

173

DT2

Déviaton de la route 117 sur le territoire de
la Municipalité de L'Annonciation

6211-06-0H5

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme SYLVIE GIRARD, présidente
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire
 M. MICHEL GERMAIN, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE DÉVIATION
DE LA ROUTE 117 SUR LE TERRITOIRE
DE LA MUNICIPALITÉ DE L'ANNONCIATION**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 9 octobre 2002, à 14 h 00
Au Centre sportif & culturel de la Vallée de la Rouge
1550, rue des Cyprès
L'Annonciation

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 9 OCTOBRE 20022

MOT DE LA PRÉSIDENTE.....2

LA PRÉSIDENTE:.....2

DÉPÔT DE DOCUMENTS5

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. YVES SIGOUIN7

M. JACQUES DAIGNEAULT18

M. JACQUES DENIS21

REPRISE DE LA SÉANCE42

M. ANDRÉ PARISIEN.....47

M. LAURENT BOURGIE.....68

AUDIENCE AJOURNÉE AU 9 OCTOBRE 19H30

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Il manque encore quelques personnes-ressources qui vont se joindre à nous en cours de route. En principe, ils devaient être là, alors ce ne sera pas très long. On va quand même commencer l'audience. Alors re-bonjour pour tout le monde, mesdames, messieurs, et re-bienvenue aussi à cette première partie d'audience publique portant sur le projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation.

10 Alors mon nom est Sylvie Girard, je vais présider cette commission d'enquête, et je suis appuyée dans ma démarche, comme commission, par deux commissaires, monsieur Michel Germain à ma gauche et monsieur Dériger à ma droite. On vous a présenté l'ensemble des personnes qui font partie aussi de l'équipe du BAPE.

15 C'est toujours à peu près les mêmes façons de faire pour tout le monde. Dans la salle, les citoyens et tout ça, si vous avez quoi que ce soit, des informations à demander, vous pouvez demander à la coordonnatrice, madame Monique Gélinas, et pour les personnes-ressources et le promoteur, vous avez eu des analystes qui ont été désignés pour des informations complémentaires que vous devez avoir.

20 Je signale que le registre est toujours à l'arrière, qu'il est ouvert comme toujours, que toutes les séances sont enregistrées, c'est-à-dire par un sténotypiste et que, en fait, le verbatim des séances ainsi que tous les documents déposés sont dans les centres de consultation au BAPE à Québec, l'autre à l'Université du Québec à Montréal, et ici, en région, vous en avez deux, l'hôtel de ville de L'Annonciation, 25, rue Principale Sud et la Bibliothèque municipale de L'Annonciation-Marchand, 230, rue Principale Sud.

25 Toujours la même chose, deux questions sans sous-questions pour permettre un meilleur roulement. Nous vous demandons toujours d'éviter les préambules, que toutes les questions du public doivent m'être adressées, et que c'est par la suite que je vais diriger les questions, soit au promoteur soit à des personnes-ressources en complément d'information. De la même façon, toutes les réponses me sont adressées, autant pour le promoteur que pour les personnes-ressources.

30

35 Je répète toujours qu'il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires et d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser les débats sereins est de respecter ces règles de procédure du BAPE, les questions seront permises mais pas les accusations. Je pense que de respecter ces règles constitue la meilleure façon d'éviter des poursuites en dommages.

40

45

Les questions qui ne peuvent être répondues actuellement le seront le plus rapidement possible; ça peut être une séance subséquente ou ça peut être dans les jours qui suivent, où les réponses et les questions seront déposées dans vos centres de consultation.

50

Alors aujourd'hui aussi, cet après-midi, bien sûr, nous avons déjà des gens inscrits au registre, nous allons passer tous les gens qui vont s'inscrire, mais la Commission va en profiter cet après-midi pour son propre questionnement. Comme je vous expliquais hier, la Commission a quand même deux mandats, celui de tenir des audiences publiques et celui de tenir une commission d'enquête, alors dans le cadre de sa commission d'enquête, elle a des questionnements.

55

Souvent, ça va - vous l'avez vu hier soir pour ceux qui étaient là - ça va dans la foulée même de vos questions, la Commission va en poser. Hier, on en a moins fait un petit peu pour permettre à plus de gens possible de poser des questions étant donné que, le premier soir, il y a toujours un aspect de présentation des procédures et du dossier qui prennent un peu de temps. On va essayer aussi de garder le plus possible de temps encore pour les citoyens ce soir. Donc, cet après-midi, on va probablement aussi prendre un petit peu plus de temps de la Commission pour poser son propre questionnement.

60

65

Alors je vais commencer par peut-être faire un tour aussi pour les personnes-ressources et le promoteur, peut-être re-signaliser votre présence, votre nom et parler des personnes qui vous accompagnent, mais aussi me faire part si vous avez des documents à déposer. Alors à ma gauche pour le ministère de l'Environnement, monsieur Denis Talbot.

M. DENIS TALBOT :

70

Bonjour, madame la Présidente. Je suis seul à cette table. Il y a le représentant de la Direction régionale du ministère qui est présent dans la salle. Il y a également quelqu'un d'autre du ministère chez nous, qui est en formation actuellement, qui est présent dans la salle. Et on n'a pas de documents pour l'instant à déposer.

75

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Pour la Municipalité de L'Annonciation.

80

JEAN-PIERRE BILODEAU :

Bonjour, madame la Présidente. Jean-Pierre Bilodeau de la Municipalité de L'Annonciation. Je suis accompagné de monsieur Alain Deslauriers, notre secrétaire-trésorier adjoint. Dans la salle, il y a un autre membre du conseil municipal. Nous n'avons

85 peut-être pas des documents à déposer mais peut-être vous signaler les documents que nous avons déposés hier, la liste des documents.

LA PRÉSIDENTE :

90 Tout à fait. S'il vous plaît, oui.

JEAN-PIERRE BILODEAU :

95 La Municipalité a déposé hier une copie certifiée du Programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville de L'Annonciation ainsi que les extraits du Programme particulier d'urbanisme du secteur centre-ville de L'Annonciation.

On a déposé également une copie certifiée du Programme particulier de l'urbanisme du centre-ville, les objectifs et propositions de mise en valeur.

100 Nous avons également déposé un extrait du Programme particulier d'urbanisme du centre-ville, les objectifs et les propositions de mise en valeur pour les articles 1.1 à 1.7, 2.1, 2.2, 2.5, 2.7 à 2.9, 3.1 à 3.4 et conclusions, paginations diverses.

105 On a également déposé une copie certifiée du Règlement no 698 relatif au plan d'urbanisme septembre 2000, 31 pages, et plan. La copie est disponible, d'ailleurs, au secrétariat de la Commission.

