



**Rapport des observations et des enjeux
soumis dans le cadre des consultations
publique et interministérielle**

Procédure accélérée d'évaluation et d'examen
des impacts sur l'environnement

Construction d'une route nationale dans le prolongement de
l'autoroute 25 sur le territoire de Sainte-Julienne et de Saint-Esprit
par le ministère des Transport

3220-05-005

Ministère de l'Environnement et
de la Lutte contre les changements climatiques

7 octobre 2022

Table des matières

1. PROJET	3
2. CONTEXTE LÉGAL.....	4
3. OBJECTIFS DE CONSULTATION	6
4. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS SUR LES ENJEUX DU PROJET	6
4.1 Observations et enjeux soulevés lors de la consultation publique et dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact	6
4.2 Enjeux identifiés par le ministre, dont ceux soulevés lors de la consultation interministérielle	10
ANNEXE	11

1. PROJET

Le projet de prolongement de l'autoroute 25 sur le territoire des municipalités de Sainte-Julienne et de Saint-Esprit consiste en la construction d'une route nationale à quatre voies à chaussées séparées, sur une longueur d'un peu plus de 9 kilomètres (km) et sur une largeur d'un peu plus de 30 mètres (m). Des sentiers de villégiature sont envisagés pour les motoneiges et les cyclistes, ainsi que des pistes pour les véhicules tout-terrain. L'emprise visée pour l'aménagement de la route nationale a été acquise par le ministère des Transports en 1975.

Des réaménagements, sous la forme de carrefours giratoires, sont présentés pour les intersections à la rencontre de la route 158, du Rang des Continuations, du Rang du Cordon (route 346) et de la route 125/337. La vitesse affichée sur la route nationale sera de 90 km/h.

Le projet vise principalement à accommoder le trafic de transit sur le tronçon de Saint-Esprit à Sainte-Julienne, et à améliorer la sécurité sur la route 125.

Ce projet est assujéti à la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement puisqu'il est identifié à l'Annexe I de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (RLRQ, chapitre A-2.001; LACPI), qui est entrée en vigueur le 11 décembre 2020.

1.1 Enjeux identifiés par l'initiateur de projet

Les préoccupations ou enjeux¹ identifiés par l'initiateur à cette étape de la procédure d'évaluation environnementale et présentés dans l'avis de projet sont les suivants :

- Perte de biodiversité à l'échelle locale et régionale;
- Préservation des milieux hydriques traversés par l'emprise de la route;
- Transport de sédiments contaminés et de déplacements de masse de sols argileux;
- Effets des grands vents sur les activités agricoles et la sécurité routière : L'exposition des terres agricoles et de la route aux grands vents, provoquant de l'érosion éolienne des sols et des risques pour la sécurité routière à la croisée de la route 158. Il y a donc un enjeu réduction de la sécurité routière et de perte de sols agricoles localement;
- Perte ou diminution de qualité d'accès temporaire et permanent de pistes de VHR;
- Risque d'altérations et pertes de sites archéologiques;
- Dégradation de la qualité du paysage;
- Diminution de la qualité du climat sonore temporaire ou permanente pour certains résidents;
- Diminution de l'efficacité des opérations agricoles sur les lots affectés; Dégradation du chiffre d'affaires pour les commerces dépendant de l'accès par la

¹ À cette étape de la procédure, le projet est encore au stade embryonnaire. Même si le terme enjeu est utilisé, il peut d'avantage s'agir d'une préoccupation. Au cours de l'étude d'impact, le projet se définira peu à peu en considérant l'ensemble des possibilités et des contraintes rencontrées. Tout comme le projet, les enjeux perçus au départ sont appelés à évoluer. Par ailleurs, ce qui est maintenant considéré comme un enjeu/préoccupation du projet pourrait ne plus en être un en raison de la prise en compte ultérieure de cette préoccupation par l'initiateur afin d'éviter ou de diminuer les impacts sur le milieu d'accueil du projet.

- route 125 pendant la construction et l'exploitation et optimisation des retombées locales liées aux investissements. Il y a aussi une possibilité que les petits commerces locaux subissent des pertes permanentes au profit de commerces dits « de transit » le long de la nouvelle route. Ces commerces sont souvent associés à de grandes chaînes commerciales;
- Harmonisation du tracé de la future route avec les besoins de développement régional.

2. CONTEXTE LÉGAL

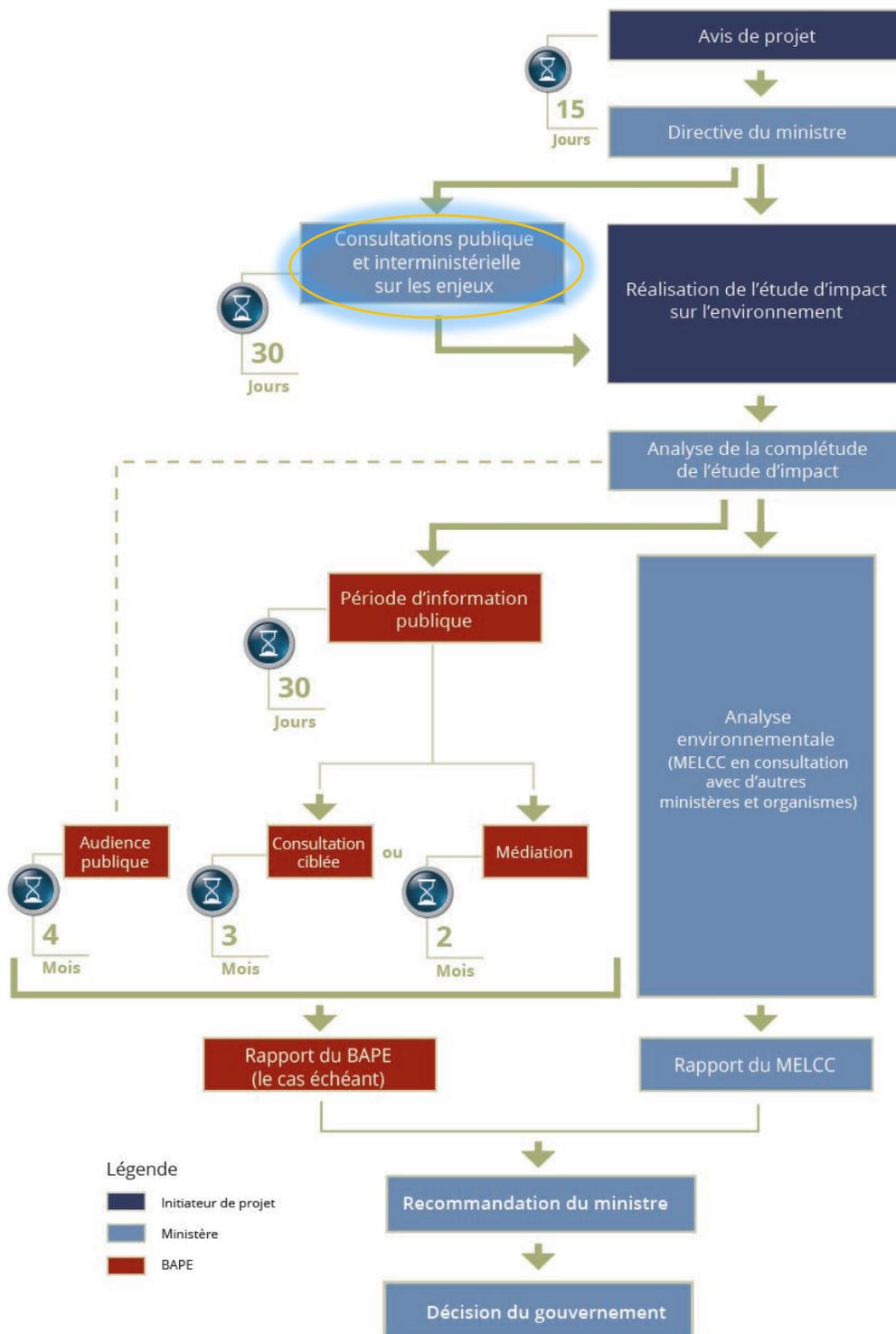
La Loi sur la qualité de l'environnement (RLRQ, chapitre Q-2) prévoit qu'après avoir reçu la directive du ministre, l'initiateur doit publier un avis annonçant le début de l'évaluation environnementale du projet et son dépôt sur le Registre des évaluations environnementales. Cet avis doit également mentionner que toute personne, tout groupe ou toute municipalité peut faire part au ministre, par écrit, de ses observations sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. C'est ce que l'on appelle la consultation publique sur les enjeux du projet.

La LACPI prévoit, de plus, que le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (ministre) doit transmettre au même moment, à l'initiateur de projet, les enjeux qu'il a identifiés. Puisqu'il s'agit d'une procédure d'autorisation gouvernementale, le ministre procède d'abord à une consultation des ministères et organismes publics concernés par le projet. C'est ce que l'on appelle la consultation interministérielle.

À la suite de ces deux consultations, le ministre transmet à l'initiateur du projet et publie au Registre des évaluations environnementales les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact. Ce sont ces observations et ces enjeux qui font l'objet de ce rapport.

