

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 \(PEEIE\)](#) 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 \(REEIE\)](#) dont la réalisation est prévue dans le Québec méridional.

La Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (LACPI) a été sanctionnée le 11 décembre 2020. Celle-ci prévoit l'application d'une procédure accélérée d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PAEEIE) pour les projets visés.

Ainsi, quiconque a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet d'infrastructure mentionné à l'annexe I de la LACPI et visé à l'article 31.1 de la LQE ainsi qu'à l'article 2 du REEIE 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 - PAEEIE » 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 PAEEIE et, le cas échéant, de préparer une directive spécifique, ciblée sur les enjeux, indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur doit élaborer.

Le formulaire « Avis de projet – PAEEIE » permet de décrire les caractéristiques générales du projet. Il doit être rempli de 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 transmettra ensuite à l'initiateur du projet les observations et les enjeux soulevés dont la pertinence justifie qu'on les prenne en compte dans l'étude d'impact du projet. En vertu de l'article 43 de la LACPI, le ministre transmettra également à l'initiateur les enjeux qu'il a identifiés, y compris les enjeux signifiés par les experts gouvernementaux. Par ailleurs, en vertu, respectivement, des articles 118.5.0.1 de la LQE et 18 du REEIE, les observations soumises lors de la consultation publique ainsi que les avis produits par tout ministère ou organisme gouvernemental dans le cadre de la PAEEIE seront publiés au Registre des évaluations environnementales.

Le formulaire « Avis de projet - PAEEIE » doit être accompagné du paiement prévu dans le système de tarification des demandes d'autorisation environnementale. Ce paiement doit être fait à l'ordre du ministre des Finances. Le détail des tarifs applicables est disponible à l'adresse électronique suivante : (cliquez ensuite sur le lien « Procédure accélérée d'évaluation environnementale, Québec méridional »). 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 à l'adresse postale suivante :

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

Veillez 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 - PAEEIE » ne soit déposé.

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. 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 des communautés autochtones.

1. INFORMATION SUR LE DEMANDEUR

1.1 Coordonnées de l'initiateur de projet	
Nom : Ministère des Transports, Direction générale des Laurentides-Lanaudière	
Adresse municipale : 222, rue Saint-Georges, 2e étage, Saint-Jérôme (Québec) J7Z 4Z9	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Nom et fonction du ou des signataires autorisés à présenter la demande : Mathieu Côté, ing., Sébastien Boileau-Bolté, biol. et Marie-Noëlle Roy, directrice.	
Numéro de téléphone : 450 569-7414, # 45188	Numéro de téléphone (autre) : 450 560-1150
Courrier électronique : mathieu.cote@transportsgouv.qc.ca Sebastien.boileau-bolte@transportsgouv.qc.ca Marie-Noelle.Roy@transportsgouv.qc.ca	
1.2 Numéro de l'entreprise	
Numéro d'entreprise du Québec (NEQ) :	
1.3 Résolution du conseil municipal	
<i>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.</i>	
1.4 Coordonnées du consultant mandaté par l'initiateur de projet (s'il y a lieu)	
Nom : Alliance Lanaudière	
Adresse municipale : 300-1200, boul. Saint-Martin Ouest, Laval (Québec) H7S 2E4	
Adresse postale (si différente de l'adresse municipale) :	
Numéro de téléphone : 514 281-1010	Numéro de téléphone (autre) : 450 668-8232
Courrier électronique : martin.Thibault@stantec.com	
Description du mandat : Préparation des avant-projets, plans et devis préliminaires et définitifs et les documents d'appel d'offres, actualisation de l'étude d'impact sur l'environnement existante et documents connexes et assurer le service accompagnement lors d'appel d'offres et pendant la réalisation des travaux, pour le compte du MTQ – Projet de construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25 incluant les travaux d'amélioration de la route 125, dans les municipalités de Sainte-Julienne et Saint-Esprit, MRC de Montcalm, circonscription électorale de Rousseau (Dossier N° 8801-20-FA09).	

2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

2.1 Titre du projet
Construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25
2.2 Article d'assujettissement du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets
<i>Dans le but de vérifier l'assujettissement de votre projet, indiquez, selon vous, le ou les articles du Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets auxquels votre projet est assujéti et expliquez pourquoi (atteinte du seuil, par exemple).</i>
La section II, annexe 1, Partie 2 :
5. INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES Les projets suivants sont assujettis à la procédure: 1° la construction, sur une longueur minimale de 5 km, d'une route prévue à 4 voies de circulation ou plus ou l'élargissement, sur cette même distance, d'une route la portant à 4 voies ou plus.
2.3 Confirmation de l'assujettissement du projet à la Loi concernant l'accélération de

certains projets d'infrastructure

Indiquez le numéro attribué au projet à l'annexe I de la Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure.

Projet no 136.

2.4 Date de dépôt prévue de l'étude d'impact

Indiquez la date de dépôt prévue de l'étude d'impact (pour faciliter la planification de certains préalables administratifs).

Printemps 2023.

2.5 Description sommaire du projet et des variantes de réalisation

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

Description sommaire du Projet

Le projet consiste en la construction d'une nouvelle route de type *nationale* à quatre voies à chaussées séparées entre les municipalités de Saint-Esprit et Sainte-Julienne. Ceci, à l'intérieur de l'emprise déjà acquise par le ministère des Transports dès 1975.

La nouvelle route sera aménagée dans le prolongement de l'autoroute 25, entre la route 158 à Saint-Esprit et la route 125/337 à Sainte-Julienne. Le tracé s'étend sur une longueur de 9,12 km et inclut l'aménagement de quatre nouvelles intersections à la rencontre de la route 158, du rang des Continuations, du Rang du Cordon (route 346) et de la route 125/337. Le ministère des Transports privilégie l'aménagement de carrefours à niveau pour ces intersections (intersections contrôlées par feux de circulation ou carrefour giratoire). L'aménagement d'un pont d'étagement au rang des Continuations sera toutefois proposé en alternative à un carrefour à niveau contrôlé par feux de circulation. Le carrefour dénivelé offre en effet un niveau de sécurité accru. L'intersection de la route 125/route 158 avec le rang de la Rivière Nord sera également réaménagée afin de l'adapter aux nouvelles conditions de circulation qui prévaudront à l'ouverture de la nouvelle voie de contournement. Ainsi la bretelle d'accès de la route 125 Sud sera notamment supprimée. Les plans présentés en annexes illustrent la localisation et la géométrie de la nouvelle route projetée, des routes transversales réaménagées et intersections ainsi que la section-type de l'axe principal.

La nouvelle route à quatre voies adoptera le profil en travers type du MTQ pour une route nationale ou régionale à chaussées séparées en milieu rural, soit deux voies de 3,70 m de largeur par direction, bordées par des accotements droit et gauche de respectivement 3,0 m et 1,3 m de largeur. La largeur du terre-plein central gazonnée est de 12,4 m.

Le tronçon de la route 158 existante localisé entre le rang de la Rivière Nord et la nouvelle route de contournement, (longueur de 0,56 km), sera également réaménagé : les deux chaussées séparées seront élargies afin d'adopter le nouveau profil en travers à quatre voies.

La chaussée en direction Sud de la route 158 devra être élargie à 2 voies sur une distance de 0,37 km entre le rang de la Rivière Nord et la bretelle d'accès de la route 125 en direction Sud qui sera supprimée.

La vitesse affichée sur le prolongement de l'autoroute 25 sera de 90 km/h.

De façon générale, le drainage de la nouvelle route consistera en des fossés latéraux situés de part et d'autre des chaussées. Le terre-plein entre les deux chaussées sera drainé par un fossé peu profond canalisé à intervalle régulier vers les fossés latéraux. À certains endroits, principalement aux intersections, des sections en drainage fermé avec puisards et conduites seront aménagées pour permettre le drainage des chaussées en bordures des îlots et terre-plein requis.

Finalement, le ministère des Transports souhaite aménager à l'intérieur des emprises déjà acquises des sentiers de villégiatures pour les motoneiges (l'hiver), les cyclistes (l'été) et les véhicules tout-terrain (toute l'année). Ainsi une piste combinée d'une largeur de 6,5 m pour motoneige et cyclistes sera aménagée du côté ouest de la nouvelle route à partir du rang de la Rivière nord jusqu'à la limite nord du projet. Cette piste comportera une largeur pavée de 3 mètres pour les cyclistes et le reste de la plateforme sera engazonnée. La piste pour VTT d'une largeur de 5,7 mètres sera aménagée à partir du Rang des Continuations jusqu'à la limite nord du projet.

Les travaux pour la réalisation du projet comprendront principalement les activités suivantes :

- Les travaux de déboisement et essouchement;
- Les travaux de terrassement pour l'aménagement des chaussées incluant le décapage et la récupération de la terre végétale, dynamitage, déblais de 1^{re} et 2^e classe, remblai de pierre et de sols, mise en place de terre végétale;
- Les travaux de structures de chaussée incluant la mise en place des matériaux granulaires de fondation et sous-fondation, drains de fondations, enrobés bitumineux et rechargement d'accotement;
- Réfection de chaussée pour les routes existantes à raccorder (ex : planage, décohesionnement, rechargement granulaire, couche de correction de pavage, etc.);
- Aménagement de pistes pour les VTT, motoneiges et cyclistes;
- Réaménagement et paysagement de la Halte routière
- Structure de pont au Rang des Continuations (si cette option est retenue);
- Les travaux de drainage ouvert incluant l'aménagement des fossés, nettoyage de fossés, mise en place des ponceaux transversaux et latéraux (cours d'eau, traverses de pistes, entrées privées et autres), ouvrages de gestion des eaux de ruissellement (débit et qualité) et de protection à l'érosion en fonction des conditions du site et réglementation en vigueur;
- Les travaux de drainage fermé (conduites, regards, puisards) ponctuels localisés principalement

- au niveau de certaines intersections dont notamment les carrefours giratoires
- Éléments de sécurité aux endroits requis tels que glissières de sécurité, écrans anti-éblouissement, clôtures, bollards et autres
- Mise en place d'écrans antibruit aux endroits requis;
- Éléments de béton tels que bordures, musoirs, terre-plein et îlots de béton
- Infrastructures d'éclairage et de feux de circulation
- Déplacement de services publics souterrains et aériens
- Structures de supersignalisation, petite signalisation et marquage
- Gestion de sols contaminés si présents et en fonction de la réglementation en vigueur;
- Végétalisation, aménagements paysagers et remise en état
- Mesures de protection environnementales pendant la réalisation des travaux (gestion des sédiments, bruits, etc.)