110 Fut également déposé le Règlement 698 relatif au plan d'urbanisme septembre 2000, 30 pages. Également, une copie certifiée du résumé du plan d'urbanisme du 12 avril 2001, 2 pages; une copie certifiée du Règlement no 699 relatif au lotissement du 12 mars 2001 - il avait 18 pages; un extrait du règlement 699 relatif au lotissement, articles 305 et 308 à 316, paginations diverses.

115 Également, une une copie certifiée du Règlement no 700 relatif au zonage du 12 mars 2001, 101 pages et annexes - la copie est d'ailleurs disponible au secrétariat de la Commission; également, un extrait du Règlement no 600 relatif au zonage, l'article 606 et grille d'usage A64; une copie certifiée de l'avis public stipulant que les règlements nos 698 à 702 sont entrés en vigueur le 29 mars 2001 et le 12 avril 2001, 1 page; une copie certifiée du Règlement no 702 relatif au permis et certificat, septembre 2000, 26 pages - une copie est d'ailleurs disponible au secrétariat de la Commission.

120 Et finalement, un extrait du Règlement no 702 relatifs aux permis et certificats, l'article 303 d) et e), 304 d), paragraphes 1 et 2, et 418 d), avec une pagination diverse.

125 C'est tout. Merci beaucoup, madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

130 Merci. Maintenant, pour le ministère du Tourisme.

M. MICHEL TRUDEL :

135 Bonjour, madame la Présidente, bonjour, messieurs les commissaires. Alors mon nom est Michel Trudel de Tourisme Québec, je suis délégué touristique pour la région des Laurentides, et j'ai énuméré hier les documents qu'on vous a transmis à votre bureau à Québec.

LA PRÉSIDENTE :

140 Merci. Pour la FAPAQ.

M. MICHEL RENAUD :

145 Bonjour. Mon nom est Michel Renaud, je suis le seul représentant de la société aujourd'hui, comme hier.

LA PRÉSIDENTE :

150 Merci. Il n'y a pas d'autres documents à déposer?

M. MICHEL RENAUD :

155 Non, je n'ai pas de nouveaux documents.

LA PRÉSIDENTE :

160 Merci. Pour la Municipalité de Marchand.

M. JEAN-LOUIS BOILEAU :

165 Bonjour, madame la Présidente. Je suis Jean-Louis Boileau de la Municipalité de Marchand, le seul représentant de la Municipalité. Comme documents, on a déposé cet après-midi une copie du plan du P.A.C.R. en plus grand format.

LA PRÉSIDENTE :

170 Merci beaucoup. Alors je ne sais pas s'il y a d'autres personnes-ressources dans la
salle, mais je pense que, au besoin, les gens vont les inviter à participer. Alors
maintenant, pour le promoteur.

M. MARIO TURCOTTE :

175 Bonjour, madame la Présidente, bonjour, messieurs les commissaires. Mon nom
est Mario Turcotte. Je suis accompagné cet après-midi, à ma droite ici, à la table, de
monsieur Jean-Pierre Barabé et de monsieur Guy D'Astous. Également, dans la salle,
nous avons sept personnes, sept professionnels qui ont travaillé de façon sectorielle sur les
études; au besoin, je vous les présenterai lorsque le moment sera requis.

180 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Est-ce que vous avez d'autres documents à déposer?

M. MARIO TURCOTTE :

185 Non, pas cet après-midi.

LA PRÉSIDENTE :

190 Merci. Alors on va appeler une première personne à participer, monsieur Yves
Sigouin, s'il vous plaît.

M. YVES SIGOUIN :

195 Bonjour, madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, monsieur Sigouin.

200 **M. YVES SIGOUIN :**

205 Ma question concerne le centre hospitalier, Centre de réadaptation Antoine-Labelle.
Disons, en ce qui regarde la voie de contournement, le centre hospitalier, du côté nord, il
y a un chemin qui traverse... qui fait un lot et qui traverse la route qui va être construite, la
nouvelle voie. La question s'adressait au MTQ à savoir s'il y a un passage piétonnier qui est
prévu pour que les clients de l'hôpital puissent aller circuler, parce qu'ils vont déjà circuler,
ils empruntent ce chemin-là, et il ne faudrait pas qu'ils traversent la route parce que, disons,
ce serait...

210 En même temps, il y a un projet de VTT qui se fait de quelques municipalités avec le club de VTT, et il se peut qu'il y ait un tracé qui soit fait à l'est...
à l'ouest, excusez, de la voie de contournement, et, à ce moment-là, l'hôpital nous a donné un droit de passage actuellement pour emprunter ce chemin-là et il servirait itou... que les gens qui viennent en VTT puissent avoir accès aux commerces qui se situent au
215 nord de la municipalité, au nord de l'hôpital, disons, dans le coin du Motel Charcoal, du restaurant Legault et, en tout cas, les autres commerces qu'il y a là.

Je ne sais pas s'il y a quelque chose de prévu par le MTQ. Je sais qu'à la réunion de la Municipalité, il en avait été question - même, j'étais là - la Municipalité de
220 L'Association, mais ce n'était pas clair.

LA PRÉSIDENTE :

Je veux juste comprendre que la route dont vous faisiez part... ou le chemin dont
225 vous faisiez part, c'est le même qui servirait pour les VTT ou c'est un autre?

M. YVES SIGOUIN :

Non, c'est le même parce que le centre hospitalier nous a donné un droit de
230 passage pour les VTT pour pouvoir descendre. Mais ce chemin-là, il est emprunté depuis le début de l'hôpital, depuis 30 ans, où il y a une cabane à sucre, qui était de l'autre côté, que l'hôpital a déjà exploité, qu'il n'exploite pas, mais il reste une bâtisse. Mais je crois - parce que je suis parti, ça fait cinq ans - je crois bien que les clients de la santé mentale, ils vont dans cette direction-là pour faire des genres d'activités.

235

LA PRÉSIDENTE :

Alors monsieur Turcotte.

240 **M. MARIO TURCOTTE :**

Si vous permettez, on va se consulter quelques minutes pour répondre.

LA PRÉSIDENTE :

245

Oui.

M. MARIO TURCOTTE :

250 Madame la Présidente, concernant le passage pour piétons, c'est prévu dans notre projet qu'il y a un passage de piétons sous la nouvelle route 117. Mais concernant les VTT,

le passage de VTT, je ne pourrais pas vous répondre, on n'a pas eu la demande à notre connaissance. Parce que ce n'est pas les mêmes exigences, piétons à VTT.