Les étapes de la procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dans laquelle s'insèrent ces consultations sur les enjeux, sont présentées au schéma 1.

Schéma 1 - Procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement
Étape de consultation sur les enjeux du projet



3. OBJECTIFS DE CONSULTATION

La consultation publique sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder vise à offrir à la population une vitrine pour s'exprimer sur les enjeux anticipés d'un projet, et ce, en amont de la réalisation de l'étude d'impact. Cette consultation permet ainsi à l'initiateur de tenir compte des préoccupations du public dès la réalisation de son étude d'impact. Elle est effectuée de façon électronique à partir du Registre des évaluations environnementales qui est disponible sur le site Web du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Quant à la consultation interministérielle, elle vise à s'assurer que soient considérés par l'initiateur du projet, dès le début du processus, les préoccupations ou enjeux potentiels au regard des champs de compétence des ministères et organismes publics concernés par le projet. Cette consultation interministérielle sollicite l'expertise des spécialistes de plusieurs ministères et s'effectue via un formulaire dédié à cet effet qui est, par la suite, publié au Registre des évaluations environnementales.

Ces deux consultations ne remplacent pas celles pouvant être menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à la suite d'un mandat donné par le ministre. **Les consultations du BAPE ont lieu à la suite du dépôt de l'étude d'impact, donc lors d'une phase ultérieure (schéma 1).**

4. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS SUR LES ENJEUX DU PROJET

Les consultations concernant le projet en titre ont débuté le 10 août 2022 et se sont terminées le 9 septembre 2022. Au cours de cette période, 50 observations du public et 8 enjeux soulevés par les ministères et organismes publics ont été transmis au Ministère.

Les enjeux découlant de ces consultations sont répertoriés aux tableaux 1 et 2 du présent rapport. Ils correspondent à ceux dont il est question aux sections 2.2 et 3.2.2 de la directive ministérielle datée du 18 juillet 2022 et devant être pris en compte dans l'étude d'impact. S'il y a lieu, l'étude d'impact doit indiquer les préoccupations auxquelles l'initiateur ne peut répondre et en expliquer la raison.

4.1 Observations et enjeux soulevés lors de la consultation publique et dont la pertinence justifie l'obligation de leur prise en compte dans l'étude d'impact

Le tableau 1 présente les observations reçues lors de la consultation publique. Elles sont présentées sous une forme synthèse et classées par enjeu, et ce, uniquement pour en faciliter le traitement par l'initiateur de projet. À noter qu'il ne s'agit pas d'une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Il revient à l'initiateur de justifier le choix des enjeux retenus dans son rapport d'étude d'impact environnemental du projet.

Tableau 1 : Synthèse des observations et des enjeux soulevés par le public

Enjeux	Observations du public
Assurer la fluidité de la circulation et la sécurité des différents usagers	<p>L'ajout d'infrastructure routière augmente le nombre de véhicules et le trafic</p> <p>Problématique de congestion et de sécurité non démontrée et ne justifiant pas le projet</p> <p>Augmentation attendue de la circulation automobile et de la congestion</p> <p>Risque d'accidents liés à la présence de ravage de cerfs de Virginie près de la route</p> <p>Entrave entre la ville et les domaines au nord et à l'est</p> <p>Nombreux accidents mortels sur la route 125 à Saint-Esprit</p> <p>Économie de temps et d'essence</p> <p>Conflits d'usage actuel sur la route 125 (cyclistes, camions lourds, résidents)</p> <p>Sécurité déficiente de la route 125 à Saint-Esprit</p> <p>Travailleurs pris dans le trafic</p> <p>Nécessité de passages piétonniers et cyclistes pour accéder au centre-ville</p> <p>Nécessité de mettre des traverses agricoles et d'assurer la sécurité des agriculteurs</p> <p>Impact cumulatif sur la circulation du projet routier et du projet résidentiel de 2000 portes à Sainte-Julienne</p> <p>Études de circulation et de sécurité requises (tronçon de la route 125, routes limitrophes, rang du Cordon, carrefours giratoires)</p>
Maintenir la qualité de l'air et lutter contre les changements climatiques	<p>Prise en compte de la crise environnementale actuelle</p> <p>Augmentation de la pollution de l'air ainsi que les émissions de CO₂ et de GES</p> <p>Création d'îlots de chaleur</p> <p>Conservation des arbres pour aider au climat</p> <p>Émanations des véhicules pris dans le trafic</p> <p>Véhicules utilisés pour faire la route</p>
Optimiser la planification du projet et le choix de la variante	<p>Projet prévu depuis plusieurs décennies et tracé connu depuis 45 ans</p> <p>Contexte urbanistique local changé entre 1974 et 2022 et le projet ne correspond plus à la réalité d'aujourd'hui, en pleine crise climatique</p> <p>Ampleur du projet</p> <p>Critères de discrimination des variantes 3 et 4</p> <p>Absence d'études de besoin et d'opportunité récentes</p> <p>Nécessité d'analyser des solutions alternatives pour optimiser la route 125 (ex. : ronds-points, offre de transport en commun, etc.)</p> <p>Choix de la variante et des intersections basé sur des critères de mobilité et de sécurité (feux ou carrefours giratoires) à l'angle des routes 25, 158, 125, Montcalm, Cordon, 337, 4e rang</p>
Protéger la biodiversité	<p>Effort d'évitement et protection des milieux forestiers</p> <p>Impact cumulatif sur la forêt du projet routier et du projet résidentiel de 2000 portes à Sainte-Julienne</p> <p>Protection des écosystèmes forestiers exceptionnels (notamment l'EFE no 106) / forêt ancestrale/forêt refuge/forêt remarquable</p>

	<p>Projet contrevenant à la loi sur les espèces menacées ou vulnérables (E-12.01)</p> <p>Protection des espèces menacées, vulnérables ou en voie de disparition</p> <p>Compensation pour la perte de la biodiversité</p> <p>Protection de la faune et de ses habitats (faune en voie d'extinction; cerf de Virginie, faune aviaire, habitat du poisson)</p> <p>Destruction de milieux qui seraient censés être protégés</p> <p>Protection des écosystèmes et des milieux naturels, dont les milieux humides</p> <p>Disparition des milieux naturels entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne</p> <p>Impact sur l'environnement démesuré/non justifié quant aux gains espérés</p>
<p>Limiter l'étalement urbain et optimiser l'aménagement du territoire</p>	<p>Densification des ménages par rapport au nombre d'écoles et de magasins</p> <p>Projet élaboré il y a près de 50 ans ne répondant plus à l'aménagement du territoire actuel</p> <p>Étalement urbain pressenti dans le nord de Lanaudière</p> <p>Usages autorisés en bordure de la route 125 ont entraîné des conflits d'usage</p> <p>Cette route ne contournera pas le village, mais va passer dans le village (entre deux domaines d'habitations)</p> <p>Perte de l'identité/changement de vocation de la municipalité/Transformation de village de campagne en ville de banlieue traversée par une autoroute</p> <p>Besoin de transport collectif accru par l'augmentation des populations et des touristes</p>
<p>Maintenir les activités récréotouristiques, économiques et de la valeur foncière</p>	<p>Perte de valeur des propriétés</p> <p>Maintien du cyclotourisme</p> <p>Développement anticipé dans la région de Saint-Donat</p> <p>Augmentation des coûts des frais d'assurances des propriétaires riverains de la route 125</p> <p>Perte de revenu/fermeture pour les commerces</p>
<p>Maintenir la qualité de vie des citoyens</p>	<p>Proximité des résidences et perte d'intimité</p> <p>Proximité d'un centre de la petite enfance et d'une école primaire</p> <p>Perte d'accès à la nature et de la villégiature</p> <p>Impact sur la vie communautaire</p> <p>Intégration des pistes de véhicules hors route et cyclables</p> <p>Anxiété créée par le projet pour les habitants entourant le tracé choisi</p> <p>Bénéfique pour les dizaines de milliers de personnes et villégiateurs au nord de Sainte-Julienne</p> <p>Augmentation des odeurs</p> <p>Perte d'accessibilité du centre-ville aux piétons et cyclistes</p> <p>Augmentation du bruit</p> <p>Impact sur la santé de vivre près d'une autoroute</p>
<p>Protéger l'intégrité du paysage</p>	<p>Préservation du paysage en général, notamment celui du Rang des Continuations</p> <p>Pollution lumineuse</p>
<p>Prévention des risques de glissements de terrain</p>	<p>Risques au niveau de la construction des fondations</p> <p>Risques de glissements de sol (présence d'argile) sur la route et les terrains privés adjacents</p>