Variantes de réalisation

Quatre variantes de réalisation ont été examinées avant de retenir la variante 4 :

Amélioration dans le corridor de la route 125

- **Variante 1** : ajout de voies auxiliaires de dépassement à la route 125.
- **Variante 2** : élargissement de la route 125 à 4 voies divisées.

Construction d'un nouveau lien autoroutier dans les emprises déjà acquises

- **Variante 3** : construction d'une chaussée d'autoroute avec échangeurs complets.
- **Variante 4** : construction d'une nouvelle route de type nationale à quatre voies à chaussées séparées.

Variante 1 : élargissement du corridor de la route 125 à 3 voies

Objectif : augmenter les possibilités de dépassement pour ramener la route aux normes du MTQ pour des routes de cette classe.

- Contraintes physiques d'emprise disponible.
- Solution à court et moyen terme, puisque à long terme: congestion, surtout la fin de semaine, files d'attentes nettement plus importantes qu'actuellement.

Conclusion : Cette variante ne peut être considéré viable.

Variante 2 : ajout de deux voies (une par direction) dans le corridor de la route 125 (chaussées séparées par un dispositif de retenue)

Objectif : régler à plus long terme la problématique de circulation.

- Contraintes physiques d'emprise disponible dans Sainte-Julienne et en milieu rural (zone agricole permanente).
- Problème de gestion d'accès et de feux de circulation (ajout de délais).
- Limite l'accès aux commerces.

Conclusion : Il a été jugé pertinent de considérer cette variante dans le cadre de l'analyse comparative. Cependant, cette variante n'a pas été retenue.

Variante 3 : prolongement de l'A-25 par une autoroute dans l'emprise déjà acquise

Objectif : maintenir et améliorer le réseau routier afin que ce dernier demeure sécuritaire et efficace à long terme.

- Intérêt certain pour le trafic en transit.
- Aucune problématique de disponibilité d'emprise.
- Usages temporaires de l'emprise à gérer.
- Facilite le projet de revitalisation du centre-ville de Sainte-Julienne.
- Impact négatif pour les commerçants vivant du transit.
- Intégration de pistes VHR et cyclables, de traverses agricoles : faisabilité technique complexe.
- Présence d'échangeurs et de viaducs : impact visuel négatif.
- Délais de construction longs.

- Coût élevé de l'entretien des structures.
- Durée de vie des structures (remplacement à prévoir).
- Risques au niveau de la construction des fondations (sols sensibles ou différentiels).
- Recevabilité : en 2019, le milieu favorise l'option d'une route au sol (Comité Mobilité 125).

Conclusion : Il a été jugé pertinent de considérer cette variante dans le cadre de l'analyse comparative. Cependant, cette variante n'a pas été retenue.

Variante 4 : prolongement de l'A-25 par une route nationale (2 voies par direction) dans l'emprise déjà acquise

Objectif : maintenir et améliorer le réseau routier afin que ce dernier demeure sécuritaire et efficace à long terme.

- Intérêt certain pour le trafic en transit.
- Aucune problématique de disponibilité d'emprise.
- Usages temporaires de l'emprise à gérer.
- Facilite le projet de revitalisation du centre-ville de Sainte-Julienne.

- Impact négatif pour les commerçants vivant du transit.

Conclusion : Cette variante a été retenue puisqu'elle possède les mêmes éléments favorables que la variante 3 mais ne possède pas les nombreux inconvénients causés par la construction d'une autoroute.

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.).

Voir croquis à l'Annexe II.

2.6 Objectifs et justification du projet

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

Historique et justificatif :

L'axe de l'A-25 est en développement depuis le début des années 60. Rawdon, au nord de Ste-Julienne, est un point majeur d'intérêt pour la population montréalaise en recherche de grands espaces naturels de villégiature. Les plans de tracé pour le prolongement de l'A-25 avec une configuration à 4 voies divisées sont complétés depuis 1970 et toutes les emprises requises sont acquises et libérées en date de 1975. Au gré des années, ce projet ne peut être retenu à la programmation lors des périodes de restrictions budgétaires.

En 1999, le plan de transport de la région de Lanaudière fait ressortir clairement une problématique de circulation sur la route 125 au nord de Saint-Esprit. On anticipe une forte augmentation de la population de l'ordre de 37 % de 1996 à 2016, valeur nettement supérieure à la moyenne québécoise de 12 %. Le Ministère amorce alors la préparation d'études afin de réactiver ce dossier

Le MTQ a déposé en 2000 un avis de projet concernant la prolongation de l'A-25 à deux voies (une voie par direction) sur 18 km de Saint-Esprit à Rawdon. Deux autres voies devaient se rajouter vers 2021. Mentionnons que le tracé de cette route avait été élaboré dès 1970, et que l'emprise avait été entièrement acquise à partir 1975.

La Directive du Ministère de l'environnement pour l'évaluation environnementale de ce projet assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est émise en juillet 2000. Le MTQ débute l'étude d'impact en juin 2001

En mai 2004, le MTQ dépose l'étude d'impact environnemental du « Prolongement de l'autoroute 25 dans les municipalités de Saint-Esprit, Sainte-Julienne et Rawdon » au Ministère de l'environnement.

De 2005 à 2011, le Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs (MDDEP) transmet trois séries de questions concernant l'évaluation environnementale du projet. Des échanges d'informations ont lieu entre les deux ministères, mais le MTQ n'ayant pas donné suite en totalité à la 3^e série de questions, la recevabilité de l'étude n'a pu être obtenue de la part du ministère de l'environnement.

En 2021, des études préliminaires techniques et environnementales sont entreprises afin de définir un nouvel avant-projet et débiter une nouvelle étude d'impact.

Objectifs du projet dans sa version actuelle:

Le scénario présenté vise les objectifs suivants :

- Accommoder le trafic de transit sur le tronçon de St-Esprit à Ste-Julienne;
- Améliorer la capacité et la sécurité de la route 125;
- Diminuer les temps de parcours;
- Conserver le caractère urbanisé des milieux développés de la route 125 en favorisant des échanges riverains sécuritaires et favorise ainsi la revitalisation du centre-ville de Sainte-Julienne;
- Diminuer les vitesses moyennes sur la route 125 et les niveaux de bruit;
- Rétablir une sécurité routière acceptable sur la route 125 où on trouve une multitude d'accès et d'intersections, facilitant les déplacements des résidents riverains et des agriculteurs;
- Éviter l'expropriation de maisons et de plusieurs terrains (dont une partie est située en zone agricole permanente) qui aurait été causée par un élargissement de la route 125 actuelle à quatre voies.
- Rencontrer certaines des principales orientations de la MRC de Montcalm, soit d'améliorer le réseau routier pour le rendre sécuritaire et efficace.

2.7 Activités connexes

Résumez, s'il y a lieu, les activités connexes projetées par l'initiateur (exemple : aménagement de chemins d'accès, exploitation d'un banc d'emprunt, etc.) et tout autre projet susceptible d'influencer la conception du projet proposé. le cas échéant, indiquez également les activités connexes qui doivent être réalisées par un tiers et les coordonnées de celui-ci.

Le projet comprend également l'aménagement de 2 pistes multifonctions, dits en « sites propres », c'est-à-dire des pistes entièrement séparées des voies routières (vélos, VHR), des écrans anti-bruit, et la protection d'une conduite de gaz Énergir.

3. LOCALISATION ET CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET

3.1 Définition et localisation du projet et de ses activités

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

Sainte-Julienne et Saint-Esprit

Nom de la ou des municipalités régionales de comté (MRC) où la réalisation du projet est prévue :

MRC de Montcalm

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) :

Aire agricole dynamique et aire urbaine

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°54'34.1"N Longitude : 73°39'29.5"W

Point de **fin du projet** (si applicable) : Latitude : 45°57'43.3"N Longitude : 73°42'05.9"W

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet

Décrivez les principales composantes des milieux biophysique et humain (composantes valorisées de l'environnement (CVE) susceptibles d'être touchées par le projet. Il est à noter qu'une composante valorisée de l'environnement est un élément ayant une importance scientifique, sociale, culturelle, économique, historique, archéologique ou esthétique.

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.

Voir l'annexe IV.

NOTE : L'annexe IV du présent document contient un tableau qui vous permet de mettre en relation les CVE identifiées ainsi que les renseignements requis dans la section 5 (les activités du projet, les changements induits sur les CVE, les enjeux et les impacts). Nous vous en recommandons fortement l'utilisation. Si votre intention est d'utiliser ce tableau, veuillez reporter les CVE dans la première colonne.

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 pour le déroulement de la procédure. Indiquez la date de dépôt de l'étude d'impact. Précisez également si les saisons peuvent avoir une influence sur le début, le cours ou la fin des travaux (si certaines étapes ou certains travaux ne peuvent être effectués qu'à certaines périodes de l'année).

Le calendrier prévu pour le projet de construction de la route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25, ce projet est le suivant :

- Mise à jour de l'avant-projet préliminaire : Juillet 2021
- Avant-projet définitif : Octobre 2023
- Plans et devis préliminaires : Avril 2024
- Plans et devis définitifs : Juillet 2024
- Réalisation des travaux : Fin 2024 à fin 2027.

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.

Voir Annexe III.

4. ACTIVITÉS D'INFORMATION ET DE CONSULTATION DU PUBLIC ET DES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES^{1,2}

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 et de quelle façon une rétroaction a été effectuée auprès des participants consultés.

Voir l'historique du projet mentionné à la section 2.6 et les préoccupations/enjeux préliminaires identifiés à l'annexe IV.

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.

Consultation publique

Le MTQ organisera une consultation publique à la fin du mois d'octobre dans la ville de Sainte-Julienne.

Consultation autochtone

Aucune consultation autochtone sera réalisée, car La majorité des travaux se situent en territoire où le Québec juge qu'il n'y a pas de revendications autochtones crédibles. Cependant, la route 158 délimite le territoire de revendication mohawks et, puisqu'il y aura des empiétements de part et autre de la R158 lors des travaux, le SAA a été sollicitée.