255 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Peut-être qu'on pourrait poser la question... Je ne sais pas si la Municipalité ou la MRC peuvent nous répondre à ce sujet-là? Pour la MRC - d'ailleurs, bienvenue - c'est monsieur Supper. Je voudrais savoir est-ce que, dans les plans de développement
260 actuellement qui sont prévus aux niveaux régional ou local, au niveau de chemins de VTT, est-ce que cet élément-là a été pris en compte?

M. JACQUES SUPPER :

265 Probablement que la Municipalité de L'Association pourrait mieux y répondre. Nous, à notre égard, ç'a pas été discuté.

LA PRÉSIDENTE :

270 O.K. Monsieur Bilodeau de la Municipalité.

JEAN-PIERRE BILODEAU :

Madame la Présidente, au niveau de la Municipalité, c'est évident que, nous,
275 L'Annonciation, on appuie ce projet-là comme municipalité; par contre, en regard du contournement, je ne pourrais pas vous confirmer que, effectivement, il y a eu des démarches de faites en ce sens-là et des demandes de faites officiellement en ce sens-là. Au niveau municipal, nous appuyons effectivement ce projet-là.

280 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors pour le ministère du Transport, est-ce qu'il y a des possibilités... ou qu'est-ce que ça donne comme impact, pour vous, en termes de différence entre un passage piétonnier et un accès VTT?

285

M. MARIO TURCOTTE :

Si vous le permettez, je vais demander à monsieur Guy D'Astous ici, à ma droite, de vous donner un complément d'information concernant ce sujet-là.

290

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur D'Astous.

M. GUY D'ASTOUS :

Oui, madame la Présidente. Dans nos consultations antérieures, on a plusieurs reprises vérifié au niveau des schémas d'aménagement, au niveau des dossiers de la Municipalité s'il y avait des réseaux planifiés, des réseaux connus soit de motoneige ou de VTT, l'information ne nous était pas disponible. Je pense que c'est une situation qui est relativement récente de vouloir confirmer un sentier, donc, il n'y a pas actuellement de solution identifiée par nous autres pour permettre le lien d'un sentier de VTT.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est envisageable pour le ministère? A partir du moment où vous avez prévu un passage piétonnier, donc, j'imagine, une espèce de passerelle, est-ce que c'est envisageable pour une piste de VTT? Est-ce que ça implique des grosses différences d'adptation en termes de...

M. MARIO TURCOTTE :

C'est parce que la raison d'être du passage n'est pas pour la même clientèle. Passage pour les piétons ne demande pas les mêmes caractéristiques qu'un passage pour VTT, surtout pour la présence des deux dans le même passage et également au niveau de l'entretien.

En plus, je pourrais rajouter, au niveau des dimensions, ça veut dire qu'un passage pour VTT en dessous d'une route, ça peut se faire, mais de voir à ce qu'il faut en faire un à cet endroit-là, ça, c'est un autre... il faudrait faire une autre analyse de justification concernant ça parce qu'il y a des coûts assez importants impliqués dans cette demande-là.

Il faudrait voir également si un sentier reconnu de part et d'autre de la route... En tout cas, ça demanderait une analyse, puis en consultation avec notre confrère, on n'a pas eu... on n'avait pas de présence de sentier au moment où on a fait l'étude.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci. Oui, monsieur Sigouin?

M. YVES SIGOUIN :

Madame la Présidente, je peux-tu donner une explication ? Ça fait 21 mois qu'on travaille pour faire une boucle avec La Macaza et La Minerve. Je suis dans le conseil

335 municipal de L'Annonciation, je m'occupe de ce dossier-là avec le maire de L'Annonciation.

Actuellement, «v'là» quelques semaines, il y a plusieurs personnes qui avaient des lots et qui ont signé un droit de passage, mais les demandes ont été faites pour pouvoir traverser le pont et traverser la lumière au ministère des Transports, ça fait déjà, disons,
340 quelques mois, et le centre hospitalier nous a donné une autorisation.

Ça veut dire que d'ici probablement - je ne le sais pas - peut-être à l'hiver, il va y avoir peut-être un débouché où les gens vont pouvoir descendre par là, même avant que la route soit commencée. Mais après que la route va être faite, je ne pense pas que ça va
345 être le temps de demander de nous faire quelque chose pour traverser. Et là, cette route-là, elle n'est pas faite pour dix ans, tu sais, elle est faite... Puis le centre hospitalier, je ne pense pas qu'il va partir de là non plus, tu sais.

C'est pour ça que, peut-être, on l'avait présenté, on en avait parlé. Ce n'était pas moi, ce n'était pas nous autres qui en avaient parlé. Il y avait une réunion avec le MTQ à un moment donné, un conseiller de Marchand qui représentait l'hôpital - même s'il était conseiller, lui, il était un employé de l'hôpital - et il avait demandé cet accès-là, et, par le fait même, on a dit «bien, ce serait peut-être une occasion vu qu'ils nous ont déjà donné une autorisation actuellement pour passer».

355 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'on pourrait demander à la Municipalité s'ils peuvent déposer un document
360 quelconque qui nous ferait état un peu de ce projet-là, dans quel réseau, l'importance du projet pour la municipalité, et le niveau d'avancement du projet.

JEAN-PIERRE BILODEAU :

365 Je vais demander à monsieur Deslauriers s'il peut vous déposer un document aujourd'hui.

LA PRÉSIDENTE :

370 Parfait, merci. Oui, monsieur Deslauriers?

M. ALAIN DESLAURIERS :

Un peu comme monsieur Sigouin l'a mentionné, madame la Présidente, il y a un projet de règlement à la Municipalité - et ça doit se faire en collaboration avec le ministère de
375 Transports, qui doit être approuvé par le ministère des Transports - qui permettrait le

passage de VTT sur des chemins municipaux et, avec l'autorisation du ministère des Transports, sur certains chemins provinciaux, qu'on peut dire.

Alors effectivement, c'est un projet qui est relativement nouveau, c'est pour ça peut-être que le ministère des Transports comme tel n'en a pas été saisi encore, mais on a des documents, on a le règlement en question qui n'est pas encore approuvé parce qu'on voulait avoir la position du ministère avant de le faire approuver, c'est-à-dire qu'on l'a fait comme préapprouver pour que, quand on l'adopterait, on n'ait pas à l'amender.

Alors il devrait être adopté sous peu par le conseil municipal, c'est pour ça qu'on ne peut pas comme le déposer aujourd'hui. Ce qu'on pourrait peut-être déposer, c'est le projet de règlement, mais je ne sais pas si ça fait l'affaire de la Commission, mais on pourrait déposer ça.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, tout à fait, ça va. Mon collègue a une question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste pour préciser. Le passage piéton dont vous parliez, c'est un passage qui va être souterrain, en dessous de la route?