Assurer un développement durable et la mise en place de transports durables	Les générations à venir ont besoin de grandir dans des milieux sains, inspirants et sécuritaires
	Projet encourageant le transport individuel (mode auto solo) et le développement du parc automobile plutôt que de covoiturage et de transports collectifs et actifs
	Projet allant à l'encontre de la vision de développement durable du Québec
	Non-sens du projet en 2022, digne des années 1970 quand les gens n'étaient pas informés pour l'environnement
	Impacts sur les générations futures
	Manque de vision pour un développement durable
	Penser à des zones de protection plutôt que participer au problème du climat
Protéger la qualité de l'eau souterraine et de surface	Effort d'évitement des milieux hydriques
	Protection de la nappe phréatique
	Transport des sédiments
	Dérivation permanente ou temporaire des cours d'eau
Maintenir les activités agricoles	Augmentation du vent et de l'érosion des sols
	Effort d'évitement des milieux agricoles et pertes de terres agricoles de qualité
	Pertes de boisés acéricoles très productifs
	Pression accrue sur les exploitations agricoles de la région et sur le dézonage agricole
	Terres agricoles enclavées entre la route 125 et l'autoroute et difficiles d'accès
	Superficiés résiduelles insuffisantes pour la pratique de l'agriculture
	Coût des terres agricoles
	Cette autoroute, créée principalement pour les villégiateurs, devrait être payante; l'argent du péage devrait aller dans un fond pour la relève agricole de ce secteur.
Effectuer des consultations publiques	Nécessité d'un débat démocratique à large échelle
	Nécessité de consulter la population plus au nord
Assurer l'équité sociale	Ce projet privilégie la qualité de vie et l'accès à la nature des villégiateurs aisés et peu nombreux transitant par cette route au détriment de la qualité de vie et de la diversité de leur environnement d'une communauté locale plus pauvre à Sainte-Julienne
	Trafic causé par les gens de la ville
	Cette autoroute, créée principalement pour les villégiateurs, devrait être payante. Si ces utilisateurs ont le luxe d'avoir une résidence secondaire, ils devraient payer pour utiliser une autoroute qui détruit le passage et la vie agricole de la région.
	Congestion sur la route 125 du même ordre de grandeur que la plupart des autres axes routiers se rendant vers Montréal et ne justifiant pas les impacts sur la communauté locale
	À Montréal on retire des voies pour faire du transport en commun, même s'il y a la congestion routière
Limiter l'acquisition d'emprise	Acquisition d'emprise et expropriations réalisées en 1977
	Acquisition de propriétés résidentielles
	Utilisation des terrains résiduels de l'emprise du MTQ pour des projets structurants dans la communauté
Limiter les coûts d'entretien	Impact sur les finances municipales de la rétrocession des responsabilités d'entretien de la route 125

	Projet de nouvelle route mal reçu alors que des difficultés d'entretien de la route existante sont perçues
	Coûts d'entretien de la future route

À des fins d'information, l'ensemble des commentaires, tels que transmis lors de la consultation publique, sont présentés en annexe. Rappelons toutefois que le ministre s'est réservé le droit de ne pas inclure ceux comportant des propos injurieux, diffamatoires, discriminatoires, grossiers, crus ou offensants, nominatifs ainsi que ceux ayant un but commercial ou promotionnel.

4.2 Enjeux identifiés par le ministre, dont ceux soulevés lors de la consultation interministérielle

Le tableau 2 présente les enjeux soulevés lors de la consultation des ministères et organismes publics concernés. Ce tableau est complémentaire aux enjeux déjà couverts par la directive ministérielle datée du 18 juillet 2022. Pour prendre connaissance du recueil des formulaires complétés lors de la consultation, nous vous invitons à consulter le Registre des évaluations environnementales [Projet \(gouv.qc.ca\)](http://Projet(gouv.qc.ca))

Tableau 2 : Synthèse des enjeux soulevés par les ministères et organismes publics

Enjeux	Ministère ou organisme public ayant soulevé l'enjeu
Changement de vocation du territoire acéricole	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Prévention de perte indirecte de superficies agricoles et acéricoles et diminution des activités agricoles en raison du manque d'accès aux terres et de leur enclavement	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Maintien de la capacité de production des terres acéricoles	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Préservation des conditions environnementales menant à l'habitat d'espèces floristiques à caractère sensible	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
Maintien de la connectivité écologique des habitats floristiques	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Limiter des risques potentiels d'inondation en phase de construction et d'exploitation	Ministère de la Sécurité publique
Minimisation de l'étalement urbain	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation
Assurer la cohabitation sécuritaire des différents usagers de la route incluant les usagers de machinerie agricole et les usagers riverains sensibles	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, ministère de la Sécurité publique

ANNEXE

RECUEIL DES OBSERVATIONS REÇUES AU COURS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Avis de non-responsabilité

Il est à noter que les commentaires suivants sont ceux qui ont été fournis par des tiers au cours de la consultation publique sur les enjeux du projet et reproduits tels quels dans la présente annexe. Ils ne peuvent être considérés comme constituant une prise de position du Ministère ou du gouvernement du Québec. Le Ministère n'assume aucune responsabilité tant dans leur forme que dans leur contenu.

Préoccupations du public (formulaire)

Auteur	Ville/ Municipalité/ Communauté	Enjeu	Préoccupation	Référence
Citoyen	Chertsey	Mettre en évidence le fait que le tracé est exproprié et connu depuis 45 ans. Donc aucune surprise pour les propriétaires voisins du tracé. Que le projet va bénéficier à des dizaines de milliers de personnes et de villégiateurs situés au nord de Sainte-Julienne. Que le projet va corriger l'erreur de Sainte-Julienne d'avoir autorisé un développement commercial et industriel le long de la 125, sans planification cohérente.	Ma crainte est que l'appui massif au projet de la part de dizaines de milliers de villégiateurs du nord de Lanaudière ne soit pas entendu ou considéré. Merci de consulter la population plus au nord.	

Citoyen	Chertsey	Aucun	Assurer une meilleure circulation et ainsi améliorer le développement régional.	
Citoyen	Chertsey	L'urbanisation des campagnes en amont est un enjeu très important et la percolation de l'eau à l'emplacement de l'autoroute aussi est un enjeu inquiétant.	L'urbanisation des campagnes et la disparition de milieux naturels entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne.	
Citoyen	Chertsey	Les travaux dont on entend parler depuis plus de 45 ans n'avancent pas; beaucoup beaucoup de bla bla mais vraiment pas de progrès!!!	J'aimerais savoir si je vais voir ça de mon vivant un jour peut-être?	
Citoyen	Chertsey	Non, ça fait 30 ans et plus qu'on attend cela. Pensez à l'impact sur les travailleurs qui son pris dans le trafic et toute les émanations qui se dégagent de leur voiture.	Aucune, juste du positif sur ce projet.	
Citoyen	Coteau-du-Lac	Les enjeux d'étalement urbain et de destruction de milieux naturels devraient être mis de l'avant davantage.	Le fait que le projet favorisera vraisemblablement l'étalement urbain, l'augmentation des émissions de GES (de multiples manières) ainsi que le déplacement en véhicule solo plutôt qu'en transport en commun est inquiétant. Le projet ne devrait tout simplement pas être réalisé dans le cadre de la crise environnementale actuelle et dans l'optique d'un Québec dont la modeste population est déjà répartie sur le territoire de manière importante. Ce type de projet d'aménagement urbain devrait faire l'objet d'un débat démocratique à large échelle plutôt que d'une consultation qui passera	

			naturellement inaperçue pour le plus grand nombre.	
Citoyen	Laval	L'environnement et les impacts du projet à court et à long terme.	Destruction de milieux naturels.	
Citoyen	Mascouche		L'impact de la destruction d'un milieu naturel sur la qualité de l'air, de l'eau et de la faune et la flore de ce secteur. La forêt est un réservoir de biodiversité qui est absolument nécessaire de préserver pour maintenir l'équilibre de la vie sur Terre.	Dernier rapport du GIEC.
Citoyen	Montréal	La nécessité de la construction de cette route n'est pas suffisamment démontrée. Aucune étude ne démontre, à ma connaissance, l'impossibilité de répondre au besoin en optimisant l'actuelle route 125. De plus, peu de documentation a été rendue publique permettant de quantifier l'ampleur de la problématique de congestion mentionnée. En tant que fréquent utilisateur de ce lien routier tout au long de l'année, je constate que la congestion sur la R-125 est du même ordre de grandeur que la plupart des autres axes routiers se rendant vers Montréal (par exemple les autoroutes 15, 40, 10 et 20).	Le tracé proposé traverse des milieux humides et des écosystèmes forestiers exceptionnels. Le projet tel qu'il est proposé risque d'engendrer d'importants impacts environnementaux dont la perte de biodiversité. Sans une démonstration crédible et appuyée sur les faits scientifiques de la pertinence de ce nouveau lien, la préservation du milieu naturel me semble plus prioritaire que la dite congestion. Je crains que la perte de ces milieux naturels ne soit causée par une motivation politique à court terme davantage que par une réelle problématique de sécurité.	
Citoyen	Montréal	Le projet n'a fait l'objet d'aucune étude d'opportunité récente. Il est préoccupant de savoir que l'ensemble des pistes de solutions permettant d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers n'a pas été considéré. Une	Je suis extrêmement préoccupé par ce projet, puisqu'il implique la destruction de territoire naturel sans aucune raison valable. Il serait facile d'améliorer la route existante avec une fraction des sommes requises pour la construction d'une route	

