et des enjeux appréhendés. L'avis de projet sera publié dans le Registre des évaluations environnementales prévu à l'article 118.5.0.1 de la LQE.

Sur la base de l'avis de projet et de la directive, toute personne, tout groupe ou toute municipalité pourra faire part au ministre, lors d'une période de consultation publique de 30 jours, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. Le ministre, selon l'article 31.3.1 de la LQE, transmettra ensuite à l'initiateur du projet les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact du projet.

Conformément à l'article 36 du [Règlement sur l'encadrement d'activités en fonction de leur impact sur l'environnement](#), le demandeur doit produire la « Déclaration d'antécédents ». Il est à noter qu'une telle déclaration n'est pas requise de la part des personnes morales de droit public. Vous trouverez le formulaire de « Déclaration d'antécédents » à l'adresse électronique suivante : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/publicat.htm>

Le formulaire « Avis de projet » doit être accompagné du paiement prévu dans le système de tarification des demandes d'autorisations environnementales. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm](http://www.environnement.gouv.qc.ca/ministere/tarification/ministere.htm) (cliquez sur le lien « Procédure d'évaluation environnementale, Québec méridional »). Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances selon les modalités énoncées à l'adresse électronique suivante : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/tarification.htm>. Il est à noter que le Ministère ne traitera pas la demande tant que ce paiement n'aura pas été reçu. Deux (2) copies papier et une copie électronique de l'avis de projet doivent être transmises aux adresses suivantes :

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques,  
de la Faune et des Parcs  
Direction générale de l'évaluation environnementale et stratégique  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage  
675, boul. René-Lévesque Est, boîte 83  
Québec (Québec) G1R 5V7  
Téléphone : 418 521-3933  
Internet : [www.environnement.gouv.qc.ca](http://www.environnement.gouv.qc.ca)

Veuillez noter que si votre projet est soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, prise en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (chapitre I-8.3), l'autorisation d'élaborer le dossier d'affaires de ce projet doit avoir été obtenue du Conseil des ministres avant que le formulaire « Avis de projet » ne soit déposé.

Par ailleurs, en vertu de l'[Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale](#) conclue en mai 2004 et renouvelée en 2010, le Ministère transmettra une copie de l'avis de projet à l'Agence canadienne d'évaluation d'impact afin qu'il soit déterminé si le projet est également assujéti à la Loi sur l'évaluation d'impact. Le cas échéant, le projet fera l'objet d'une évaluation environnementale coopérative et l'avis de projet sera inscrit au registre public prévu par la Loi sur l'évaluation d'impact. L'initiateur de projet sera avisé par lettre seulement si son projet fait l'objet d'une évaluation environnementale coopérative.

Enfin, selon la nature du projet et son emplacement, le Ministère pourrait devoir consulter une ou des communautés autochtones au cours de l'évaluation environnementale du projet. L'avis de projet alors déposé par l'initiateur est transmis à une ou des communautés autochtones afin d'amorcer la consultation. L'initiateur de projet sera avisé si son projet fait l'objet d'une consultation auprès des communautés autochtones.

## 1. IDENTIFICATION ET COORDONNÉES DU DEMANDEUR

### 1.1 Identification de l'initiateur de projet

Nom : Ministère des Transports et de la Mobilité durable – Direction générale de l'Estrie

Adresse municipale : 200, rue Belvédère Nord, bureau 2.02

Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :

Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande :  
Caroline Morel, Directrice générale

Numéro de téléphone : 819 820-3280

Numéro de téléphone (autre) : -

Courrier électronique : [dte@transportsgouv.qc.ca](mailto:dte@transportsgouv.qc.ca)

### 1.2 Numéro de l'entreprise

Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) : N/A

### 1.3 Résolution du conseil municipal

*Si le demandeur est une municipalité, l'avis de projet contient la résolution du conseil municipal dûment certifiée autorisant le ou les signataires de la demande à la présenter au ministre. Ajoutez une copie de la résolution municipale à l'annexe I.*

### 1.4 Identification du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)

Nom :

Adresse municipale :

Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :

Numéro de téléphone : -

Numéro de téléphone (autre) : -

Courrier électronique : @ .