M. MARIO TURCOTTE :

Je vais demander à Guy D'Astous de vous l'expliquer.

M. GUY D'ASTOUS :

Madame la Présidente, oui, effectivement, c'est un passage pour piétons. Je n'ai pas le détail, mais j'imagine que c'est comme un tuyau de tôle ondulée suffisamment grand et aménagé pour permettre l'accès. Je voulais peut-être consulter mes collègues, voir s'il y a quelqu'un qui a du détail là-dessus.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais la question, en fait, que j'avais, c'est plutôt pour la longueur de ce passage, si on veut. C'est à l'extérieur de l'emprise, donc, c'est au moins 100 mètres?

M. GUY D'ASTOUS :

C'est pour permettre la traversée du remblai de route, certainement. La base du remblai, je ne sais pas c'est quoi la largeur. Peut-être demander à monsieur...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Turcotte.

M. MARIO TURCOTTE :

Madame la Présidente, je vais vérifier avec monsieur Pigeon ici, l'ingénieur et concepteur, s'il a les dimensions du passage.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, puis on pourra revenir, à moins que vous l'ayez tout de suite. Oui? Allez-y.

M. GERVAIS PIGEON :

Bonjour, madame la Présidente. On pourrait facilement passer un tuyau d'environ 3 mètres de diamètre tout le long, sous la chaussée, au niveau du terrain naturel à peu près. On peut peut-être excaver un peu mais pas beaucoup. C'est faisable.

LA PRÉSIDENTE :

Ce qui est faisable, on comprend, c'est pour le passage piétonnier ou pour un passage de VTT?

M. GERVAIS PIGEON :

Oui. De VTT, ça, on ne l'a pas analysé.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et en principe, normalement, c'est quelle différence d'envergure en termes de... J'imagine qu 3 mètres, ça ne suffit plus?

M. GERVAIS PIGEON :

Je ne pense pas. Ça, je ne l'ai pas vérifié, je ne pourrais pas vous dire.

M. MARIO TURCOTTE :

460 Madame la Présidente, c'est parce qu'il faut y aller techniquement selon les machines... C'est surtout les machines d'entretien l'hiver. Je sais qu'on en a fait d'autres au niveau du ski de fond, on en a fait au niveau des motoneiges. Mais je sais que c'est beaucoup plus que 3 mètres de large, puis il y a des hauteurs, il y a une ventilation, il y a de l'éclairage. Il faudrait vraiment arriver à faire une analyse technique pour vous dire c'est
465 quoi les coûts additionnels de ce passage-là.

Également, si je peux me permettre, il faut bien s'assurer, comme je disais tout à l'heure, que le passage... les sentiers de part et d'autre puissent amener les VTT à passer là, que ça corresponde à toutes les réglementations, puis qu'il n'y ait pas d'autres obstacles
470 ailleurs - soit passer sur un pont - qui puissent empêcher le passage de ces véhicules-là. Mais l'analyse, qu'on vous disait tout à l'heure, n'a pas été faite parce que ça n'existait pas au moment où on a fait l'étude.

LA PRÉSIDENTE :

475 Mais on peut comprendre qu'à partir du moment où, de toute façon, le dossier est évolutif jusqu'au moment de la construction, il y a des choses qui vont encore se discuter avec les municipalités et le milieu pour évaluer quels sont définitivement les besoins en fonction du tracé qui sera arrêté s'il y a construction, c'est ça?

480 **M. MARIO TURCOTTE :**

Bien, je demanderais peut-être à Jean-Pierre de donner un complément d'information sur la localisation des sentiers.

485 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Monsieur Barabé.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

490 Bonjour, madame la Présidente. Le sentier, comme monsieur Gervais expliquait tout à l'heure, c'est quand on a regardé le passage piétonnier, on a regardé un passage piétonnier... Ce qui est plus important, il faut que ça se draine, donc, il faut essayer de l'avoir au niveau du terrain naturel ou, du moins, légèrement supérieur au drainage
495 environnant pour ne pas que les gens se ramassent dans un trou d'eau non plus.

C'est réalisable. On parle d'un tuyau d'environ 3 mètres qui pourrait être fait suivant les pentes de talus de la première chaussée, qui, éventuellement, pourrait être rallongée lors de la construction de la deuxième chaussée. Ça veut dire qu'on sécurise les abords
500 avec une clôture pour être certain qu'il n'y a pas personne qui déciderait un jour de passer

au côté du tunnel puis traverser la voie rapide, donc, il faut que ce soit sécurisé, et c'est réalisable.

Lorsqu'on passage pour VTT, on parle d'un tunnel qui a presque le double de hauteur - on parle de 4,5 mètres, 5 mètres dans certains cas - ce qui fait que, là, il faut assurer le drainage de ce tunnel-là que l'on crée. Et on ne peut pas le faire piétons et VTT, parce que, si on parle de VTT, on va parler de motoneiges aussi; même si on ne veut pas qu'elles passent là, il y en a toujours qui vont passer quand même. L'entretien de ce tunnel-là au niveau de l'hiver, ça nécessite de la machinerie qui ont quand même un gabarit assez important, ça fait que c'est pour ça qu'il faut choisir un endroit où c'est réalisable.

Mais la première condition, c'est qu'il faut que chaque bord du tunnel, si jamais il y a un tunnel qui est construit, que ce soit un corridor qui est permanent, c'est-à-dire qu'il ne faudrait pas que ce soit juste des droits de passage pour dire «bien, on a un droit de passage», puis le propriétaire, l'année suivante, il dit «bon, bien, moi, ça ne me tente plus, ça fait du bruit, ça, passez donc ailleurs». Ça fait que, là, le tunnel, il sert à quoi?

Donc, ça prend vraiment un sentier que l'on doit considérer comme permanent puis qui fait partie du schéma d'aménagement de la MRC comme étant un sentier qui ait... Il faut que ç'ait une bonne valeur pour ne pas se revirer de bord avec un tunnel qui ne serait pas utile non plus.

Ça fait que c'est pour ça que dans le cas de propositions de sentier de VTT, il faut regarder toutes les alternatives possibles, parce qu'un VTT... Comme le représentant de la Municipalité le mentionnait tout à l'heure, il y a un projet de règlement pour utiliser des routes locales, un VTT peut être autorisé à circuler sur une certaine distance sur une route que le ministère des Transports entretient. Donc, il faut regarder toutes les alternatives possibles, mais avec un projet vraiment officiel.