Ainsi, après vérification avec le SAA, le MTQ n'a pas à faire une consultation autochtone pour ce projet, car ce sont des terres privées qui autour de la route 158; il n'y a donc pas de risques de porter préjudice à des droits ancestraux ou issus de traité.

¹ 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 document *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*, accessible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-initiateur-projet.pdf.

² 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*, accessible sur le site Web du Ministère à l'adresse électronique suivante : www.environnement.gouv.qc.ca/evaluations/documents/guide-demarche-autochtones-initiateur-projet.pdf.

5. DESCRIPTION PRÉLIMINAIRE DES PRINCIPAUX ENJEUX³ ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

NOTE : Vous avez la possibilité de remplir le tableau de l'annexe IV pour les questions 5.1 à 5.4 plutôt que les cases 5.1 à 5.4.

5.1 Description des activités du projet susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement
<i>Décrivez sommairement, selon votre connaissance actuelle du projet, les interactions entre chacune des composantes valorisées de l'environnement et les activités du projet afin de mettre en relief les activités qui sont susceptibles d'entraîner la modification de ces composantes (les sources d'impact).</i>
Voir l'annexe IV.
5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement
<i>Décrivez sommairement, selon votre connaissance actuelle du projet, les changements induits par les activités sur les composantes valorisées de l'environnement (les modifications).</i>
Voir l'annexe IV
5.3 Description des principaux enjeux du projet
<i>Pour les phases d'aménagement, de construction, d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les principaux enjeux du projet liés à chacune des composantes.</i>
Voir l'annexe IV
5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
<i>Pour les phases d'aménagement, de construction, d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux.</i>
Voir l'annexe IV

6. ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE

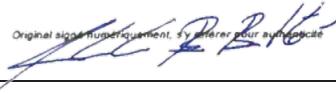
6.1 Émission de gaz à effet de serre
<i>Mentionnez si le projet est susceptible d'entraîner l'émission de gaz à effet de serre et, si oui, lesquels. Décrivez sommairement les principales sources d'émission projetées aux différentes phases de réalisation du projet.</i>
Les travaux envisagés sont susceptibles de générer des émissions de GES pendant les phases de construction et d'exploitation.
Durant la phase de construction, les principales sources d'émission de GES sont les équipements, le transport (matériaux de construction, déblais, personnes).
Durant la phase d'exploitation, les principales sources d'émission de GES sont les véhicules des usagers et les opérations d'entretien et de réparation de l'infrastructure.

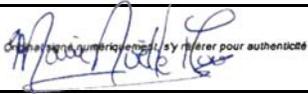
7. AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

7.1 Autres renseignements pertinents
<i>Inscrivez tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet.</i>
NIL

³ Enjeu : préoccupation majeure pour le gouvernement, la communauté scientifique ou la population, y compris les communautés autochtones concernées, dont l'analyse pourrait influencer la décision du gouvernement quant à l'autorisation d'un projet.

8. DECLARATION ET SIGNATURE

8.1 Déclaration et signature	
Je déclare que :	
1° les documents et renseignements fournis dans le présent avis de projet sont, à ma connaissance, exacts.	
Toute fausse déclaration peut entraîner des sanctions en vertu de la LQE. Tous les renseignements fournis feront partie intégrante de la demande et seront publiés au Registre des évaluations environnementales.	
▪ Mathieu Côté, ing.	
▪ Chargé d'activité, Direction des projets, DGLL, MTQ	
Signature :	 Mathieu Côté
	2022.05.31 20:10:45-04'00'
Date :	
	2022-05-31
▪ Sébastien Boileau Bolté, biol	
▪ Coordonnateur, Module environnement, DGLL, MTQ	
Signature	
	Saisissez du texte ici
Date	
	2022-06-02

▪ Marie-Noëlle Roy, directrice	
▪ Directeur, Direction de la coordination et des relations avec le milieu, DGLL, MTQ	
Signature	
Date	
	2022-06-02

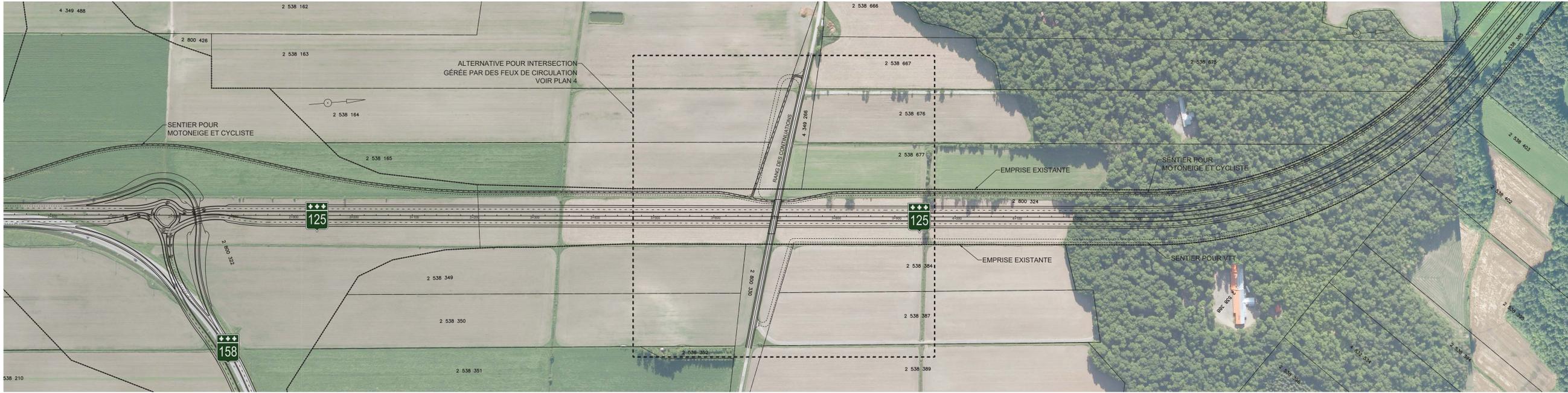
Annexe I
Résolution du conseil municipal

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.).



Route	025	Tronçon	x	Section	x
Route	125	Tronçon	x	Section	x
Feuille cartographique	311113 202	Latitude	45°54'34"	Longitude	73°39'29"
Municipalité	Saint-Esprit	Code	63000		
	Sainte-Julienne	Code	63060		
Municipalité régionale de comté	Montcalm	Code	630		
Cronscription électorale	Roussseau	Code	x		
Centre de services	x	Code	x		
Cadastre	x	Code	x		
	x	Code	x		
	x	Code	x		
Cronscription foncière	x	Code	x		
Description					

CROQUIS POUR AVIS ENVIRONNEMENTAL

1+400 À 11+900



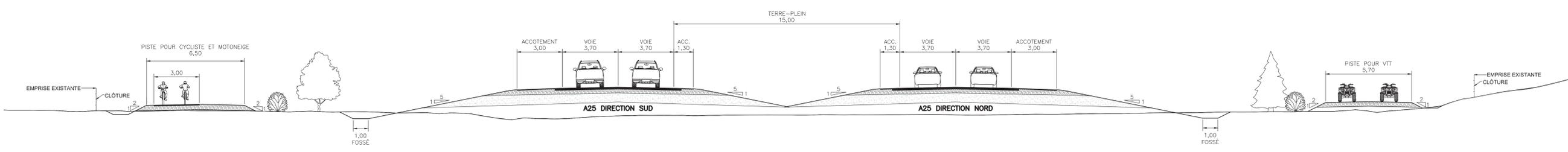
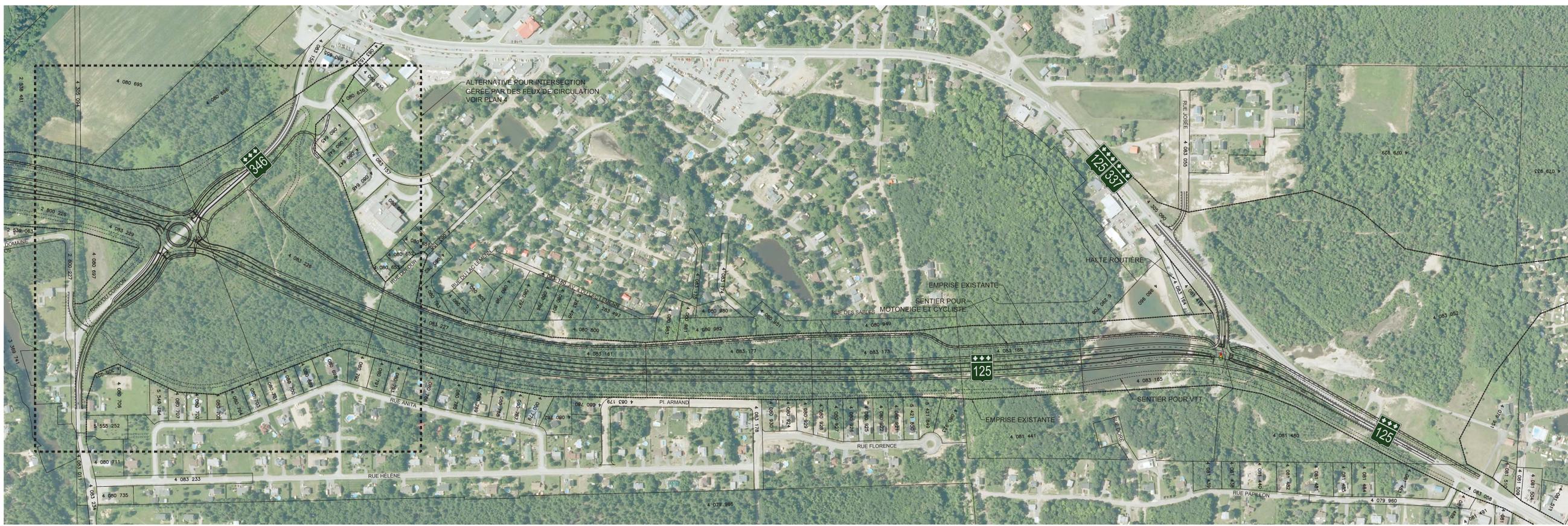
Sous					
Vérificateur					
Équipe technique					



Unité administrative
 Sous-ministère aux territoires
 Direction générale des
 Laurentides - Lanaudière
 Direction des projets