Description du mandat :

## 2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

### 2.1 Titre du projet

Projet de réaménagement de la route 112 entre la rue des Pins et le chemin de l'Aéroport dans les municipalités d'Ascot Corner et du Canton de Westbury

### 2.2 Article d'assujettissement du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets

*Dans le but de vérifier l'assujettissement de votre projet, indiquez, selon vous, à quel article du [Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets](#) votre projet est assujéti et expliquez pourquoi (atteinte du seuil, par exemple).*

Le projet est assujéti conformément au paragraphe 1 du premier alinéa de l'article 5 de la partie II de l'annexe 1 du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (RLRQ, chapitre Q-2, r. 23.1). En effet, le projet prévoit l'élargissement de la route 112 à quatre voies de circulation sur une distance d'environ 6 kilomètres entre la municipalité d'Ascot Corner et la ville d'East Angus dans la municipalité régionale de comté Le Haut-Saint-François en Estrie.

## 2.3 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

*Décrivez sommairement le projet (longueur, largeur, quantité, voltage, superficie, etc.) et, pour chacune de ses phases (aménagement, construction et exploitation et, le cas échéant, fermeture), décrivez sommairement les principales caractéristiques associées à chacune des variantes du projet, y compris les activités, aménagements et travaux prévus (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.).*

Le tronçon de la route 112 visé par ce projet débute dans la municipalité d'Ascot Corner à l'ouest de la rue des Pins et se termine dans le Canton de Westbury à l'est du chemin de l'Aéroport. D'une longueur de 6,3 km, il est composé de 3 voies sur 1,4 km (dont 2 en direction est), de 2 voies sur 4,15 km et de 4 voies sur 750 m. On y trouve plus de 70 accès (résidentiel, agricole et commercial) et 7 carrefours, soit les intersections de la rue des Pins, du chemin Talbot, du chemin Paul, du chemin Pageau (deux branches), du chemin Grenier et du chemin de l'Aéroport. Tous les carrefours sont des intersections en T, gérées avec un arrêt sur la route secondaire. Le tronçon est affiché à une limite de vitesse de 70 km/h, à l'exception des premiers 50 m à l'est de l'intersection de la rue des Pins où la vitesse est de 50 km/h. À noter que la vitesse a été réduite de 90 à 70 km/h sur 5,4 km, entre le chemin Talbot et la route 214, à la suite d'un accident mortel survenu près du chemin Paul en septembre 2019. Dans son rapport publié en août 2020, le coroner a recommandé de sécuriser la route 112 à cet endroit.

### Interventions en tronçon :

Élargissement de la route 112 à quatre voies de circulation et séparation physique des courants de circulation avec terre-plein médian et glissière médiane.

### Interventions aux intersections :

Aménagement de carrefours giratoires doubles aux intersections de la route 112 et de la rue des Pins, du chemin Paul et du chemin de l'Aéroport.

Les interventions visent à réduire les typologies d'accidents les plus susceptibles de causer des blessures graves ou mortelles, telles les collisions frontales, et à éliminer le plus possible les mouvements de virage à gauche aux intersections.

### Possibilité d'aménagement d'un virage en U :

Les chemins Paul et de l'Aéroport sont situés à une distance de 4,12 km. L'aménagement d'un virage en U à mi-parcours permettrait de réduire la distance à parcourir entre ces deux intersections. Toutefois, selon une analyse préliminaire réalisée dans le cadre du projet, un tel aménagement est susceptible de créer des zones de conflit potentiel, ce qui irait à l'encontre des objectifs de sécurité. Cet aspect sera analysé davantage lors de la préparation de l'étude d'impact sur l'environnement.

*Si cela est pertinent, ajoutez à l'annexe II tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).*

## 2.4 Objectifs et justification du projet

*Mentionnez les principaux objectifs poursuivis et indiquez les raisons motivant la réalisation du projet.*

### 1) Principaux objectifs

En termes de sécurité :

- Réduire la probabilité d'une collision avec un véhicule venant en sens inverse (collisions frontales et gauche opposant);
- Sécuriser les manœuvres d'insertion entre la route principale et les routes secondaires;
- Permettre des demi-tours sécuritaires.