		<p>amélioration de la route existante n'a pas été étudiée par le MTQ. Il serait possible de régler plusieurs enjeux existants de la route avec une fraction du coût (investissement, entretien, environnemental) de la route projetée. Différents enjeux sont importants : La destruction de milieux naturels importants. L'efficacité économique (principe du développement durable) : Il n'a pas été démontré que la construction d'une route de contournement est justifiée, et que son coût (investissement, entretien, environnemental) est compensé par les bénéfices potentiels qui n'ont pas été démontrés non plus. L'augmentation de la demande en déplacement. La construction de la route attirera des déplacements véhiculaires qui empruntent actuellement l'A-15 et la R-329 (vers Saint-Donat ou Rawdon) et l'A-40, R-31 et R-131 vers le nord de la Matawinie. L'augmentation du volume de déplacement causera des problèmes de congestion en aval qui n'ont pas été étudiés.</p>	<p>de contournement, sans détruire l'environnement ni favoriser un accroissement important de la demande en déplacement véhiculaire dans le secteur de Sainte-Julienne et Rawdon. Plusieurs problèmes de circulation et de sécurité connus sur la route existante pourraient être réglés facilement en appliquant les solutions des ingénieurs en planification des transports et circulation indépendants, mais le MTQ n'a pas considéré ces options et préfère détruire des milieux agricole et forestier de grande valeur sous prétexte d'une promesse électorale et d'une emprise déjà acquise il y a 40 ans. En l'absence d'études sérieuses justifiant une nécessité d'intervention (étude des besoins) et d'une étude des solutions qui analyse l'ensemble des solutions de manière indépendante (incluant la bonification de la route existante), il est difficile de juger le projet comme étant justifié et optimal. Les études des solutions doivent normalement considérer l'ensemble des externalités (coût environnemental, impact social, bruit, sécurité, etc.). Aucune étude sérieuse n'a été rendue publique pour justifier le besoin ou la solution proposée.</p>	
Citoyen	Québec	La protection de l'environnement.	La protection de l'environnement.	

Citoyen	Québec	<p>L'impact de la perte de terres agricoles ayant d'excellent sol et des boisés acériques très productifs est trop minimisés. Parce que les agriculteurs de 1975 ont déjà été compensés monétairement, l'impact à long terme serait compensé. Or, les impacts négatifs à long terme d'une autoroute qui traverse une communauté agricole aussi homogène que celle-ci est majeure. L'impact n'est pas seulement sur les superficies de l'emprise de l'autoroute, il est sur toutes les exploitations agricoles de la région qui vont subir encore plus de pression de développement urbain autour d'elles. Plusieurs d'entre elles qui se retrouvent enclavées entre l'autoroute et la route 125, se retrouveront avec une superficie insuffisante pour la pratique de l'agriculture ou bien auront des difficultés à y accéder. Aussi, plusieurs exploitations agricoles vont perdre des superficies cultivables dû à la phase de construction ou verront la qualité de leur sol diminués. La région de Lanaudière est la 2^e région après la Montérégie où le prix des terres agricoles est le plus élevé (Bulletin TRansac-Terres 2020, La Financière Agricole du Québec). C'est faux de croire qu'il est encore possible d'acheter des terres agricoles pour compenser les superficies perdues dans ce secteur. Les</p>	<p>Il y a peu d'information sur la phase de construction et les superficies cultivables qui seront temporairement utilisées pour les travaux. Où seront les voies de contournement, les zones de dépôt de matériaux, les zones de déblais-remblais, les voies d'accès au chantier ? Si ces zones temporaires se situent dans les superficies cultivables, il est fort à parier que le retour à l'agriculture de ces superficies sera peu probable. Pensez-vous vraiment qu'un sol argileux sera encore cultivable après des milliers de passages de camion dessus? Cette autoroute, créée principalement pour les villégiateurs, devraient être payante. Si ces utilisateurs ont le luxe d'avoir une résidence secondaire, ils devraient payer pour utiliser une autoroute qui détruit le passage et la vie agricole de la région. L'argent du paysage devrait aller dans un fond pour la relève agricole de ce secteur et assurer la pérennité de l'agriculture. Pas d'agriculture, pas de nourriture, pas de nourriture pas, de chalet dans le nord. L'effet de barrière de l'autoroute, n'est pas seulement un enjeu de productivité, c'est également un enjeu de sécurité pour les agriculteurs et les automobilistes. Dans les plans et le texte, il n'y est pas question de passerelles ou voies pour faire transiter la machinerie agricole de part et d'autre de l'autoroute. Les tracteurs devront-ils passer aux feux de</p>	<p>La Financière agricoles du Québec, Bulletin TRansac-Terres 2020, https://www.fadq.qc.ca/fr/salle-de-presse/bulletins-dinformation/bulletin-transac-terres/bulletin-transac-terres-2020/</p>
---------	--------	--	--	---

		superficies cultivées perdues en raison de ce projet d'autoroute sont des pertes nettes de sols cultivables. La pérennité de l'agriculture dans cette communauté est carrément menacée par la présence de cette autoroute.	circulations ou au carrefour giratoire? Vous trouvez que c'est une solution sécuritaire avec la hausse de l'achalandage prévu?	
Citoyen	Rawdon	La préservation de l'environnement, la conservation des arbres pour aider au climat et protéger la faune et la flore. Également, l'étalement des villages devient un problème et participe au trafic. Il serait bien de penser à des zones de protection plutôt qu'à accommoder des situations qui participent au problème du climat.	La perte de notre environnement de la campagne, l'impact sur l'environnement et de l'abattage d'arbre.	
Citoyen	Saint-Alexis	Le bruit, la pollution, la destruction de plus de 1000 espèces protégées dont des espèces rares. Le manque de vision pour un développement durable. Pas besoin de plus de route quand celle déjà présente sont en mauvais états. Aucune mention de transport en commun n'empêche aucunement le trafic, risque accrue d'augmenter le trafic et les accidents dans le village de Sainte-Julienne.	Le bruit, la pollution, la destruction de plus de 1000 espèces protégées dont des espèces rares. Le manque de vision pour un développement durable. Pas besoin de plus de route quand celle déjà présente sont en mauvais états. Aucune mention de transport en commun n'empêche aucunement le trafic, risque accrue d'augmenter le trafic et les accidents dans le village de Sainte-Julienne.	La simple logique pour un Québec qui respect l'environnement et le vrai développement durable.
Citoyen	Saint-Alexis	Je ne veux pas avoir à déménager simplement pour que ça prenne moins de temps aux montréalais et/ou banlieusards à se rendre à leurs chalet. En plus, je considère la forêt que vous allez raser beaucoup plus importante que votre projet.	Je ne veux pas être expropriée ni avoir à endurer une route nationale si près de chez moi.	

Citoyen	Sainte-Julienne	En faisant en sorte que la circulation soit plus fluide il y aura une économie de temps, d'essence, un impact pour baisser la pollution	Je trouve qu'il est plus que temps qu'il soit fait. Je suis de ceux qui ont été expropriée en 1977.	
Citoyen	Sainte-Julienne	Oui aspect forestier, cela aura un impact pour les animaux sauvages et aspect campagne. Que le nombre de ménages va augmenter dans ses secteurs et a-t-on assez d'école et magasin pour combler le tout?	Que les secteurs autour du projet deviennent plus des villes que des villages. J'aime le fait que c'est plus campagne à Sainte-Julienne. Et les animaux sauvages vont se retrouver où? Et que l'aspect touristique mis de l'avant se retrouve moins touristique vu le nombre de personnes qui vont s'installer plus.	
Citoyen	Sainte-Julienne	Il faut mettre plus en évidence que l'emplacement projeté est un Écosystème forestier exceptionnel (EFE) nommé Saint-Esprit de Montcalm (no.106). En 2022, après tous les rapports environnementaux (GIEC, Comité consultatif sur les changements climatiques, OCDE, les engagements en matière de développement durable et les engagements du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques et protection de la biodiversité) et en regard de la « DESCRIPTION PRÉLIMINAIRE DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR » il faut davantage mettre en évidence l'impact grave de ce développement routier sur la biodiversité locale à court, moyen et long terme. Mettre en évidence l'impact de cette	En regard de la « DESCRIPTION PRÉLIMINAIRE... » du ministère de l'environnement, il m'apparaît que ce projet va à l'encontre de la loi E-12.01 – <i>Loi sur les espèces menacées ou vulnérables</i> . Le contexte urbanistique local a changé drastiquement entre 1974 et 2022. Le projet élaboré il y a près de 50 ans ne répond plus à l'aménagement du territoire actuel et affectera gravement la qualité de vie des citoyens et des commerçants locaux. La description du projet affirme que les impacts liés à l'implantation d'une route nationale ne sont pas les mêmes qu'une autoroute alors que le projet a la même envergure : Impact négatif pour les commerçants, intégration de pistes VHR et cyclables, traverses agricoles, impact visuel négatif, délais de construction longs, coût élevé de l'entretien des structures, durée de	https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1882085/densification-urbanisme-etalemt-urbain-changements-climatiques-https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/organismes-lies/comite-consultatif-changements-climatiques/amenagement-territoire.pdf?1651784206-https://www.environn