TITRE
 CONSTRUCTION D'UNE
 ROUTE NATIONALE DANS LE
 PROLONGEMENT L' AUTOROUTE 25

Échelle	0 20 50 125m
Horizontale	1:2500
Identification du dossier	8801-20-FA09
Identification du projet	
Numéro de plan	1
Identification de regroupement	



COUPE-TYPE - A25
ÉCHELLE = 1:100

Route	Tronçon	Section	X	X	
Route	125	X	X	X	
Feuille cartographique	31113 202	Latitude	45°54'34"	Longitude	73°32'29"
Municipalité	Saint-Esprit	Code	63000		
	Sainte-Julienne	Code	63060		
Municipalité régionale de comté	Montcalm	Code	630		
Cronscription électronique	Roussseau	Code	X		
Centre de services	X	Code	X		
Cadastre	X	Code	X		
	X	Code	X		
Cronscription foncière	X	Code	X		
	X	Code	X		

CROQUIS POUR AVIS ENVIRONNEMENTAL

1+400 À 11+900

AAAA-MM-JJ Statut Par



Sous	X
Vérificateur	X
Équipe technique	X



Unité administrative
Sous-ministère aux territoires
Direction générale des Laurentides - Lanaudière
Direction des projets

Titre
CONSTRUCTION D'UNE ROUTE NATIONALE DANS LE PROLONGEMENT L' AUTOROUTE 25

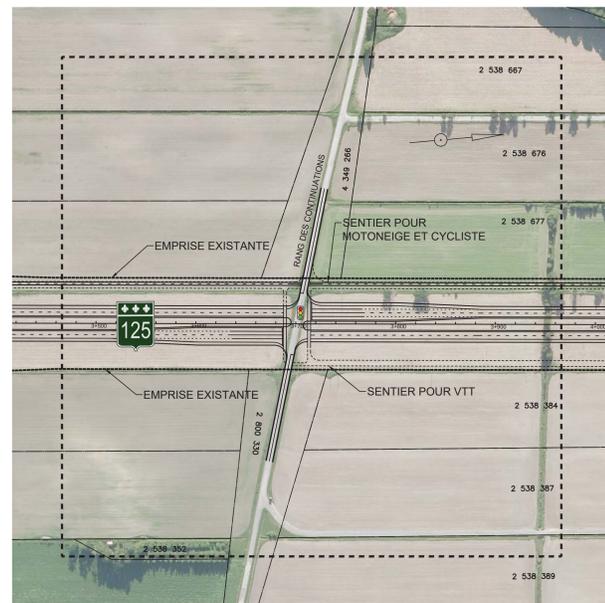
Échelles
Horizontale 1:2500 0 25 50 125m

Identification du dossier
8801-20-FA09

Identification du projet

Numéro de plan 2

Identification de regroupement



RANG DES CONTINUATIONS
INTERSECTION ALTERNATIVE



RANG DU CORDON
INTERSECTION ALTERNATIVE

Route	Tronçon	Section
025	x	x
Route	Tronçon	Section
125	x	x
Feuille cartographique	Latitude	Longitude
311113 202	45°54'34"	73°39'29"
Municipalité	Code	
Saint-Esprit	6300	
Sainte-Julienne	63060	
Municipalité régionale de comté	Code	
Montcalm	630	
Cronoscription électorale	Code	
Roussseau	x	
Centre de services	Code	
	x	
Cadastre	Code	
	x	
	x	
	x	
Cronoscription foncière	Code	
	x	

CROQUIS POUR AVIS
ENVIRONNEMENTAL

1+400 À 11+900

AAAA-MM-JJ	Statut	Par



Soeur	
.....	
.....	
.....	
.....	

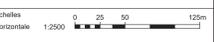
Vérificateur	
.....	
.....	
.....	

Équipe technique	
.....	
.....	



Unité administrative
Sous-ministère aux territoires
Direction générale des
Laurentides - Lanaudière
Direction des projets

Titre
CONSTRUCTION D'UNE
ROUTE NATIONALE DANS LE
PROLONGEMENT L' AUTOROUTE 25



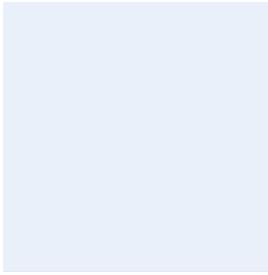
Identification du dossier
8801-20-FA09

Identification du projet
--

Numéro de plan	4
Identification de regroupement	

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.





Composantes du projet

- Site à l'étude
- Emprise du MTQ
- Route nationale projetée

Chainage

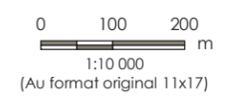
- Mesure en (m)

Cours d'eau de référence

- Permanent
- Intermittent
- Étendue d'eau

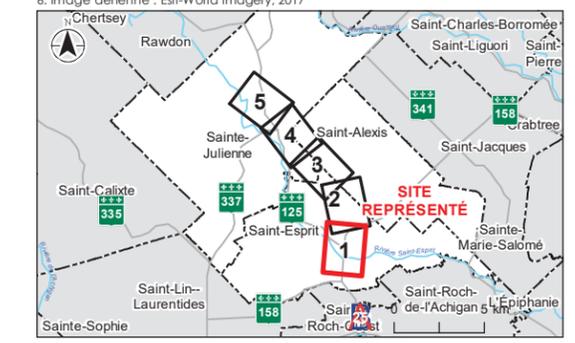
Réseau routier

- Autoroute
- Nationale ou régionale
- Artère ou collectrice
- Locale



Sources

1. Système de coordonnées : NAD 1983 CSRS MTM 8
2. Composantes du projet, chaînage : Stantec, 2021
3. Réseau routier : Adresse Québec, 2021
4. Cours d'eau de référence: GRHQ, 2016
5. Fond de carte (Médailion) : BDGA, Québec, 2020
6. Image aérienne : Esri-World Imagery, 2017



Localisation du projet
 Saint-Esprit - Sainte-Julienne, Québec
 159400382-C0001 REVA
 Préparé par Aurélie Monnard le 2022-01-28
 Vérifié par Stéphanie Besner le 2022-01-28

Client/Projet
 Ministère des Transports du Québec
 Construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25, dans les municipalités de Sainte-Julienne et de Saint-Esprit

Carte No.
1-1

Titre
Localisation du site à l'étude

Z:\2021\11-0346-500\1 - LVR\01 - Document\lvr\159400382-C0001-REVA - Emprise\projet_2021\28_mpk.mxd Révision : 2022-01-28 Por : CAA/MO2/1512 5084000 5085000



Composantes du projet

- Site à l'étude
- Emprise du MTQ
- Route nationale projetée

Chainage

- Mesure en (m)

Cours d'eau de référence

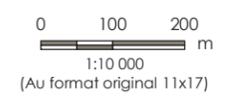
- Permanent
- Intermittent
- Étendue d'eau

Écosystème forestier exceptionnel (MRN, s.d.)

- Rare-refuge : Saint-Esprit de Montcalm (no 106)

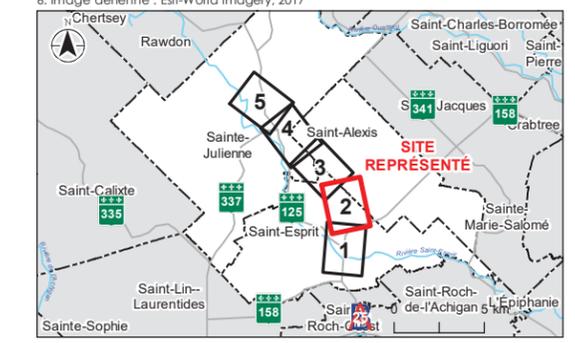
Réseau routier

- Autoroute
- Nationale ou régionale
- Artère ou collectrice
- Locale



Sources

1. Système de coordonnées : NAD 1983 CSRS MTM 8
2. Composantes du projet, chaînage : Stantec, 2021
3. Réseau routier : Adresse Québec, 2021
4. Cours d'eau de référence: GRHQ, 2016
5. Fond de carte (Médaille): BDGA, Québec, 2020
6. Image aérienne : Esri-World Imagery, 2017



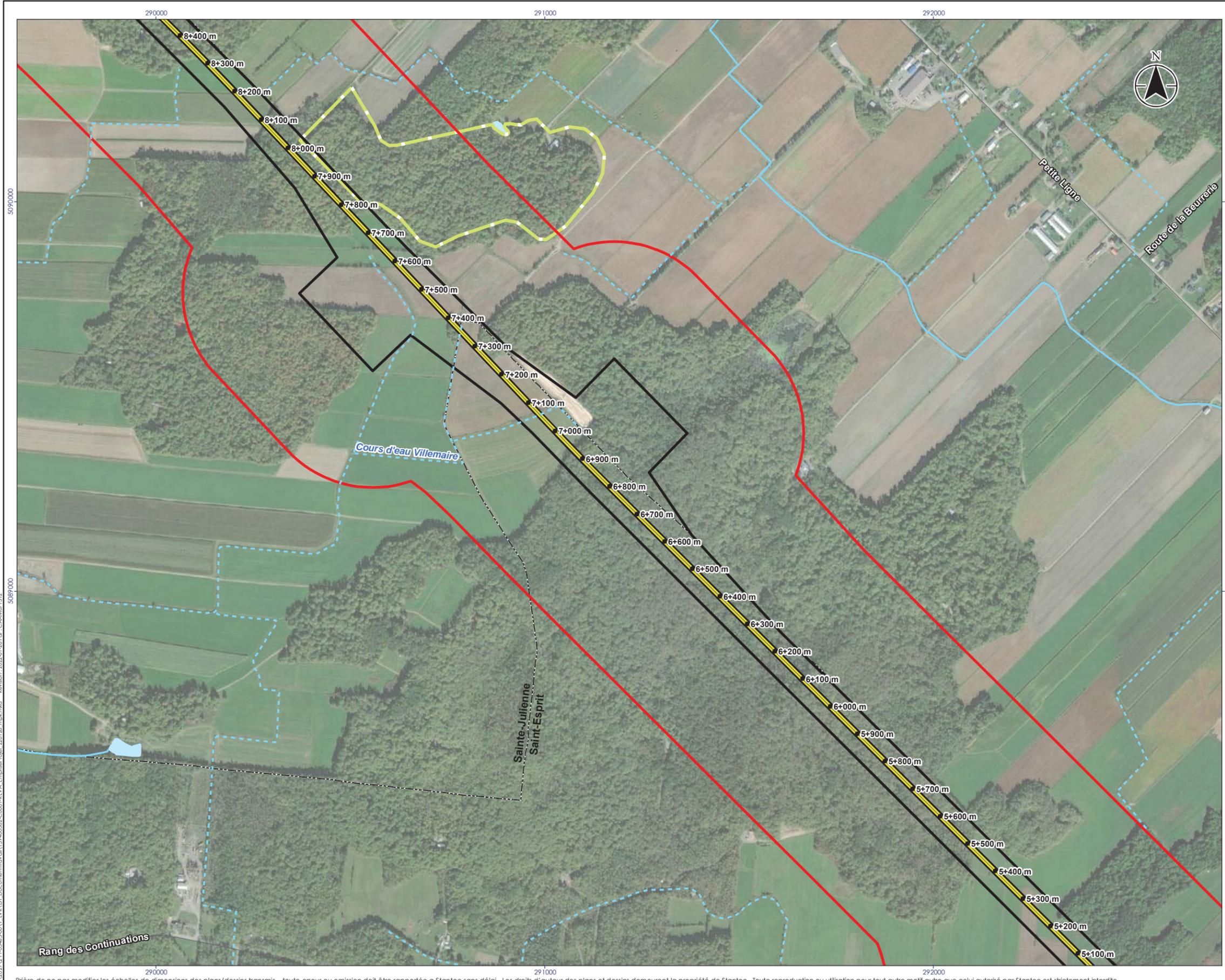
Localisation du projet
 Saint-Esprit - Sainte-Julienne, Québec
 159400382-C0001 REVA
 Préparé par Aurélie Monnard le 2022-01-28
 Vérifié par Stéphanie Besner le 2022-01-28

