



RAWDON : UNE RÉGION À DÉSENCLAVER

**Mémoire présenté à la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement (BAPE)**

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

Février 2026

PRÉAMBULE

La route 125 n'est pas qu'un axe de transit. C'est le chemin principal menant à la Municipalité de Rawdon.

Rawdon est la municipalité la plus peuplée du corridor de la route 125 entre Saint-Esprit et Saint-Donat, avec plus de 13 000 habitants. C'est aussi l'une des destinations touristiques les plus fréquentées de Lanaudière, forte de ses célèbres chutes Dorwin, de ses quarante communautés culturelles, de ses lacs, de ses rivières et d'une offre récréotouristique quatre saisons qui attire chaque année des dizaines de milliers de visiteurs.

La Municipalité de Rawdon est membre fondatrice de Mobilité 125 depuis sa création en mars 2020. Le présent mémoire expose la perspective d'une municipalité qui se définit non pas par les problèmes qu'elle subit sur la route 125, mais par le potentiel que le projet de contournement libérera pour l'ensemble de la région.

Ce mémoire est complémentaire à celui de Mobilité 125, qui présente l'argumentaire régional et les données techniques, ainsi qu'aux mémoires des municipalités de Saint-Esprit et de Sainte-Julienne, qui témoignent des réalités vécues par les communautés directement traversées par la route 125. Rawdon apporte à la commission un éclairage différent : celui d'une communauté dont le développement économique, touristique, social et environnemental, est directement entravé par l'inadéquation du corridor qui y conduit.

PREMIÈRE PARTIE

UNE MUNICIPALITÉ FAÇONNÉE PAR L'ACCESSIBILITÉ

Rawdon, carrefour régional

Rawdon occupe une position singulière dans le corridor de la route 125. Municipalité la plus au sud de la MRC de Matawinie, située à la convergence de plusieurs routes régionales (les routes 337, 341 et 348) elle constitue un véritable carrefour pour l'ensemble du nord de Lanaudière. C'est à Rawdon que se croisent les flux de circulation en provenance de la grande région métropolitaine, des Laurentides et de la MRC de Montcalm. C'est vers Rawdon que convergent les résidents de Chertsey, d'Entrelacs, de Notre-Dame-de-la-Merci, de Saint-Alphonse-Rodriguez et de Saint-Donat pour accéder aux services, aux commerces et aux institutions que notre municipalité a développés au fil des décennies. En ce sens, Rawdon est la porte d'entrée de la MRC de Matawinie, un territoire de plus de 55 000 habitants dont l'économie repose largement sur le tourisme, la villégiature et les activités récréatives quatre saisons.

Cette vocation de pôle régional n'est pas le fruit du hasard. Elle est le produit d'une diversité culturelle exceptionnelle, quarante communautés représentées sur un même territoire, d'une offre de services qui dépasse largement les besoins d'une municipalité de sa taille et d'un milieu naturel qui fait l'envie de bien des régions du Québec. Rawdon a construit son identité sur l'ouverture, l'accueil et la connexion avec le monde extérieur.

Or, cette connexion repose sur un cordon ombilical : la route 125. Et ce cordon est en train de s'étrangler.

La porte d'entrée vers le nord

L'Étude des solutions du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a divisé le corridor en quatre secteurs. Rawdon se situe dans le secteur D, soit le tronçon compris entre la jonction des routes 125 et 337 et celle de la route 341. Ce secteur se

distingue par un débit véhiculaire significativement plus faible que les secteurs en amont, ce qui reflète la dispersion naturelle du trafic vers les routes régionales à la sortie de Sainte-Julienne.

Mais cette donnée masque une réalité plus complexe. Le trafic qui atteint le secteur D est un trafic qui a d'abord dû survivre au goulot d'étranglement de Sainte-Julienne. Les projections du MTMD indiquent qu'à la jonction R-125/R-337, le DJMA passera de 18 800 véhicules en 2024 à 24 500 véhicules à l'horizon 2049, soit une augmentation de 30 % en vingt-cinq ans. Ce volume est celui qui alimente directement le secteur D et, par extension, l'ensemble de l'économie rawdonnoise.

