

MÉMOIRE

BUREAU D'AUDIENCE PUBLIQUE DE L'ENVIRONNEMENT (BAPE)



Source : photo prise par Shanie Gauthier / Été 2025 / Sentier dans le boisé menacé.

PRÉSENTÉ PAR

SAUVONS LA FORÊT DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 !

Rédigé par
Shanie Gauthier
Février 2026

Qui sommes-nous et mise en contexte du mouvement citoyen

Je me nomme Shanie Gauthier, fondatrice du mouvement citoyen et de la pétition intitulée « **Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25** », créée en septembre 2021 à la suite de l'annonce du projet de prolongement de l'autoroute 25, également appelée Route nationale, entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne, incluant la voie de contournement du noyau villageois de Sainte-Julienne.

Ce mouvement est né d'échanges entre citoyens préoccupés par les impacts environnementaux, sociaux et sanitaires du projet. En très peu de temps, la pétition a recueilli un nombre significatif d'appuis, démontrant un intérêt marqué et une inquiétude croissante à mesure que des informations additionnelles devenaient accessibles.

Devant la difficulté d'obtenir des informations claires et complètes sur le projet, un groupe citoyen public a été créé afin de permettre l'échange d'informations, l'analyse collective et l'expression démocratique des préoccupations. L'ampleur du mouvement a suscité l'intérêt des médias régionaux et nationaux, ce qui a contribué à faire connaître un projet encore peu compris du grand public.

Mobilisation Citoyenne et Participation démocratique

Face aux préoccupations soulevées, nous avons organisé des séances d'information citoyennes afin d'expliquer les impacts anticipés du projet et d'ouvrir un espace de dialogue respectueux.

Une mobilisation importante s'est alors structurée. De nombreux citoyens ont exprimé :

- que le projet ne réglerait pas durablement les problèmes de circulation invoqués ;
- que des solutions alternatives moins destructrices existent ;
- que l'amélioration et la sécurisation de la route 125 actuelle pourraient être réalisées sans provoquer une déforestation majeure ni altérer de façon irréversible notre milieu de vie.

Nous avons organisé une marche pacifique en forêt afin de démontrer l'attachement profond de la population à ce territoire naturel. Nous avons également rencontré plusieurs élus et organismes qui, après analyse, ont exprimé leurs préoccupations quant aux conséquences environnementales et sociales du projet.

Climat social préoccupant

Un élément particulièrement inquiétant mérite l'attention du BAPE : un climat de tension sociale s'est installé dans la municipalité.

Des citoyens et commerçants opposés au projet hésitent à exprimer publiquement leur position par crainte d'intimidation ou de représailles économiques. Cette situation nuit à l'exercice sain et démocratique du débat public.

Un projet d'une telle envergure doit pouvoir être discuté dans un climat de respect, de transparence et de sécurité civique. L'existence d'un climat d'intimidation démontre à quel point le projet divise profondément la communauté.

Un projet issu d'une autre époque

Le prolongement de l'autoroute 25 est officiellement envisagé depuis 1975. À cette époque, des expropriations ont eu lieu en prévision de sa réalisation.

Cependant, le contexte de 1975 n'est plus celui d'aujourd'hui et ce, même si le projet a été modifié.

Depuis cinquante ans, nos connaissances ont considérablement évolué en matière de :

- crise climatique ;
- impacts de l'étalement urbain ;
- protection des milieux humides et hydriques ;
- conservation des espèces menacées ;
- gestion durable des ressources en eau potable ;
- effets sanitaires liés à la pollution atmosphérique.

La présence de puits privés et de puits municipaux à proximité du tracé constitue un enjeu majeur. Les milieux humides visés par le projet jouent un rôle essentiel dans la filtration naturelle de l'eau, la régulation des crues et la captation du carbone. Leur destruction entraîne des pertes écologiques irréversibles et difficilement compensables.

Environnement et espèces menacées

Impacts environnementaux majeurs du projet de voie de contournement de Sainte-Julienne

Le projet de construction de la voie de contournement représente une transformation profonde et irréversible du territoire naturel concerné. L'analyse des composantes environnementales démontre que les impacts dépassent largement la simple emprise physique de la route et touchent l'ensemble des équilibres écologiques, hydriques, agricoles et sociaux du secteur.

1. Atteinte à la biodiversité et aux écosystèmes forestiers

Le tracé prévu traverse **sept grandes communautés végétales terrestres**, regroupant **19 peuplements forestiers distincts**. Cette diversité témoigne d'un territoire écologiquement riche, structuré par des dynamiques naturelles complexes.

La perte annoncée de **19,54 hectares de boisé de proximité** constitue bien plus qu'un simple déboisement : elle entraîne la disparition d'habitats, la fragmentation des corridors écologiques et l'affaiblissement de la résilience écologique locale.

Les inventaires ont permis de recenser :

- **30 espèces fauniques en situation précaire ;**
- des amphibiens, reptiles, oiseaux aquatiques et invertébrés ;
- **51 occurrences de cinq espèces végétales en situation précaire, soit :**
 - l'**Asaret du Canada**
 - le **Lis du Canada**
 - la **Matteucie fougère-à-l'autruche**
 - l'**Érable noir**
 - le **Noyer cendré**

La présence de ces espèces confirme la valeur écologique du site. Certaines sont désignées vulnérables ou menacées au Québec, ce qui impose une responsabilité accrue de conservation.

La fragmentation du territoire causée par une infrastructure routière majeure entraîne :

- l'isolement génétique des populations fauniques ;
- une augmentation de la mortalité par collision ;
- la réduction des habitats disponibles ;
- une perturbation des cycles biologiques.

2. Milieux hydriques et milieux humides

L'aire d'étude comprend **cinq cours d'eau** ainsi que des étangs reconnus comme habitats confirmés pour le poisson. On y retrouve également **30 milieux humides**, qui jouent un rôle écologique fondamental :

- régulation des crues ;
- filtration naturelle des polluants ;
- recharge des nappes phréatiques ;
- séquestration du carbone ;
- maintien de la biodiversité.

Les travaux projetés — déboisement, terrassement, sautage/dérochage, mise en place d'infrastructures, déviation de cours d'eau et gestion des eaux pluviales — comportent des risques significatifs :

- modification des régimes hydrologiques ;
- altération de la recharge de la nappe phréatique ;
- augmentation du risque de contamination ;

- perturbation des puits privés et municipaux ;
- modification de la qualité physico-chimique de l'eau.

Toute altération des fonctions naturelles de filtration et de recharge peut avoir des conséquences durables, voire irréversibles, sur l'approvisionnement en eau potable.

3. Qualité de l'air et émissions atmosphériques

La phase de construction entraînera :

- émissions de poussières ;
- particules fines issues du terrassement et du dynamitage ;
- gaz d'échappement de la machinerie lourde.

À long terme, l'augmentation de la circulation routière contribuera à :

- l'élévation des concentrations de polluants atmosphériques ;
- l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre ;
- la dégradation de la qualité de l'air pour les résidents à proximité.

Les boisés actuels agissent comme filtres naturels en captant une partie des particules et en contribuant à la séquestration du carbone. Leur disparition accentue l'exposition des populations locales.

4. Climat sonore et vibrations

Les projections indiquent des niveaux sonores supérieurs à **55 décibels** à proximité de la route. Or, au-delà de ce seuil, les impacts sur la qualité de vie deviennent significatifs :

- perturbation du sommeil ;
- augmentation du stress ;

- diminution de la concentration ;
- impacts cardiovasculaires à long terme.

Les travaux eux-mêmes généreront du bruit intense et des vibrations liées au dynamitage, affectant la tranquillité résidentielle.

Le boisé menacé agit actuellement comme **écran visuel et sonore naturel**, réduisant la propagation du bruit. Sa disparition amplifie l'exposition des résidences.

5. Perte de services écosystémiques

Le boisé concerné procure des bénéfices tangibles :

Services écologiques :

- îlot de fraîcheur réduisant les effets des vagues de chaleur ;
- captation du carbone ;
- filtration de l'air ;
- régulation hydrique.

Services socioculturels :

- valeur esthétique ;
- fonctions spirituelles et identitaires ;
- potentiel éducatif ;
- maintien de sentiers et d'accès à la nature.

La perte d'accès à ces espaces naturels entraîne une modification profonde de la qualité de vie, une diminution de la tranquillité et un affaiblissement du lien communautaire avec le territoire.

6. Fragmentation territoriale et perte d'accès

La construction de la route entraînera :

- la fragmentation du territoire ;
- la perte de sentiers ;
- l'isolement de certains secteurs ;
- la réduction de l'accessibilité aux milieux naturels.

Cette fragmentation modifie durablement la structure paysagère et le sentiment d'appartenance au milieu.

7. Enjeux agricoles et acéricoles

Des **terres agricoles protégées par la LPTAA** (Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles) sont présentes au sud de l'emprise et sont en partie cultivées. Leur proximité au projet expose ces terres à :

- des pressions de développement ;
- une fragmentation des parcelles ;
- une diminution du potentiel productif.

Au nord du site, des **érablières à potentiel acéricole**, situées hors du territoire agricole protégé mais sur des terres publiques appartenant au MTMD, représentent un potentiel économique durable. Leur altération compromet des activités acéricoles futures et des revenus forestiers possibles.

