

MANIFESTE DÉPOSÉ AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE)

395 **P** ☒ **NP** ☐ **DM3**
Projet de contournement du noyau urbain
de Sainte-Julienne par la route 125
6211-06-173

Projet concernant la route 125 – Secteur Sainte-Julienne : Pour un aménagement du territoire respectueux des milieux naturels, agricoles et des communautés

Déposé par le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CRE
Lanaudière)
Le jeudi 26 février 2026



Préambule

Le présent manifeste du Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CRE Lanaudière) a été rédigé au meilleur des connaissances de l'organisme et dans une optique d'illustrer les effets néfastes potentiels d'un tel projet.

Rédaction

Gabriel Meunier, coordonnateur - changements climatiques et mobilité durable au CRE Lanaudière
Kassandra Martel, directrice générale au CRE Lanaudière
Mireille Asselin, présidente au Conseil d'administration du CRE Lanaudière

Révision

Francis Bergeron, 1er vice-président au Conseil d'administration du CRE Lanaudière
Marie-Claude Brouillette, chargée de mobilisation et de sensibilisation au CRE Lanaudière

Mise en page

Jimmy Adam, chargé de communication au CRE Lanaudière



Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière en bref

Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CRE Lanaudière) est un organisme à but non lucratif établi depuis 1991, reconnu par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) et membre engagé du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ).

Mission

Le CRE Lanaudière se positionne comme un acteur essentiel du développement durable régional en mobilisant les acteurs locaux autour d'enjeux environnementaux structurants. Par la concertation, la sensibilisation, le conseil et l'action collective, il accompagne la région dans l'adaptation aux défis environnementaux et climatiques, tout en contribuant à garantir à chaque Lanaudois et chacune des Lanaudoises un environnement sain, résilient et durable.

Vision

L'organisme aspire à être reconnu comme la référence régionale en matière d'environnement et de développement durable, ainsi qu'un leader rassembleur auprès des acteurs socioéconomiques et politiques, capable d'influencer et de stimuler une action cohérente en faveur d'un territoire durable.

Approche et rôle régional

Depuis sa création, le CRE Lanaudière œuvre à :

- Concerter, conseiller et influencer les intervenants municipaux, communautaires et institutionnels afin d'intégrer les considérations environnementales dans les décisions territoriales.
- Favoriser la mobilisation des acteurs locaux autour d'enjeux prioritaires comme la lutte et l'adaptation aux changements climatiques, l'éducation relative à l'environnement, la gestion de l'eau, la protection des milieux naturels, la gestion des matières résiduelles et la promotion du développement durable.
- Soutenir la prise de décision basée sur des données scientifiques et des outils adaptés aux réalités du territoire lanaudois.

Par ses actions, le CRE Lanaudière agit comme levier régional d'innovation, d'intelligence collective et de solutions concrètes, encourageant des pratiques durables, renforçant la résilience climatique des communautés et contribuant à un développement harmonieux du territoire.



Introduction

Le présent mémoire est déposé dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale du projet d'intervention sur la route 125, incluant le contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne et les aménagements prévus entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne.

Le CRE Lanaudière reconnaît les enjeux réels de sécurité routière, de congestion et de cohabitation entre circulation locale et transit régional. Ces préoccupations sont légitimes et nécessitent des solutions structurantes.

Toutefois, les réponses envisagées doivent être analysées à la lumière :

- du principe de précaution;
- des engagements climatiques du Québec;
- des objectifs de protection de la biodiversité;
- de la protection des terres agricoles;
- des orientations gouvernementales en matière d'aménagement durable du territoire;
- et de la protection des ressources hydriques, tant en qualité qu'en quantité.

Une intervention structurante sur un axe routier majeur ne peut être évaluée uniquement sous l'angle de la fluidité de la circulation, particulièrement lorsque la congestion observée demeure principalement concentrée aux périodes de pointe hebdomadaires liées aux déplacements de villégiature.

Elle doit être replacée dans une vision systémique intégrant mobilité, développement territorial, résilience climatique et intégrité des écosystèmes.