Ce que la congestion coûte à Rawdon

Les effets de la congestion à Sainte-Julienne ne s'arrêtent pas aux limites municipales de cette dernière. Pour Rawdon, ils se traduisent concrètement par des visiteurs qui renoncent à se rendre dans notre région. Lors de la consultation de Mobilité 125 en 2024, un résident et travailleur de Notre-Dame-de-la-Merci résumait la situation en ces termes: « Plusieurs personnes savent que les vendredis, la circulation en direction nord est énormément ralentie avant Sainte-Julienne et préfèrent ne pas visiter notre région. »

Ce témoignage n'est pas isolé. Il est corroboré par les 158 résidents de Rawdon qui ont participé à la consultation de 2024, plaçant notre municipalité en troisième position avec 18 % des répondants. Pour une communauté située en aval du problème le plus aigu, ce taux de participation témoigne de la profondeur des préoccupations. Nos résidents ont identifié avec force la vitesse excessive entre Saint-Esprit et Rawdon, les problèmes d'intersection à la jonction des routes 125 et 337, et surtout, l'impact économique d'un corridor qui fait fuir les visiteurs plutôt que de les accueillir.

DEUXIÈME PARTIE

LE TOURISME ET L'ÉCONOMIE : L'ANGLE MORT DU STATU QUO

Une économie touristique de premier plan

Il serait réducteur de présenter les enjeux de la route 125 uniquement sous l'angle de la sécurité routière et de la congestion, aussi critiques soient-ils. Pour Rawdon, l'enjeu fondamental est celui du développement économique régional et plus particulièrement du tourisme.

Rawdon est située à moins de 60 kilomètres du centre de Montréal. Ses chutes Dorwin, ses nombreux lacs et cours d'eau, sa rivière Ouareau, ses sentiers de randonnée et de ski de fond, ses festivals culturels et sa gastronomie diversifiée en font une destination prisée tant pour les excursions d'une journée que pour les séjours prolongés. L'industrie touristique constitue un pilier de l'économie locale et génère des retombées qui se répercutent sur l'ensemble des municipalités du corridor et, plus largement, sur toute la MRC de Matawinie. La route 125 est l'artère principale par laquelle transitent les visiteurs qui se rendent non seulement à Rawdon, mais aussi à Chertsey, à Entrelacs, à Notre-Dame-de-la-Merci et à Saint-Donat. C'est donc l'accessibilité touristique de tout un territoire qui est en jeu.

Or, le tourisme repose sur une promesse implicite : celle d'une expérience agréable du début à la fin. Lorsqu'un visiteur passe davantage de temps immobilisé dans un bouchon à Sainte-Julienne qu'à profiter des attraits de Rawdon, cette promesse est rompue. Lorsqu'un automobiliste en provenance de Montréal consulte son application de navigation un vendredi après-midi et constate un temps de parcours de deux heures pour atteindre Rawdon, il change de destination. Et cette vente perdue, cette chambre inoccupée, ce repas non servi, ce commerce non fréquenté n'apparaît dans aucune statistique accidentologique, mais constitue un préjudice économique réel et croissant.

Le paradoxe du trafic sans retombées

La consultation tenue en 2024 a mis en lumière un paradoxe que les résidents de Rawdon dénoncent depuis longtemps : le trafic de transit vers le nord ne profite pas aux commerces situés le long de la route 125, car il ne génère pas d'arrêts. Un résident de Rawdon a illustré cette réalité de façon éloquente : « Pour ma part, j'évite de fréquenter des commerces le long de la 125 puisqu'il devient impossible sinon dangereux de sortir du stationnement pour retourner chez soi, puisqu'il y a beaucoup de trafic aux heures de pointe. »

Ce témoignage révèle un double dysfonctionnement. D'une part, les commerces des municipalités traversées par la route 125 perdent leur clientèle locale, incapable d'y accéder en sécurité. D'autre part, les commerces de Rawdon perdent leur clientèle touristique, découragée par les conditions de circulation pour y parvenir. Le statu quo ne sert personne.