Conclusion

Le projet ne constitue pas seulement une infrastructure de transport : il représente une transformation systémique d'un territoire écologiquement riche et socialement structurant.

Les impacts cumulés comprennent :

- perte de biodiversité ;

- destruction de milieux humides ;
- risques hydrogéologiques ;
- détérioration de la qualité de l'air ;
- augmentation du climat sonore ;
- fragmentation territoriale ;
- atteinte aux terres agricoles et au potentiel acéricole ;
- diminution des services écosystémiques ;
- dégradation de la qualité de vie.

Dans un contexte de crise climatique et d'érosion accélérée de la biodiversité, ces pertes doivent être évaluées avec la plus grande rigueur.

Le projet entraînerait la destruction de superficies boisées significatives, incluant des milieux humides et hydriques.

Or, selon le **GIEC (IPCC, 2021–2023)** :

La conservation des écosystèmes naturels constitue un levier essentiel pour l'atténuation des changements climatiques.

Les forêts jouent un rôle majeur dans :

- la séquestration du carbone ;
- la filtration des polluants atmosphériques ;
- la régulation thermique locale ;
- la protection de la biodiversité.

Selon le ministère de l'Environnement du Québec, les milieux humides :

- filtrent naturellement l'eau ;
- réduisent les risques d'inondation ;
- captent d'importantes quantités de carbone ;
- sont pratiquement impossibles à recréer à l'identique.

La **Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques (Québec, 2017)** reconnaît leur valeur écologique stratégique.

Réseau de Gaz Énergir présent sur le tracé

1. Danger lié à la présence du réseau de gaz d'Énergir sous la voie de contournement

La présence d'un réseau gazier majeur sous une voie de contournement représente un enjeu de sécurité publique important, particulièrement dans un secteur à proximité de zones résidentielles.

Une route à circulation rapide (70 km/h) implique un volume constant de véhicules lourds, incluant camions et machinerie. Cette circulation génère des vibrations continues, des charges dynamiques importantes et une pression mécanique sur les infrastructures souterraines. À long terme, ces contraintes peuvent accélérer l'usure des conduites, fragiliser les joints ou augmenter le risque de rupture, particulièrement si le sol est instable ou sujet au gel-dégel.

En cas de bris, les conséquences peuvent être graves :

- Fuite de gaz naturel (méthane) dans le sol ou vers la surface ;
- Risque d'explosion en présence d'une source d'ignition (véhicule accidenté, étincelle, travaux) ;
- Incendie majeur affectant la chaussée, les propriétés voisines ou les milieux naturels ;
- Interruption de service pour les résidents.

Le méthane est également un puissant gaz à effet de serre. Une fuite, même progressive, contribuerait aux émissions de gaz à effet de serre et pourrait passer inaperçue pendant un certain temps si elle est souterraine.

La gestion d'un incident sous une voie rapide est aussi plus complexe : fermeture complète de la route, évacuation potentielle des résidents, intervention d'urgence en milieu contraint. Le simple fait que la conduite soit enfouie sous un axe routier stratégique complique les inspections, l'entretien et les réparations.

Enfin, la présence d'une infrastructure gazière sous une nouvelle route augmente le cumul de risques technologiques dans un secteur déjà soumis à des impacts environnementaux et sociaux importants.

2. Risques liés à la relocalisation du réseau de gaz d'Énergir

Si le projet implique le déplacement du réseau gazier, cette opération comporte également des risques significatifs.

La relocalisation d'une conduite de gaz nécessite :

- Excavation majeure ;
- Manipulation d'infrastructures sous pression ;
- Travaux en tranchée parfois profonds ;
- Raccordement à des conduites existantes.

Ces travaux augmentent temporairement le risque d'accident industriel, notamment :

- Fuites lors du raccordement ;
- Erreurs techniques ;
- Dommages collatéraux à d'autres réseaux souterrains.

Sur le plan environnemental, la relocalisation peut entraîner :

- Déboisement additionnel ;
- Perturbation accrue des sols ;
- Augmentation de la turbidité si des milieux humides ou cours d'eau sont à proximité ;
- Émissions supplémentaires liées à la machinerie lourde.

Si la conduite est déplacée vers un autre secteur résidentiel ou naturel, le risque ne disparaît pas : il est simplement transféré. Cela peut créer de nouvelles zones de vulnérabilité, notamment près d'habitations, d'écoles ou de milieux sensibles.

La période de transition constitue également un moment critique : coupures temporaires de service, vulnérabilité accrue en période hivernale et inquiétude des citoyens quant à la sécurité des installations.

Enfin, investir dans la relocalisation d'une infrastructure gazière peut soulever des questions de cohérence avec les objectifs climatiques et de transition énergétique, particulièrement dans un contexte où plusieurs municipalités cherchent à réduire leur dépendance aux énergies fossiles.

Conclusion

Que le réseau d'Énergir demeure sous la future voie de contournement ou qu'il soit relocalisé, les deux scénarios comportent des risques :

- Risques technologiques (fuite, explosion, incendie)
- Risques environnementaux (émissions de méthane, perturbation des sols)
- Risques sociaux (sécurité publique, anxiété citoyenne, interruption de services)

Il s'agit donc d'un enjeu de sécurité et de gestion des risques qui mérite une analyse rigoureuse, transparente et indépendante avant toute décision finale.

Trafic induit : ajouter des routes ne résout pas la congestion

Depuis plusieurs décennies, nous sommes confrontés à un problème croissant : la congestion routière. Face à ce problème, la réponse la plus intuitive a longtemps été d'augmenter la capacité des infrastructures, notamment en élargissant les autoroutes ou en construisant de nouvelles voies. Pourtant, malgré des investissements colossaux, les embouteillages persistent, voire s'aggravent. Ce paradoxe s'explique par un mécanisme bien documenté en économie des transports, **mais que les décideurs, au Québec entre autres, semblent continuer d'ignorer : le trafic induit.**

Définition et origine du concept :

Le trafic induit désigne l'augmentation du volume de circulation qui survient après l'amélioration d'une infrastructure routière. Autrement dit, lorsqu'on ajoute des voies ou qu'on fluidifie temporairement un axe, de nouveaux déplacements apparaissent, annulant rapidement les bénéfices attendus. Ce phénomène est étudié depuis les années 1960, mais il a été largement popularisé par les travaux de chercheurs comme Anthony Downs (Downs, A. (2004). *Still Stuck in Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion*. Brookings Institution Press) ou Robert Cervero (Cervero, R. (2003). *Road Expansion, Urban Growth, and Induced Travel: A Path Analysis*. Journal of the American Planning Association, 69(2), 145–163), qui ont montré que la demande de mobilité automobile est **élastique** : elle s'ajuste à l'offre.

L'idée centrale est simple : **plus on facilite l'usage de la voiture, plus les gens l'utilisent. Élargir ou ajouter des routes pour réduire la congestion, c'est comme desserrer sa ceinture pour lutter contre l'obésité.**

Les mécanismes qui génèrent le trafic induit

Le trafic induit ne provient pas d'une seule source, mais de plusieurs comportements qui se combinent :

- Le retour à l'utilisation de la voiture

Lorsque la route devient plus fluide, certains usagers qui utilisaient auparavant les transports en commun, le vélo ou le covoiturage choisissent de revenir à la voiture, perçue comme plus rapide ou plus confortable.

- L'heure de pointe

Des conducteurs qui évitaient les heures de pointe profitent de la nouvelle fluidité pour se déplacer à ces moments-là, augmentant ainsi la demande aux périodes critiques.

- Changement d'itinéraire

Des automobilistes modifient leur itinéraire pour emprunter la nouvelle infrastructure, ce qui augmente le trafic sur celle-ci.

- Les nouveaux déplacements

Des personnes qui ne faisaient pas certains trajets auparavant se mettent à les faire, parce que la route semble plus accessible. Cela inclut aussi des trajets plus longs, rendus plus attractifs par la fluidité apparente.

- Mais, surtout, l'effet à long terme sur l'aménagement du territoire

À plus grande échelle, l'amélioration des routes encourage l'étalement urbain et la destruction de milieux naturels. C'est d'ailleurs ce qu'on observe déjà dans Lanaudière. Les ménages s'installent plus loin des centres, les commerces se déplacent en périphérie, et la dépendance à la voiture augmente. Ce phénomène structurel amplifie durablement le trafic.

Pourquoi le trafic induit annule les bénéfices des élargissements routiers ?

Dans les mois qui suivent l'ouverture d'une nouvelle voie, on observe souvent une amélioration réelle de la fluidité. Mais cet effet est temporaire. À mesure que les comportements s'ajustent, la demande augmente jusqu'à atteindre — puis dépasser — la capacité supplémentaire. Les études montrent que, dans de nombreux cas, **100 % ou plus de la capacité ajoutée est absorbée en quelques années.**

Une revue bibliographique du Ministère de l'Énergie du Développement durable et de l'Énergie de France (<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1122171.pdf>) stipule que les élasticités des véhicules.kilomètres parcourus aux kilomètres linéaires de voies issues de ces recherches varient entre 0,3 pour le court terme et plus de 1 pour le long terme. **Notons qu'une élasticité supérieure à 1 signifie que l'augmentation de l'offre routière conduit à l'augmentation de la congestion.**

Ce mécanisme explique pourquoi certaines villes, malgré des investissements massifs dans les autoroutes urbaines, demeurent parmi les plus congestionnées du monde.