LA PRÉSIDENTE :

Si je comprends bien, c'est qu'on prend pour acquis qu'à partir du moment où il y aurait un projet officiel, ou qui serait en train de s'officialiser, il va vous être soumis, et que les discussions vont se faire avec les intervenants pour voir, comme vous venez de dire, le sérieux du projet, la longévité potentielle du projet et la capacité de réalisation à cet endroit-là ou autre. C'est ce que je comprends de votre réponse? C'est-à-dire, dans le cadre de vos consultations avec le milieu et dans le cadre d'une construction de route, si ça fait partie des éléments que la Municipalité ou la MRPC veulent mettre en place, c'est des choses que vous regardez avec eux?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Définitivement, on va regarder toute la faisabilité d'un tel lien et puis toutes les contraintes, les tenants et aboutissants du projet pour que tous les gens soient conscients de ce que ça implique pour le futur.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Vous avez votre réponse.

M. YVES SIGOUIN :

Je pourrais-tu donner une explication, par exemple, je pourrais-tu?

LA PRÉSIDENTE :

C'est-à-dire, si c'est pour initier une question...

M. YVES SIGOUIN :

C'est parce que peut-être ç'a été mal compris. C'est que ce petit bout de route-là, ce n'est pas un chemin principal de VTT, ça, c'est pour que les gens aient un accès. Parce que la machine, elle ne passera jamais là, la grosse machine qui entretient ça, elle ne passera jamais là. C'est pour que les gens... Elle va passer en haut ici, à la montée Marois, et elle va s'en aller vers La Minerve.

Mais pour que les gens aient accès aux commerces qui sont à l'autre bout du village - parce qu'on ne peut pas avoir accès par la piste cyclable, c'est la motoneige - à ce moment-là, il faudrait que les gens, ils auraient une permission pour passer le village de L'Annonciation - c'est un non-sens d'aller passer en VTT là - et le seul accès, il est du côté ouest. Mais quand on va faire ça... Les gens, c'est juste pour aller.

Pourquoi la Municipalité... On aurait pu laisser tout tomber ça, ç'aurait été rien «pantoute», on aurait pu laisser tomber ça. Mais c'est pour contrer justement le problème économique pour que les gens qui... On essaye de faire plusieurs genres de projets pour améliorer la situation économique des commerçants, puis tout ça, et on dit «bien, si les gens passent tout droit et s'en vont ailleurs...» Bien, ils n'arrêtent pas parce qu'il n'y a pas d'accès...

LA PRÉSIDENTE :

585 Juste vous arrêter pour ne pas qu'on rentre dans l'aspect opinion. Ce que je veux comprendre, c'est que la piste réelle de VTT serait plus à l'ouest mais que ce chemin-là pourrait permettre aux gens qui utilisent cette piste-là de rentrer dans L'Annonciation?

M. YVES SIGOUIN :

590 D'aller vers le côté nord de l'hôpital, avoir accès aux commerces qui sont là, disons, le restaurant...

LA PRÉSIDENTE :

595 Donc, on a bien compris. Mais je pense que le questionnement qui a été fait dans ce sens-là, et ce que je comprends, c'est qu'il peut y avoir des propositions qui sont faites de part et d'autre pour évaluer la faisabilité du projet. Est-ce que vous avez une autre question?

600 **M. YVES SIGOUIN :**

Non, je n'ai pas d'autres questions, madame.

LA PRÉSIDENTE :

605 Merci, monsieur Sigouin.

M. YVES SIGOUIN :

610 Merci beaucoup, madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

615 J'appellerais maintenant monsieur Jacques Daigneault, s'il vous plaît.

Bonjour, monsieur Daigneault.

M. JACQUES DAIGNEAULT :

620 Bonjour, madame la Présidente. Moi, je suis résidant à la sortie sud - nous sommes trois résidences sur le lot 43 - puis j'aimerais savoir s'il y a des mesures de prises pour s'assurer de ne pas enclaver l'eau qui arrive d'un petit ruisseau. Le ruisseau est situé à peu près dans la ligne du lot 42 et 43, puis c'est un ruisseau qui - bien, disons que l'ampleur à la fonte des neiges est plus importante - qui inonde l'arrière des résidences, il

625 rend les sous-sol inopérants. Ça fait que j'aimerais savoir s'il y a des mesures de prises pour ne pas que l'eau de ce ruisseau-là traverse la nouvelle route, qu'il soit plutôt tenu côté ouest, longeant vers le sud.

630 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Monsieur Turcotte, répondez à la question. Mais si vous aviez, d'ailleurs, une diapositive pour qu'on puisse voir l'endroit.

635 **M. MARIO TURCOTTE :**

Je vais consulter mon équipe pour voir qui peut répondre à la question puis si on peut projeter également le tracé au tableau.

(Consultation)

640 Madame la Présidente, la question de monsieur Daigneault, présentement nous ne sommes pas rendus là, à l'étape de préparation du projet. La canalisation des cours d'eau... la partie vraiment technique d'analyse des sols se fait un peu plus loin dans la démarche. Mais on va prendre bonne note de l'intervention de monsieur Daigneault pour qu'on puisse la considérer lors de la conception finale du projet. Mais présentement, on ne peut pas vous dire à quel endroit va être dévié le petit cours d'eau, s'il va être à l'ouest ou à l'est.

645 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais on comprend qu'il y aurait déviation?

650 **M. MARIO TURCOTTE :**

Bien, pas nécessairement...

655 **LA PRÉSIDENTE :**

Il peut y avoir canalisation?

660 **M. MARIO TURCOTTE :**

Il va y avoir canalisation, mais toute l'étude hydraulique va être faite pour s'assurer d'un bon drainage puis empêcher que l'eau, à la fonte des neiges, empêche de monter par-dessus la route, d'inonder la route.

665 **LA PRÉSIDENTE :**

Si vous permettez, monsieur Daigneault, mon collègue aurait une question là-dessus aussi, s'il vous plaît.

670 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire :**

Monsieur Daigneault, pour bien localiser, vous, vous résidez en bordure de la route 117?

675 **M. JACQUES DAIGNEAULT :**

Oui.

680 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire :**

C'est ça. Donc, c'est ça que je vois sur une carte, il y a comme des petits étangs; c'est dans ce secteur que le ruisseau passe?

685 **M. JACQUES DAIGNEAULT :**

Oui. Oui, bien, disons que, pour se situer, nous, il y a l'entrée sud, les trois premières bâtisses, là, moi, je suis au centre de ça.

690 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire :**

O.K. Si on avait un plan, on voyait un agrandissement de l'entrée sud...

695 **M. MARIO TURCOTTE :**

Madame la Présidente, d'une façon générale, nous essayons de maintenir l'écoulement des cours d'eau naturels dans leur position initiale. Il arrive, par des contraintes techniques, qu'il faut les dévier ou les canaliser. Mais, comme je disais tout à l'heure, ça se fait un petit peu plus loin dans le dossier... dans l'évolution du projet. Si je peux rassurer monsieur Daigneault, c'est qu'on va en tenir compte lors de la préparation du projet.