Le projet de contournement comme levier économique

Le projet de contournement de Sainte-Julienne ne se résume pas à un déplacement de voies de circulation. Il constitue un véritable levier de développement économique régional. En séparant le trafic de transit du trafic local, il permettra de fluidifier l'accès à l'ensemble du nord du corridor, rendant Rawdon et les municipalités situées en amont plus accessibles, plus attractives et plus compétitives en tant que destinations touristiques et milieux de vie. Pour l'ensemble de la MRC de Matawinie, dont Rawdon est le point d'accès principal depuis la métropole, cette fluidification représente un facteur de développement économique majeur.

Les projections du MTMD sont à cet égard éclairantes : le contournement réduira le débit dans le noyau urbain de Sainte-Julienne de plus de 80 %, faisant passer le DJMA de 18 800 à environ 3 100 véhicules par jour. Pour les usagers en transit vers Rawdon et le nord, cela signifie la fin d'un goulot d'étranglement qui transformait chaque vendredi en épreuve d'endurance.

TROISIÈME PARTIE

UNE VISION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE COHÉRENTE

Le Plan d'action intégré 2016-2030 de Rawdon

La Municipalité de Rawdon ne se présente pas devant la commission comme une simple observatrice intéressée. Elle y vient en tant que municipalité qui a elle-même entrepris, dès 2015, une démarche rigoureuse de planification stratégique de développement durable, ancrée dans les principes de la Déclaration de Rio, de la Loi sur le développement durable du Québec et des objectifs de développement durable des Nations unies.

Le Plan d'action intégré 2016-2030 (PAI) de Rawdon, issu de cette démarche et adopté par le conseil municipal, articule la vision de la municipalité autour de quatre axes : un pôle de services diversifiés et connectés, la préservation et la cohabitation responsable avec les atouts naturels, une communauté engagée autour de ses richesses culturelles et multigénérationnelles et un milieu de vie dynamique pour grandir, s'instruire, travailler et vieillir en santé.

Cette vision suppose, fondamentalement, un corridor de transport fonctionnel. Or, chacun des cinq chantiers de travail du PAI (administration municipale écoresponsable, « Quartier du citoyen », infrastructures vertes, aménagement du territoire et protection des milieux naturels, dynamisme économique et attraits touristiques) se heurte, directement ou indirectement, aux limites imposées par l'inadéquation de la route 125.

Développement durable et mobilité : deux faces d'une même réalité

La Municipalité de Rawdon tient à souligner devant la commission que le projet de contournement s'inscrit naturellement dans une perspective de développement durable, à condition d'être examiné dans sa globalité.

Sur le plan environnemental, la congestion chronique sur la route 125 constitue en soi un problème écologique. Des milliers de véhicules immobilisés produisent quotidiennement des émissions de CO₂ qui seraient considérablement réduites par une circulation fluide. Le débordement du trafic vers les routes secondaires et les rangs ruraux dégrade des milieux qui n'ont jamais été conçus pour ces volumes. L'absence d'aménagements sécuritaires pour la mobilité active contraint les résidents à utiliser l'automobile pour des déplacements qui pourraient se faire à pied ou à vélo.

Le PAI de Rawdon prévoit précisément la recherche de solutions de transport individuel et collectif pour l'ensemble du territoire, l'amélioration des conditions d'accès aux sentiers pédestres, cyclables et de ski de fond et la promotion de l'utilisation des bornes électriques. Ces objectifs convergent avec ceux du projet de contournement, dont l'Étude des solutions vise expressément à « favoriser les déplacements actifs dans les portions urbanisées » et à « améliorer l'efficacité et la fiabilité des déplacements réalisés en transport collectif ».

Sur le plan social, le contournement permettra de restaurer la qualité de vie des résidents de Sainte-Julienne et de Saint-Esprit, certes, mais aussi d'améliorer celle des résidents de Rawdon et des municipalités au nord, pour qui chaque déplacement vers le sud (pour le travail, les études, les services de santé ou les loisirs) est actuellement synonyme de stress et d'imprévisibilité.

