



Projet de contournement du noyau urbain
de Sainte-Julienne par la route 125

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À LA COMMISSION D'ENQUÊTE DU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Préparé par :
MOBILITÉ 125



FÉVRIER 2026

1. MOBILITÉ 125 : UNE COALITION NÉE DE L'URGENCE

En mars 2020, les maires des huit municipalités situées le long de la route 125 entre Saint-Esprit et Saint-Donat ont posé un geste qui, dans le paysage politique municipal québécois, reste peu courant : ils ont créé un regroupement supramunicipal dédié à un enjeu unique, la mobilité et la sécurité sur un corridor routier de 80 kilomètres. Ce geste n'était ni partisan ni opportuniste. Il était le produit d'une exaspération partagée par les élus dispersés dans deux MRC distinctes, Montcalm et Matawinie, devant l'incapacité à résoudre un problème documenté depuis des décennies.

Mobilité 125 réunit les municipalités de Saint-Esprit, Sainte-Julienne, Saint-Alexis, Rawdon, Chertsey, Entrelacs, Notre-Dame-de-la-Merci et Saint-Donat. Ensemble, ces communautés représentent plus de 45 000 résidents permanents, auxquels s'ajoutent des milliers de villégiateurs et de visiteurs qui empruntent quotidiennement la route 125 pour accéder aux territoires récréotouristiques de Lanaudière. Le maire de Saint-Esprit, Monsieur Germain Majeau, agit à titre de porte-parole du regroupement depuis 2022.

Le présent mémoire constitue le document de référence de Mobilité 125 devant la commission d'enquête. Il expose l'argumentaire régional, les données techniques, les résultats des consultations citoyennes et la vision d'ensemble du corridor. Il est conçu pour être complémentaire aux mémoires déposés individuellement par les municipalités membres de Mobilité 125. Là où ces mémoires municipaux témoignent des réalités particulières de chaque communauté, le présent document offre une synthèse régionale des enjeux.

Mobilité 125 se présente devant la commission non pas comme un groupe de pression, mais comme l'expression d'un consensus régional construit sur cinq années de travail, de consultation et de dialogue. La coalition n'a pas été fondée pour défendre un projet prédéterminé ; elle a été créée pour documenter un problème et accompagner la recherche de solutions.

Ce rôle d'accompagnement s'est traduit par une contribution tangible à l'évolution du projet lui-même. Le corridor de la route 125, rappelons-le, faisait l'objet depuis les années 1970 d'un projet de prolongement de l'autoroute 25. C'est à travers un dialogue soutenu entre Mobilité 125 et le MTMD, amorcé dès les premières rencontres de 2022-2023, que le concept a progressivement évolué d'une infrastructure autoroutière vers une route nationale mieux adaptée au caractère du territoire. Cette transformation, que le gouvernement a confirmée en 2025 en précisant que « les améliorations à la route 125 remplacent le projet de prolongement de l'autoroute 25 » et permettront d'assurer la

fluidité et la sécurité à moindre coût, illustre précisément l'approche que Mobilité 125 privilégie : un projet calibré aux besoins réels du milieu plutôt qu'un héritage de planification d'une autre époque.

Le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne est la réponse que l'analyse technique, la consultation citoyenne et le processus démocratique ont convergé à identifier pour une partie importante des problèmes vécus.

2. LE CORRIDOR DE LA ROUTE 125 : PORTRAIT D'UNE INFRASTRUCTURE DÉPASSÉE

2.1 Un axe vital pour Lanaudière

La route 125 constitue le principal lien routier entre la grande région métropolitaine de Montréal et les territoires récréotouristiques de la partie ouest du nord de Lanaudière. Elle prend le relais de l'autoroute 25 à Saint-Esprit et dessert, sur un parcours de quelque 80 kilomètres, une succession de communautés dont l'économie, la vie sociale et l'accès aux services dépendent directement de la fonctionnalité de cet axe.