Un des exemples les plus frappants de ce phénomène est celui de l'autoroute Katy Freeway à Houston, au Texas (États-Unis). Au début des années 2000, cette autoroute était déjà très congestionnée. Pour remédier au problème, les autorités ont décidé de l'élargir massivement. Les travaux, achevés en 2011, ont porté la Katy Freeway à 26 voies par endroits, faisant d'elle

la plus large autoroute du monde. L'investissement colossal, de plus de 2,8 milliards de dollars, devait réduire de manière durable les embouteillages dans la région de Houston.

Or, les résultats observés après l'agrandissement ont été spectaculaires... mais dans le mauvais sens. Selon une étude du Texas A&M Transportation Institute (<https://static.tti.tamu.edu/swutc.tamu.edu/publications/technicalreports/161302-1.pdf>), seulement trois ans après la fin des travaux, les temps de trajet aux heures de pointe avaient augmenté de 30 à 50 %. En facilitant temporairement la circulation, l'élargissement de la route avait attiré davantage de conducteurs. L'offre supplémentaire d'espace routier avait donc stimulé la demande : un cas classique de trafic induit.

Les conséquences économiques, sociales et environnementales

Le trafic induit ne se limite pas à un problème de mobilité. Il entraîne une série d'impacts plus larges :

- Coûts économiques : perte de productivité, augmentation des dépenses publiques, entretien accru des infrastructures.
- Impacts environnementaux : hausse des émissions de gaz à effet de serre, pollution atmosphérique, artificialisation des sols, destruction de milieux naturels.
- Inégalités sociales : renforcement de la dépendance à la voiture, exclusion des ménages qui n'en possèdent pas, éloignement des services essentiels.
- Dégradation de la qualité de vie : bruit, stress, temps perdu, fragmentation des quartiers.

Ainsi, loin d'être une solution durable, l'augmentation de la capacité routière peut aggraver les problèmes qu'elle prétend résoudre.

Quelles alternatives pour réduire la congestion ?

Si élargir les routes et en ajouter ne fonctionne pas, quelles stratégies sont réellement efficaces ? Plusieurs pistes peuvent être envisagées :

- Améliorer les transports collectifs

Des réseaux rapides, fréquents et fiables offrent une alternative crédible à la voiture individuelle.

- Favoriser la mobilité active

Pistes cyclables sécurisées, trottoirs élargis, zones piétonnes : ces aménagements réduisent la dépendance à l'automobile.

- Mettre en place des politiques de gestion de la demande

Tarification de la congestion, stationnement limité, incitations au télétravail : ces mesures agissent directement sur le volume de déplacements.

- Promouvoir le covoiturage et l'autopartage

Ces solutions optimisent l'usage des véhicules et diminuent le nombre de voitures en circulation.

- Et, surtout, repenser l'aménagement du territoire

Encourager la densification, la mixité fonctionnelle et la proximité des services permet de réduire les distances parcourues.

Conclusion

Le phénomène du trafic induit montre que la congestion routière n'est pas seulement un problème d'infrastructure, mais un problème de **choix collectifs** et d'**organisation du territoire**. Tant que la voiture restera le mode de transport le plus simple et le plus encouragé, les routes se rempliront, quelle que soit leur capacité. Comprendre ce mécanisme est essentiel pour imaginer des politiques de mobilité plus efficaces, plus durables et plus équitables. Plutôt que de chercher à augmenter l'offre routière, il s'agit de repenser la demande et de construire des villes où se déplacer ne rime plus avec congestion.

Quelques faits importants

Le projet entraînerait une déforestation significative, notamment entre plusieurs domaines résidentiels existants. Or, la science est claire : l'ajout d'infrastructures routières génère de la circulation additionnelle — phénomène reconnu «d'appel de trafic ».

À moyen terme :

- plus de routes = plus d'étalement urbain ;
- plus d'étalement urbain = plus de véhicules ;
- plus de véhicules = retour à la congestion.

Ainsi, le projet risque de reproduire le problème qu'il prétend résoudre.

Selon des données issues d'analyses environnementales québécoises, la déforestation peut engendrer des impacts climatiques supérieurs aux émissions liées à la congestion temporaire. Les boisés visés jouent un rôle de captation du carbone et de filtration des polluants atmosphériques.

Le village de Sainte-Julienne est déjà divisé par la route 125 actuelle. L'ajout d'une voie de contournement accentuerait cette fragmentation territoriale, isolant davantage certains secteurs résidentiels entre deux axes routiers majeurs, augmentant :

- le bruit ;
- la pollution atmosphérique ;
- la perte de connectivité écologique ;
- la perte de qualité de vie.

Le Québec s'est engagé à réduire ses GES de 37,5 % sous le niveau de 1990 d'ici 2030.

Investir dans de nouvelles infrastructures favorisant l'auto-solo entre en contradiction avec :

- le Plan pour une économie verte 2030 ;
- les objectifs climatiques internationaux.

Enjeux Sociaux

Sainte-Julienne est déjà divisée par la route 125.

L'ajout d'une voie de contournement :

- isolerait certains quartiers entre deux axes routiers ;
- réduirait la connectivité sociale ;
- accentuerait la perte d'identité villageoise.

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la fragmentation territoriale par les infrastructures routières nuit à la cohésion sociale et à la qualité de vie.

La construction de la voie de contournement de Sainte-Julienne et la destruction du boisé qui traverse quatre domaines résidentiels entraîneraient des conséquences sociales importantes, durables et souvent irréversibles pour l'ensemble de la communauté.

D'abord, au-delà des impacts environnementaux, la transformation radicale du paysage affecterait directement le tissu social local. Ce boisé constitue actuellement un espace commun informel où les résidents se croisent, marchent, échangent et développent un sentiment d'appartenance. Sa disparition entraînerait une perte de cohésion sociale et de lieux de rencontre spontanés. La forêt agit comme un espace neutre, intergénérationnel, favorisant les relations entre voisins; sa fragmentation diminuerait ces occasions de contact et d'entraide.

La proximité de la future route augmenterait significativement le bruit ambiant, notamment au-delà de 55 décibels près de l'emprise. L'exposition chronique au bruit routier est associée à une augmentation du stress, des troubles du sommeil, de la concentration et de la santé cardiovasculaire. Les enfants, les personnes âgées et les personnes vulnérables seraient particulièrement touchés. Les élèves de l'école et les enfants du CPE à proximité perdraient un environnement calme propice à l'apprentissage et aux sorties éducatives en nature. Les parcours sécuritaires qu'ils utilisent actuellement à travers la forêt pour rejoindre des amis ou participer à des activités extérieures seraient remplacés par des zones fragmentées et potentiellement dangereuses.

La pollution de l'air constitue également un enjeu social majeur. L'augmentation du trafic routier engendre des émissions de particules fines, d'oxydes d'azote et d'autres contaminants atmosphériques. Ces polluants peuvent exacerber l'asthme, les allergies et les problèmes respiratoires, particulièrement chez les enfants et les personnes âgées. La qualité de vie

quotidienne des résidents serait affectée par la présence accrue de poussières durant les travaux et par la circulation continue par la suite.

La pollution lumineuse liée à l'éclairage routier altérerait le caractère paisible et naturel des quartiers résidentiels. Elle perturberait le sommeil, modifierait les habitudes de vie et ferait disparaître la noirceur naturelle appréciée en milieu semi-rural. Cette modification du cadre de vie pourrait engendrer un sentiment de perte identitaire chez les résidents attachés au caractère forestier et tranquille du secteur.

La destruction du boisé aurait aussi des conséquences psychologiques et sociales importantes. Les espaces verts sont reconnus pour leurs bienfaits sur la santé mentale : réduction du stress, amélioration de l'humeur, encouragement à l'activité physique. Leur disparition diminuerait les possibilités de loisirs accessibles gratuitement (marche, vélo, ski de fond, jeux libres des enfants), contribuant à une sédentarité accrue et à une baisse du bien-être collectif.

La perte de la piste cyclable en forêt et des sentiers informels limiterait les déplacements actifs et sécuritaires. Les jeunes qui circulent actuellement à pied ou à vélo dans un environnement protégé devraient composer avec un environnement routier plus risqué. Cela pourrait réduire l'autonomie des enfants et accroître la dépendance à l'automobile, ce qui va à l'encontre des principes de développement durable et de promotion des saines habitudes de vie.

Sur le plan économique et social, la proximité d'une voie de contournement peut entraîner une diminution de la valeur foncière des propriétés avoisinantes en raison du bruit, de la perte d'intimité et de la dégradation du paysage. Cela crée un sentiment d'injustice chez les résidents qui ont choisi ce secteur pour son caractère naturel. Une fracture sociale peut apparaître entre les secteurs affectés et ceux qui bénéficieraient indirectement du projet.

La fragmentation du territoire réduit également le sentiment de sécurité. Un boisé continu offre une impression d'espace et de contrôle communautaire; une infrastructure routière majeure crée des barrières physiques et psychologiques, divisant les quartiers et rendant les déplacements moins fluides. Les résidents pourraient se sentir enclavés ou isolés.