Mise en contexte territoriale

Le projet s'inscrit dans un territoire en transformation. Située dans la couronne nord élargie de la région métropolitaine, Sainte-Julienne connaît une croissance démographique soutenue, accompagnée d'une augmentation des déplacements pendulaires vers les grands pôles d'emploi.

La route 125 assume ainsi un double rôle :

- axe régional structurant reliant Lanaudière à la grande région métropolitaine;
- artère locale traversant un noyau villageois habité, commercial et institutionnel.

Cette superposition crée des tensions réelles entre mobilité de transit et qualité de vie locale.

Cependant, l'expérience observée ailleurs démontre que l'augmentation de la capacité routière entraîne souvent un phénomène de demande induite : la fluidité initialement obtenue attire de nouveaux déplacements, ce qui rétablit à moyen terme les conditions de congestion tout en accentuant l'étalement urbain.

Dans le cas présent, les congestions les plus marquées surviennent principalement le vendredi et le dimanche, liées aux déplacements récréatifs. Il ne s'agit pas d'une congestion locale chronique quotidienne, mais d'un phénomène ponctuel. Une infrastructure permanente de grande envergure constitue-t-elle une réponse proportionnée à cette réalité?



Une transformation territoriale majeure

Le scénario de contournement prévoit une infrastructure de quatre voies s'étendant sur environ 3,2 kilomètres, avec une emprise pouvant atteindre 150 mètres de largeur.

Une telle intervention modifie durablement :

- la structure du territoire;
- les dynamiques d'urbanisation;
- les flux commerciaux;
- les milieux naturels et agricoles.

Une infrastructure structurante influence les choix d'implantation résidentielle et commerciale pour plusieurs décennies. Elle ne constitue pas une mesure ponctuelle, mais un geste d'aménagement irréversible.

Enjeux environnementaux documentés

Milieux humides et hydriques

Le projet entraînerait :

- la perte de 6,3 hectares de milieux humides;
- la perte de 2,4 hectares de bandes riveraines;
- la modification d'un cours d'eau;
- une augmentation des surfaces imperméables.

Les milieux humides jouent un rôle central dans la régulation hydrologique, la recharge de la nappe phréatique, la filtration des contaminants, la prévention des inondations et le maintien de la biodiversité.

Dans ce contexte, plusieurs conditions apparaissent essentielles :

- que toute compensation respecte un objectif réel de zéro perte nette fonctionnelle;
- que les mesures compensatoires soient planifiées et sécurisées avant la destruction des milieux;
- que la possibilité d'aménager les bassins de rétention sous forme de milieux humides écologiquement fonctionnels soit rigoureusement évaluée ;
- que le nouveau tracé du cours d'eau privilégie un profil sinueux afin de ralentir l'écoulement, réduire les risques d'inondation et maintenir les fonctions écologiques.

La restauration d'un milieu humide pleinement fonctionnel peut nécessiter plusieurs décennies. Les fonctions hydriques perdues ne sont pas immédiatement remplaçables. Des incertitudes demeurent également quant aux impacts sur les eaux souterraines, dans un contexte d'imperméabilisation accrue.

Milieux forestiers et biodiversité

Le projet prévoit également :

- la perte totale de 15,74 hectares de couvert forestier;
- la perte de 8,7 hectares d'érablières à potentiel acéricole;
- la perte de 1,9 hectare de terres agricoles protégées.



Trente espèces animales et cinq espèces végétales à statut précaire ont été recensées dans l'aire d'étude, dont huit occurrences végétales directement touchées, incluant notamment l'érable noir et le noyer cendré.

Les forêts matures assurent des fonctions écologiques complexes : séquestration du carbone, régulation thermique, connectivité des habitats et stabilité hydrologique. Leur remplacement par de jeunes plantations ne permet pas de recréer à court terme ces fonctions.

La fragmentation des terres agricoles et forestières constitue une perte structurelle qui dépasse la simple superficie touchée : elle modifie les dynamiques écologiques et productives à long terme.