700 **M. JACQUES DAIGNEAULT :**

705 Pour me situer, c'est environ 1 000 pieds au sud des immeubles de Jacques Denis, environ.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez une deuxième question, monsieur Daigneault?

M. JACQUES DAIGNEAULT :

Non, c'est tout. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Madame la Présidente, peut-être en complément d'information, ce que l'on comprend, c'est que la propriété de monsieur Daigneault se situe sur la route 117 actuelle qui va demeurer une route en tant que telle. La voie de contournement passe en arrière de chez lui. Ce que j'ai pu comprendre, c'est qu'il y a un cours d'eau présentement qui inonde sa propriété, puis on coupe ce cours d'eau-là.

Règle générale, de la manière qu'on fonctionne, on essaie de maintenir, dans la mesure du possible, l'écoulement naturel des eaux. Mais on va regarder plus en détail qu'est-ce qu'on peut faire pour la problématique que monsieur Daigneault nous souligne. Parce que, souvent, ce n'est pas en amont qu'est le problème, c'est en aval parce que l'eau ne réussit pas à s'évacuer assez rapidement.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. J'appellerais maintenant monsieur Jacques Denis, s'il vous plaît.

Bonjour, monsieur Denis.

M. JACQUES DENIS :

Hier soir, il a été question du temps requis pour traverser le village de L'Annonciation. Il a été aussi mentionné que le débit de la circulation peut se modifier en fonction d'une économie forte ou ralentissante. Me référant au tableau 1.4 du ministère des Transports, je lis ceci :

«Le contournement à deux voies, le temps requis est 5.27 minutes. La route 117 qui existe actuellement, 6.74 minutes. La différence du temps de parcours est de 1.47 minute de plus.»

750 Ma question : serait-il plus sage que le ministère des Transports incluant toutes nos
autorités en général consacrent tous leurs talents, leurs énergies, leurs connaissances à
solidifier au préalable notre secteur économique que de s'attarder à construire un
contournement dispendieux pour épargner 1.47 minute?

755 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Turcotte, aussi, je vais probablement vous demander, vous avez une
présentation vous pourriez nous faire sur le patron de circulation pour qu'on comprenne bien
les enjeux et tout ça. Par contre, juste pour répondre peut-être par rapport aux enjeux, ce
760 que monsieur Denis souligne, c'est que, dans le fond, l'interprétation qu'il a, selon vos
données, c'est qu'il y aurait, en termes de temps, 1 minutes 47 secondes et, si je
comprends bien, il met ça en contrebalance avec les enjeux économiques qu'il y voit.

M. MARIO TURCOTTE :

765 Bien, si vous nous le permettez, madame la Présidente, je demanderais à Jean-
Luc Pellerin de vous faire la présentation sur le patron de circulation et, probablement, il va
répondre à la question de monsieur Denis, il la traite dans sa présentation.

770 **LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que c'est quelques minutes, c'est ça?

M. MARIO TURCOTTE :

775 Oui, c'est pas plus que cinq minutes.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

780 Le tableau 1.4, c'est de quel document exactement, madame la Présidente? C'est
dans l'étude d'impact? O.K. Parce qu'en fait, les données réelles, ce n'est pas 1 minute
47...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

785 Monsieur Pellerin - juste une seconde - j'ai l'impression que le document dont
monsieur parle, c'est le PR-3, tandis que, vous, vous avez déposé hier une étude avec
des temps qui sont différents mais qui concernent une zone plus grande, donc, on a des
pertes de 15, 20 minutes. Mais ce qu'on parle, c'est la partie du village comme tel.

790 **M. JEAN-LUC PELLERIN :**

La partie contournée?

795 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

J'ai l'impression que c'est la partie village dont vous parlez?

800 **M. JACQUES DENIS :**

Moi, je me base sur le tableau, page 16 de votre étude.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

805 O.K.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

810 Madame la Présidente, on essaie de retrouver les bons tableaux pour donner la bonne explication.

LA PRÉSIDENTE :

815 Vous êtes prêt à faire votre présentation et ajuster en fonction du questionnement de monsieur Denis.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

820 Oui. Donc, nous avons réalisé au cours de l'été passé une mise à jour des données de circulation de l'étude de 1996, l'étude de justification. Les données que nous avons recueillies nous ont permis de vérifier l'implication sur les temps de parcours, donc, tout le calcul de gains économiques rattachés à un contournement. Tout ça a été remis dans le calcul d'un ratio avantages-coûts où on a fait varier seulement que les débits, les nouveaux débits, comparativement à ce qu'on avait prévu en 1996.

825 L'étude a été faite entre le 9 et le 27 septembre 2002 par CIMA. Donc, les objectifs de la mise à jour, c'était de montrer l'évolution du débit journalier moyen annuel, d'établir une nouvelle prévision en fonction des nouvelles données entre 2001 et 2015, évaluer les gains de temps que procure le contournement et mettre à jour son ratio avantages-coûts, et
830 statuer sur la nécessité d'intervenir en regard des nouvelles données de circulation.

Donc, ce qu'on voit ici, c'est la courbe qu'on avait évaluée en 1995, dans l'étude de 1995, avec un taux de progression de 3,5 pour cent du débit journalier moyen annuel. On a

835 fait, en 2002, des relevés et ce qu'on s'est aperçu, c'est que nos prévisions de 1996
étaient un peu trop fortes. Donc, quand on ramène en 2001 par rapport aux prévisions
qu'on avait faites en 1996, on est environ à 1 000 véhicules de moins, donc, le DJMA est à
7 800 au lieu du 8 800 qu'on avait prévu antérieurement. Donc, il y a une croissance du
DJMA entre 1995, 2001, mais la croissance a été moins forte que celle anticipée dans
l'étude de 1996.

840
Donc, le calcul des retards, le calcul qu'on a fait pour justifier le contournement, est
basé sur deux types de retards, il y a les retards en période de pointe lorsqu'il y a de la
congestion et il y a les retards en période hors pointe lorsqu'il n'y a aucune congestion.

845
Donc, on a fait des relevés avec la technique de véhicules flottants. Le vendredi 30
août, on a enquêté la direction nord, parce que les mouvements sont pendulaires, les
périodes de pointe se produisent le vendredi en direction nord, et le dimanche ou les lundis
de fête, en direction sud. Donc, pour ce qui est du vendredi 30 août, la file d'attente avait
de 4 à 6 kilomètres et le retard moyen était de 15.5 minutes. Ces temps de parcours... ces
850 retards-là ont été observés entre 16 h 00 et 22 h 00 le 30 août.