Sur le plan économique, la vitalité commerciale de Rawdon et sa capacité à attirer de nouveaux résidents, des commerces et des investissements dépendent directement de la qualité de son accessibilité. Le chantier 5 du PAI, « Dynamisme économique et attraits touristiques », vise à développer une offre qui met en valeur le caractère distinctif de Rawdon et à créer un dynamisme commercial au centre-ville. Cet objectif restera lettre morte tant que le corridor principal d'accès à Rawdon fonctionnera au-delà de sa capacité.

QUATRIÈME PARTIE

LE TRONÇON NORD : PLANIFIER AUJOURD'HUI POUR DEMAIN

L'intersection R-125 / R-337 / 4e rang : un enjeu critique

La Municipalité de Rawdon souhaite attirer l'attention de la commission sur un enjeu qui transcende le périmètre immédiat du projet de contournement, mais qui en conditionne le succès à long terme : l'aménagement du tronçon au nord du contournement, particulièrement l'intersection à l'angle de la route 125, de la route 337 et du 4^e rang, à la limite nord de Sainte-Julienne.

Cette intersection constitue le point de convergence entre le trafic en provenance du contournement, le trafic local de la route 337 (vers Rawdon) et celui du 4^e rang. Sa configuration actuelle est déjà problématique. Avec les volumes de circulation projetés après la mise en service du contournement, jusqu'à 24 500 véhicules par jour à l'horizon 2049 à la jonction R-125/R-337, le risque est réel de simplement déplacer le goulot d'étranglement de quelques kilomètres vers le nord si des améliorations adéquates ne sont pas planifiées dès maintenant.

La Municipalité de Rawdon insiste sur le fait que le plan d'intervention ne doit pas se limiter au périmètre du contournement. Il doit intégrer une planification cohérente du secteur situé immédiatement en aval, faute de quoi les bénéfices du contournement seront partiellement annulés par la création d'un nouveau point de congestion.

Ne pas opposer tourisme et qualité de vie

Un dernier point mérite d'être soulevé. La consultation de 2024 a révélé une tension entre les besoins des touristes et des visiteurs, qui génèrent une part importante du trafic sur la

route 125 et la qualité de vie des résidents des municipalités traversées. Cette tension est compréhensible, mais elle est aussi induite par l'état des infrastructures.

Le tourisme n'est pas l'ennemi de la qualité de vie. Il en est, à Rawdon comme dans l'ensemble de la région, un moteur essentiel. Le problème n'est pas que des gens veulent visiter notre région ; le problème est que l'infrastructure qui les y conduit est inadéquate depuis des décennies. Le contournement résoudra cette fausse opposition en offrant aux visiteurs un accès fluide et aux résidents un milieu de vie préservé du trafic de transit.

NOS RECOMMANDATIONS

La Municipalité de Rawdon soumet respectueusement les recommandations suivantes à la commission d'enquête, en complémentarité avec celles formulées par Mobilité 125, par Saint-Esprit et par Sainte-Julienne dans leurs mémoires respectifs.

Recommandation 1 - Appuyer la réalisation du projet de contournement. La Municipalité de Rawdon appuie sans réserve le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne, tel que proposé par le MTMD. L'Étude des solutions a démontré qu'il s'agit de la seule option techniquement viable pour améliorer les conditions de circulation dans l'ensemble du corridor. Ce projet bénéficie de l'appui unanime des huit municipalités membres de Mobilité 125 et de l'appui documenté de plus de 1 200 citoyens ayant participé aux consultations.

Recommandation 2 - Planifier et intégrer les améliorations au tronçon nord. La Municipalité demande que le plan d'intervention prévoit explicitement l'amélioration de l'intersection de la route 125, de la route 337 et du 4^e rang à Sainte-Julienne, afin d'éviter que le contournement ne crée un nouveau goulot d'étranglement à sa sortie nord. Les projections de croissance du DJMA à cet endroit — de 18 800 à 24 500 véhicules à l'horizon 2049 — justifient une intervention planifiée dès la conception du projet.