Cohérence avec les objectifs climatiques et territoriaux

L'expansion d'infrastructures routières peut favoriser :

- l'étalement urbain;
- l'augmentation des déplacements motorisés;
- une hausse des émissions de gaz à effet de serre.

Ces effets doivent être analysés en cohérence avec les engagements climatiques du Québec et les orientations gouvernementales en matière d'aménagement durable.

De plus, la fragmentation des terres agricoles et forestières influence les dynamiques territoriales sur un horizon de 30 à 50 ans. Une infrastructure structurante façonne durablement les choix d'implantation résidentielle et commerciale. Dans un contexte de crise climatique et d'érosion accélérée des milieux naturels, la cohérence des décisions publiques devient déterminante.

Qualité de vie et vitalité locale

Un contournement peut déplacer certains enjeux sans nécessairement améliorer la qualité de vie globale si les effets indirects — développement périphérique, artificialisation accrue, modification des flux économiques — ne sont pas maîtrisés.

La vitalité du noyau villageois et la cohésion communautaire constituent également des composantes du développement durable.



Alternatives et principe d'évitement

Dans une perspective d'aménagement responsable, le principe d'évitement devrait primer sur la compensation.

À cet égard, il apparaît pertinent que soient analysés en profondeur :

- des scénarios de réaménagement sécuritaire du tracé existant;
- l'amélioration ciblée des intersections problématiques ;
- des mesures d'apaisement de la circulation;
- la gestion dynamique des pointes de trafic;
- la bonification du transport collectif régional;
- des interventions modulaires et réversibles.

Ces options pourraient répondre aux enjeux de sécurité tout en limitant les pertes écologiques permanentes.



Conclusion

Le CRE Lanaudière considère que l'enjeu dépasse la seule question de la fluidité routière. Il touche à l'eau, à la biodiversité, aux terres agricoles, au climat et à la planification territoriale.

Dans un contexte de crise climatique et d'érosion accélérée des milieux naturels, chaque décision d'aménagement doit être évaluée avec rigueur, prudence et équité entre les enjeux environnementaux.

L'objectif ne consiste pas à opposer mobilité et environnement, mais à rechercher une solution proportionnée, cohérente avec les engagements collectifs et respectueuse des fonctions écologiques du territoire.

- Protéger l'eau.
- Maintenir la biodiversité.
- Préserver les terres agricoles.
- Réduire les émissions.
- Planifier à long terme.

C'est dans cet équilibre que doit s'inscrire toute décision concernant la route 125.



Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière

Maison de l'entrepreneur
104, rue Saint-Jacques
Saint-Jacques, Québec J0K 2R0



Annexe

1

**Résolution d'une décision du conseil
d'administration du Conseil régional
de Lanaudière
prise le mardi 27 janvier 2026**

Les personnes administratrices suivantes étaient présentes :

- Marc-André Arsenault, administrateur
- Mireille Asselin, présidente
- Fanny Beaudoin, administratrice
- Jean-Philippe Bonenfant, trésorier
- Martin Hachey, administrateur
- Étienne Laberge, administrateur
- François Robitaille, administrateur

Les personnes administratrices suivantes étaient aussi présentes en ligne :

- Francis Bergeron, premier vice-président
- Charles Cardinal, secrétaire

formant ainsi quorum.

La personne suivante était aussi présente :

- Cassandra Martel, directrice générale

RÉSOLUTION : CA 20260127.04

Considérant que le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CRE Lanaudière) reconnaît l'existence de problématiques de route 125 constitue un axe de circulation important qui présente des enjeux de sécurité, de fluidité et de cohabitation des usages, particulièrement à proximité des noyaux villageois et la nécessité d'y répondre de manière responsable et durable;

Considérant que les solutions envisagées ou à l'étude qui reposent sur la création de nouveaux tracés routiers, de contournements ou d'élargissements majeurs impliqueraient la destruction de milieux forestiers naturels de grande valeur écologique, notamment des peuplements d'espèces végétales en situation précaire;

Considérant que l'érable noir est une espèce associée à des forêts feuillues matures, riches sur le plan écologique, souvent situées sur des sols profonds et bien drainés. Ces forêts jouent un rôle essentiel dans :

- le maintien de la biodiversité;
- la séquestration du carbone;
- la régulation hydrique;
- la connectivité écologique des paysages forestiers.