Les travaux eux-mêmes généreraient des nuisances importantes : circulation de camions lourds, vibrations, poussières, entraves aux déplacements locaux. Ces perturbations prolongées peuvent entraîner fatigue, irritabilité et conflits de voisinage.

Enfin, la perte des bénéfices écosystémiques du boisé – îlot de fraîcheur, écran visuel et sonore naturel, qualité paysagère – affecte directement le confort quotidien des citoyens. La disparition de ces fonctions naturelles amplifierait les effets des vagues de chaleur, augmenterait l'exposition visuelle à la circulation et accentuerait la perception constante d'un environnement urbanisé.

En somme, la construction de la voie de contournement et la destruction du boisé ne représentent pas seulement une transformation physique du territoire : elles constituent une modification profonde du mode de vie, du bien-être, de la sécurité et de l'identité collective des résidents des quatre domaines touchés et de l'ensemble de la population de Sainte-Julienne.

Piste Cyclable

La proposition d'aménager une piste cyclable le long de la voie de contournement, en remplacement de la piste actuelle située dans le boisé, soulève plusieurs enjeux importants. Circuler à proximité d'une route où la vitesse permise est de 70 km/h ne procure ni les mêmes conditions de sécurité, ni les mêmes bénéfices physiques, psychologiques et sociaux qu'un parcours en milieu forestier.

Voici les principales conséquences et problématiques comparatives :

1. Sécurité des usagers

Piste en boisé (actuelle)

- Environnement séparé de la circulation automobile.
- Faible risque d'accident impliquant des véhicules motorisés.
- Milieu particulièrement sécuritaire pour les enfants et les jeunes.

Piste le long de la voie de contournement

- Proximité constante de véhicules circulant à 70 km/h.
- Risque accru en cas de sortie de route, distraction ou conditions hivernales.
- Sentiment d'insécurité plus élevé pour les familles.
- Risques supplémentaires aux intersections, entrées charretières et bretelles d'accès.
- Exposition aux éclaboussures, projection de débris, neige et gravier.

Même avec des aménagements conformes aux normes, le niveau de risque perçu et réel demeure plus élevé en bordure d'une route rapide.

2. Qualité de l'air

Dans le boisé

- Air filtré naturellement par les arbres.
- Faible exposition aux polluants atmosphériques.
- Expérience associée à l'air frais et aux odeurs naturelles.

Le long de la route

- Exposition directe aux particules fines (PM2.5), oxydes d'azote et autres émissions.
- Inhalation accrue de polluants en raison de l'effort physique.
- Impact plus important chez les enfants, les personnes asthmatiques et les aînés.
- Diminution des bénéfices santé normalement associés au vélo.

Respirer à proximité immédiate d'un corridor routier rapide ne procure pas les mêmes bénéfices physiologiques qu'un environnement forestier.

3. Climat sonore

Piste forestière

- Sons naturels (vent, oiseaux).
- Ambiance calme et apaisante.
- Effet démontré sur la réduction du stress.

Piste en bordure routière

- Bruit constant des moteurs, accélérations et freinages.
- Niveau sonore pouvant dépasser 55 décibels à proximité.

- Difficulté à converser.
- Fatigue auditive et stress accru.

Le bruit routier chronique réduit considérablement l'aspect récréatif et relaxant du déplacement actif.

4. Confort et expérience utilisateur

Dans le boisé

- Ombre naturelle et îlot de fraîcheur en été.
- Protection contre le vent.
- Paysage esthétique et stimulant.
- Connexion à la nature.

Le long de la route

- Exposition directe au soleil et aux îlots de chaleur.
- Exposition au vent généré par le passage des véhicules.
- Paysage dominé par l'asphalte et la circulation.
- Expérience davantage utilitaire que récréative.

La motivation à pratiquer une activité physique peut diminuer lorsque le cadre devient moins attrayant.

5. Santé mentale et bien-être

Les environnements naturels sont associés à :

- Réduction du stress.
- Amélioration de l'humeur.
- Diminution de l'anxiété.
- Meilleure concentration chez les enfants.

Une piste en bordure de route ne procure pas les mêmes bénéfices psychologiques. Elle peut même générer un stress additionnel lié au bruit et au sentiment d'insécurité.

6. Accessibilité et usage par les enfants

Boisé actuel

- Lieu autonome et sécuritaire pour les jeunes.
- Favorise l'indépendance.
- Permet les déplacements vers des amis ou activités sans traverser de circulation rapide.

Nouvelle piste proposée

- Proximité d'une route rapide peu rassurante pour les parents.
- Diminution probable de l'autonomie des enfants.
- Augmentation possible du transport automobile parental.

Cela va à l'encontre des objectifs de mobilité active sécuritaire.

7. Fragmentation sociale

La piste actuelle agit comme corridor naturel reliant les quartiers entre eux.

Une infrastructure routière rapide :

- Devient une barrière physique.
 - Réduit la fluidité des déplacements.
 - Modifie les habitudes sociales.
 - Peut diminuer les rencontres spontanées entre citoyens.
-

8. Cohérence avec les objectifs de développement durable

Remplacer un corridor forestier par une piste en bordure d'une route rapide :

- Réduit les bénéfices écosystémiques.
- Augmente l'exposition aux nuisances.
- Transforme une infrastructure récréative en simple bande fonctionnelle.

Cela peut être perçu comme une perte nette en qualité d'aménagement plutôt qu'un réel gain.

9. Perte du caractère identitaire

La piste forestière fait partie du caractère distinctif du secteur :

- Milieu naturel accessible.
- Ambiance semi-rurale.
- Sentiment de vivre près de la nature.

Une piste longeant une voie rapide modifie profondément cette identité.

Conclusion

Une piste cyclable le long d'une voie de contournement à 70 km/h n'est pas équivalente à une piste en milieu forestier.

Même si elle répond à une obligation de compensation, elle entraîne :

- Une diminution du sentiment de sécurité,
- Une exposition accrue au bruit et à la pollution,
- Une perte des bénéfices physiques et psychologiques associés au contact avec la nature,
- Une réduction de l'autonomie des enfants,
- Une transformation majeure de l'expérience citoyenne.

Il ne s'agit donc pas d'un simple déplacement d'infrastructure, mais d'un changement qualitatif important dans la façon dont la population pourra pratiquer le vélo et les déplacements actifs.

Impact sur la santé et qualité de vie

La littérature scientifique établit un lien clair entre la proximité d'axes routiers majeurs et :

- augmentation des maladies respiratoires ;
- aggravation de l'asthme chez les enfants ;
- risques cardiovasculaires accrus ;
- exposition aux particules fines (PM2.5) ;
- stress chronique lié au bruit;
- une dégradation du bien-être psychologique.

La pollution atmosphérique est responsable de millions de décès prématurés annuellement (OMS).

La destruction des milieux boisés supprime un filtre naturel contre ces polluants.

Les citoyens de Sainte-Julienne ont choisi ce milieu de vie pour son caractère boisé, sa tranquillité et son environnement naturel. Le projet compromet ces éléments fondamentaux.

Quelle sera la qualité de vie des résidents confinés entre deux corridors routiers bruyants et pollués ?

Nappe Phréatique et Eau Potable

La présence de puits privés et municipaux à proximité du tracé constitue un enjeu critique.

Les milieux humides et boisés :

- contribuent à la recharge des nappes phréatiques ;
- limitent les contaminants ;
- stabilisent les sols.

Une contamination d'une nappe phréatique représente un risque irréversible et coûteux.

Pourquoi les bassins de rétention ne suppriment pas les risques pour les puits municipaux et privés

La mise en place de bassins de rétention est généralement présentée comme une mesure d'atténuation visant à contrôler le ruissellement des eaux pluviales provenant des infrastructures routières. Bien qu'ils puissent réduire certains impacts hydrauliques immédiats, ils ne suppriment pas les risques hydrogéologiques et sanitaires associés à la proximité d'une route majeure avec des puits municipaux et privés.

1. Les bassins ne filtrent pas tous les contaminants

Les eaux de ruissellement routier contiennent :

- hydrocarbures (huiles, carburants)
- métaux lourds (zinc, cuivre, plomb)
- microplastiques issus de l'usure des pneus
- particules fines
- sels de déglacage (chlorures)
- composés organiques toxiques

Les bassins de rétention permettent principalement :

- de ralentir l'écoulement de l'eau
- de favoriser la décantation des particules grossières

Cependant :

- les contaminants dissous (ex. chlorures) ne sont pas retenus efficacement ;
- les métaux dissous peuvent traverser les systèmes de rétention ;
- les polluants solubles migrent vers le sol et les nappes phréatiques.

Les chlorures, en particulier, sont reconnus pour migrer facilement dans les aquifères et s'y accumuler progressivement.

2. Risque d'infiltration vers la nappe phréatique

Lorsque les bassins sont conçus pour favoriser l'infiltration (bassins d'infiltration), l'eau collectée pénètre directement dans le sol.

Cela signifie que :

- les polluants concentrés dans le bassin peuvent migrer vers l'aquifère ;
- la nappe phréatique peut être exposée à une contamination chronique ;
- les puits situés en aval hydraulique deviennent vulnérables.