Or, cet axe cumule simultanément quatre fonctions que sa conception ne permet pas d'assumer de façon adéquate : le transit régional, la desserte locale des municipalités traversées, une offre commerciale névralgique et la circulation agricole inhérente au caractère rural du territoire. Cette superposition de fonctions incompatibles sur une infrastructure à voie unique par direction constitue le nœud du problème.

2.2 Des volumes qui excèdent les normes applicables

L'Étude des solutions réalisée par le MTMD établit un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 18 000 véhicules sur le corridor, avec des pointes saisonnières atteignant 20 000 véhicules par jour. Le MTMD fixe lui-même à 10 000 véhicules par jour la limite au-delà de laquelle une route à une seule voie par direction devient inadéquate. Le ratio entre le volume réel et le seuil normatif est donc de 1,8 — une donnée objective qui, à elle seule, justifie une intervention structurante.

Les projections confirment l'aggravation de cette tendance. À la jonction des routes 125 et 337, le DJMA atteindrait 24 500 véhicules à l'horizon 2049, soit une hausse de 30 % sur la période projetée. Le report de l'intervention ne ferait qu'élargir l'écart entre la capacité de l'infrastructure et les volumes qu'elle doit absorber.

2.3 La sécurité : un enjeu qui traverse tout le corridor

L'Étude des solutions documente un bilan accidentologique préoccupant à l'échelle de l'ensemble du corridor. La concentration de collisions aux intersections du secteur de Saint-Esprit, la cohabitation à haut risque entre le trafic de transit et le milieu habité dans le noyau urbain de Sainte-Julienne et les manœuvres dangereuses liées à l'absence de possibilité de dépassement sécuritaire sur l'ensemble du tronçon composent un portrait dont les détails sont abondamment exposés. Mobilité 125 souligne que les données accidentologiques, loin de constituer des problèmes isolés, forment un continuum de risques qui s'étend d'un bout à l'autre du corridor et qui résulte d'une cause unique : l'inadéquation structurelle de l'infrastructure face aux volumes qu'elle supporte.

L'Étude des solutions note d'ailleurs que la majorité des collisions dans le secteur A sont de type arrière (32 %) et des pertes de contrôle (23 %), des typologies directement liées à la densité du trafic et à la géométrie déficiente de la route, et non à des comportements individuels exceptionnels. Ce constat renforce la nécessité d'une réponse infrastructurelle plutôt que réglementaire.

2.4 Le débordement systémique vers le réseau local

Le dysfonctionnement de la route 125 ne reste pas contenu dans l'emprise de la route nationale. Les algorithmes de navigation redirigent massivement les usagers vers les rangs et chemins municipaux, créant des habitudes d'évitement qui persistent bien au-delà des épisodes de congestion ponctuels. L'ampleur de ce phénomène a été confirmée par les deux consultations citoyennes : en 2024, l'impact sur les routes secondaires s'est classé au deuxième rang des enjeux soulevés (36 % des répondants) ; en 2025, 61 % des répondants du MTMD ont déclaré emprunter des itinéraires alternatifs pour contourner les ralentissements.

Ce transfert non planifié de la charge de circulation vers des réseaux municipaux non dimensionnés pour la recevoir constitue un problème à part entière. Il engendre une accélération de la détérioration des chaussées locales, des conflits d'usage entre les automobilistes en transit et les résidents, les agriculteurs et les usagers vulnérables de ces routes, et un transfert de coûts d'entretien vers les contribuables municipaux pour des dégradations occasionnées par un trafic qui ne relève pas de leur responsabilité.

3. L'ÉTUDE DES SOLUTIONS : UN PROCESSUS RIGOUREUX, UNE CONCLUSION SANS ÉQUIVOQUE

3.1 Une démarche qui a exploré toutes les avenues

Mobilité 125 tient à rappeler devant la commission le caractère exhaustif du processus analytique qui a mené à la solution proposée. L'emprise utilisée pour le contournement a été acquise par le ministère des Transports dans les années 1970. Le besoin d'un axe nord-sud amélioré dans ce corridor est donc reconnu depuis plus d'un demi-siècle, et la pression n'a cessé de s'intensifier.