Considérant que la destruction de tels peuplements constitue une perte environnementale majeure et irréversible. Les mécanismes de compensation écologique, lorsqu'ils existent, ne permettent pas de recréer à court ou moyen terme les fonctions

écologiques complexes d'une forêt mature, ni de remplacer la valeur patrimoniale et écologique de ces écosystèmes;

Considérant que la création de nouvelles routes entraîne également une fragmentation accrue des habitats, une augmentation de la mortalité faunique, une dégradation des sols et des milieux humides adjacents, ainsi qu'une artificialisation durable du territoire;

Considérant que, sur le plan de l'aménagement du territoire, ces projets posent un choix fondamental entre la protection des milieux naturels et forestiers et une logique d'accessibilité routière à vocation principalement commerciale. De tels aménagements contribueraient à la dénaturaion des noyaux villageois, à l'augmentation du trafic de transit et à une perte du caractère naturel et identitaire du territoire;

Considérant que le CRE Lanaudière estime que les interventions doivent prioritairement s'appuyer sur l'optimisation, la sécurisation et l'adaptation des tronçons routiers existants, en cohérence avec les principes de développement durable et de protection de la biodiversité.

Il est résolu que :

- Le CRE Lanaudière reconnaît les enjeux de sécurité et de mobilité associés à la route 125, mais exprime son désaccord avec toute solution impliquant la création de nouveaux tracés routiers ou l'ouverture de nouvelles emprises.
- Le CRE Lanaudière s'oppose à tout projet entraînant la destruction de milieux forestiers naturels, incluant des peuplements d'érables noirs, considérant qu'il s'agirait d'une perte écologique irréversible, sans possibilité de compensation équivalente.
- Le CRE Lanaudière affirme que les forêts matures constituent des infrastructures écologiques essentielles et que leur protection doit être considérée au même titre que les infrastructures de transport dans les décisions d'aménagement.
- Le CRE Lanaudière demande que les solutions retenues reposent exclusivement sur :
 - l'amélioration et la sécurisation des tronçons routiers existants;
 - des mesures de modération de la circulation;
 - une meilleure intégration des usages locaux, villageois et régionaux.
- Le CRE Lanaudière rappelle que l'aménagement du territoire doit prioriser la conservation des milieux naturels, la protection des paysages et la qualité de vie des communautés, plutôt que l'expansion routière et la dénaturaion du territoire.

Proposée par : Francis Bergeron

Appuyée par : Marc-André Arseneault

Adoptée à l'unanimité

Copie certifiée conforme donnée
à Saint-Jacques,
ce vendredi 20 février 2026.


Kassandra Martel
Directrice générale

Annexe 2



Manifeste présenté au ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), via la plateforme du comité Mobilité125 dans le cadre de la consultation sur la mobilité durable dans le contexte du Projet de construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25.

A25 : Vers une dévitalisation **et une dégradation de** **l'environnement.**

Déposé par le Conseil régional de l'environnement
de Lanaudière (CREL)
Le 23 mai 2023

Préambule

Le présent manifeste du Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CREL) a été rédigé au meilleur des connaissances de l'organisme et dans une optique d'illustrer les effets néfastes potentiels d'un tel projet.

Rédaction

Francis Bergeron, 1er vice-président au Conseil d'administration du CREL
Laurence Bleau, chargée de communications, des événements et de la mobilisation au CREL

Révision

Mireille Asselin, présidente au Conseil d'administration du CREL
Kassandra Martel, directrice générale au CREL
Gabriel Meunier, coordonnateur - changements climatiques et mobilité durable au CREL

Le CREL

Mis en place en 1991, le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CREL) est un organisme de concertation et de consultation en matière d'environnement, reconnu par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). Il fait partie du Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ).

En matière d'environnement et de développement durable, le CREL propose des solutions novatrices et met en œuvre des actions concrètes pour répondre aux besoins de la région.