		<p>infrastructure pour les citoyens vivant en bordure de la zone visée (perte de qualité de vie, bruit, disparition des espaces naturels et sentiers, impacts sur la vie communautaire, perte de valeur des maisons, etc.). Corriger la prévision des impacts qui devraient être les mêmes dans la version 3 et 4 à propos des coûts élevés de l'entretien et de la durée de vie des structures et des défis des sols, des délais de construction, de l'intégration des pistes et des traverses, de l'impact négatif pour les commerçants et le visuel.</p>	<p>vie des structures (remplacement à prévoir), risques au niveau de la construction des fondations. Ce projet semble entretenir une vision de liberté individuelle erronée en encourageant le transport individuel et le développement du parc automobile et n'encourage nullement la mise en place de solution de transport collectif allant ainsi à l'encontre de la vision du développement durable au Québec. Ce projet privilégie la qualité de vie d'une classe citoyenne aisée qui transite par cette route pour aller au chalet au détriment de la qualité de vie d'une communauté locale plus pauvre. Oui aux pistes cyclables, pas en bordure d'une route à 4 voies</p>	<p>ement.gouv.qc.ca/biodiversite/reseau-suivi-biodiversite.pdf- https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/E-12.01-https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/especes-design</p>
Citoyen	Sainte-Julienne	<p>Une déforestation majeure est en cours à Sainte-Julienne pour la construction de près de 2000 portes additionnelles, ce qui implique un ajout de plus du double en véhicules additionnels. Si à cela, le MTQ ajoute la déforestation des érables noirs et autres essences sur tout le tracé actuellement prévu, nous nous orientons vers une source de pollution accrue avec faible possibilité de captation du CO₂ par les arbres. De plus, aucune étude hydrologique ne fût faite car c'est au coeur de notre nappe phréatique que s'établira cette route.</p>	<p>Bonjour, Bien que peu d'informations sur le projet soit accessibles, j'entrevois mal comment 3 carrefours giratoires et le nombre de voies pourra réduire la congestion dans le secteur de Sainte-Julienne. À cet effet, 2 nouvelles voies A25 + 1 voie 125 avec emprises sur la route 337, route 346 et chemin du gouvernement. Comment 5 voies réduisant à une seule en aval peuvent-elles régler le problème de congestion dans un tel goulot d'étranglement?</p>	

Citoyen	Sainte-Julienne	L'impact sur l'étalement urbain dans le nord de Lanaudière de la construction de la nouvelle portion de l'autoroute 125?	Ce projet, en plus de détruire de nombreux écosystèmes naturels (abritant des espèces menacées), risque d'amplifier grandement les problématiques d'étalement urbain que nous connaissons déjà dans la région de Sainte-Julienne. De nombreuses études l'ont déjà démontré : l'ajout d'infrastructures routières augmente le trafic autoroutier et, ultimement, recrée une problématique d'embouteillage. Je crains que ce projet, sans régler les problèmes de congestion (puisque les embouteillages seront déplacés vers Rawdon), amène beaucoup d'étalement urbain et transforme notre petit village paisible de campagne en ville de banlieue, traversée par une autoroute géante. Les impacts de l'étalement urbain sont néfastes sur l'environnement et les communautés. Cet enjeu devrait être la priorité absolue surtout si on souhaite lutter efficacement contre les changements climatiques.	https://cmm.qc.ca/grands-enjeux/etalement-urbain/ (Site de la communauté métropolitaine de Montréal) Rubrique sur l'étalement urbain.
Citoyen	Sainte-Julienne		J'habite tout près du tracé de la route, le bruit que ça va générer me préoccupe beaucoup, plus de passants, plus de trafic, plus de risques pour nos enfants qui sont habitués au petit chemin paisible...	

Citoyen	Sainte-Julienne	Le non-sens a un tel projet en 2022, c'est digne des années 1970 quand les gens n'était pas informé pour l'environnement, c'est assez désastreux.	Il est passé date! C'est de la pure destruction de milieu important, milieu humide, érablière, forêt ancestral. Faunes protégées en voie d'extinction par le gouvernement. ÉTALEMENT urbain, projet qui est électoral.	Impact de l'autoroute sur le milieu, – Gilbert Saint-Laurent volume 27, numéro 70 1983 https://id.erudit.org/iderudit/021588ar
Citoyen	Sainte-Julienne	Les enjeux environnementaux : la destruction des milieux humides, la réduction de l'habitat pour la faune locale, l'abattage d'arbres en voie de disparition. Les enjeux humains : étalement urbain, pollution visuelle et auditive pour plusieurs résidents entourant le projet.	Ce projet sort d'une autre époque ou détruire l'environnement pour profiter à une petite portion de la population au détriment de la nature était acceptable. En plus de l'anxiété que crée ce projet pour plusieurs habitants des multiples habitations entourant le tracé choisis, ce projet détruira de multiples parcs, boisés et pistes cyclables qui sont appréciés par les locaux. J'espère sincèrement que ces préoccupations seront prises en compte par vous.	
Citoyen	Sainte-Julienne	Destruction de la forêt, tracé désuet surtout que ça va passer serré entre 2 domaines d'habitation, et ce, sans réglé le vrai problème, complètement inutile.	Environnement	

Citoyen	Sainte-Julienne	Nous ne sommes pas d'accord avec ce projet d'autoroute qui est périmé et qui ne correspond plus à la réalité d'aujourd'hui... cette route ne contournera pas le village, mais ce ne sera qu'une 2 ^e alternative à la route 125... puisque les 2 routes, seront parallèles l'une à côté de l'autre... cette 2 ^e route, n'a pas sa raison d'être puisqu'elle était prévue pour contourner le village... mais au lieu de ça, elle va passer elle aussi DANS LE VILLAGE...	OR, à court terme, ça aurait pu être une solution... mais à long terme... NOUS N'AURONS QUE PLUS DE TRAFIC... car dorénavant, tous les gens de Montréal et des environs qui voudront aller à Saint-Donat, passeront par cette route... cela va libérer l'autoroute 15 pour engloutir le trafic ailleurs... AUSSI... cette route fait l'affaire des promoteurs de SAINT-DONAT qui veulent encourager les développements dans cette région... mais ce sera NOUS qui paierons le prix d'une affluence de plus tout simplement; donc, au lieu de réduire le trafic, à long terme, cela va augmenter que les gens vont passer par ici pour aller plus loin dans les Laurentides.	
Citoyen	Sainte-Julienne	L'environnement est le principal enjeu selon moi... protéger la flore et la faune mais surtout les zones humides.	Vivre dans ce contexte de construction, le bruit et les impacts environnementaux...	
Citoyen	Sainte-Julienne	Sauvez notre bois.	Détérioration de l'environnement et de la faune.	Non mais, ça fait 47 ans chu ici et j'ai tellement vue de coupe à blanc.
Citoyen	Sainte-Julienne		Destruction de l'habitat naturel de milliers d'espèces, Flore et faune, création de chaleur provenant du bitume, bruit, odeur, etc.	

Citoyen	Sainte-Julienne	Le prolongement est principalement conçu pour les gens qui passent à Sainte-Julienne. Ce sont pourtant les résidents qui vivront une perte au niveau de la qualité et de la diversité de leur environnement aux profits des gens de passage non résident. Une faune riche et diversifiée habite l'environnement qui sera détruit et cela aura un impact sur les enjeux climatiques actuels et sur les futures générations d'individus.	Destruction de l'environnement. Augmentation des résidents et donc assèchement des nappes phréatiques (voir ce qui se passe à Saint-Lin). Augmentation du bruit et de la pollution de l'air. Éclatement du centre-ville de Sainte-Julienne. Perte de qualité de vie à cause de tous ces facteurs.	
Citoyen	Sainte-Julienne	Les enfants se promène de domaines en domaines pour circuler; ils y sont en sécurité. Avec une autoroute, ils ne pourront plus le faire et même s'il y a une piste cyclable ça ne sera plus sécuritaire pour les enfants. Il y aura du même coup plus de voitures qui devront se déplacer.	La sécurité des gens, l'environnement, détruire une forêt et l'environnement des animaux en plus des terrains humides en plus de tous les véhicules qui y seront utilisées pour faire la route. Les commerces qui n'auront plus personne qui vont passer devant, ils vont probablement devoir fermer.	Simplement regarder l'impact des autres autoroutes qui ont été construites dans les dernières années, qui ont été un désastre écologique pour au bout du compte créer plus de trafic en quelques années.
Citoyen	Sainte-Julienne	La destruction de beaucoup trop de forêts, d'arbres, bref de milieux naturels.	La destruction de la faune et la flore qui y habitent. Que la nouvelle autoroute passerait beaucoup trop près de chez moi.	