Il importe de souligner que le projet soumis aujourd'hui à l'examen de la commission n'est pas le prolongement autoroutier initialement envisagé pour cette emprise. Le concept original d'autoroute a cédé la place, au fil des échanges entre Mobilité 125, le MTMD et les acteurs du milieu, à une route nationale à deux voies par direction avec chaussée séparée — une configuration dont l'emprise est sensiblement plus étroite et dont le coût est inférieur à celui d'une infrastructure autoroutière. Cette évolution ne constitue pas un recul ; elle témoigne d'un processus de maturation au cours duquel le gabarit du projet a été ajusté pour répondre aux volumes de circulation documentés (DJMA de 18 000) selon les normes applicables, sans surdimensionner l'infrastructure au-delà de ce que la situation exige. La commission d'enquête trouvera dans cette transformation la preuve que le promoteur et les intervenants régionaux ont fait preuve de la retenue et du pragmatisme que commande un projet d'infrastructure en milieu sensible.

En 2022, à la suite du dépôt du projet de prolongement dans l'emprise du MTMD, le MELCCFP a invité le MTMD à étudier des corridors alternatifs. Cette demande interministérielle est significative : elle atteste que l'exploration des alternatives résulte d'une exigence institutionnelle, et non d'un exercice de complaisance. L'Étude des solutions qui s'en est suivie a divisé le corridor en quatre secteurs et a évalué systématiquement l'ensemble des configurations envisageables : pour le seul secteur A, cinq tracés dans l'emprise du MTMD et trois corridors alternatifs ont été analysés ; pour le secteur B, trois solutions avec de multiples scénarios.

3.2 Pourquoi les alternatives ont été écartées

La commission d'enquête voudra naturellement examiner si toutes les pistes ont été sincèrement explorées avant de conclure à l'unicité de la solution. Mobilité 125 estime que le dossier technique répond à cette question de manière convaincante.

L'option d'élargir la route 125 à travers le noyau urbain de Sainte-Julienne supposerait d'implanter le gabarit requis par les normes du ministère au cœur d'un milieu bâti dense. L'emprise nécessaire entrerait en conflit direct avec les propriétés, les commerces et les résidences qui bordent l'axe actuel, et ne résoudrait pas la juxtaposition du trafic régional et de la vie de quartier, qui est précisément ce que le projet cherche à dissocier.

Les corridors alternatifs, quant à eux, impliquent la traversée de territoires où aucun inventaire floristique et faunique n'a été réalisé, mais où le risque d'atteinte à des espèces à statut préoccupant est jugé important. De surcroît, ces corridors ne s'appuient sur aucune emprise publique existante, de sorte que l'ensemble du tracé nécessiterait des

acquisitions foncières majeures. Paradoxalement, les corridors alternatifs présenteraient donc un bilan environnemental plus lourd que la solution retenue, en plus de coûts et de délais supérieurs.

La solution retenue, soit le contournement par l'emprise du MTMD, s'impose non pas par défaut, mais parce qu'elle satisfait simultanément les critères de performance routière, de minimisation des impacts environnementaux et de faisabilité financière et foncière. Mobilité 125 insiste sur un point essentiel : cette conclusion ne procède pas d'un choix politique ou militant. Elle est le résultat d'une analyse comparative structurée dont aucune étude technique contradictoire n'a contesté les fondements.

3.3 Quatre besoins, une réponse intégrée

L'Étude des solutions a identifié quatre besoins structurants : la sécurité des usagers et des riverains, la mobilité durable incluant les déplacements actifs et le transport collectif, la maîtrise de l'étalement urbain et la qualité de vie des communautés traversées. Ces besoins couvrent un spectre bien plus large que la seule capacité routière. Ils correspondent, de surcroît, aux thématiques spontanément soulevées par les citoyens lors des consultations, ce qui démontre une cohérence entre l'analyse technique et l'expérience vécue sur le terrain : une convergence qui renforce la crédibilité des deux démarches.