Notre mission

Concerter | Conseiller | Influencer

Nos principaux domaines d'intervention :

- la lutte et l'adaptation aux changements climatiques;
- l'éducation relative à l'environnement (ÉRE);
- l'aménagement et la protection des milieux naturels;
- la gestion des matières résiduelles;
- l'agriculture de proximité;
- la gestion de l'eau;
- la promotion du développement durable.

Pour assurer le droit de vivre dans un environnement sain

Le CREL se veut le défenseur du droit de la population lanaudoise à un environnement sain. Pour ce faire, il plaide pour la conservation de l'intégrité du milieu naturel et propose des projets à caractère environnemental, des moyens d'action et des stratégies pour aider à solutionner les problèmes environnementaux.

Par ses actions, le CREL favorise l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement régional. L'organisme estime que le développement doit se faire dans l'ouverture, la bienveillance et dans le respect de la capacité de soutien des écosystèmes.

Mise en contexte

En mars 2022, le gouvernement du Québec a confirmé par son Plan québécois des infrastructures 2022-2032 le prolongement de l'autoroute 25 dans Lanaudière, à un coût estimé de 286,5 millions de dollars.

Ce projet se trouve également dans la Loi 66 sur l'accélération de certains projets d'infrastructures adoptée en 2020. Cette loi permet au gouvernement de contourner le processus d'évaluation régulier d'un projet en suspendant certains processus prévus dans la Loi sur la qualité de l'environnement et dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

Actuellement, le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec projette la construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25, sur le territoire de Sainte-Julienne et de Saint-Esprit.

- distance de plus de 9 km à un coût estimé à 32 millions \$ par km;
- emprise de 90 m de largeur (quatre voies à chaussées séparées);
- quatre intersections avec des routes existantes.

Cette route traverserait un écosystème forestier exceptionnel (EFE) abritant plusieurs espèces menacées et vulnérables:

- destruction, entres autres, d'érablières exceptionnelles;
- dégradation d'un écosystème de grande importance;
- perte de boisés estimée à environ 63 hectares.

L'emprise prévue traverse des terres agricoles actuellement cultivées qui ont une grande valeur économique et agronomique:

- perte directe de superficie cultivable;
- enjeu de diminution de l'efficacité des opérations agricoles sur les lots affectés;
- risque d'abandon de superficies agricoles de qualité.

De plus, des secteurs résidentiels se retrouvent dans la zone d'étude du projet, dont une école primaire et un centre de la petite enfance. Des quartiers résidentiels se retrouveraient isolés les uns des autres, divisés par cette route nationale qui couperait la municipalité en deux.

Selon les orientations juridiques actualisées dernièrement par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) à l'égard de l'application de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables (LEMV), le projet tel que présenté ne serait pas acceptable.

Ce projet est la solution proposée pour diminuer la pression et accélérer le transit des voitures des villégiateurs sur la route 125 :

- les vendredis soirs et samedi matin en direction nord;
- les dimanches après-midi et soirée en direction sud.

Il est pourtant démontré que l'accroissement de la capacité routière par le prolongement ou l'élargissement d'autoroutes accélère l'étalement urbain et amplifie la congestion routière.

Constats

Un pas vers l'arrière pour la mobilité durable

Le projet de construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25 vise strictement à satisfaire l'affluence grandissante de villégiateurs en tentant de réduire la congestion routière sur la 125.

S'il est vrai que la congestion routière est un enjeu pour les citoyen.ne.s montcalmois.e.s lors des fins de semaine estivales, le projet du prolongement de l'autoroute 25 ne prend pas en considération les besoins actuels de la population lanaudoise.

Le transport de personnes est le plus souvent associé à l'auto individuelle et cela entraîne inévitablement d'importantes conséquences sur les plans environnemental, social et économique. En 2020, Trajectoire Québec lance le projet Consult-action transport collectif Lanaudière (CONTACT) dans le but d'améliorer le transport collectif dans la région de Lanaudière.