Citoyen	Sainte-Julienne	S'il y a des routes de contournements les commerçants de la 125 vont finir par fermer leur portes parce que tout le monde va contourner le village et va finir par encourager les commerces de Rawdon.	Premièrement, le gros trafic de la fin de semaine ce sont la majorité les gens de la ville, alors qu'ils prennent leur mal en patience. Deuxièmement, vous allez détruire notre beau paysage et surtout ma qualité de vie. Les bruits qui vont maintenant passer dans ma cours, les animaux sauvages (chevreuils)... je ne pourrai plus relaxer dans ma propre cours pour sauver du trafic il y en a partout faut juste être patient, merci.	
Citoyen	Sainte-Julienne	Destruction d'un écosystème forestier exceptionnelle avec une biodiversité importante pour la faune et la flore du Québec. Perte permanente des éléments de la flore et de la faune de Lanaudière. Destructions de plusieurs milieux humides qui seraient supposés être protégés tout comme l'écosystème forestier exceptionnel à l'échelle locale et régionale. C'est une forêt refuge pour bon nombre d'espèces menacée ou vulnérable et en détruisant leurs habitants on les détruits eux aussi. Risque que nos cours d'eau deviennent pollués par le transport de sédiments pollué. Perte de plusieurs centaines de plants d'ail des bois et au-delà de 100 000 individus de la cardamine découpée et plus de 880 arbres à statut précaire de conservation dont 779 érables noirs! Dégénérescence permanente de l'écosystème forestier exceptionnel.	Nous sommes venus à Sainte-Julienne pour la majorité pour la villégiature, la forêt, la nature et le calme! Pas pour que nos villages deviennent une future ville à cause des touristes qui montent à leurs chalets! C'est inacceptable en 2022 de détruire des terres agricoles. Plusieurs commerces vont fermer pour cause que les touristes n'arrêteront plus dans nos marchés locaux! Plus de routes donne plus de voitures, cela a été prouvé scientifiquement! Donc, on priorise encore l'étalement urbain quand nous serions supposés complètement arrêter! L'alarme est lancée par les scientifiques! Nous sommes en pleine crise climatique! Il est primordial de remplacer l'auto solo par des moyens de transports adéquats avec l'augmentation constante du nombre d'humains sur la terre! Cette route ne règlera rien car le nord sera conquis par l'étalement urbain... la population	Sauvons la forêt du prolongement de la 25!

		<p>Risque de pollution de cours d'eau habitants bon nombre de poissons du au transport de sédiments mais aussi à la déviation temporaire lors de la construction. Destruction de notre halte de verdure. La future route traverserait 4 domaines résidentiels... on remplace la forêt par du béton... le calme par du bruit... l'air pur par du CO₂... les balades en forêt par l'automobile... inacceptable!</p>	<p>augmentera énormément... on privilégie encore l'auto solo et donc la future route sera congestionnée et ce ne sera pas long! À quoi bon autant de destruction et de pollution pour une résolution temporaire!? Pourquoi ne pas trouver une vraie solution! On ne doit pas construire cette route... on doit mettre une multitude de solutions alternatives en place pour régler le problème sur le court et le long terme! La voiture ne fait clairement pas partie de la solution! L'environnement est la solution à la crise climatique.... prioriser l'environnement devrait être la priorité de nos élus pour les générations futures!</p>	
Citoyen	Sainte-Julienne	<p>Destruction d'une forêt et de terres agricoles importants pour le secteur! Passer une route nationale entre 4 domaines résidentiels est inconcevable et inacceptable. Aucune route de ce type n'est construite au travers des quartiers résidentiels. Les citoyens perdront leurs qualité de vie, perte de la valeur des maisons, bruit, pollution lumineuse, pollution de l'air, destruction du paysage et de la vue de celui-ci. Le sol est susceptible au glissement de terrain... donc la route collée dans les cours de maisons pourraient occasionner des glissements de terrains des maisons aux alentours. Habitat de nombreux animaux sauvages importants dont les cerfs de Virginie qui</p>	<p>Risque d'accidents avec les cerfs de Virginie. Perte de notre qualité de vie. Perte de notre forêt. Perte de nos terres agricoles. Perte de nos commerces locaux. Destruction de l'habitat d'espèces menacées ou vulnérables. Développement accru de la région. Nous allons devenir une ville, une vraie ville sans tranquillité, sans qualité de vie! Nous sommes venus pour une bonne partie de la population à Sainte-Julienne pour la villégiature... pour les loisirs et sports et loisirs extérieurs... pour la forêt et les randonnées... la tranquillité... les animaux sauvages... les arbres et les plantes... et tout cela n'existera plus.... sans compter que la valeur de nos maisons descendra de beaucoup et que plusieurs</p>	

	<p>pourrait devenir un risque accru d'accident sur la future route puisque leurs ravages sont se situer à l'emplacement de la future route. Risque de transports de sédiments pollués dans nos cours d'eau et donc destruction de l'habitat des poissons. Destruction de plusieurs milieux humides qui sont supposés être protégés! Plus de voitures, plus de population, plus d'étalement urbain, plus de destruction, diminution et perte permanente de milieux naturels, risque de perte de nos commerces locaux et tout cela pour les touristes qui montent à leurs chalet avec leurs beaux lacs et leurs forêts, mais nous, il n'en restera rien! Pour finir par un retour au trafic dû à l'augmentation de la population et à l'étalement urbain du nord de Sainte-Julienne.</p>	<p>citoyen veulent quitter si cette route ce construit! Cette route n'est en rien conçue pour nous... elle est fait pour les touristes et elle ne règlera rien sur le long terme. C'est inacceptable en 2022 de détruire nos milieux naturels de la sorte pour du béton! Nous devons changer nos modes de transports afin de conserver notre environnement! Nous sommes en pleine crise climatique et il est temps que nos élus comprennent l'urgence de cette crise!</p>	
--	--	---	--

Citoyen	Sainte-Julienne	<p>Avec ce prolongement et cette déviation, la ville de Sainte-Julienne risque de perdre son identité de municipalité déjà très touchée par la route qui passe actuellement en plein centre-ville. Ce prolongement deviendra une entrave entre la ville et plusieurs de ses domaines se trouvant au nord et à l'est. Quant aux accès au centre-ville par des piétons et cyclistes qui devront traverser ce prolongement, des inquiétudes subsistent. L'élimination des feux de circulation par des ronds-points giratoires afin de permettre plus de fluidité automobile brimera la sécurité si aucun passage piétonnier aérien n'est prévu! La destruction de la forêt porte atteinte à l'écosystème et s'attaque à la qualité de vie des résidents au profit d'automobilistes de passage qui ne font que traverser la ville de bout en bout en direction des Laurentides. L'augmentation du bruit et de la pollution sont à prévoir!</p>	<p>Destruction d'une forêt remarquable. Augmentation de la pollution. Dangerosité pour les piétons et accès au centre-ville. Augmentation de la population et menace à la nappe phréatique (voir Saint-Lin). Préjudice à l'intégrité de la municipalité. Sainte-Julienne ne doit pas devenir une simple halte routière.</p>	
---------	-----------------	--	---	--

Citoyen	Sainte-Julienne	Les alternatives à la construction du prolongement de la 25 (ronds-points, offre de transport en commun, etc.) devraient être mises de l'avant.	Je crains que la construction de ce tronçon d'autoroute ne règle pas le problème de circulation comme les études le démontrent (comme l'ajout de voies sur une route ne règle jamais les problèmes de congestion). Je crains que l'impact sur l'environnement soit démesuré quant aux gains espérés. Je crains que les écosystèmes qui seront détruits mènent à une perte de biodiversité. Je crains que ce projet ait un impact sur l'étalement urbain, détruisant ainsi d'autres parcelles boisées ou d'autres terres agricoles.	
Citoyen	Sainte-Julienne		Le bruit, la perte d'intimité, la perte des sentiers, la déforestation, les îlots de chaleurs, les animaux. Il y avait un hibou hier soir et il y était encore ce matin. Plus de routes, plus de voitures, plus de GES.	
Citoyen	Sainte-Julienne	Non, je pense que beaucoup on n'est pas d'accord!	Le trafic sera autant très actif dans notre village et de couper autant d'arbre c'est inacceptable et triste pour la pollution! Surtout leur plan et faire démolir des maisons et couper les arbres! Et les animaux de la forêt ça sera le bordel tantôt.	
Citoyen	Sainte-Julienne	Configurer les lumières de circulation surtout celle du supermarché Metro.	Le bruit la pollution les animaux et surtout les gaz à effet de serre. Que nous sommes tous derrière elle à la soutenir il y va de notre patrimoine forestier.	

Citoyen	Sainte-Julienne	Perte de la forêt (écosystème en péril). Bruit. Pollution. Pertes de revenus pour les commerces.	Étant résidente de Sainte-Julienne, le bruit, la pollution et la perte de la forêt sont des préoccupations majeures. Sans compter, que les commerces vont perdre de gros revenus. Le centre de la petite enfance ainsi qu'une école primaire se trouvant situés aux abords de l'autoroute. Pourquoi avoir laissé construire des centaines de maisons, commerces, écoles, etc.? Est-ce qu'il n'y aurait pas un meilleur endroit pour construire ce prolongement... sans être à côté de centaines de maisons?	
Citoyen	Sainte-Julienne	Impact de la déforestation / coupe à blanc sur l'environnement. Impact sur l'augmentation de ma pollution, pollution sonore est pollution visuel. Impact de l'exode rural et impact sur la faune et la flore.	Impact à long terme sur l'environnement pour nos générations futures. Impact sur la faune et la flore.	