En termes de circulation :

- Améliorer la capacité de la circulation et offrir de bons niveaux de service;
- Favoriser les mouvements d'insertion entre la route principale et les rues secondaires;
- Répondre aux besoins futurs en déplacement.

### 2) Raisons motivant la réalisation du projet

Accidents en tronçon :

Au cours de la période à l'étude (de 2015 à 2019), il s'est produit 45 accidents en tronçon dont 3 mortels, soit près de 7 % des accidents, et 23 accidents avec blessés légers, soit plus de 50 % des accidents. Les collisions frontales comptent pour 20 % des accidents (9/45), alors que cette proportion est de l'ordre de 7,5 % pour ce type de route. La présence d'une barrière physique entre les deux directions aurait potentiellement pu éviter ce type d'accidents ou réduire la gravité de ceux-ci.

Accidents aux intersections :

Au cours de la période à l'étude, il s'est produit 18 accidents aux 7 intersections le long du tronçon. Un élément qui ressort est le nombre de collisions arrière, soit 10 sur 18 accidents (56 %).

Évolution des débits de circulation et conditions de circulation actuelles :

Le débit journalier moyen annuel (DJMA) de 2019 est de 14 600 véhicules/jour, ce qui représente une augmentation de 85 % sur 25 ans. La route 112 entre la rue des Pins et le chemin de l'Aéroport présente un niveau de service E sur l'ensemble de cette section. Puisque la route a atteint sa capacité en vertu des débits 2019, l'élargissement à deux voies de circulation par direction est requis. De plus, l'augmentation des débits futurs anticipés générera des conditions de circulation difficiles pour les mouvements à partir et en direction des approches secondaires. Une gestion des mouvements de virage à gauche aux intersections est donc requise.

## 2.5 Activités connexes

*Résumez, s'il y a lieu, les activités connexes projetées (exemple : aménagement de chemins d'accès, concassage, mise en place de batardeaux, détournement de cours d'eau) et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé.*

Les activités connexes en environnement projetées sont, de manière non exhaustive, des travaux en milieu hydrique (batardeaux, construction et/ou réfection de ponceaux), des travaux en milieu humide, du déboisement ainsi que de l'acquisition en milieu agricole.

### 3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

#### 3.1 Identification et localisation du projet et de ses activités

*Nom de la municipalité ou du territoire non organisé (TNO) où il est prévu de réaliser le projet (indiquez si plusieurs municipalités ou TNO sont touchés par le projet) :*

Ascot Corner  
Canton de Westbury

*Nom de la ou des municipalités régionales de comté (MRC) où est prévu de réaliser le projet :*

MRC le Haut-Saint-François

*Précisez l'affectation territoriale indiquée dans le ou les schémas d'aménagement de la ou des MRC ou de la ou des communautés métropolitaines (zonage) :*

Selon le schéma d'aménagement de la MRC du Haut-Saint-François, la zone des travaux projetés possède les affectations suivantes : rurale, agricole et périmètre d'urbanisation. Nous sommes également situés en zone agricole protégée.

*Coordonnées géographiques en degrés décimaux du point central du projet (pour les projets linéaires, fournissez les coordonnées du point de début et de fin du projet) :*

Point central ou début du projet :                      Latitude : 45.448319                      Longitude : -71.758273

Point de fin du projet (si applicable) :                      Latitude : 45.467813                      Longitude : -71.689315

#### 3.2 Description du site visé par le projet

*Décrivez les principales composantes des milieux physique, biologique et humain susceptibles d'être affectées par le projet en axant la description sur les éléments considérés comme ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique (composantes valorisées de l'environnement). Indiquez, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue, ainsi que les principales particularités du site : zonage, espace disponible, milieux sensibles, humides ou hydriques, compatibilité avec les usages actuels, disponibilité des services, topographie, présence de bâtiments, etc.*

Dans le cadre du projet, des milieux humides et hydriques risquent d'être affectés de manière permanente ou temporaire. De tels milieux sont présents de part et d'autre de la route 112 dans le secteur du chemin Paul. Un cours d'eau, dans le secteur du chemin de l'Aéroport, pourrait devoir être déplacé (quadrant sud-ouest). Des travaux en milieu humide (marécage du côté sud de la route 112 entre les deux entrées du chemin Pageau et sur les abords de la structure P-02034; prairie humide du côté nord de la route 112 à l'est de l'intersection du chemin Talbot) sont également envisagés. Nous sommes possiblement en habitat faunique (habitat du poisson) en raison de la présence de la rivière Saint-François à proximité. Aussi, il y a possiblement présence d'espèces exotiques envahissantes. Des informations additionnelles seront recueillies lors de la préparation de l'étude d'impact sur l'environnement pour identifier d'autres composantes importantes à considérer dans le cadre du projet comme le patrimoine bâti et le potentiel archéologique.