Les constats sont frappants. La population lanaudoise est dépendante de la voiture, pas nécessairement par choix, mais par manque d'options. Le diagnostic relève que plusieurs « Lanaudois.e.s souhaiteraient utiliser davantage les transports collectifs, mais se heurtent aux nombreuses limites du service disponible à ce jour¹ ».

Au-delà de ne pas correspondre aux besoins actuels de la population lanaudoise, plusieurs lacunes des services de transport collectif découragent les citoyen.ne.s à opter pour les moyens de transport alternatifs pour leur déplacement. Le portrait diagnostic du Projet Consult-action transport collectif Lanaudière mentionne que la faible fréquence du service, le manque de fiabilité des horaires, ainsi que l'inaccessibilité du transport collectif dans plusieurs zones du territoire représentent les plus grandes barrières à son utilisation.²

[1] Trajectoire Québec. (2022) Portrait – diagnostic des services de transport collectif de Lanaudière, Projet Consult-action transport collectif Lanaudière (CONTACT)

[2] Idem

Actuellement, l'offre de transport collectif se concentre sur les trajets à destination du sud, notamment Montréal et sa région. La connexion entre les MRC est quasi inexistante. Les citoyen.ne.s Lanaudois.e.s se heurtent rapidement aux limites d'utiliser les transports collectifs pour se rendre sur leur lieu de travail en région. Même constat pour exercer leurs loisirs ou accomplir des courses essentielles.

À la lueur de ces constats, il est essentiel d'intégrer de manière prédominante les enjeux relatifs à la mobilité durable. Le projet de construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25 aura des impacts significatifs qui dessineront le futur du développement de la région.

Un autre pas vers l'arrière pour la protection de l'environnement

Le projet de construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25 aura également des conséquences collatérales dommageables sur l'environnement, notamment sur la perte de milieux naturels qui perturbera directement la faune, la flore, les sols, les milieux humides, les eaux de surfaces, les nappes phréatiques ainsi que sur la qualité de vie des citoyen.ne.s.

Les écosystèmes forestiers exceptionnels que l'on retrouve sur la trajectoire du prolongement de l'A25 se caractérisent par des arbres matures, refuges d'espèces vulnérables (érable noir, ail des bois, cardamine)³.

Concrètement, ce prolongement de 9,12 kilomètres menace :

- 779 érables noirs;
- plusieurs centaines de plants d'ail des bois;
- 100 000 individus de la cardamine;
- des espèces considérées comme vulnérables au Québec;
- en plus de traverser deux écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE).

[3] Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) (2022) PA1.1 - Avis de projet. Construction d'une route nationale dans le prolongement de l'autoroute 25.

La trajectoire projetée de la potentielle autoroute 25 endommagera de nombreux milieux humides essentiels à la préservation de la biodiversité locale. D'ailleurs, le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) de la MRC de Montcalm ne semble pas avoir été complété puisque le délai a été reporté en décembre 2023. Il serait pertinent de connaître le type de milieux humides et hydriques qui sont menacés par ce projet, ainsi que l'impact réel que générera l'implantation d'une route nationale sur le territoire.

Plusieurs espèces fauniques dépendent des corridors écologiques visés par ce tracé. En isolant un espace naturel en le séparant du corridor écologique, on appauvrit radicalement sa biodiversité. Dans ce genre de situation, même la largeur des routes nécessite d'être prise en considération pour minimiser l'impact sur les écosystèmes. En contexte de changement climatique dramatique et en cohérence avec les objectifs de la COP15, il est primordial de prioriser la conservation des milieux naturels.

La trajectoire du projet de prolongement de l'autoroute 25 concerne principalement la MRC de Montcalm qui possède une zone agricole couvrant près de 63 % de son territoire. Le déploiement d'un tel projet viendrait compliquer les activités agricoles et acéricoles qui sont omniprésentes et qui représentent un moteur économique d'importance pour le milieu. Notons également les répercussions sur la circulation des familles, des travailleur.euse.s et des citoyen.ne.s en augmentant considérablement le risque d'accidents alors qu'actuellement la tendance est plutôt à sécuriser les secteurs et à diminuer la vitesse pour augmenter la sécurité de la population.