Citoyen	Sainte-Julienne	Les niveaux sonores pourraient être de l'ordre de 65 à 70 décibels, la nouvelle route sera à une distance d'environ 20 à 30 pieds de ma cour arrière, (pertes d'intimité, danger qu'une voiture perde le contrôle et arrive dans ma cour, bruit intense 24 heures sur 24, et ce, 7 jours par semaine). Perte de la piste cyclable en forêt, pertes de la piste de motoneige et des 4 roues. Pertes de la forêt et disparition de la faune (chevreuils)...	Étant résident de Sainte-Julienne, et demeurant exactement en arrière de la forêt qu'ils veulent détruire, je suis vraiment préoccupé par cette nouvelle route qui passera à 20 ou 30 pieds de ma cour arrière (qu'elle valeur aura ma maison, combien je vais perdre lorsque je voudrai vendre celle-ci?) où seront les oiseaux, les chevreuils et toute la faune existantes, où sera la tranquillité, le calme, lorsque j'aurai une autoroute dans ma cour. Et ma piste cyclable que j'utilise tous les jours, ma piste de motoneige, Sainte-Julienne est une ville calme, reposante, paisible, pourquoi la détruire avec des autoroutes, combien de voitures, de camion lourd, de motos bruyantes vont passer par jour, pour détruire le chant des oiseaux de tous les jours.	
Citoyen	Sainte-Julienne	Tous les aspects de la modernité considérant que le projet est originaire des années 80-90... L'étalement urbain et ses conséquences; La conséquence majeure à ce projet : le massacre environnemental, incluant 3 espèces menacées et/ou en voie d'extinction (ail des bois, érable noir et un autre qui m'échappe) en plus du non-respect d'un territoire qui est supposément « protégé » en vue de préserver l'écosystème de ce milieu. Tout cela sans parler des nombreux et types d'oiseaux qui y vivent en plus des cerfs de	Plusieurs études scientifiques ont démontrées une forte corrélation entre l'augmentation du nombre de routes ainsi que l'augmentation du nombre de voitures sur ces routes et les routes environnantes (ce qui introduit un certain cercle vicieux). Il est donc très légitime de remettre en question ce projet ancestral afin de bien gérer la situation à long-terme. Ça serait pertinent de se rappeler que les arbres sont les poumons de la terre et qu'on en a besoin pour « essayer » d'éliminer toute la pollution découlant de l'activité humaine	Conséquences de l'étalement urbain au niveau de la population et exemples concrets de solutions alternatives : ledevoir.com/opinion/idees/729984/environnement-autoroutes-en-ville-l-affaire-d-un-autre-siecle . De plus, dans l'article de Louis-Gilles Francoeur, des

		<p>Virginie;-Aucun action n'a été tentée afin de pallier à la problématique de congestion routière. Les feux de circulation ne sont même pas synchronisés, donc très difficile d'assurer une circulation fluide...-À Montréal, ils sont confrontés à la congestion routière jour et nuit. Pourtant, ils enlèvent des voies réservées aux voitures pour les transformer en pistes cyclables ou en voies réservées aux autobus. Pourquoi ne pas réfléchir à une solution adaptée à nos temps modernes et à nos petites (grandes!) municipalités comme l'optimisation du transport en commun? En plus de régler le problème au niveau de quelques municipalités, pourquoi ne pourrions-nous pas avoir un réseau de transport en commun efficace et efficace dans l'ensemble des municipalités affectées considérant l'augmentation accrue de la densité de population en plus du nombre important et grandissant de touristes ayant une résidence secondaire dans les Laurentides ou Lanaudière?</p>	<p>(M. Jérôme Dupras a d'ailleurs réalisé plusieurs recherches en la matière)! Pouvez-vous donc svp pensez aux générations futures et adopter une solution qui ne soit pas destructrice pour tous à long terme?!-Le déboisement causera la mort de plusieurs espèces d'arbres et d'animaux. Considérant que les espèces animales disparaissent à une vitesse assez impressionnante, ne devrions-nous pas les protéger davantage plutôt que de s'empresser à tout détruire pour notre simple gain? Considérant que les quantités de CO₂ augmentent davantage plutôt que de diminuer, ne devrions-nous pas accélérer la plantation d'arbres plutôt que d'accélérer la diminution de leur effectif? Svp, il faut songer à des solutions durables à long-terme et ça ne doit pas se faire au détriment d'êtres humains ou de faune et de flore.</p>	<p>médecins s'expriment sur les conséquences de ces infrastructures: ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/82153/le-prolongement-de-la-25-aurait-un-impact-negatif-sur-la-sante-publique</p>
Citoyen	Sainte-Julienne	<p>Un projet d'une autre époque: Comment peut-on accepter un projet qui détruira un écosystème forestier exceptionnel en 2022? En plus de 25 milieux humides qui sont dans l'emprise du projet et de 779 érables noirs qui seront abattus, soit 10 % des érables noirs du Québec (la</p>	<p>Étude ne tient pas compte des effets sur la circulation au bout de l'autoroute. Il n'y a pas de problème de congestion sur le premier tiers du parcours et le trafic de la fin de semaine perdue au-delà de la halte de verdure. Et ce temps de parcours augmentera avec les développements</p>	

		<p>publication du MELCC estime à 8000 individus), une espèce vulnérable. Ce plan est anachronique et totalement inacceptable, voire irresponsable, dans l'état actuel de la planète soumise à des changements climatiques dévastateurs. Comment un projet de route peut-il être exempt d'une réflexion sur le transport en commun et le covoiturage? Le rang des Continuations est un des plus beaux paysages de Lanaudière, un véritable joyau pour les cyclistes qui peuvent le parcourir en toute sécurité et sous le couvert des érables à sucre. L'arrivée de l'autoroute est une catastrophe tant pour le cyclotourisme que pour les acériculteurs de ce secteur. Je suis surprise que dans l'étude des variantes de réalisation la question du zonage agricole soit adressée uniquement dans la variante 2, et non dans la 3 ou la 4. Bien que l'acquisition des terrains et le dézonage se soit faite il y a longtemps, dans les faits c'est une perte de terres cultivées et cultivables et l'arrivée de l'autoroute ne fera qu'exacerber le problème en mettant plus de pression sur un dézonage futur.</p>	<p>immobiliers qui vont exploser dans la région. D'ailleurs l'étude ne tient pas compte de l'impact de l'étalement urbain sur l'environnement, elle se limite à identifier les dommages environnementaux physiques dans l'emprise du projet. Impacts sur la santé : c'est pourtant bien documenté, vivre à proximité d'une autoroute rend malade. Qui plus est, il y a une école et un CPE directement sur le bord de la future route. Pourquoi n'y a-t-il aucune mention dans l'étude d'impacts? Le projet vise à diminuer le niveau de bruit sur la 125. Il n'y aura pas moins de bruit avec ce projet, il ne sera que déplacé. On indique que le climat sonore ne sera pas très affecté par la présence de l'autoroute. Elle passera au cœur d'une communauté. Je comprends que sur les 9,5 premiers il y a peu de maisons, mais sur les 2 derniers kilomètres, les maisons sont déjà construites. Est-ce que l'évaluation des niveaux de décibels anticipés inclut le bruit des VTT? Tissu social : La municipalité de Sainte-Julienne est déjà coupée en deux en raison de la route 125. Nous aurions espéré que la nouvelle proposition puisse améliorer la situation. Les carrefours giratoires ne sont pas adaptés à la mobilité active.</p>	
--	--	---	--	--