Parmi les contraintes à considérer au projet, on note, entre autres, la présence d'une conduite de gaz en acier de 219,1 mm du côté nord et de conduites d'aqueduc et d'égout sanitaire dans la partie urbanisée d'Ascot Corner.

#### 3.3 Calendrier de réalisation

*Fournissez le calendrier de réalisation (période prévue et durée estimée de chacune des étapes du projet) en tenant compte du temps requis pour la préparation de l'étude d'impact et le déroulement de la procédure.*

Le dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement est prévu en 2025. L'analyse environnementale serait alors complétée en 2026, ce qui permettrait au gouvernement de rendre une décision en fin d'année 2026 ou en début d'année 2027. Considérant l'envergure du projet, les travaux seraient réalisés sur plusieurs années. Ceux-ci débuteraient au plus tôt en 2028 et se termineraient au plus tard en 2032. Les premières interventions réalisées seraient la construction des carrefours giratoires doubles aux intersections des chemins Paul et de l'Aéroport, de même que le doublement de la route 112 entre ces deux intersections. L'intervention suivante serait la construction du carrefour giratoire double à l'intersection de la rue des Pins. La dernière intervention serait le doublement de la route 112 entre la rue des Pins et le chemin Paul.

### 3.4 Plan de localisation

Ajoutez à l'annexe III une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet et, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.

## 4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES<sup>1,2</sup>

### 4.1 Activités d'information et de consultation réalisées

Le cas échéant, mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public réalisées dans le cadre de la conception du projet (méthodes utilisées, nombre de participants et milieux représentés), dont celles réalisées auprès des communautés autochtones concernées, indiquez les préoccupations soulevées et expliquez la manière dont elles sont prises en compte dans la conception du projet.

Une première rencontre regroupant des représentants des municipalités d'Ascot Corner, du Canton de Westbury, des villes de East Angus et de Cookshire-Eaton, de même que de la MRC du Haut-Saint-François, a eu lieu en février 2021, soit à la fin de l'étape de l'étude des besoins. Une deuxième rencontre regroupant ces mêmes partenaires s'est également tenue en février 2023, soit à la fin de l'étape de l'étude des solutions.

### 4.2 Activités d'information et de consultation envisagées au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement

Mentionnez les modalités relatives aux activités d'information et de consultation du public prévues au cours de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement, dont celles envisagées auprès des communautés autochtones concernées.

En plus de la période de consultation publique de 30 jours prévue à la suite de la publication de l'avis de projet dans le Registre des évaluations environnementales, des activités d'information et de consultation du public sont prévues au cours de la préparation de l'étude d'impact sur l'environnement. Les modalités relatives aux activités seront définies ultérieurement.

## 5. DESCRIPTION DES PRINCIPAUX ENJEUX<sup>3</sup> ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

### 5.1 Description des principaux enjeux du projet

Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les principaux enjeux du projet.

Des résidences (et/ou des bâtiments agricoles ou commerciaux) se retrouvant près de l'emprise de la route pourraient être affectés par le projet. En effet, ceux-ci pourraient ne plus rencontrer les exigences de marge de recul minimale des règlements de zonage des municipalités d'Ascot Corner et du Canton de Westbury. Des acquisitions, de gré à gré ou par expropriation, seront requises dans le cadre du projet. Par ailleurs, nous notons également la présence de quelques propriétés dont les terres sont situées des deux côtés de la route 112. Celles-ci seraient donc particulièrement affectées par la séparation physique des courants de circulation prévue dans le cadre du projet pour sécuriser le tronçon. Finalement, des données additionnelles seront recueillies dans le cadre de la préparation de l'étude d'impact pour déterminer si le projet est susceptible d'engendrer des impacts importants sur le climat sonore.