4. LA VOIX DES CITOYENS : CINQ ANNÉES DE CONSULTATION ET DE MOBILISATION

4.1 Un corpus de données citoyennes

Mobilité 125 souhaite attirer l'attention de la commission sur l'étendue du matériel consultatif accumulé dans ce dossier. Depuis 2020, deux exercices majeurs ont généré collectivement plus de 1 200 participations documentées. Ce corpus, constitué avant même le déclenchement des audiences publiques, offre à la commission une base probante d'une richesse peu commune dans les dossiers d'infrastructure routière au Québec.

4.2 La consultation de Mobilité 125 (hiver 2024)

Du 30 janvier au 2 avril 2024, Mobilité 125 a mené une consultation de type vox pop qui a recueilli 879 participations. Les citoyens ont été joints par l'intermédiaire du site web, de l'infolettre et de la page Facebook de Mobilité 125, ainsi que par les outils de communication des municipalités membres. L'objectif était de documenter, sans filtre ni

orientation vers une solution particulière, les problématiques vécues au quotidien par les utilisateurs du corridor.

Le tableau qui se dégage de ces 879 réponses est structuré autour d'une hiérarchie claire de préoccupations : la sécurité (73 % des répondants), le débordement vers les routes secondaires (36 %), la dangerosité pour les cyclistes (23 %), le tourisme (17 %), l'environnement (16 %), la vie de quartier (15 %), la sécurité des piétons et la vie de famille (13 % chacun), le milieu économique (10 %) et le milieu agricole (9 %).

La répartition géographique des participants — Sainte-Julienne (32 %), Saint-Donat (20 %), Rawdon (18 %), Saint-Esprit (9 %) et les autres municipalités selon leur poids démographique — illustre la nature régionale du problème. Les enjeux soulevés ne sont pas circonscrits à un seul territoire ; ils se manifestent différemment selon la position de chaque communauté dans le corridor, mais procèdent d'une même cause structurelle.

Un fait mérite d'être porté à l'attention de la commission : parmi les 879 répondants, environ une quarantaine ont exprimé une opposition au projet, principalement pour des motifs environnementaux. Ce ratio, soit moins de 5 %, ne disqualifie pas ces préoccupations, que Mobilité 125 a d'ailleurs accueillies avec respect et intégrées à ses réflexions. Il les situe toutefois dans leur juste proportion au sein de l'opinion citoyenne documentée.

4.3 La consultation du MTMD (été 2025)

La consultation menée par le MTMD à l'été 2025, indépendante de celle de Mobilité 125 dans sa conception, sa méthodologie et son administration, a produit des résultats qui corroborent les constats de 2024. Sur 360 répondants au questionnaire en ligne, auxquels s'ajoutent 225 participants à la séance d'information de Sainte-Julienne, les données indiquent que 72 % éprouvent de la congestion ou des ralentissements importants, que 61 % dévient vers des itinéraires alternatifs, que 61 % jugent le projet très important et que 76 % estiment qu'il améliorera les conditions de déplacement.

La convergence entre ces deux exercices est intéressante. Des consultations menées à un an d'intervalle, par des organismes différents, avec des méthodologies distinctes, aboutissent à des constats quasi identiques. Cette reproductibilité des résultats est un indicateur fiable du caractère structurel et non conjoncturel des problèmes documentés.

4.4 Ce que les consultations révèlent

Au-delà des données chiffrées, l'analyse qualitative des réponses fait émerger un constat que les statistiques seules ne captent pas : l'effet d'évitement généralisé. Des résidents qui renoncent à fréquenter les commerces de leur propre quartier. Des visiteurs qui changent de destination plutôt que d'affronter les ralentissements. Des agriculteurs qui ne peuvent plus rejoindre leurs terres dans des délais raisonnables. Des familles qui se

cloîtent aux heures de pointe. Ce n'est pas seulement une route qui dysfonctionne ; c'est un mode de vie régional qui se dégrade progressivement, forçant les citoyens à adapter leurs comportements à une infrastructure déficiente plutôt que l'inverse.