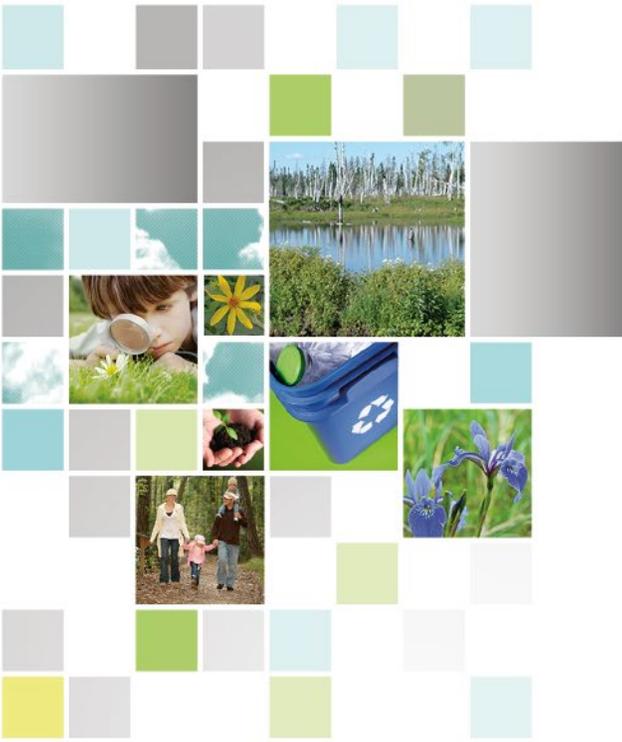
Citoyen	Sainte-Julienne	L'étalage urbain dans Lanaudiere qui va finir comme la 15 dans les Laurentides; pas moins de trafic parce une autoroute a été construite. Un projet obsolète des années 70.	La déforestation, une autoroute qui passe à côté d'une école, les maisons qui vont perdre de la valeur avec une autoroute dans leur cours, les écosystèmes détruits... et pour finir une nouvelle route alors qu'on est même pas capable d'entretenir les anciennes.	
Citoyen	Sainte-Julienne		Destruction d'un milieu naturel où se trouve plusieurs espèces menacés ainsi qu'un ravage de chevreuils. Division du territoire de la municipalité, Complexification des déplacements pour les habitants de la municipalité et ses environs. École primaire et CPE collés sur le projet d'autoroute. Ce n'est pas le genre d'environnement qui fait en sorte de développer des enfants heureux et épanouie en connexion avec la nature et qui la respecte. Les générations à venir ont besoin de grandir dans des milieux sains, inspirants et sécuritaires. Destruction de pistes cyclables et de sentiers permettant à la population de bouger, de se ressourcer en nature. Cette "solution" destructrice n'est pas adaptée à notre époque. On doit protéger les milieux naturels et la qualité de vie des habitants.	
Citoyen	Saint-Esprit	Oui! La 125 était autrefois un axe non résidentiel. C'est le cas maintenant, avec des autobus scolaires qui tentent de s'arrêter pour les enfants devant les demeures, avec un trafic à 90km/h! Des	Ma préoccupation est qu'il ne voit jamais le jour, après plusieurs décennies de promesses politiques.	

	<p>enfants y font du vélo! Le nombre d'accidents qui se sont produits sur la route 125 depuis 25 ans est effrayant. Les statistiques de la SAAQ pourraient en témoigner. Si l'on questionne les citoyens entre les adresses civiques 159 et 29, route 125, Saint-Esprit, un grand nombre de résidents ont vu un ou plusieurs accident(s) se produire devant leur résidence, parfois impliquant une personne de leur famille. Mes voisins ont été présents lors de nombreux accidents, témoins de décès et ont subi des dommages matériels, notamment quand un véhicule est entré en collision avec leur maison [décembre 2019]. Ces dommages font augmenter les frais d'assurances des propriétaires non responsables. J'ai personnellement été témoin et ai dû porter secours lors d'accidents devant ma résidence, hébergeant des blessés. Mon conjoint est décédé, le 13-10-2015, frappé par un poids lourd, devant la maison. Le projet de prolongation de l'A25 est une action concrète qui favoriserait l'amélioration de la sécurité aux abords de la route 125, le long de la municipalité de Saint-Esprit, en déviant le trafic, notamment le camionnage, sur un axe autoroutier.</p>		
--	--	--	--

Citoyen	Saint-Eustache	La nécessité du projet, les solutions alternatives.	La destruction de forêt et de terre agricole.	
Organisation	Sainte-Julienne	<p>Les citoyens et leurs enfants ne pourront plus traverser à pied entre les domaines. Bruit, pollution, perte du paysage et de la qualité de vie des citoyens. La future route traversera 4 domaines résidentiels paisibles sans bruit avec accès à la forêt. Risque lié à la conduite de gaz. Destruction d'habitat exceptionnel comportant : de l'orme de thomas, l'ail des bois, athyrie à sore dense, érable noir, cardamine de clinton et noyé cendré. Pollution et dérivation de cours d'eau important pour l'habitat des poissons. Destruction de la biodiversité, de la faune, de la flore et dont 779 érables noirs. Risque pour les commerces locaux (faillite) lié au manque de client en transit. Risque de transport de sédiments fins et pollués dans nos cours d'eau. Destruction de plusieurs milieux humides. Présence de bruit dépassant la limite permise pour les 4 domaines aux abords de la future route. Augmentation du vent et de l'érosion des sols et du risque d'accidents avec les cerfs de Virginie (ravage tout prêt de la future route). Risque de glissement de sol (présence d'argile) le long de la future route et sur les terrains des citoyens aux abords de celle-ci. Diminution des activités touristique et</p>	<p>Diminution de notre qualité de vie, fermeture de nos commerces locaux, perte d'espèces menacée ou vulnérables, perte de la faune, de la flore et de la biodiversité locale et régionale, risque de glissement de sol, bruit pollution sonore et lumineuse. Nous sommes venus à Sainte-Julienne pour la forêt, le paysage, la villégiature, la faune, la flore ainsi que la biodiversité. Je tiens à ajouter que nous avons des congestions de maximum 30 minutes et que cela ne démontre pas l'obligation de la présence d'une route autant destructrice. Si l'on regarde l'autoroute 13 ou la 15 à l'heure de pointe c'est congestionné, mais ici, ce n'est pas à ce point. Construire cette route amènera plus d'automobile, plus d'étalement urbain, plus de destructions et finalement un retour à la congestion sur la future route bien pire que ce que l'on vit présentement. Cela est prouvé. Nul part au Québec nous faisons passer des autoroutes au travers des domaines résidentiels cela ne fait aucun sens. Un projet des années 1970 n'est plus à jour en pleine crise climatique! Nous devons prioriser l'environnement et mettre en place plusieurs solutions alternatives afin de fluidifier la circulation en saison estivale sans tout détruire et</p>	<p>https://www.change.org/non_prolongation_autoroute_25 https://www.24heures.ca/2021/12/15/detruire-une-foret-pour-construire-une-autoroute https://www.google.com/amp/s/ci.radio-canada.ca/amp/1873574/citoyens-environnement-loi-66-caq-infrastructures https://plumelibre.ca/style/7353-une-marche-pour-contrer-le-prolongement-de-la-25 https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/735996/le-prolongement-de-l-a-25-engendrerait-d-importantes-pertes-pour-les-milieux-naturels</p>

		<p>récréotouristique pour Saint-Esprit et Sainte-Julienne. Perte de centaines de plants d'ail des bois, perte de plus de 100 000 individus de cardamines découpés et de plus de 880 à statut précaire.</p>	<p>engendrer des conséquences irréversibles! Priorisez les piétons, cyclistes, le transport en commun (qui n'est pas adéquat ici pour être utilisé comme seul moyen de transport) donc ajoutez des moyens de transport en commun et arrêtez de privilégier l'auto-solo.</p>	
Organisation	Saint-Esprit	<p>L'aspect sécurité doit être davantage élaboré afin de bien saisir l'impact du projet sur la sécurité des piétons, cyclistes, véhicules légers, véhicules lourds, véhicules récréatifs et machineries agricoles. Il faudrait avoir une recension des accidents sur le tronçon de la route 125 et les routes limitrophes ainsi qu'une projection de l'impact du projet portant spécifiquement sur cet enjeu. Quant à l'impact sur l'environnement, il faudrait élaborer sur les différentes options qui ont été étudiées et ce qui a mené aux choix effectués à savoir s'il est possible de réduire encore davantage l'emprise utilisée afin de limiter au maximum l'impact sur les milieux agricoles, forestiers et hydriques. Par ailleurs, la compensation prévue sur la perte de biodiversité devrait être davantage expliquée et élaborée. Le même exercice devrait être entrepris quant aux choix faits concernant les intersections, à savoir si ce sont des feux de</p>	<p>L'absence de l'intersection à l'angle de la route 125, de la route 337 et du 4^e Rang dans les plans du MTQ provoquera un ralentissement à la sortie de la route nationale projetée au nord. De plus, une inquiétude est soulevée pour le tronçon entre la halte verdure et l'intersection de la route 125/337 pour les riverains de la route 125 qui auront de la difficulté à emprunter la route en raison du débit élevé qui sera occasionné. Nous proposons de conserver des feux de circulation à l'angle de la route 125 et de la fin de la route projetée, mais de prévoir un carrefour giratoire à l'angle de la route 125/337 et du rang 4. Il y a certaines préoccupations quant aux coûts d'entretien liés à la rétrocession des responsabilités d'entretien de la route 125 aux municipalités et de l'impact sur leurs finances. Il faudrait prévoir un plan pour l'interconnexion des pistes multifonctions au nord et au sud du tronçon projeté afin de bien structurer le transport</p>	

		<p>circulation ou des carrefours giratoires, tant d'un point de vue de la mobilité que de la sécurité. Particulièrement pour le choix de feux de circulation à l'angle des routes 25, 158 et 125 ainsi qu'à l'angle de la route 25 et de la rue Montcalm à Saint-Esprit. Finalement, il devrait y avoir des études de circulation sur l'impact de la nouvelle route sur le rang du Cordon au niveau de la circulation automobile. Il faudrait aussi bien démontrer l'impact sur la sécurité des piétons et des cyclistes avec l'implantation d'un carrefour giratoire à cet endroit.</p>	<p>actif. Il n'est pas mentionné ce qui est prévu par le MTQ avec les terrains inutilisés de l'emprise. Ces terrains pourraient être très utiles pour des projets structurants dans la communauté.</p>	
--	--	--	--	--



**Environnement
et Lutte contre
les changements
climatiques**

Québec 