Client/Projet
 Ministère des Transports du Québec
 Construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25, dans les municipalités de Sainte-Julienne et de Saint-Esprit

Carte No.
1-2

Titre
Localisation du site à l'étude

Z:\2021\11-03-46-50\1 - LVR\01 - Document\lvr\159400382-C0001-REVA - Emprise\projet_2021_01_28_Pdf - CAA\M071512



Composantes du projet

- Site à l'étude
- Emprise du MTQ
- Route nationale projetée

Chaînage

- Mesure en (m)

Cours d'eau de référence

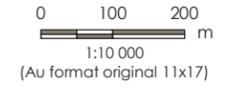
- Permanent
- Intermittent
- Étendue d'eau

Écosystème forestier exceptionnel (MRN, s.d.)

- Refuge : Saint-Alexis (no 1160)

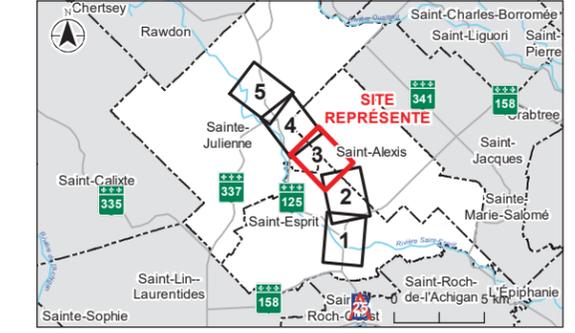
Réseau routier

- Autoroute
- Nationale ou régionale
- Artère ou collectrice
- Locale



Sources

1. Système de coordonnées : NAD 1983 CSRS MTM 8
2. Composantes du projet, chaînage : Stantec, 2021
3. Réseau routier : Adresse Québec, 2021
4. Cours d'eau de référence: GRHQ, 2016
5. Fond de carte (Médailon) : BDGA, Québec, 2020
6. Image aérienne : Esi-World Imagery, 2017



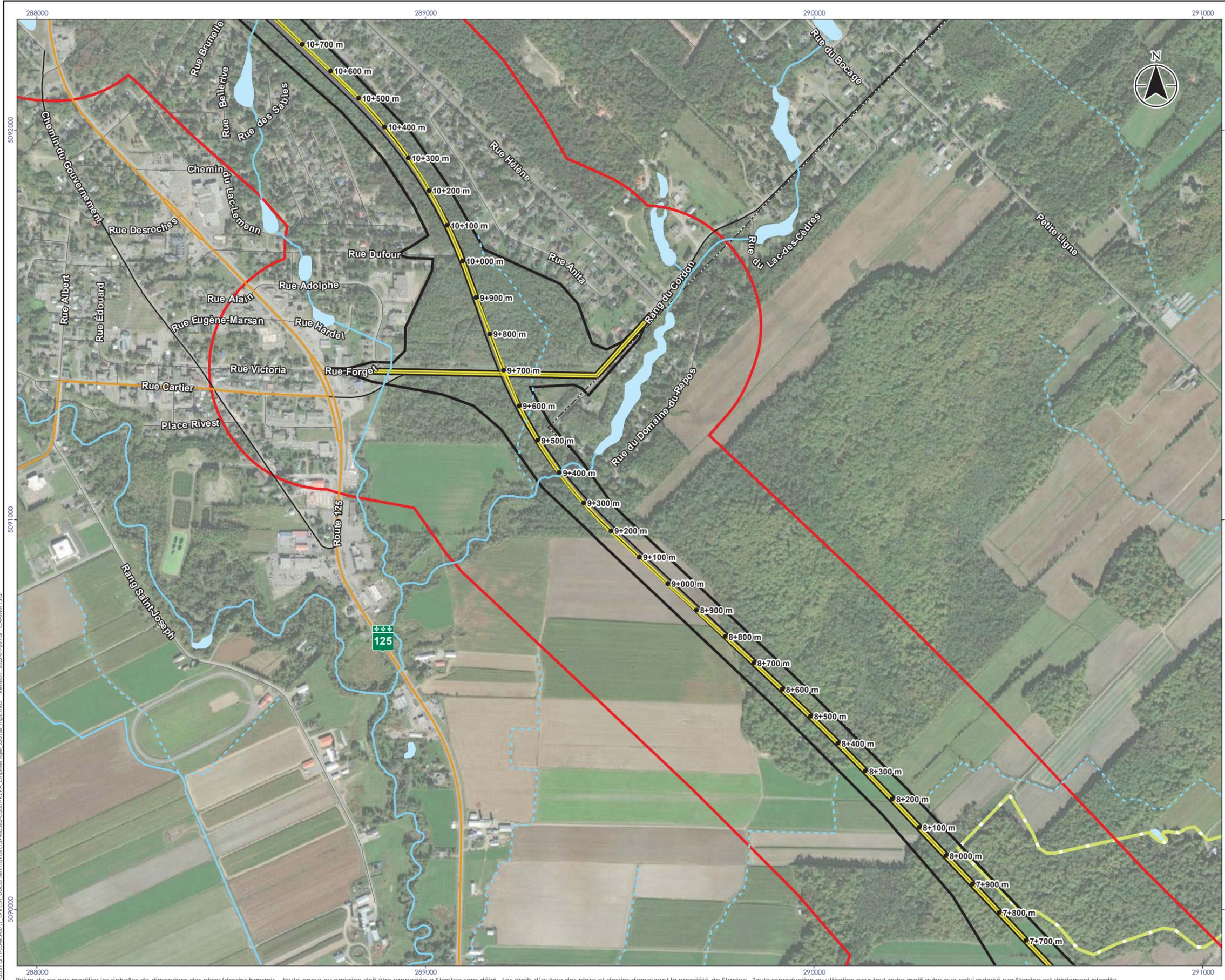
Localisation du projet
 Saint-Esprit - Sainte-Julienne, Québec
 159400382-C0001 REVA
 Préparé par Aurélie Monnard le 2022-01-28
 Vérifié par Stéphanie Besner le 2022-01-28

Client/Projet
 Ministère des Transports du Québec
 Construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25, dans les municipalités de Sainte-Julienne et de Saint-Esprit

Carte No.
1-3

Titre
Localisation du site à l'étude

Z:\2021\11-03\46-5-0\1_L\RA\01_Document\01\159400382-C0001-REVA_Empse\Projet_2021_01_28_P01_CAA\MO21512_5089000.mxd Révision : 2022-01-28 Prof : CAA\MO21512_5089000



Composantes du projet

- Site à l'étude
- Emprise du MTQ
- Route nationale projetée

Chainage

- Mesure en (m)

Cours d'eau de référence

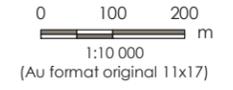
- Permanent
- Intermittent
- Étendue d'eau

Écosystème forestier exceptionnel (MRN, s.d.)

- Refuge : Saint-Alexis (no 1160)

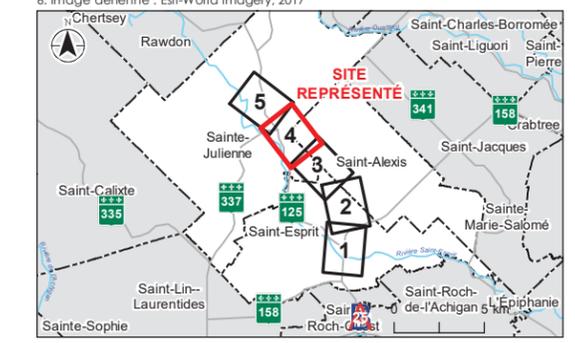
Réseau routier

- Autoroute
- Nationale ou régionale
- Artère ou collectrice
- Locale



Sources

1. Système de coordonnées : NAD 1983 CSRS MTM 8
2. Composantes du projet, chaînage : Stantec, 2021
3. Réseau routier : Adresse Québec, 2021
4. Cours d'eau de référence: GRHQ, 2016
5. Fond de carte (Médailon) : BDGA, Québec, 2020
6. Image aérienne : Esri-World Imagery, 2017



Localisation du projet : Saint-Esprit - Sainte-Julienne, Québec
 159400382-C0001 REVA
 Préparé par Aurélie Monnard le 2022-01-28
 Vérifié par Stéphanie Besner le 2022-01-28

Client/Projet : Ministère des Transports du Québec
 Construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25, dans les municipalités de Sainte-Julienne et de Saint-Esprit