5. UN CONSENSUS DÉMOCRATIQUE SANS PRÉCÉDENT

5.1 L'unanimité institutionnelle

À l'été 2025, les huit municipalités membres de Mobilité 125 ont adopté des résolutions appuyant le plan d'intervention pour l'amélioration de la route 125. Cette convergence ne s'est pas construite spontanément ; elle résulte de cinq années de concertation entre des administrations aux réalités distinctes, traversant deux MRC et réunissant des communautés dont les vocations vont de l'agriculture à la villégiature, du commerce régional au tourisme de plein air.

Ces résolutions ont été adoptées par des élus quelques semaines avant les élections municipales 2025 et tous les maires qui se représentaient ont été réélus lors du scrutin de novembre 2025. Les citoyens de ces huit municipalités ont porté au pouvoir des représentants favorables au projet, conférant à l'appui institutionnel une assise électorale directe.

5.2 La portée de cette convergence

Mobilité 125 invite la commission à apprécier la singularité de cette situation. Dans le paysage habituel des projets d'infrastructure, les appuis sont généralement partiels, sectoriels ou assortis de réserves. Ici, l'appui est grandement majoritaire, transparent, supramunicipal et corroboré par un corpus consultatif substantiel. Il réunit des communautés que leurs intérêts pourraient par ailleurs opposer : le commerce local de Sainte-Julienne et l'industrie touristique de Rawdon, par exemple, ou les préoccupations agricoles de Saint-Esprit et les aspirations récréatives de Saint-Donat. Ce que ces communautés partagent transcende leurs différences : une dépendance commune envers un corridor qui ne remplit plus ses fonctions essentielles.

6. L'ENVIRONNEMENT : UNE ANALYSE LUCIDE ET ÉQUILIBRÉE

6.1 Aborder la question sans détour

Mobilité 125 aborde la question environnementale avec la rigueur et la franchise qu'elle commande. Le mandat confié au BAPE par le ministre de l'Environnement identifie des enjeux relatifs aux milieux humides et hydriques ainsi qu'à la faune terrestre et aquatique. La coalition ne cherchera ni à minimiser ces enjeux ni à les traiter comme des obstacles procéduraux. Elle propose plutôt à la commission un cadre d'analyse qui tient compte de l'ensemble du bilan environnemental, en intégrant les conséquences documentées du maintien de la situation actuelle.

6.2 L'intégration progressive des contraintes environnementales

L'examen de l'historique du projet révèle que les considérations environnementales ont joué un rôle structurant dans l'évolution du tracé bien avant le processus d'audiences actuel. En 2024, les corridors alternatifs étudiés à la demande du MELCCFP ont été écartés précisément en raison de leurs impacts environnementaux potentiels : ces tracés auraient traversé des milieux non inventoriés présentant un risque élevé pour des espèces à statut préoccupant.

Il en découle un constat que Mobilité 125 juge important pour les travaux de la commission : la solution retenue n'ignore pas les contraintes environnementales ; elle en est le produit. Le tracé actuel représente le résultat d'un processus itératif au cours duquel chaque version du projet a intégré davantage de considérations écologiques, aboutissant à l'utilisation d'une emprise publique existante comme option de moindre impact.

6.3 Les engagements de mitigation

Le MTMD a intégré à la conception du projet un ensemble de mesures d'atténuation : écrans antibruit aux deux raccordements, bassins de rétention, structures de franchissement pour la faune, revégétalisation et zones tampons. La coalition prend acte de ces engagements et s'attend à ce qu'ils soient honorés avec la rigueur que commandent les milieux touchés.

Mobilité 125 reconnaît que des pertes de milieux humides et un déboisement sont inhérents à la réalisation du projet. Elle demande que les compensations environnementales soient proportionnées aux impacts documentés, conçues en concertation avec les acteurs locaux et réalisées à proximité du corridor pour maintenir la connectivité écologique du territoire. Plusieurs municipalités membres ont d'ores et

déjà manifesté leur volonté de participer activement à la conception et à la mise en œuvre de ces mesures compensatoires.