En direction sud, la file d'attente avait entre 3 et 5 kilomètres et le retard moyen était
de 19 minutes. C'a été enquêté le jour de la fête du Travail, le lundi 2 septembre, et ces
retards-là étaient observables... de 19 minutes étaient observables entre midi et 18 h 00.

855
Donc, pour évaluer la congestion et le retard en période de pointe en 1996, on avait
une absence de temps de parcours en congestion, d'où une évaluation théorique - on a
utilisé des modèles théoriques pour évaluer le retard - et en 2002, on avait une donnée
observée sur le terrain de niveau de congestion et de temps de parcours en congestion.
860 Donc, on a fonctionné avec une évaluation analogique, c'est-à-dire que pour telle plage de
débit, on avait tel retard, donc, on a regardé sur toute l'année les plages où on avait le
même débit, on a appliqué le même retard. Donc, c'est par une méthode analogique.

865
Donc, ce qu'on peut voir, c'est qu'en 2001, dans le rapport de 1996, on estimait 59
662 véhicules heure - véhicules heure, c'est le nombre d'heures perdues en congestion par
les véhicules - donc, on avait 59 662 heures, alors qu'avec une nouvelle donnée et notre
connaissance des temps de parcours en congestion, on est à 24 000 véhicules heure pour
2001.

870
Quand on fait la projection avec les taux de croissance qu'on a vus précédemment,
pour 2015, en 1996, on prévoyait 140 000 véhicules heure, alors qu'en 2015, pour la mise
à jour 2002, on est dans les mêmes ordres de grandeur.

875
Donc, on a vu les retards en période de pointe. Il y a aussi les retards qu'on appelle
en période hors pointe, c'est-à-dire quand il n'y a pas de congestion sur la route 117. Donc,

on sait qu'avec le projet, il y aurait 80 pour cent des véhicules qui utiliseraient le contournement, d'où élimination d'un certain nombre de minutes, comme monsieur Denis le mentionnait.

Donc, la méthode pour évaluer est la même entre 1996 et 2001... la mise à jour de 2002 et l'étude de 1996, on aurait, pour 2001, 103 500 véhicules heure et, pour 2015, 158 400 véhicules heure.

Il y avait une autre petite présentation aussi sur l'étude de justification de 1996, mais peut-être qu'on y reviendra. Mais la justification du projet se faisait via, premièrement, calcul de ration d'avantages-coûts, voir si on était justifié d'intervenir, si on avait des ratios supérieurs en termes de bénéfices sociaux, et, dans un deuxième temps, sur une grille multicritères. Donc, en conclusion de la mise à jour des données de circulation 2002, ce qu'on veut amener, c'est de vérifier si ces indicateurs-là sont toujours... justifient toujours l'intervention qu'on avait planifiée en 1996. Donc, la rentabilité d'un projet est assurée si le ratio avantages-coûts est supérieure à 1. Ce qu'on sait, c'est que la route de contournement transforme les deux types de retards précédemment identifiés en gains de temps potentiels.

Dans notre analyse... il y a plusieurs variables dans l'analyse ratio avantages-coûts. Le seul qu'on a fait varier, c'est les gains de temps qui ont été ajustés par rapport à l'exercice de 1996, et ces gains-là sont de 127 000 en 2001 et ils seront de 298 000 en 2015.

Juste en ajout, ce qu'on sait c'est que, pour 2001, 19 pour cent des gains sont obtenus pendant les périodes de congestion, alors que pour 2015, ce pourcentage-là passe à 47 pour cent, donc, le ratio avantages-coûts du projet du contournement à deux voies dans l'étude de 1996, il était de 2.14, et dans l'étude de 2002, il est de 1.91, donc, toujours supérieure à 1. Donc, économiquement, le projet est toujours intéressant, et les résultats de l'analyse multicritères de 1996 demeurent inchangés vu que le ratio est toujours supérieur à 1 dans le calcul de la grille, il a toujours une note parfaite.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dériger, mon collègue, aurait quelques questions sur ce que vous venez de nous présenter pour bien cerner un peu en fonction du questionnement de monsieur Denis et celui de la Commission.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

920 Est-ce que vous avez évalué, pour ce qui est des retards, les causes des retards?
Est-ce que c'est le feu de circulation existant, est-ce que c'est le camionnage, est-ce que
c'est le nombre de véhicules? Qu'est-ce que c'est les causes qui sont, je dirais, les plus
significatives dans les retards?

925 **M. MARIO TURCOTTE :**

Si vous le permettez, je vais demander à Jean-Luc qu'il réponde à votre question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

930 Pas de problème.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

935 Le point de cristallisation de la congestion, autant direction nord que la direction sud,
c'est le feu, et ce, depuis 1995, on l'observe. Passé le feu, la file se résorbe, et le feu est
le point de précipitation... ou de cristallisation de la file d'attente ou des retards.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

940 Mais avec les ajustements que vous aviez faits, par la suite il n'y a pas eu
d'amélioration au niveau des attentes?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

945 C'est que le feu nous donne un service, il nous permet de laisser passer un certain
nombre de véhicules. Ce nombre-là est variable selon les conditions. Ça joue toujours,
par contre, entre 900 et 1 000 véhicules heure. Or, il se produit, pendant les grandes
périodes d'affluence, que la demande... le nombre de véhicules qui voudraient passer au
feu peut atteindre jusqu'à 13, 14... 13 à 1 400 véhicules, alors qu'on en passe seulement
950 que 900 à 1 000.

Donc, tant et aussi longtemps que cette demande-là est là, on accumule 3 à 400
véhicules heure qui s'accumulent, qui s'accumulent, qui s'accumulent. Et tant que le taux
d'arrivée ne baisse pas en bas de 1 000 ou de 900, la file s'allonge.

955

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

960 Mais ce problème-là se retrouve principalement dans les périodes de fins de
semaine, si je comprends bien, le vendredi, ou le dimanche, ou les jours de congé selon
les...

M. JEAN-LUC PELLERIN :

965 Essentiellement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

970 Essentiellement. Donc, vous, votre analyse est basée sur une situation qui est la
pire, si on veut, dans l'année?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

975 Non. Il y a deux types de gains : il y a des gains en congestion - ça explique, pour
2001, 19 pour cent du retard global - et il y a des gains de temps hors congestion. Hors
congestion, ce qu'on entend, c'est que la route 117, il y a une limitation au niveau de la
vitesse, il y a un feu, donc, tout ça, c'est une traversée qui est plus longue qu'une route à
90 kilomètres heure comme un contournement. Ce gain-là, pour 2001, les mises à jour
qu'on a faites, est de 2,7 minutes... ou 2,42 minutes, 2 minutes 42 secondes.