Même si les concentrations individuelles semblent faibles, l'exposition est continue et cumulative.

3. Accumulation à long terme des contaminants

Les bassins nécessitent :

- un entretien rigoureux ;

- un nettoyage périodique des sédiments ;
- un contrôle constant de leur efficacité.

Dans la pratique, les systèmes vieillissent, se colmatent ou fonctionnent moins efficacement avec le temps.

Une défaillance partielle peut entraîner :

- débordement ;
- infiltration non contrôlée ;
- relargage de contaminants accumulés.

Le risque n'est pas seulement ponctuel : il est structurel et à long terme.

4. Dynamitage et modifications géologiques : un facteur aggravant

Les travaux de sautage/dérochage peuvent :

- fracturer la roche ;
- modifier les réseaux d'écoulement souterrain ;
- créer de nouveaux chemins préférentiels de migration des contaminants.

Même avec des bassins de rétention, si la géologie locale est modifiée, les polluants peuvent atteindre plus rapidement les puits.

Les bassins ne contrôlent pas ces modifications profondes du régime hydrogéologique.

5. Événements climatiques extrêmes

Dans un contexte de changements climatiques :

- augmentation des pluies intenses ;

- épisodes de ruissellement soudain ;
- surcharge possible des bassins.

En cas d'événement extrême :

- débordement du bassin ;
- transport massif de contaminants ;
- infiltration accélérée vers les nappes.

Les infrastructures conçues selon des normes historiques peuvent ne plus correspondre aux réalités climatiques actuelles.

6. Vulnérabilité des puits municipaux et privés

Les puits municipaux alimentent une population entière. Une contamination entraîne :

- avis d'ébullition ;
- traitements supplémentaires coûteux ;
- possible fermeture temporaire.

Les puits privés sont encore plus vulnérables :

- surveillance limitée ;
- coûts d'analyses assumés par les citoyens ;
- difficulté de corriger une contamination souterraine.

Une fois un aquifère contaminé, la restauration est complexe, longue et parfois impossible.

Conclusion

Les bassins de rétention peuvent réduire certains effets hydrauliques, mais ils :

- ne filtrent pas efficacement les contaminants dissous ;
- n'éliminent pas les risques d'infiltration vers les nappes ;
- n'annulent pas les impacts du dynamitage sur les flux souterrains ;
- demeurent vulnérables aux événements climatiques extrêmes ;
- nécessitent un entretien constant sur plusieurs décennies.

Ainsi, la présence de bassins de rétention ne rend pas le projet sans risque pour les puits municipaux et privés.

Lorsque l'enjeu concerne l'eau potable — une ressource vitale et stratégique — le principe de précaution doit prévaloir.

Enjeux Économique

Les voies de contournement ont historiquement démontré :

- baisse d'achalandage dans les noyaux villageois ;
- affaiblissement du commerce de proximité ;
- perte d'attractivité du centre-ville.

Plusieurs études nord-américaines démontrent que les "bypass" routiers déplacent les flux économiques plutôt que de les créer. Il serait temps que le Québec innove en matière de transport afin de se mettre à niveau autant au niveau environnemental que social et économique.

Impacts économiques et commerciaux de la voie de contournement de Sainte-Julienne

Dans l'étude du ministère des Transports du Québec et de la Mobilité Durable, il est reconnu qu'une voie de contournement entraînerait des **pertes économiques temporaires et permanentes** pour les commerces locaux. Pourtant, lors de la présentation publique initiale du projet, il avait été affirmé que l'accès aux commerces serait facilité. Cette contradiction s'explique par une compréhension partielle des dynamiques commerciales et des flux de circulation.

1. Flux de circulation : clientèle locale et clientèle de transit

Dans une communauté comme Sainte-Julienne, les commerces bénéficient de deux types de clientèle :

1. **Clientèle locale** : résidents du village et des environs immédiats qui fréquentent régulièrement les commerces pour leurs achats courants.
2. **Clientèle de transit** : automobilistes qui passent par l'axe routier principal et s'arrêtent spontanément pour faire des achats, prendre un café, faire le plein ou utiliser les services.

Des études menées dans plusieurs contextes similaires montrent la répartition suivante dans des villages de taille comparable :

Type de clientèle	Pourcentage estimé
-------------------	-----------------------

Clientèle locale	~ 60 % à 70 %
------------------	---------------

Clientèle de transit	~ 30 % à 40 %
----------------------	---------------

Ces chiffres sont typiques dans les villages situés le long d'axes routiers régionaux sans autre grande infrastructure concurrente. La **clientèle de transit constitue donc une part importante, souvent 30–40 % du chiffre d'affaires** pour de nombreux petits commerces (station-service, dépanneurs, cafés, restaurants, boutiques de proximité), particulièrement dans les secteurs semi-ruraux.

2. Pourquoi une voie de contournement dévitalise un village

Une voie de contournement, par définition, est conçue pour rediriger le trafic hors d'un centre-ville ou d'un noyau villageois. Cela présente des avantages pour la fluidité routière, mais également des impacts profonds sur la dynamique commerciale :

2.1 Perte de visibilité et de circulation spontanée

Lorsque les automobilistes ne passent plus devant les commerces :

- les arrêts spontanés diminuent drastiquement ;
- les commerces de proximité perdent leur « clientèle d'occasion » ;
- Même les clients locaux peuvent choisir d'aller faire leurs achats plus loin si l'accès devient moins direct.

Une étude menée sur des villages québécois ayant connu des contournements montre que **les commerces ont perdu jusqu'à 50 % de leurs clients de transit** dans les 1 à 3 ans suivant l'ouverture d'une nouvelle route.

2.2 Effet cumulatif sur la vitalité économique

La réduction du flux entraîne :

- baisse du chiffre d'affaires ;
- fermeture possible de commerces fragiles ;
- réduction des services offerts dans la communauté ;
- baisse de l'achalandage global du village ;
- réduction de l'emploi local.

Ce phénomène porte un nom : **dévitisation commerciale**.

3. Exemple concret d'un village affecté par un contournement

Un exemple souvent cité est celui de **Saint-Raymond, QC** (et d'autres communautés similaires), où l'ouverture d'une route de contournement a entraîné :

- la fermeture de plusieurs commerces indépendants dans les 5 années suivantes ;
- une migration des services (restaurants, station-services) vers les sorties d'autoroutes ;
- une perte notable de visibilité pour les commerces situés dans le noyau villageois.

Des analyses économiques post-contournement ont montré une baisse significative du trafic piétonnier et des achats impulsifs, facteurs essentiels pour la survie des entreprises locales.

4. Alternatives économiques plus efficaces que la voie de contournement

Plutôt que d'investir plusieurs dizaines de millions de dollars dans une voie de contournement, il serait beaucoup plus **économique et socialement bénéfique** d'investir ces sommes dans :

4.1 Sécurisation de la route 125 existante

Plusieurs solutions ont été demandées par les citoyens pour rendre l'actuelle **route 125** plus sûre et plus fluide :

- amélioration des sections à risque de dépassement (ajout de voie de dépassement sécuritaire comme à Chertsey, par exemple);

- mise en place de bandes d'arrêt d'urgence et zones de dépassement sécurisées lorsqu'il n'est pas possible d'élargir la route pour avoir une voie de dépassement ;
- synchronisation des feux de circulation dans le noyau villageois ;
- Retrait d'un feux de circulation et remplacement par un carrefour giratoire et traverse piétonnière sécurisé (au coin de route 125 et rang du cordon, par exemple);
- réaménagement des trottoirs et zones piétonnes ;
- signalisation et marquages repensés pour entrée et sortie sécuritaire des commerces;
- Ajout de disponibilité d'horaire et d'arrêt du transport en commun;
- Stationnement pour covoiturage;
- Location vélos , trottinette électrique avec piste aménagée , etc.

La synchronisation des **trois feux du noyau villageois**, en particulier, a été identifiée comme un facteur clé pour fluidifier le trafic, réduire les arrêts intempestifs et améliorer la sécurité globale. Bon nombre de citoyens ont nommé ces trois feux de signalisation comme problématique principale comme facteur clef sur le trafic à l'heure de pointe et en temps estival. Aucune mesure n'a jamais été prise ni mise en place afin de remédier à cette problématique. Nous sommes convaincus qu'un carrefour giratoire bien situé avec les deux lumières serait une solution clef pour fluidifier la circulation. L'autre problème rencontré est l'enjeu de sécurité sur la route 125 de Saint-Esprit et dépasser Sainte-Julienne. Nous avons donc observé les diverses causes de cet enjeux. Ce qui est le plus ressorties sont les éléments suivant que le projet de voie de contournement ne règle pas ou peu ;

- Les automobilistes font la course pour entrer sur la route 125 à la hauteur de Saint-Esprit , car il est presque impossible de dépasser de façon sécuritaire sur la route 125 par la suite;
- Impossibilité de dépasser de façon sécuritaire sur la route 125 haut risque de face à face;
- Sur l'heure de pointe difficulté à sortir des commerces et domaines de façon sécuritaire mais les automobilistes laissent quand même souvent passer;
- Hors de l'heure de pointe ou temps estivale lorsque la circulation est fluide, excès de vitesse dans le noyau villageois
- Dépassement dans la voie centrale pour les virages

- Manque de service de police pour le respect de la sécurité routière
 - Certains essaient d'éviter l'heure de pointe en circulant dans les rues adjacentes à la route 125 et souvent en excès de vitesse aussi
-

5. Solutions combinées pour circulation et vitalité locale

Un ensemble de mesures intelligentes, peu coûteuses comparées à une voie de contournement, permettrait :

d'améliorer la sécurité routière ;
de réduire les risques d'accidents sérieux ;
de conserver le flux passant devant les commerces locaux ;
de préserver la vitalité économique du village ;
de protéger le boisé et la qualité de vie ;
d'encourager les déplacements actifs (marche, vélo) ;
de limiter l'étalement urbain.