6.4 L'empreinte écologique du statu quo

Le raisonnement environnemental serait incomplet s'il ne tenait pas compte des effets écologiques de la situation actuelle. La congestion récurrente génère quotidiennement un surplus d'émissions de gaz à effet de serre attribuable aux véhicules immobilisés ou circulant à très basse vitesse dans le noyau urbain. Le report massif de la circulation vers les rangs et chemins ruraux expose des milieux non conçus pour ces volumes à des impacts sur le drainage naturel, la faune de proximité et l'intégrité des abords de route. L'absence d'infrastructures sécuritaires de mobilité active maintient une dépendance à l'automobile pour des déplacements de courte distance qui pourraient s'effectuer autrement.

Le projet, en redistribuant les flux sur une infrastructure dimensionnée pour les recevoir et en intégrant des parcours de mobilité active structurants, contribuerait à atténuer ces impacts diffus, mais cumulatifs. La commission est donc invitée à évaluer non pas les impacts du projet contre un scénario d'absence d'impacts, mais les impacts du projet contre ceux, bien réels, du maintien indéfini de la situation actuelle.

7. LE CONTOURNEMENT DANS LE CONTEXTE QUÉBÉCOIS : DES PRÉCÉDENTS CONCLUANTS

7.1 L'expérience québécoise en matière de contournements

Le Québec a réalisé, au cours des dernières décennies, plusieurs projets de contournement de noyaux villageois traversés par des axes à fort débit. Les cas de Longue-Rive, d'Isle-Maligne et de Rouyn-Noranda fournissent des données d'expérience directement pertinentes pour le projet à l'étude. Dans chacun de ces cas, la dissociation du trafic de transit et de la circulation locale a produit les effets attendus : diminution des risques accidentogènes dans le noyau habité, restauration de la fonctionnalité des rues locales et amélioration mesurable de la qualité de vie des résidents.

7.2 L'apport du suivi de Rivière-Rouge (route 117)

Le rapport de suivi socioéconomique réalisé par la firme Englobe pour le compte du MTMD, portant sur les cinq premières années suivant la mise en service du contournement de la route 117 à Rivière-Rouge, offre une base empirique particulièrement utile. Ce document, versé au dossier de la commission, permet de

dépasser les hypothèses pour examiner des résultats observés dans un contexte comparable.

Le suivi révèle un bilan nuancé, mais globalement positif. La perception des résidents est majoritairement favorable. Certains commerces ont enregistré une progression de leurs affaires. Les effets négatifs, concentrés sur les commerces directement tributaires du flux de passage, se sont avérés atténuables par des mesures ciblées. Le rapport identifie cinq stratégies d'atténuation éprouvées : le renforcement de la signalisation commerciale sur le nouvel axe, l'appui gouvernemental au dynamisme local, l'encouragement à l'adaptation proactive des entreprises, la planification d'urbanisme commercial aux points d'accès du contournement et la mise en place d'une démarche d'accompagnement multipartite.

Mobilité 125 note que le corridor de la route 125 présente des caractéristiques structurelles sensiblement plus favorables que le cas de Rivière-Rouge : une démographie en croissance, un pôle commercial régional déjà consolidé à Sainte-Julienne et un potentiel touristique en développement actif pour les municipalités au nord. Ces facteurs laissent présager une transition commerciale plus fluide que celle observée à Rivière-Rouge, à condition qu'elle soit accompagnée de mesures préventives adéquates.

8. LES BONIFICATIONS PROPOSÉES PAR MOBILITÉ 125

8.1 Un second carrefour giratoire au raccordement sud

Mobilité 125 a soumis au MTMD, et réitère devant la commission, sa proposition d'ajouter un carrefour giratoire au raccordement sud. Cette bonification répond à trois objectifs convergents.