Carte No. : 1-4
 Titre : Localisation du site à l'étude

Z:\2021\11-03-46-50\1_LV\A\01_Document\01\159400382-C0001-REVA_Empse\01-28_Pof_CAA\0071512_20210128.mpk.mxd Révision : 2022-01-28 Pof : CAA\0071512

Annexe IV

5. DESCRIPTION PRÉLIMINAIRE DES PRINCIPAUX ENJEUX ET IMPACTS APPRÉHENDÉS DU PROJET SUR LE MILIEU RÉCEPTEUR

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
Inscrivez les principales composantes des milieux biophysique et humain (composantes valorisées de l'environnement (CVE) susceptibles d'être affectées par le projet.	Décrivez sommairement, selon votre connaissance actuelle du projet, les interactions entre chacune des composantes valorisées de l'environnement et les activités du projet afin de mettre en relief les activités qui sont susceptibles d'entraîner la modification de ces composantes (les sources d'impact).	Décrivez sommairement, selon votre connaissance actuelle du projet, les changements induits par les activités sur les composantes valorisées de l'environnement (les modifications).	Pour les phases d'aménagement, de construction, d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les principaux enjeux du projet liés à chacune des composantes.	Pour les phases d'aménagement, de construction, d'exploitation et, le cas échéant, de fermeture, décrivez sommairement les impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux.
Milieu biophysique				
Écosystème forestier exceptionnel (EFE) nommé Saint-Esprit de Montcalm (no.106) : ce peuplement constitue une forêt rare, ainsi qu'une forêt refuge d'espèces menacées ou vulnérables qui sera traversé par l'emprise de la route nationale. Les espèces d'intérêt du boisé sont : l'orme de Thomas (<i>Ulmus thomasi</i>), l'ail des bois (<i>Allium tricoccum</i>), l'Athyrie à sores denses (<i>Homalosorus pycnocarpos</i>), l'érable noir (<i>Acer nigrum</i>), la cardamine découpée (<i>Cardamine concatenata</i>), la dryoptère de clinton (<i>Dryopteris clintoniana</i>) et le noyer cendré (<i>Juglans cinerea</i>).	<i>Construction :</i> <ul style="list-style-type: none"> • Déboisement • Déblais et remblais • Aménagement de l'emprise et des chemins d'accès <i>Exploitation :</i> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de l'emprise • Entretien des emprises et fossés de drainage 	L'EFE Saint-Esprit de Montcalm (no.106) sera traversé par l'emprise de la route nationale de 90 m de largeur. L'implantation de la route constitue une perte permanente d'éléments d'intérêt phytogéographique / floristique.	Milieux humides et biodiversité : Le projet empiètera sur plusieurs milieux humides le long de son tracé. De plus, le déboisement de l'emprise à l'intérieur d'un écosystème forestier exceptionnel dans lequel se trouvent plusieurs espèces à statut, constitue un enjeu de perte de biodiversité à l'échelle locale et régionale.	<i>Construction :</i> L'ensemble des milieux humides le long du tracé, de même qu'une forêt pouvant présenter des caractéristiques d'un EFE ont fait l'objet d'inventaires en 2021. Toutes les zones sensibles sont identifiées et feront l'objet de mesures de protection pendant la construction, en évitant d'y aménager des accès temporaires ou des zones d'entreposage. Des mesures courantes de protection lors du passage de la machinerie seront aussi appliquées. Toutefois, certaines zones devront être déboisées ou remblayées, causant des pertes permanentes.

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
<p>Écosystème forestier exceptionnel (EFE) nommé Saint-Alexis (no.1106) : ce peuplement, constitue une forêt refuge d'espèces menacées ou vulnérables et borde l'emprise de la route nationale.</p> <p>Milieus humides divers : En 2021, un inventaire au terrain a permis de répertorier et caractériser un total de 86 milieux humides dans le corridor d'étude, pour une superficie de 68 ha. Parmi ces milieux humides, 25 se trouvent dans l'emprise de la route nationale projetée.</p>				<p><i>Exploitation :</i></p> <p>De façon générale, les pertes de milieux humides épars le long du tracé constituent un impact qui sera compensé en fonction du Règlement sur la compensation pour l'atteinte aux milieux humides et hydriques.</p> <p>La perte de l'intégrité de l'EFE par la traversée de l'emprise affectera l'enjeu de la biodiversité dans la zone d'étude. L'impact résiduel ne pourra être réduit que par l'aménagement d'une emprise à superficie réduite pour cette section du tracé.</p> <p>L'impact serait, entre autres, la perte de plusieurs centaines de plants d'ail des bois et d'au-delà 100 000 individus de la cardamine découpée et de plus de 880 arbres à statut précaire de conservation, dont 779 érables noirs. Il est possible que cela provoque la dégénérescence à plus ou moins brève échéance de l'écosystème forestier exceptionnel</p> <p>L'enjeu de la perte de biodiversité est donc susceptible de subir un impact significatif.</p>
<p>Petits cours d'eau</p>	<p><i>Construction :</i></p>	<p>L'emprise de la route affectera de petits cours d'eau qui devront être</p>	<p>Préservation des milieux hydriques traversés par l'emprise de la route</p>	<p><i>Construction :</i></p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
<p>18 cours d'eau ont été caractérisés au terrain en 2021 dans le corridor d'étude du projet et 3 d'entre eux, la rivière Saint-Esprit, le ruisseau Débouche-Ricard (Lac du Domaine-du-Repos) et une des branches de la rivière Saint-Esprit (CE18), sont des habitats du poisson de bonne qualité permettant de fournir les conditions propices à plusieurs fonctions d'habitat.</p> <p>Lac situé au parc de la halte verdure de Sainte-Julienne</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déboisement • Déblais et remblais • Aménagement de l'emprise et des chemins d'accès <p><i>Exploitation :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de l'emprise <p>Entretien des emprises et fossés de drainage</p>	<p>dérivés temporairement et ensuite aménagés.</p> <p>L'étang/milieu humide de la halte verdure de Ste-Julienne subira une perte temporaire pendant les travaux par assèchement, et permanente par la présence de l'emprise sur une partie de sa superficie.</p>		<p>Les traversées de cours d'eau modifieront l'écoulement et la qualité des habitats de poisson sur de petites superficies. L'application des mesures courantes quant au dimensionnement et à la conception des ponceaux permettra de limiter l'impact à un niveau local.</p> <p>Les dérivations de cours d'eau temporaires pendant les travaux feront aussi l'objet de mesures courantes limitant le transport de sédiments</p> <p>Halte verdure de Sainte-Julienne Le petit étang / milieu humide de la halte verdure de Ste-Julienne sera asséché pendant les travaux. Cet étang, divisé en deux parties, couvre une superficie totale d'environ 16,500 mètres carrés.</p> <p><i>Exploitation :</i></p> <p>L'emprise de la route, les fossés de drainage, la pistes de vtt ainsi que la piste cyclable couvriront toute la superficie de la partie est de l'étang, soit une perte permanente d'environ 12,500 mètres carrés.</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
<p>Zones sensibles à l'érosion et constituées d'une forte proportion d'argile. Possibilité de présence de sols contaminés.</p>	<p><i>Construction :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Déboisement • Déblais et remblais • Aménagement de l'emprise et des chemins d'accès <p><i>Exploitation :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Drainage des eaux de surface 	<p>Les activités de construction, de même que le drainage du futur ouvrage, s'il n'est pas adéquatement conçu, pourraient provoquer des mouvements de masse dans cette zone, à cause de la nature argileuse des sols.</p> <p>De plus. L'écoulement des eaux sur la surface imperméable de la route provoquera des écoulements importants le long de celle-ci, occasionnant le transport de sédiments</p>	<p>Gestion des eaux de ruissellement et protection des milieux humides et hydrique</p> <p>Risques de glissement de masse.</p> <p>Dans la zone d'étude, présence de zones argileuses identifiées comme propices aux glissements.</p> <p>L'évacuation des eaux de surface de la route pourrait entraîner du transport de sédiments fins, potentiellement contaminés, vers des milieux humides et cours d'eau.</p> <p>Il y a donc un enjeu de transport de sédiments contaminés et de déplacements de masse de sols argileux</p>	<p><i>Construction :</i></p> <p>Toute zone potentiellement contaminée sera préalablement investiguée et caractérisée au besoin, afin d'éviter les contaminations accidentelles en cours de travaux.</p> <p>Les méthodes de construction pendant les travaux contiendront des activités de classement et entreposage temporaire des sols en cas de potentiel de contamination.</p> <p><i>Exploitation :</i></p> <p>Cet enjeu sera pris en compte dans la conception même du projet et de son système de drainage. Le besoin en bassins de sédimentation le long de la route sera évalué</p> <p>Cet enjeu ne devrait donc pas subir d'impacts significatifs.</p>
<p>Zones exposées aux grands vents près de la route 158</p>	<p><i>Construction :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Déboisement • Déblais et remblais • Aménagement de l'emprise et des chemins d'accès <p><i>Exploitation :</i></p>	<p>Les activités de construction et l'aménagement de la route à cette intersection réduiront le couvert boisé et augmenteront l'exposition au vent</p>	<p>Effets des grands vents sur les activités agricoles et la sécurité routière :</p> <p>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.</p>	<p><i>Exploitation :</i></p> <p>Cet enjeu devrait être géré adéquatement par l'aménagement de haies brise-vents aux endroits opportuns.</p> <p>Il n'y a donc pas d'impact significatif anticipé sur cet enjeu.</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
	<ul style="list-style-type: none"> Présence de l'emprise Entretien des emprises et fossés de drainage 		<p>Il y a donc un enjeu réduction de la sécurité routière et de perte de sols agricoles localement</p>	
Milieu humain				
<p>Sentiers régionaux de motoneige 333 et 349</p> <p>Piste cyclable et quad projetés le long du futur tracé</p>	<p><i>Construction :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Déboisement Déblais et remblais Aménagement de l'emprise et des chemins d'accès <p><i>Exploitation :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Présence de l'emprise 	<p>Les effets du projet sur les activités récréatives concernent principalement les réseaux de motoneige et de quad (VTT) quatre-saisons, présents le long du tronçon de la future route nationale. De fait, deux traversées de quad seront affectées par le projet. Par ailleurs, des sentiers de motoneige régionaux seront affectés, soit parce qu'ils sont situés directement dans l'emprise, soit qu'ils sont coupés par le futur axe.</p>	<p>Infrastructures Récréotouristiques locales :</p> <p>Quoique le tronçon de la route entre St-Esprit et Ste-Julienne soit important en tant qu'accès aux infrastructures de loisirs situées plus au nord, il y a aussi des activités de tourisme et villégiature locaux qui risquent de subir des impacts du projet, surtout pendant sa phase de construction. Parmi elles, les pistes de VHR sont les plus susceptibles des subir des modifications et réductions d'accès.</p> <p>Il y a donc un enjeu de perte ou diminution de qualité d'accès temporaire et permanent de pistes de VHR.</p>	<p><i>Construction :</i></p> <p>Les travaux de construction auront pour effet de perturber temporairement l'utilisation de ces sentiers et de diminuer la sécurité pour les utilisateurs. La mise en place de mesures d'atténuation comme l'installation d'une signalisation adéquate et l'aménagement de tracé alternatif permettront de faciliter les accès temporaires pendant les travaux.</p> <p><i>Exploitation :</i></p> <p>On verra à l'intégration des tracés pistes de quad et motoneiges le long de la future emprise. Une nouvelle piste de VHR et une piste cyclable sont également prévues. Qui viendront améliorer les infrastructures locales.</p> <p>Il n'y aura donc pas d'impact résiduel significatif sur cet enjeu.</p>
Zones à potentiel archéologique	<p><i>Construction :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Déboisement 	Le projet pourrait déplacer les sols, les exposer via le déboisement, et	Archéologie :	<p><i>Construction :</i></p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
	<ul style="list-style-type: none"> • Déblais et remblais • Aménagement de l'emprise et des chemins d'accès 	ainsi altérer des sites archéologiques potentiels.	Risque d'altérations et pertes de sites archéologiques	<p>La consultation du Registre des biens culturels et arrondissements du Québec du MCCQ indique qu'aucun site archéologique « classé » ou « reconnu » en vertu de la Loi sur les Biens culturels du Québec n'est connu à l'intérieur de la zone. Par ailleurs, la consultation des cartes de localisation des sites archéologiques de l'Inventaire des sites archéologiques du Québec (ISAQ) du MCCQ n'indique la présence d'aucun site archéologique connu dans la zone d'étude.</p> <p>Toutefois, une étude de potentiel a été réalisée et des sondages au terrain sont en cours, afin de faire des fouilles préalablement aux travaux au besoin.</p> <p>Cet enjeu ne subira donc pas d'impact significatif.</p>
<p>Unités de paysage :</p> <p>Le paysage urbain du village de Saint-Esprit présente un cadre bâti relativement dense dont le développement des rues est orienté en fonction de la route 125 et de la rivière Saint-Esprit. La route 125 traverse la partie nord du village dans l'axe est-ouest et la rivière Saint-</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de l'emprise 	L'aménagement d'une nouvelle emprise de route occasionnera des déboisements ainsi que des remblais et déblais qui pourront être perceptibles par des observateurs fixes, toutefois peu nombreux. De même, peu de résidences seront affectées car les emprises ont toutes été acquises depuis 1975, ce qui fait	<p>Paysage local :</p> <p>L'aménagement d'une nouvelle route peut modifier substantiellement le paysage de cette région qui constitue un poste d'entrée vers des zones d'intérêt récréotouristiques importantes. L'impact peut être ressenti tant pendant la période de</p>	<p><i>Exploitation :</i></p> <p>Dans l'ensemble, la route nationale génère peu d'impact sur la structure générale du paysage du territoire à l'étude et s'y intègre relativement bien. Même si son tracé traverse quelques voies de circulation, on remarque le respect des grands axes des lots de culture, des différents</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
<p>Esprit le franchit en son centre, du nord-ouest vers le sud-est. De relief relativement plat, le paysage est circonscrit par des unités agricoles. La partie nord est constituée d'un parc industriel. Le coeur du village, est relié par un pont dans l'axe de la rue Principale. Il comporte une forte concentration de résidences victoriennes à deux étages et revêt un caractère champêtre très chaleureux. L'église de Saint-Esprit, localisée au coeur du village, constitue un point de repère et d'intérêt.</p> <p>Un autre paysage urbain correspond aux principaux secteurs résidentiels, institutionnels et commerciaux qui composent la municipalité de Sainte-Julienne. Il est délimité à l'ouest et à l'est par des zones boisées et au sud par la rivière Saint-Esprit et les zones agricoles. Dans la portion sud-est, le relief est relativement plat, tandis que dans la portion nord-ouest, le relief est plus accidenté. Le cadre bâti est relativement dense, développé en fonction des routes 125, 346 et 337 qui se croisent en son centre. Les bâtiments commerciaux sont concentrés le long de ces axes routiers, alors qu'au nord—ouest du croisement se retrouvent certaines</p>		<p>que le milieu bâti s'est peu développé aux pourtours de la future route.</p>	<p>travaux qu'après l'aménagement définitif de la nouvelle route.</p> <p>Il y a donc un enjeu de dégradation de la qualité du paysage</p>	<p>développements urbains et de la structure topographique générale du territoire. En ce qui a trait au développement urbain, le tracé s'insère assez bien dans le paysage puisque l'emprise de la route nationale a déjà été acquise depuis plusieurs années et que le territoire s'est généralement développé en fonction de cette dernière. La conservation de la végétation arborescente et arbustive en bordure de l'emprise ainsi que l'aménagement d'écrans de végétaux feront en sorte que les impacts résiduels subis par certains observateurs seront faibles.</p> <p>Il n'y a donc pas d'impact résiduel significatif pour cet enjeu.</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
<p>résidences centenaires et des bâtiments institutionnels dont l'église de Sainte-Julienne. Cette dernière constitue un point d'intérêt. Mentionnons que la végétation arborescente est omniprésente à l'intérieur de l'unité.</p> <p>Le reste de la zone est caractérisé par un relief plat recouvert de grandes terres de culture et de pâturages. Quelques parcelles boisées traversées par le futur tracé sont situées à l'intérieur des terres en fond de lot. Ailleurs, la végétation arborescente est clairsemée et localisée principalement en bordure de la rivière Saint-Esprit et près des habitations. Généralement composé de résidences permanentes et de bâtiments de ferme, le cadre bâti est très dispersé. On remarque toutefois de part et d'autre de la route 125 des regroupements de résidences ainsi que quelques commerces et un marché aux puces, très fréquenté les week-ends d'été. De plus, plusieurs kiosques de produits maraîchers sont présents.</p> <p>La plupart des résidents jouissent d'une ouverture visuelle vaste et profonde, sur les terres de culture, qui s'étirent jusqu'aux boisés.</p>				