Recommandation 3 - Évaluer les retombées économiques et touristiques. La Municipalité recommande que l'évaluation du projet intègre pleinement ses retombées positives anticipées sur l'économie touristique régionale. Les bénéfices du contournement ne se mesurent pas uniquement en réduction d'accidents ou en minutes de temps de parcours épargnées, ils se mesurent aussi en visiteurs qui choisiront à nouveau notre région, en commerces qui retrouveront leur clientèle et en emplois qui en découleront.

Recommandation 4 - Bonifier le raccordement sud par un second carrefour giratoire. La Municipalité de Rawdon appuie la proposition de Mobilité 125 visant l'ajout d'un second carrefour giratoire au raccordement sud. Cet aménagement est essentiel

pour maintenir l'accès au noyau commercial de Sainte-Julienne pour les usagers en provenance du sud, incluant ceux qui se rendent vers Rawdon et au-delà. Les résidents de Rawdon profitent également d'une offre commerciale régionale forte et le projet ne doit pas avoir pour effet d'en compromettre l'accès.

Recommandation 5 - Assurer la cohérence avec les objectifs de développement durable. La Municipalité demande que la conception finale du projet intègre pleinement les objectifs de mobilité durable identifiés dans l'Étude des solutions, en particulier les aménagements de mobilité active et le soutien au transport collectif. Ces éléments ne sont pas des ajouts cosmétiques ; ils sont la condition pour que le projet s'inscrive dans une vision de développement véritablement durable, en cohérence avec les démarches entreprises par les municipalités du corridor, dont le PAI 2016-2030 de Rawdon.

Recommandation 6 - Respecter l'échéancier annoncé. La Municipalité insiste sur l'urgence de réaliser le projet dans les délais prévus. Chaque année de retard représente, pour l'économie touristique de Rawdon et de l'ensemble de la région, un manque à gagner qui ne sera jamais récupéré. Les visiteurs qui choisissent une autre destination aujourd'hui ne reviennent pas automatiquement demain. Le processus du BAPE ne devrait en aucun cas servir de prétexte à des délais additionnels pour un projet qui a fait l'objet de consultations exhaustives et dont la nécessité est établie.

CONCLUSION

La Municipalité de Rawdon se présente devant cette commission avec un message simple : le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne est une condition nécessaire au développement de toute une région, de la MRC de Montcalm à celle de Matawinie.

Nous ne sommes pas ici uniquement pour parler de congestion, de collisions ou de décibels, bien que ces enjeux soient cruciaux et abondamment documentés par nos partenaires de Mobilité 125, de Saint-Esprit et de Sainte-Julienne. Nous sommes ici pour parler d'avenir. L'avenir d'une municipalité de plus de 13 000 habitants qui a investi dans une vision de développement durable ambitieuse, qui accueille quarante communautés culturelles, qui offre à des milliers de visiteurs chaque année une expérience touristique distinctive et qui voit tout ce potentiel limité par un corridor routier qui n'a pas évolué au rythme de la demande.

Le contournement n'est pas une fin en soi. C'est le début d'une nouvelle ère pour la mobilité et le développement de Lanaudière. C'est la clé qui permettra à Rawdon et à toutes les municipalités du corridor de réaliser pleinement leur potentiel.

La commission a devant elle un projet appuyé par l'unanimité de huit conseils municipaux, par plus de 1 200 citoyens consultés, par une étude technique rigoureuse qui a écarté toutes les alternatives et par une emprise détenue par le ministère depuis les années 1970. La question n'est plus de savoir si ce projet doit se faire, mais quand il se fera. La Municipalité de Rawdon insiste pour que ce soit fait sans délai.

Mémoire préparé et soumis par :

Municipalité de Rawdon
3647, rue Queen
Rawdon QC J0K 1S0
Téléphone : 450 834-2596