Ces mesures pourraient inclure :

- réaménagement des carrefours critiques sur la route 125 elle-même ;
- zones de ralentissement bien signalées ;
- corridors piétons et cyclables séparés ;
- aménagement de bandes d'arrêt d'urgence ;
- optimisation intelligente des feux de circulation pour éviter les collisions et fluidifier la circulation
- Carrefour giratoire
- Voie de dépassement
- Voie de virage à gauche
- Voie centrale pour faciliter la sortie des domaines et commerces

Selon nos connaissances du territoire et nos expériences multiples en tant que citoyens, nous sommes sincèrement convaincus que ce projet ne règlera pas notre problème sur le moyen et long terme sans compter les conséquences graves et irréversibles qu'ils nous imposent. Nous sommes convaincus que les solutions alternatives fonctionnent bien mieux et ce à faible coût, sans impact environnemental majeur, sans risque pour notre milieu de vie et notre santé et

sans nuire à notre économie locale. Nous ne sommes pas ingénieurs et nous n'avons pas les compétences pour attester formellement ce que l'on avance mais personne ne connaît mieux que nous notre territoire et notre milieu de vie qui nous est cher.

6. Importance d'un plan d'aménagement du territoire cohérent

La transformation du réseau routier ne peut être dissociée d'un plan d'aménagement du territoire global, particulièrement pour l'accès vers le nord. Aujourd'hui :

- il existe peu d'accès routiers structurants vers le nord ;
- le réseau de transport collectif est insuffisant ;
- Les options de covoiturage ne sont pas assez développées.

Une stratégie de mobilité intégrée — qui favorise la sécurité, la fluidité, l'environnement et l'économie locale — devrait inclure :

amélioration des transports collectifs ;
soutien au covoiturage ;
développement de corridors multiprocessus (bus, vélo, marche) ;
optimisation du réseau existant avant création de nouvelles infrastructures ;
densification intelligente sans étalement urbain.

Conclusion

La construction d'une voie de contournement ne doit pas être présentée comme une panacée économique. Bien au contraire :

- elle risque de **dévaloriser le noyau villageois** ;
- elle détourne des flux commerciaux essentiels ;
- elle compromet le tissu économique local ;

- elle impose des coûts sociaux et environnementaux élevés.

Un investissement concentré sur l'amélioration de la **route 125 existante**, combiné à un plan d'aménagement territorial cohérent, serait beaucoup plus rentable, efficace et respectueux du développement durable.

Déplacement et/ou protection d'infrastructure publique

Coûts liés à la protection et au déplacement des infrastructures d'utilités publiques

Lors de projets d'aménagement ou de construction de grandes infrastructures, la protection ou le déplacement des services publics enfouis et aériens constitue une part significative du budget. Ces coûts peuvent varier en fonction de l'infrastructure en question, de la complexité du projet et des risques associés à l'intervention. Voici un aperçu des coûts estimés pour certaines infrastructures spécifiques, en comparant les différentes options de déplacement ou de protection.

1. Conduite de gaz naturel (Énergir)

Le déplacement ou la protection d'une conduite de gaz naturel est souvent nécessaire lorsqu'une infrastructure se trouve en conflit avec un projet de construction. Le coût de ces travaux dépend de plusieurs facteurs, comme la profondeur de la conduite, l'ampleur des travaux de terrassement et les techniques utilisées pour sécuriser l'intervention.

Coûts estimés :

- **Protection** : Entre 10 000 \$ et 50 000 \$ par km, selon la complexité du site et la méthode de protection utilisée (blindage, enrobage, etc.).
- **Déplacement** : Entre 500 000 \$ et 1,5 M\$ par km pour déplacer une conduite de gaz en fonction de la taille du diamètre et des conditions locales.

Source :

- *"Projet de relocalisation d'infrastructures publiques"*, Union des Municipalités du Québec (UMQ), 2020.
- *Énergir – Guide des coûts pour les infrastructures de gaz naturel*, 2019.

2. Conduites d'aqueduc et d'eaux usées (Municipalité de Sainte-Julienne)

Le déplacement ou la protection des conduites d'aqueduc et des égouts (eaux usées) est une priorité en raison des risques de contamination ou de rupture de service. Les travaux incluent

généralement des mesures de protection contre la pollution et la sécurité de l'approvisionnement en eau.

Coûts estimés :

- **Protection** : Environ 20 000 \$ à 40 000 \$ par km.
- **Déplacement** : De 200 000 \$ à 1 M\$ par km, selon la profondeur de la conduite et l'infrastructure adjacente.

Source :

- *"Coût estimatif du déplacement des infrastructures souterraines"*, Ministère des Transports du Québec (MTQ), 2019.

3. Conduites de drainage pluvial (Municipalité de Sainte-Julienne)

Le drainage pluvial est essentiel pour éviter l'accumulation d'eau et la formation de zones inondées. Le déplacement ou la protection de ces conduites peut être nécessaire lors de la construction d'une nouvelle route ou d'autres aménagements. Les coûts dépendent principalement de la profondeur de la conduite et de l'ampleur des travaux.

Coûts estimés :

- **Protection** : Environ 10 000 \$ à 25 000 \$ par km.
- **Déplacement** : Entre 150 000 \$ et 500 000 \$ par km.

Source :

- *"Réflexions sur les coûts du déplacement des infrastructures publiques"*, Revue Techniques de Génie Civil, 2020.

4. Conduits et câbles enfouis (Bell)

Les conduits de télécommunications enfouis, y compris ceux de Bell, nécessitent des protections ou des déplacements en cas de perturbation par des travaux d'infrastructure. Ces coûts sont souvent influencés par la nécessité de maintenir des niveaux de service continus et d'éviter les interruptions.

Coûts estimés :

- **Protection** : Environ 5 000 \$ à 20 000 \$ par km.
- **Déplacement** : Entre 100 000 \$ et 300 000 \$ par km pour les câbles enfouis.

Source :

- *"Estimation des coûts de relocation d'infrastructures"*, Bell Canada, 2021.

5. Lignes électriques et de télécommunications (Hydro-Québec, Bell, Vidéotron)

Les lignes aériennes d'Hydro-Québec et des fournisseurs de télécommunications (Bell, Vidéotron) représentent une autre forme d'infrastructure sensible à protéger ou à déplacer. Le coût des travaux dépend de la méthode (souterraines ou aériennes) et des contraintes spécifiques liées au lieu d'implantation.

Coûts estimés :

- **Protection** : Environ 10 000 \$ à 50 000 \$ par km pour les lignes électriques.
- **Déplacement** : Entre 200 000 \$ et 1 M\$ par km, selon que les lignes sont souterraines ou aériennes.

Source :

- *"Coûts de protection des infrastructures énergétiques et de télécommunications"*, Hydro-Québec et Vidéotron, 2018.

6. Protection et déplacement de puits privés et du réseau de distribution municipal

Le déplacement ou la protection des puits privés et du réseau de distribution d'eau municipal est souvent négligé dans les plans de développement. Ces travaux peuvent s'avérer nécessaires en cas de proximité de la construction avec des aquifères ou des installations municipales.

Coûts estimés :

- **Protection des puits privés** : Environ 5 000 \$ à 15 000 \$ par puits pour les systèmes de protection contre la contamination.

- **Déplacement de puits** : Entre 20 000 \$ et 60 000 \$ par puits privé, selon la profondeur et la nature du sol.
- **Protection des puits municipaux** : Environ 50 000 \$ à 100 000 \$ pour des dispositifs de protection avancée.

Source :

- *"Analyse des coûts liés aux puits privés et publics"*, Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC), 2017.

Conclusion

Le déplacement ou la protection des infrastructures d'utilités publiques, qu'elles soient enfouies ou aériennes, représentent un investissement substantiel dans tout projet d'aménagement. Les coûts varient en fonction des types d'infrastructures concernées, de leur profondeur, de leur proximité avec d'autres réseaux et de la complexité des travaux à réaliser. Une gestion rigoureuse et une planification en amont sont essentielles pour minimiser les coûts et garantir la sécurité des services publics.

Ces estimations de coûts montrent également que, dans le cadre d'un projet d'infrastructure majeur comme la construction d'une voie de contournement, les dépenses liées au déplacement ou à la protection des réseaux d'utilité publique s'élèvent très haut et ce, sans compter les compensations financières qui doivent être faites pour les destructions environnementales. Beaucoup de coût pour très peu de route et une solution temporaire. Si l'on regarde un peu partout les résultats de ce genre de projet, il dévitalise les villages et leurs commerces locaux.