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
<p>Limites de zones d'implantation de 55 dB le long de la future emprise</p> <p>Zones exposées actuellement aux bruits le long de la route 125</p>	<p><i>Construction :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Déboisement • Déblais et remblais • Aménagement de l'emprise et des chemins d'accès • Transport de matériel • Machinerie lourde <p><i>Exploitation :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Circulation dans l'emprise de la nouvelle route • Circulation dans l'emprise de la route 125 actuelle 	<p>Le bruit associé aux travaux de construction sera principalement ressenti dans les secteurs riverains de Saint-Esprit et de Sainte-Julienne. Ces zones sont plus densément habitées et se rapprochent sensiblement de l'aire de construction.</p> <p>Pendant l'exploitation, la route pourrait occasionner une augmentation du niveau sonore près de certaines habitations au-delà de la limite de 55 dBA recommandée.</p>	<p>Climat sonore :</p> <p>Selon le schéma d'aménagement de la MRC, pour pallier aux inconvénients causés par une pollution sonore éventuelle aux abords de la nouvelle route nationale, des normes sont prévues concernant les nouvelles implantations résidentielles, institutionnelles et à caractère récréatif. Des distances de la route sont prévues dans les différents secteurs pour respecter une limite de 55 dBA en général. Quoique l'emprise ait été acquise il y a longtemps, il se peut que cela occasionne quelques besoins d'écrans sonores.</p> <p>Également, les résidents aux abords du chantier pourraient subir une augmentation temporaire de bruit au-delà des limites recommandées</p> <p>Il y donc un enjeu de diminution qualité du climat sonore temporaire ou permanente pour certains résidents</p>	<p><i>Construction :</i></p> <p>Les impacts appréhendés pourraient être significatifs compte tenu de la faible distance des plus proches résidences. Les niveaux atteints pourraient être de l'ordre de 65 à 70 dB(A) à ces résidences. Par conséquent, la mise en place de mesures d'atténuation s'avérera nécessaire. Selon la politique en usage, la limite sonore permise en association avec le bruit de travaux de construction est de Leq,12h 55 dB(A) pour la période comprise entre 7h et 19h. Ainsi, les travaux de construction devraient être limités à la période diurne uniquement. Certaines autres mesures d'atténuation devront être prévues. Celles-ci sont les suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • utilisation d'équipements peu bruyants ou de techniques de construction moins bruyantes; • mise en place de silencieux ou d'enceintes acoustiques sur les équipements bruyants; contrôle des alarmes de recul sur les équipements et installation d'alarmes à intensité variable; • mise en place d'écrans antibruit temporaires ou mise en place