<sup>1</sup> Pour de plus amples renseignements sur la démarche et sur les méthodes qui peuvent être employées afin d'informer et de consulter le public avant le dépôt de l'avis de projet ou lors de son dépôt, l'initiateur du projet est invité à consulter le guide *L'information et la consultation du public dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement : guide à l'intention de l'initiateur de projet*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf).

<sup>2</sup> L'initiateur de projet est également invité à consulter le *Guide sur la démarche d'information et de consultation réalisée auprès des communautés autochtones par l'initiateur d'un projet assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, disponible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : [www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf](http://www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf).

<sup>3</sup> **Enjeu** : Préoccupation majeure pour le gouvernement, la communauté scientifique ou la population, y compris les communautés autochtones concernées, et dont l'analyse pourrait influencer la décision du gouvernement quant à l'autorisation ou non d'un projet.



## 5.2 Description des principaux impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur

*Pour les phases d'aménagement, de construction et d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les impacts appréhendés du projet sur le milieu récepteur (physique, biologique et humain).*

En ce qui concerne l'impact des travaux sur les déplacements des usagers, à ce stade-ci du projet, des chemins de déviation sont envisagés lors de l'aménagement des giratoires. Toutefois, un impact majeur sur la circulation est anticipé lors de la mise en opération et du démantèlement des chemins de déviation. En ce qui a trait à l'élargissement de la route 112, il est envisagé de maintenir la circulation sur une voie par direction en tout temps.

Pour la phase d'aménagement et de construction, il pourrait y avoir des impacts sur le milieu naturel (hydrique, humide et habitats fauniques), le climat sonore, la qualité de l'air, la perte de superficies (agricoles, habitats fauniques, milieux humides et hydriques).

Pour la phase d'exploitation, il pourrait possiblement y avoir des impacts sur le climat sonore, l'augmentation des GES, les accidents avec la faune, la contamination des eaux de surface et souterraines aux chlorures, la diminution du taux de rétention des eaux de surface et des impacts sur le paysage.

Bien entendu, des impacts positifs sont également attendus, et ce, dans un contexte où le projet vise à sécuriser le tronçon et à augmenter la capacité routière dans ce secteur.

## 6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

### 6.1 Émission de gaz à effet de serre

*Mentionnez si le projet est susceptible d'entraîner l'émission de gaz à effet de serre et, si oui, lesquels. Décrivez sommairement les principales sources d'émission projetées aux différentes phases de réalisation du projet.*

Le projet est susceptible d'entraîner l'émission de gaz à effet de serre. En effet, le doublement de la route 112, donc l'augmentation de la capacité routière, pourrait engendrer une hausse de la demande de déplacements en automobile. Aux intersections, deux solutions ont été étudiées à l'étape de l'étude des besoins, soit les carrefours giratoires doubles et les feux de circulation avec tournebride. Parmi les avantages de la solution retenue, soit le giratoire, celui-ci permet de réduire les vitesses et d'assurer un flot continu de la circulation, ce qui contribue à une réduction de l'émission des polluants.

Lors de la phase de construction, des impacts temporaires sont à prévoir en lien notamment avec l'utilisation de machinerie, le transport des matériaux ainsi que l'augmentation de la congestion.

## 7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

### 7.1 Autres renseignements pertinents

*Inscrivez tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet.*

## 8. DÉCLARATION ET SIGNATURE

### 8.1 Déclaration et signature

**Je déclare que :**

- 1° les documents et renseignements fournis dans cet avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

***Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.***

Prénom et nom

Caroline Morel

Signature



Date

2023-06-22



**Annexe I**  
Résolution du conseil municipal

*Si cela est pertinent, insérez ci-dessous la résolution du conseil municipal dûment certifiée autorisant le ou les signataires de la demande à la présenter au ministre.*

## **Annexe II**

### **Caractéristiques du projet**

*Si cela est pertinent, insérez ci-dessous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).*

### Annexe III Plan de localisation

Insérez une carte topographique ou cadastrale de localisation du projet et, s'il y a lieu, un plan de localisation des travaux ou des activités à une échelle adéquate indiquant notamment les infrastructures en place par rapport au site des travaux.