Sur le plan de la sécurité, la géométrie circulaire des giratoires élimine les conflits à angle droit et les collisions frontales caractéristiques des intersections conventionnelles, tout en imposant un ralentissement naturel à l'approche. L'Étude des solutions chiffre la réduction des points de conflit à un ratio de un à quatre en faveur du giratoire.

Sur le plan de l'accessibilité commerciale, ce second giratoire garantirait la fluidité de l'accès au centre de services de Sainte-Julienne pour les usagers arrivant du sud : un enjeu que les mémoires de Saint-Esprit et de Sainte-Julienne exposent chacun dans leur perspective propre, et sur lequel Mobilité 125 partage la même préoccupation dans une optique régionale.

Sur le plan agricole, cette configuration limiterait les empiètements sur les terres cultivées qu'entraînerait une géométrie d'intersection conventionnelle plus étendue.

8.2 La cohérence du plan d'intervention dans son ensemble

Le plan d'intervention du MTMD comprend, outre le contournement, des améliorations ciblées dans les autres secteurs du corridor : voies auxiliaires de virage, correction de l'intersection A25/158, sécurisation des approches. Mobilité 125 considère que ces interventions forment un ensemble indivisible. Isoler le contournement de ses mesures complémentaires reviendrait à traiter le symptôme le plus visible sans agir sur les fragilités adjacentes qui, en l'absence de correction, pourraient réduire les bénéfices attendus de l'investissement principal.

8.3 Les déplacements actifs : une composante structurelle du projet

Les données de la consultation du MTMD indiquent que quatre répondants sur dix circulent déjà dans le secteur du futur contournement autrement qu'en automobile. Ce chiffre justifie à lui seul que les aménagements de mobilité active prévus au projet (passerelle piétonne et cycliste, passage inférieur, liens de traverse au rang du Cordon) soient traités non pas comme des compléments facultatifs, mais comme des composantes à part entière de l'infrastructure. L'Étude des solutions identifie d'ailleurs explicitement l'objectif de « favoriser les déplacements actifs dans les portions urbanisées » parmi les finalités du projet. Les aménagements proposés en sont la traduction concrète ; en retrancher quoi que ce soit altérerait la cohérence du projet avec ses propres objectifs.

9. NOS RECOMMANDATIONS

Mobilité 125 soumet respectueusement les recommandations suivantes à la commission d'enquête. Elles représentent la position unanime des huit municipalités membres et sont fondées sur cinq années de travail, de consultation et de concertation.

Recommandation 1 — Reconnaître la viabilité unique de la solution proposée. L'Étude des solutions a démontré, après analyse exhaustive de toutes les alternatives, que le contournement par l'emprise du MTMD est la seule configuration qui satisfait simultanément les exigences normatives, les contraintes environnementales et les besoins documentés du corridor. Ce constat technique n'a fait l'objet d'aucune réfutation fondée sur des données comparables. La commission devrait en prendre acte et recommander la réalisation du projet dans son intégralité, incluant les améliorations complémentaires dans l'ensemble du corridor.

Recommandation 2 — Ajouter un carrefour giratoire au raccordement sud. Cette bonification améliorerait la sécurité, préserverait l'accessibilité au pôle commercial de Sainte-Julienne et limiterait les empiètements agricoles. Elle est compatible avec la conception d'ensemble du projet et en renforcerait les retombées pour l'ensemble des usagers du corridor.

Recommandation 3 — Traiter les aménagements de mobilité active comme des composantes structurantes. La passerelle, le passage inférieur et les liens de traverse doivent être dimensionnés et réalisés avec le même degré d'exigence que les composantes routières du projet. Leur conception doit répondre aux besoins documentés des 41 % d'usagers non motorisés du secteur et s'inscrire dans les objectifs de mobilité durable énoncés dans l'Étude des solutions.

Recommandation 4 — Inscrire le tronçon nord dans une planification intégrée. Les projections de croissance du DJMA à la jonction nord justifient que les améliorations requises au-delà du périmètre immédiat du contournement soient planifiées dès à présent, afin d'assurer la cohérence fonctionnelle de l'ensemble du corridor et d'éviter un simple déplacement des difficultés.