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
				<p>préalable des écrans antibruit requis par le projet</p> <p><i>Exploitation :</i></p> <p>Pour ce qui est de la présence permanente de la route et des bruits de la circulation routière, des simulations seront faites selon les différents scénarios de prévision du trafic routier. Cependant, compte-tenu de la distance des habitations en général, très peu d'habitations devraient être exposées à des niveaux sonores au-delà de 55 dBA pendant l'exploitation normale de la route.</p> <p>Enfin, il est à prévoir que la diminution du trafic sur la 125 actuelle suite à l'ouverture de la nouvelle route provoquera une diminution du bruit de circulation au niveau local, et donc un impact positif pour les résidents aux abords.</p> <p>Somme toute, l'enjeu du climat sonore local ne devrait pas être très affecté par la présence de la route, sauf en période de construction.</p>
Terres agricoles	<p><i>Construction :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Déboisement • Déblais et remblais 	Modifications temporaires des accès pendant les travaux.	Activités agricoles sur des lots morcelés et réduits:	<p><i>Construction :</i></p> <p>Les impacts liés à la période de construction touchent notamment les</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de l'emprise et des chemins d'accès • Accès temporaires • Compaction des sols • Drainage <p><i>Exploitation :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de l'emprise 	<p>Détérioration des conditions de drainage des terres</p> <p>Modifications permanentes des accès causant des difficultés de déplacer la machinerie pour effectuer les travaux agricoles sur les lots résiduels</p>	<p>Les activités de constructions pourront affecter temporairement l'accès aux lots en exploitation dans certains secteurs, de même que le drainage des terres par compaction et remblais.</p> <p>Les agriculteurs craignent aussi que l'effet de barrière de la route ne vienne compliquer les opérations agricoles courantes et causent des retards et des frais supplémentaires d'exploitation. De plus, ils craignent que l'emprise utilise une partie importante des terres actuellement utilisées pour épandre le lisier de porc, ce qui augmentera les coûts de gestion du lisier.</p> <p>Il y a donc un enjeu de diminution de l'efficacité des opérations agricoles sur les lots affectés</p>	<p>infrastructures et aménagements liés à la mise en valeur des sols, soit les dispositifs et composantes de drainage souterrain et les réseaux de fossés et de cours d'eau (lorsque les travaux sont réalisés en aval). Ces inconvénients peuvent se traduire par une perte de certaines récoltes ou une diminution des rendements sur des terrains adjacents. Ces impacts concernent également les inconvénients attribuables à la perte temporaire d'accès à certaines parcelles. Les impacts devraient quand même être faibles en prenant pour acquis que les locataires louant les terres en culture seront avisés à l'avance du début des travaux et ne subiront aucune perte de récolte et qu'il en sera de même pour les producteurs acéricoles.</p> <p><i>Exploitation</i></p> <p>L'impact le plus manifeste concerne la perte de superficies attribuable à l'emprise même de l'infrastructure, et ce, même si les terres appartiennent déjà au ministère et que les agriculteurs utilisateurs ne sont que locataires.</p> <p>Ce type d'impact est de longue durée et aucune mesure d'atténuation ne</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
				<p>peut en réduire les effets. Les superficies de terrain qui devront être cédées par les agriculteurs pour l'aménagement de chemins de ferme et de desserte afin de lever l'état d'enclavement de certains champs, sont également considérées comme pertes de surface cultivable le cas échéant.</p> <p>Dans le cas des productions animales, il est parfois possible de trouver quelques suppléances à la réduction des sols cultivables en modifiant les modes d'alimentation du cheptel ou en acquérant les superficies manquantes. Dans ce cas, l'aspect à vérifier demeure celui de la superficie nécessaire à l'élimination des déjections animales, selon les méthodes reconnues ou les normes en vigueur. Le degré d'importance de cet impact sur les entreprises devient alors fonction de la grandeur relative des espaces perdus.</p> <p>Un autre type d'impact à considérer est la perte d'accès à certains espaces et, dans certains cas, la création d'enclaves ou de parcelles d'étendue trop restreintes pour demeurer exploitables. Ceci comprend aussi bien la situation où l'emprise s'avère un obstacle</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
				<p>infranchissable que celle où l'accessibilité impose un détour qui est inhabituel pour l'exploitant.</p> <p>Pour ce qui est des impacts résiduels, il faut considérer que des compensations ont déjà été versées lors de l'expropriation des terrains en 1975. Les locataires ont été en mesure de compenser la perte de ces superficies depuis cette époque et savent qu'ils ne peuvent compter sur les superficies expropriées à long terme. Cette possibilité est bien connue des locataires depuis plus de 45 ans.</p> <p>Il y a donc un impact prévu sur cet enjeu surtout en période de travaux, mais les impacts à long terme de la présence de l'emprise sont considérés comme déjà compensés.</p>
<p>Selon l'inventaire de l'étude d'impact de 2004, il y avait 19 commerces le long de la 125 entre Ste-Julienne et St-Esprit. À l'époque, on considérait que la clientèle était locale à 39,1 %, externe mais pas en transit à 23% et en transit à 37,9%. Ces données seront mises à jour.</p>	<p><i>Construction :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Déboisement • Déblais et remblais • Aménagement de l'emprise et des chemins d'accès • Accès temporaires <p><i>Exploitation :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de l'emprise 	<p>À cause des changements anticipés de circulation, notamment la réduction des voyageurs en transit le long de la 125, on anticipe une possible baisse de fréquentation des commerces le long de ce tronçon. Par contre, la construction de la route devrait engendrer des retombées locales reliées à l'emploi et à l'approvisionnement.</p>	<p>Économie locale et régionale :</p> <p>L'économie régionale subira des changements liés aux modifications de la circulation routière locale.</p> <p>L'enjeu est une dégradation du chiffre d'affaire pour les commerces dépendant de l'accès par la 125 pendant la construction</p>	<p><i>Construction :</i></p> <p>Le tracé proposé recoupe la route 125 un peu au nord de la halte routière de Sainte-Julienne, ainsi qu'au niveau de la 158 à Rawdon. Des travaux ou entraves temporaires pourraient donc être vécus à ces futures intersections ainsi que sur certaines routes transversales. De façon générale, la route 125</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
			<p>et l'exploitation et l'optimisation des retombées locales liées aux investissements.</p> <p>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.</p>	<p>demeurera ouverte sur toute sa longueur durant les travaux de construction de la première puis de la seconde chaussée. Outre les contraintes aux points d'intersection mentionnés ci-haut, ce qui pourrait entraîner de la congestion et rendre les déplacements entre certains points donnés un peu plus longs, les commerces demeureront facilement accessibles durant tous les travaux. Les effets des nuisances des travaux (bruits, poussières) pourront toutefois être vécus de façon plus prononcée pour certains commerces situés à proximité de l'axe de l'A25 et offrant des activités extérieures comme le marché aux puces de St-Esprit. Des impacts négatifs, difficilement quantifiables, sont donc anticipés pour certains commerces.</p> <p><i>Exploitation :</i></p> <p>De façon générale, la réalisation d'un projet routier tel que la nouvelle route nationale a un impact positif sur l'économie de la région lors de sa construction, que ce soit par la création d'emplois ou encore, par l'achat de biens et de services au niveau local ou régional</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
				<p>Certains effets de la dérivation permanente d'une partie du trafic de la 125 vers la nouvelle route pourraient de faire sentir sur certains commerces. Les kiosques de fruits et légumes présents le long de la route 125 entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne font partie de la catégorie de commerces qui sont les plus susceptibles d'être affectés par le projet, en raison de la baisse importante de débit dans ce secteur.</p> <p>Le contournement du cœur de Ste-Julienne pourrait aussi provoquer une baisse de fréquentation de ses commerces locaux avec l'apparition de nouveaux commerces de transit le long de la nouvelle route. Cet impact aura pour effet de favoriser les grandes chaînes qui occupent souvent ces espaces.</p> <p>Il y a donc un impact anticipé pour cet enjeu, malgré les mesures d'atténuation, mais qui est difficilement quantifiable actuellement</p>
<p>Route 125 actuelle</p> <p>Nouvelle route nationale</p>	<p>Les frais d'entretien du tronçon actuel de la 125 seront transférés selon une entente entre le Ministère des transports et les autorités locales</p>	<p>La nouvelle route influencera le développement futur du secteur.</p> <p>La route 125 actuelle continuera d'être utilisée mais elle servira</p>	<p>Urbanisme et développement du territoire :</p> <p>La nouvelle route devra s'inscrire dans la vision régionale du</p>	<p><i>Exploitation :</i></p> <p>Le nouveau tronçon de route nationale aura un impact positif sur le développement du secteur. En effet,</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
<p>Conditions de circulation locale et régionale</p> <p>Conduite de gaz Énergir</p>	<p><i>Exploitation :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Présence de l'emprise • Rétrocession des responsabilités d'entretien de la route 125 aux municipalités. 	<p>davantage aux besoins de transport local</p> <p>La nouvelle route, au point de raccordement à St-Esprit, devra traverser un réseau gazier et donc intégrer des mesures de protection des conduites</p>	<p>développement qui respecte les orientations du schéma d'aménagement de la MRC de Montcalm et les plans d'urbanisme des municipalités.</p> <p>La prise en charge de la route 125 actuelle par les autorités locales suscite des inquiétudes et devra faire l'objet d'une entente afin de tenir compte des contraintes budgétaires des municipalités.</p> <p>La route devra intégrer des mesures de protection du réseau gazier</p> <p>Il y a donc un enjeu d'harmonisation du tracé de la future route avec les besoins de développement régional</p>	<p>la planification de la MRC est faite en fonction de l'amélioration du réseau routier et particulièrement le <i>prolongement de l'autoroute 25</i> tel que décrit dans le schéma d'aménagement. Ce prolongement augmentera la sécurité des usagers, améliorera la géométrie de la route et éliminera les problèmes de congestion sur les axes actuels.</p> <p>Le projet créera un nouveau lien sud-nord fort qui permettra un accès plus efficace vers le pôle régional que constitue Rawdon et vers les secteurs touristiques plus au nord et décongestionnera le réseau routier existant. Ce nouvel axe permettra également de réduire la circulation de transit dans les zones urbaines traversées. En effet, les usagers traversent les zones résidentielles situées le long de l'actuelle route 125, en l'absence d'un lien routier sud-nord</p> <p>De plus les affectations du sol prévues au schéma d'aménagement du secteur ont été faites en fonction des utilisations actuelles sur le territoire. Le prolongement de l'Autoroute 25 en route nationale contribuera à consolider le territoire dans ses fonctions actuelles,</p>

3.2 Description axée sur les composantes valorisées de l'environnement du site visé par le projet	5.1 Description des activités susceptibles de modifier les composantes valorisées de l'environnement	5.2 Description des changements induits par chacune des activités du projet sur les composantes valorisées de l'environnement	5.3 Description des principaux enjeux du projet	5.4 Description des principaux impacts appréhendés de la modification des composantes valorisées de l'environnement sur les enjeux
				<p>notamment en termes de développement des secteurs urbains, et à favoriser son développement récréotouristique.</p> <p>Une entente avec les autorités locales concernant l'entretien de la route 125 actuelle sera négociée afin de réduire l'impact sur les budgets municipaux.</p> <p>Il y aura donc un impact positif sur l'enjeu du développement régional</p>