Il est primordial de repenser ce projet, puisqu'il se base sur des solutions proposées il y a plus de trente ans. Il est important de dénicher des solutions en fonction des valeurs et des connaissances acquises et mises de l'avant au cours des dernières années. Les lots 2 [Contournement de Sainte-Julienne par la construction d'une route nationale à quatre voies (deux voies par direction) à partir du rang du Cordon (route 346) jusqu'au raccordement à la route 125, au nord du périmètre urbain (2 km)] et 3 [Construction d'une route nationale à quatre voies, soit deux voies par direction, dans le prolongement de l'autoroute 25] doivent principalement être annulés. Ces travaux prévoient notamment l'aménagement de pistes cyclables et de sentiers de véhicules hors route en site propre, ainsi que trois carrefours.

Recommandations

Plusieurs solutions en phase avec le développement durable pourraient être développées :

- reconnaissance que l'étalement urbain est négatif pour l'environnement;
- reconnaissance et préservation des ressources naturelles existantes;
- reconnaissance du rôle clé des milieux humides et hydriques pour la qualité de l'eau potable;
- conservation et protection de la biodiversité et de la richesse des écosystèmes existants;
- limitation des impacts environnementaux;
- aménagement durable du territoire;
- cartographie du secteur;
- prise et mise en partage de données probantes pour mieux intervenir, entre autres en ce qui a trait aux milieux hydriques et à la nappe phréatique;
- amélioration de l'offre en transports collectifs;

Relativiser la notion de temporalité liée aux déplacements des villégiateurs en prenant en considération la destruction de milieux naturels pour « sauver » du temps.

- meilleure utilisation ou optimisation des infrastructures routières actuelles, par exemple :
 - élargissement de certains tronçons à des endroits spécifiques et stratégiques (pas seulement la route 125);
 - mise en place de trois voies au lieu de deux à des endroits stratégiques (2 vers le nord les vendredis après-midi et 2 vers le sud les dimanches après-midi);
 - mise en place d'infrastructures routières permettant de faciliter l'entrée et la sortie de véhicules sur la 125 aux heures de pointe.
- meilleure utilisation des feux de circulation et de la signalisation routière;
- mise en place de carrefours giratoires quitte à réaménager le tracé de la route actuelle;
- mise en place d'infrastructures sécuritaires pour les déplacements à vélo et à pied, etc.;
- planification d'une consultation publique réglementaire pour connaître les besoins de la population.

S'il est vrai que de nombreux ennuis découlent de la situation actuelle, des solutions « intelligentes » en phase avec le développement durable et le portefeuille des contribuables doivent être élaborées.

Il est impératif de faire une analyse complète de la problématique et de trouver des solutions à partir des infrastructures existantes. De nombreux spécialistes en développement du transport et des ingénieurs doivent être mis à contribution afin d'explorer toutes les alternatives envisageables.

Conclusion

Dans un contexte de crise climatique, de perte constante de biodiversité, de problématiques liées à l'étalement urbain et de l'importance de la préservation du territoire agricole, le CREL considère que ce projet est une mauvaise solution. Sa poursuite entraînera des problèmes ayant des impacts négatifs irréversibles nettement supérieurs à la congestion de ce tronçon lors des congés estivaux.

La culture de l'auto solo doit être remplacée par une culture de transport collectif: autobus, covoiturage, taxi-bus, etc). Le développement d'une offre de transport collectif pour les villégiateurs (région de Montréal vers la Matawinie), incluant du transport collectif dans les villages touristiques mériterait d'être sérieusement considéré.

Il faut rêver au monde de demain.

Nous rappelons que la biodiversité et la richesse des écosystèmes sont à conserver et à protéger, car en plus d'être vitales pour l'Homme, elles sont indissociables de toute activité économique.



Coordonnées

Conseil régional de l'environnement de Lanaudière
365, rue Saint-Louis, C.P. 658
Joliette, Québec J6E 7N3
450 756-0186 | info@crelanaudiere.ca
crelanaudiere.ca