Résumé de la cause citoyenne – Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25

1. Le mouvement citoyen

Le mouvement *Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25* a été fondé par **Shanie Gauthier** en septembre 2021, suite à l'annonce du projet de prolongement de l'autoroute 25 (Route nationale) entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne et de la construction de la voie de contournement du noyau villageois. La pétition citoyenne a rapidement recueilli un grand nombre de signatures, illustrant l'opposition massive de la population.

Le mouvement a organisé des **groupes publics**, des **séances d'information citoyennes**, des **marches pacifiques** et des **rencontres avec élus et organismes** pour dénoncer les impacts environnementaux, sociaux et économiques du projet. La mobilisation citoyenne a également permis de faire ressortir des **solutions alternatives** moins destructrices pour l'environnement et mieux adaptées aux besoins locaux.

2. Environnement et espèces menacées

Le tracé de la voie de contournement traverse un territoire riche écologiquement :

- **7 grandes communautés végétales terrestres** regroupant **19 peuplements forestiers distincts** ;
- **5 cours d'eau et étangs**, habitat confirmé pour diverses espèces de poissons ;
- **30 espèces fauniques en situation précaire**, incluant amphibiens, reptiles, oiseaux aquatiques et invertébrés ;
- **51 occurrences de cinq espèces végétales en situation précaire** : asaret du Canada, lis du Canada, matteucie fougère-à-l'autruche, érable noir et noyer cendré ;
- **30 milieux humides** protégés et sensibles.

Les travaux projetés (déboisement, terrassement, sautage/dérochage, infrastructures, déviation de cours d'eau) risquent de **modifier la recharge des nappes phréatiques**, **contaminer les puits**, et **dégrader la qualité physico-chimique de l'eau**. La perte de **19,54 ha de boisé de proximité** entraînerait la fragmentation des habitats, la diminution de la biodiversité et la perte

des bénéfices écosystémiques tels que l'îlot de fraîcheur, le captage du carbone, la filtration de l'air et la régulation du bruit.

3. Impacts résiduels de la voie de contournement

Même si le projet prévoit certaines mesures d'atténuation, les impacts résiduels restent significatifs :

- Pollution sonore et lumineuse accrue, dépassant souvent 55 décibels près des habitations ;
 - Perte d'accès aux sentiers et à la nature pour les citoyens ;
 - Modification permanente du paysage et du microclimat local ;
 - Déplacement de la faune et perte d'habitats critiques ;
 - Fragmentation de la communauté et isolement de certains secteurs résidentiels.
-

4. Réseau de gaz Énergir – dangers et risques de relocalisation

La présence du **réseau gazier d'Énergir** sous le tracé pose un **risque technologique majeur** :

- Risque de fuite de méthane et d'explosion ;
 - Risques amplifiés par les vibrations dues au trafic et aux travaux ;
 - Déplacement de la conduite : coûts très élevés (500 000 \$ à 1,5 M\$ par km), risques de fuites temporaires et perturbation supplémentaire des sols et milieux humides.
-

5. Trafic induit et étalement urbain

Les études scientifiques démontrent que **la construction de nouvelles routes induit un trafic supplémentaire** et favorise l'**étalement urbain**, entraînant :

- Augmentation de la congestion sur le moyen terme ;

- Expansion résidentielle et commerciale dans des zones non prévues ;
 - Pression accrue sur les milieux naturels et les terres agricoles ;
 - Accroissement des émissions de GES.
-

6. Importance de la diversification des transports et réduction de l'auto-solo

Le projet ne favorise pas les alternatives à l'auto-solo. Les citoyens demandent :

- Développement des **transports collectifs** et covoiturage ;
 - Corridors sécurisés pour la marche et le vélo ;
 - Mesures pour réduire la dépendance à la voiture individuelle, contribuant à la santé publique et à la lutte contre les changements climatiques.
-

7. Enjeux sociaux et santé

La voie de contournement aurait des impacts sociaux majeurs :

- Augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique, affectant la santé cardiovasculaire et respiratoire ;
 - Stress et perte de tranquillité pour les résidents ;
 - Sécurité réduite pour les enfants fréquentant l'école et le CPE à proximité, qui utilisent la forêt pour leurs déplacements sécuritaires ;
 - Perte d'espaces de loisirs et de connexion avec la nature.
-

8. Enjeux économiques et commerces locaux

La déviation du trafic entraînera une **dévitisation économique** :

- Perte de la **clientèle de transit** (~30–40 %) pour les commerces locaux ;
- Baisse probable des revenus des commerces et services ;
- Exemple de villages québécois ayant perdu une partie importante de leur économie locale après construction d'un contournement, comme à **Saint-Raymond**.

À l'inverse, l'**amélioration de la route 125 existante**, via :

- Synchronisation des feux de circulation ;
- Sécurisation des zones de dépassement ;
- Réaménagement du noyau villageois,

permettrait de maintenir les commerces locaux, fluidifier la circulation et améliorer la sécurité pour une fraction du coût de la voie de contournement.

9. Coûts financiers comparatifs

Élément	Coût estimé
Voie de contournement	Plusieurs dizaines de millions de dollars
Modification route 125 (sécurisation, feux synchronisés, bandes de dépassement)	Moins de 30 % du coût de la voie de contournement
Compensation environnementale (déboisement, milieux humides)	Plusieurs millions de dollars supplémentaires

Les coûts de compensation environnementale (boisés, milieux humides) et de protection/déplacement des infrastructures publiques (gaz, aqueduc, égouts, lignes électriques et télécommunications) augmentent encore le coût global du projet.

10. Vision d'aménagement durable

Les citoyens proposent une approche intégrée et réaliste :

- **Conservation du boisé** et de la biodiversité ;
- **Sécurisation et fluidification** de la route 125 existante ;
- **Développement du transport collectif et covoiturage** ;
- Respect de la **capacité d'accueil du territoire**, sans étalement urbain excessif ;
- Préservation des commerces locaux et de la qualité de vie.

Cette stratégie permettrait d'atteindre un équilibre entre **développement économique, mobilité, sécurité et conservation environnementale**, tout en respectant la vision citoyenne et les besoins futurs de la population.

Nos demandes – Mouvement citoyen

Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25

À la lumière des impacts environnementaux, sociaux, économiques et sanitaires identifiés, les citoyens de Sainte-Julienne demandent au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de considérer les points suivants :

1. Annulation totale du projet de voie de contournement

- Nous demandons l'annulation complète du projet, car il ne résoudra pas durablement les enjeux de sécurité ni de fluidité de la circulation à moyen et long terme.
- Les expériences de projets similaires ailleurs au Québec montrent que les voies de contournement n'améliorent que temporairement le trafic et génèrent des impacts irréversibles sur les milieux naturels et la vie des citoyens.

2. Protection intégrale du boisé et des milieux naturels

- Nous demandons que le boisé traversé par le tracé soit protégé intégralement, en raison :
 - de la richesse en espèces à statut précaire ou menacé selon la Loi sur les espèces en péril du Québec ;
 - de la présence de milieux humides et hydriques essentiels à l'équilibre écologique local ;
 - de la biodiversité exceptionnelle et de la fragilité des habitats.
- Cette protection doit inclure l'ensemble des mesures pour éviter toute déforestation, perturbation ou fragmentation du territoire.

3. Préservation de la santé et du bien-être des citoyens

- Nous demandons que le boisé soit conservé pour notre santé physique et mentale : accès à un air pur, absence d'hydrocarbures et de particules fines.
 - L'accès à un environnement extérieur de qualité pour les enfants, notamment ceux de l'école et du CPE situés à proximité, doit être garanti.
 - Le site doit servir à l'éducation environnementale et à la sensibilisation à la crise climatique, en offrant un espace naturel sain et sécuritaire.
-

4. Protection de l'eau et des ressources hydriques

- Nous demandons que tous les cours d'eau, étangs et puits municipaux ou privés situés à proximité du projet soient protégés contre toute contamination ou altération de la nappe phréatique.
 - L'eau potable doit rester exempte d'hydrocarbures, de sédiments et de toute substance chimique nocive.
-

5. Préservation de la qualité de vie et du tissu social

- Nous demandons que le projet n'affecte ni le calme, ni la tranquillité, ni l'accès aux sentiers et aux espaces verts.
 - La voie de contournement traversant quatre domaines résidentiels menace directement la vie communautaire et l'accessibilité aux services et commerces locaux.
 - Les solutions proposées doivent permettre de maintenir la vitalité du village, la sécurité des déplacements et la convivialité des espaces résidentiels.
-

6. Préservation de l'économie locale

- Nous demandons que les commerces locaux soient protégés, en évitant toute perte de clientèle de transit qui constitue jusqu'à 30–40 % du chiffre d'affaires.
 - Le projet doit être remplacé par des solutions alternatives sur la route 125 existante, sécurisant et fluidifiant la circulation tout en préservant les commerces locaux.
-

7. Solutions alternatives à privilégier

- Nous demandons l'étude et la mise en œuvre obligatoire de solutions alternatives :
 - Modification et sécurisation de la route 125 existante (bandes de dépassement, feux synchronisés, aménagement des carrefours) ;
 - Développement des modes de transport alternatifs : transports collectifs, covoiturage, pistes cyclables sécurisées ;
 - Ensemble d'actions intégrées pour résoudre les problèmes de circulation sans détruire le boisé ni le milieu de vie.
- Nous affirmons qu'aucune solution miracle n'existe, mais un ensemble cohérent d'actions adaptées au contexte local peut résoudre le problème durablement.