Recommandation 5 — Exiger la mise en œuvre rigoureuse et intégrale des mesures environnementales. Les mesures d'atténuation et de compensation doivent être proportionnées aux impacts documentés, réalisées à proximité du corridor et conçues en concertation avec les acteurs locaux. Les municipalités membres offrent leur collaboration pour contribuer à la conception et à la mise en œuvre de ces mesures.

Recommandation 6 — Mettre en place un plan d'accompagnement économique préventif. En s'appuyant sur les enseignements du suivi socioéconomique de Rivière-Rouge, un dispositif d'accompagnement des commerces et acteurs économiques devrait être déployé en amont des travaux, comprenant une stratégie de signalisation adaptée, un soutien à l'adaptation des entreprises et une planification concertée de l'urbanisme commercial aux points d'accès du contournement.

Recommandation 7 — Institutionnaliser la concertation avec les municipalités. La dynamique de collaboration constructive qui s'est développée entre Mobilité 125 et la Direction générale de Laurentides-Lanaudière du MTMD gagnerait à être formalisée par la création d'un comité de liaison permanent, associé à la finalisation des plans et devis, au suivi du chantier et à la gestion des impacts en phase de construction.

Recommandation 8 — Maintenir le calendrier de réalisation. Chaque mois de report se traduit par une accumulation de risques sécuritaires, de détérioration des infrastructures locales, de pertes économiques pour l'industrie touristique régionale et d'érosion de la confiance citoyenne envers le processus décisionnel public. Le dossier dont dispose la commission est complet : une étude d'impact jugée recevable par le ministre, une étude des solutions ayant épuisé les alternatives, un appui démocratique massif et documenté.

10. CONCLUSION

Le dossier soumis à l'examen de la commission présente une caractéristique qui mérite d'être relevée d'entrée de jeu : l'absence de dissension significative parmi ceux qui vivent quotidiennement avec les conséquences du problème que le projet cherche à résoudre.

Huit administrations municipales se sont prononcées sans réserve et sans voix discordante. Plus de 1 200 citoyens ont pris part aux démarches consultatives et en ont confirmé les constats d'une consultation à l'autre. L'analyse technique a exploré méthodiquement les alternatives et conclu à l'existence d'une seule configuration viable. Les données de terrain — volumes de circulation, bilan accidentologique, taux d'utilisation des itinéraires d'évitement — corroborent l'évaluation professionnelle.

Mobilité 125 ne demande pas à la commission de se substituer au processus technique ni de devancer les arbitrages politiques. Elle lui demande de constater la solidité de la démonstration qui lui est soumise et de recommander que le projet avance, assorti des bonifications proposées, dans un délai qui témoigne du sérieux avec lequel les institutions publiques traitent un enjeu de sécurité collective documenté depuis des décennies.

Le corridor de la route 125 est l'artère principale de ce secteur de la région de Lanaudière. Il irrigue l'économie de deux MRC, il conditionne l'accès de dizaines de milliers de personnes aux services, à l'emploi et aux loisirs, et il porte, chaque jour, un volume de circulation qui excède largement ce que sa configuration permet d'absorber de façon sécuritaire. Le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne, accompagné des interventions complémentaires dans l'ensemble du corridor, constitue la réponse que la rigueur technique, la consultation citoyenne et le processus démocratique désignent unanimement.

Cette réponse a suffisamment mûri. Il est temps de la mettre en œuvre.

Mémoire préparé et soumis par :

Mobilité 125 mobilite125.info | facebook.com/mobilite125
communications@mobilite125.info

Porte-parole : Germain Majeau, maire de Saint-Esprit

Municipalités membres : Saint-Esprit, Sainte-Julienne, Saint-Alexis, Rawdon, Chertsey,
Entrelacs, Notre-Dame-de-la-Merci, Saint-Donat