8. Appel à l'examen attentif du BAPE

- Nous demandons au BAPE d'examiner tous les éléments présentés par les citoyens, incluant les impacts environnementaux, sociaux, économiques et sanitaires.
 - Les décisions doivent être basées sur des données scientifiques et des expériences comparables, et non sur des promesses à court terme.
-

Conclusion et position du mouvement citoyen

Le mouvement Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25 ne s'oppose pas par principe au développement ou à la sécurité routière. Il demande :

- une réévaluation complète du projet à la lumière des réalités climatiques actuelles ;
- l'étude sérieuse d'alternatives moins destructrices ;
- la priorisation de l'amélioration de la route existante ;
- la protection intégrale des milieux naturels et hydriques concernés ;
- une planification territoriale cohérente avec les objectifs climatiques du Québec.

Un projet conçu il y a cinquante ans ne peut être réalisé aujourd'hui sans une **analyse rigoureuse de ses conséquences irréversibles**. Le climat et les impacts de nos gestes sur l'environnement nous ont rattrapés en un demi-siècle. Il est temps de **changer notre approche** plutôt que de reproduire les mêmes erreurs du passé.

Nous avons le **devoir de penser aux générations futures**, de remettre en question nos méthodes et d'adapter nos solutions aux réalités actuelles. Ces solutions doivent tenir compte **de la crise climatique**, de la croissance démographique et de la **limitation de l'étalement urbain**. La construction incessante de nouvelles routes ne répond plus aux besoins du XXI^e siècle.

Nous faisons déjà face à **des difficultés pour entretenir les routes existantes et maintenir nos infrastructures en bon état** : routes en mauvais état, écoles nécessitant des réparations majeures, toitures d'hôpitaux endommagées... Les fonds publics doivent être **investis de manière judicieuse**.

Plutôt que d'**ajouter toujours plus de routes**, il serait plus efficace de **moderniser et sécuriser le réseau existant**, ce qui permettrait de :

- Réduire considérablement les coûts ;
- Limiter l'expansion d'un réseau routier déjà fragile ;
- Libérer des ressources pour d'autres priorités essentielles, comme l'éducation, la santé et les infrastructures durables.

En somme, il est temps d'**adapter nos solutions aux besoins actuels et futurs**, en privilégiant la durabilité, la sécurité et la protection de notre environnement.

Protéger nos forêts, nos milieux humides et notre qualité de vie n'est pas un caprice citoyen : **c'est une responsabilité collective envers les générations futures.**

Liste des organismes qui nous soutiennent

Équiterre:

Action Boréale:

Greenpeace:

Nature Québec:

Fondation David Suzuki:

Mouvement d'action régional en environnement (MARE):

Mouvement d'éducation populaire autonome de Lanaudière (Mépai):

Réseau Demain le Québec:

Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CREL):

Trajectoire Québec:

Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement (RNCREQ):

Vivre en Ville :

Snap Québec :

Mobilisation 6600 (regroupement citoyen) :

Vire au Vert :

Mères aux fronts.

Annexe Liens Importants

Mobilisation Citoyenne :

Groupe Public Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25!

<https://www.facebook.com/groups/335059085047530/>

Pétition Sauvons la forêt du prolongement de l'autoroute 25 ! (2271 signatures)

https://www.change.org/non_prolongation_autoroute_25

Site internet informatifs fait par Vivre en Ville (Thalie Labonté):

<https://nonauprolongementa25.org>

Site Internet informatifs VolonTerre(par Snap Québec onglet groupe : Shanie Gauthier)

<https://volonterre.quebec/organisations/sauvons-la-foret-du-prolongement-de-lautoroute-25/>

Organisme partenaire :

MARE :

<https://mouvementmare.org/appui-a-sauvons-la-foret-du-prolongement-de-lautoroute-25/>

Articles importants :

Snap Québec :

<https://snapquebec.org/empreinte-climatique-couper-les-forets-5-fois-pire-que-lautomobile/>

Articles sur le mouvement citoyen:

<https://www.24heures.ca/2021/12/15/detrui-re-une-foret-pour-construire-une-autoroute>

<https://www.journaldemontreal.com/2023/06/20/laudiere-des-groupes-ecologiques-sopposent-au-prolongement-de-lautoroute-25>

<https://www.lexpressmontcalm.com/article/2022/04/01/marche-a-sainte-julienne-pour-sauver-la-for-et-du-prolongement-de-la-25>

<https://www.laction.com/article/actualites/le-projet-de-route-regionale-ne-fait-pas-lunanimite/>

<https://plumelibre.ca/index.php/nos-partenaires/9092-mobilisation-citoyenne-%C3%A0-sainte-julienne-une-marche-pour-sauver-la-for%C3%AAt-menac%C3%A9e-par-le-prolongement-de-l%E2%80%99autoroute-26>

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1873574/citoyens-environnement-loi-66-caq-infrastructures>

Montréal, le 22 février 2022

Monsieur Louis-Charles THOUIN
Député de Rousseau
461, rue du Parc
Saint-Lin-Laurentides (Québec) J5M 3A2
Louis-Charles.Thouin.ROUS@assnat.qc.ca

Objet : Opposition au projet de prolongation de l'autoroute 25 dans le secteur de Sainte-Julienne

Monsieur le Député Thouin,

Équiterre est fortement préoccupée par le projet de prolongement de l'autoroute 25 dans le secteur de Sainte-Julienne compte tenu des conséquences désastreuses que celui-ci aura sur la canopée, la biodiversité et les terres agricoles se trouvant sur le tracé de ce tronçon d'autoroute. Ce projet est d'autant plus préoccupant qu'il bénéficiera d'un traitement express à la suite de l'adoption du projet de loi 66, qui a eu notamment pour conséquence d'alléger la réglementation environnementale.

Comme vous le savez, les milieux boisés sont essentiels à de multiples niveaux pour la protection de l'environnement au Québec, tant pour la qualité de l'air et la captation carbone que pour la préservation de la biodiversité. Il y a déjà un déséquilibre entre les aires protégées situées au nord du Québec par rapport à celles situées au sud, nous sommes d'avis que les aires naturelles actuelles situées dans le sud du Québec devraient être protégées à tout prix.

Par ailleurs, plusieurs terres agricoles seront aussi détruites avec ce projet alors qu'elles sont une ressource précieuse, notamment pour notre souveraineté alimentaire. La préservation des terres agricoles n'a jamais autant suscité d'intérêt, comme on peut le constater par les propres orientations gouvernementales en la matière et dans le cadre de la Politique d'aménagement et d'architecture qui sera dévoilée prochainement. Nous croyons qu'il est malavisé de développer le réseau routier au détriment de la souveraineté alimentaire.

Considérant la croissance du parc automobile qui est toujours plus importante que celle de la population, que les camions légers représentent maintenant 80% des ventes de véhicules et que lesdits camions légers sont de plus en plus gros, l'expansion du réseau routier supérieur ne réglera en rien les problèmes de circulation. Alors qu'un récent rapport du gouvernement indique que le resserrement de la norme sur les véhicules zéro émission ne permettra de réduire les émissions du secteur des véhicules de promenade que de 13%, le prolongement de l'autoroute 25 est en contradiction avec les engagements du gouvernement québécois d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Siège social: Maison du Développement Durable, 50, rue Ste-Catherine O., bur. 340, Montréal, (Québec) H2X 3V4
Tél. 514 522-2000 (sans frais 1 877 272-6656) - Téléc. 514 522-1227 - info@equiterre.org - www.equiterre.org
À Québec : 870, avenue de Salaberry, bureau 226, Québec (Québec) G1R 2T9
À Ottawa : 75, Albert Street, Suite 305, Ottawa (Ontario) K1P 5E7



Notre organisation appuie donc sans réserve le mouvement citoyen en faveur d'un arrêt immédiat de ce projet et nous espérons que vous serez à l'écoute de vos concitoyen(ne)s.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, mes meilleures salutations.

Marc-André Viau
Directeur des Relations Gouvernementales d'Équiterre



Val-d'Or, 28 février 2022

Mesdames Shanie Gauthier et Louise Brunet
Sainte Julienne, Québec.

Bonjour Mesdames Gauthier et Brunet

Au nom de notre conseil d'administration, il me fait plaisir de vous informer que l'Action boréale a décidé d'appuyer vos efforts pour contrer le projet du ministère des Transports du Québec visant à prolonger la route A25 à Ste-Julienne dans Lanaudière.

Ce projet entraînera la destruction partielle d'une des rares forêts restantes de ce secteur, sans parler des terres agricoles. Au vu des enjeux relatifs aux changements climatiques et à la préservation de la biodiversité, l'Action boréale ne peut que soutenir toute mobilisation citoyenne comme la vôtre. D'autant plus que dans ce cas-ci, le ministère des Transports admet lui-même, par la voix de sa porte-parole régionale Samantha Saroufim, « avoir pu bénéficier de certains assouplissements notamment en matière d'environnement grâce à la loi 66 ».

En toute solidarité,

Henri Jacob, président