980 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, ça, c'est le temps...

985 **M. JEAN-LUC PELLERIN :**

Le gain hors pointe.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

990 Le gain hors pointe.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

995 C'est ça, exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1000 Maintenant, le feu de circulation, est-ce qu'il y a un moyen de le «syntoniser» d'une
façon à ce qu'il permette plus de passages les fins de semaine que la semaine? Est-ce qu'il

y a moyen de changer le rapport... le cycle, le temps vert? Est-ce que c'est possible de le changer?

M. MARIO TURCOTTE :

1005

Je vais demander à Jean-Pierre Barabé de répondre à cette question.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1010

Suite à l'étude de 1995, on a travaillé justement sur le feu de circulation. Ce que je mentionnais hier justement lors d'une question, c'est qu'on a procédé à l'implantation de boucles de détection justement pour être capable d'ajuster le feu en fonction particulièrement de la demande, puis le feu fonctionne différemment dépendamment de la période, dépendamment de la demande...

1015

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est déjà installé?

1020

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Actuellement, le feu, il est, ce qu'on pourrait dire, au maximum de sa capacité tout en respectant les deux artères secondaires. Il faut quand même donner du temps, il faut quand même laisser passer ces autos-là de temps en temps. Il faudrait pénaliser beaucoup trop l'artère secondaire pour aller chercher un petit gain; au lieu de 900, 950, on parle de 900 et 1 000, il est au maximum.

1025

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Maintenant, est-ce que le camionnage influence aussi sur les retards? La question du camionnage, les véhicules lourds, est-ce que c'est un aspect qui contribue aux retards actuellement?

1030

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1035

Non, on n'a pas analysé en détail le retard provoqué par le camionnage. Mais ce qu'il faut comprendre, c'est que le temps de réaction de décollage, entre autres, pour un camion est plus long. Le temps de réaction pour le conducteur est sensiblement le même, mais le temps pour reprendre sa vitesse de croisière est plus long, donc, effectivement, ils devraient affecter les longueurs de files d'attente.

1040

1045

1050

Sauf que ce qu'on remarque, dans les fortes périodes de pointe, ce n'est pas là qu'on a le maximum de camions. Mais, par contre, on a des véhicules lents, type plaisancier; on va retrouver souvent des unités doubles ou triples, ou on voit camionnettes avec une roulotte puis avec un bateau à l'arrière, qui représentent quand même une longueur de véhicule, qui fait en sorte qu'il se crée des pelotons de véhicules avant d'arriver à l'agglomération de L'Annonciation parce que les gens... vous ne pouvez pas doubler, vous ne pouvez pas dépasser ces véhicules-là, ou vous en dé passez un, vous en dé passez deux, mais à un moment donné, les véhicules s'accumulent, vous n'êtes plus capable de doubler, ça fait qu'on arrive avec des pelotons. Ça, c'est difficile à traverser dans un feu de circulation.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1055

Mais les véhicules lourds, eux, qui vont emprunter la déviation, c'est encore à une voie/une voie, donc, ils vont être dans la même situation, donc, ils vont ralentir eux-mêmes le trafic encore.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1060

1065

C'est-à-dire que les véhicules lourds n'auront plus de contraintes, ils vont être en écoulement libre qu'on retrouve... On n'a pas de files d'attente, par exemple, à 5, 6 kilomètres au nord de L'Association, il n'y a pas de files d'attente, ça circule librement, c'est des pelotons qui circulent, il n'y a pas de contraintes, donc, on ne devrait pas retrouver de files d'attente sur la voie de contournement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1070

Puis j'imagine qu'il va y avoir des voies auxiliaires pour les dépassements, ça va être prévu?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1075

Effectivement, on a une voie auxiliaire pour véhicules lents de prévue en direction sud. A partir de l'accès de la route 321, qui est l'accès nord, on a une voie lente de prévue. En direction nord, on en a une autre de prévue à partir de l'entrée... de la sortie sud à aller à peu près jusqu'à la sortie pour la Montée Marois. Il y a des voies lentes de prévues.

LA PRÉSIDENTE :

1080

Monsieur Germain aurait une question pour vous aussi.

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

1085 C'est un peu pour aller dans le sens de la question de monsieur Denis en rapport,
donc, avec le tableau 1.4 de la page 16 de l'étude d'impact. Nous avons, dans la solution
3, contournement, on avait 5.27 minutes pour le temps de parcours selon la limite de
vitesse, et pour la route 117, nous avons 6.74 minutes. C'était exactement ces lignes(?)-là
que vous faisiez référence. Vos chiffres actualisés, vous nous avez dit tout à l'heure que
1090 c'est maintenant, quoi, entre 2.4 et 2.7 minutes au lieu d'à peu près 1.5 minute de
différence pour le délai de temps de parcours? Est-ce que c'est ça qu'on doit comprendre?
Donc, les chiffres ont été révisés de cette façon-là?

M. MARIO TURCOTTE :
1095 Nous vérifions le tableau. Tout à l'heure, monsieur Pellerin... C'est ça, c'est 2.4
minutes pour le temps de traversée, l'économie, de la voie de déviation par rapport à la
route 117 actuelle. Là, par rapport au tableau que vous mentionnez, on va faire des
vérifications puis on vous revient sur ça.

1100 **M. MICHEL GERMAIN, commissaire :**

C'est ça, pour vérifier le comparable.

1105 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, ce qu'on aimerait aussi bien comprendre, c'est : au niveau de la justification
du projet, en quoi, pour vous, c'est important pour le ministère du Transport d'avoir une
déviation pour - et, si je comprends bien, dans l'ensemble des éléments - sauver du temps
1110 d'arrêt, qu'il y en ait moins, donc, moins de congestion, et aussi, de quelle façon... pour
les gens qui habitent dans cette agglomération, comment ils peuvent comprendre que pour
certains moments dans l'année, spécifiques, c'est-à-dire certaines fins de semaine, on
peut avoir un projet qui aura un impact sur leur vie actuellement? Comment vous pouvez un
peu expliquer l'importance de cet aspect-là versus l'importance des changements qui vont
1115 avoir lieu, d'autant que c'est particulièrement sur quelques fins de semaines dans l'année?

M. MARIO TURCOTTE :

Hier, dans ma présentation, je vous mentionnais que ce projet-là, ça fait environ 25
ans que des études ont débuté pour identifier toutes les problématiques de la route 117
1120 entre le secteur de Saint-Jovite, l'arrondissement de Saint-Jovite, et celui de Louvicourt
dans le secteur de Val d'Or, pour bien s'assurer que toute la liaison interrégionale entre
l'Abitibi et la région de Montréal soit la plus fluide possible, que la circulation se fasse selon
des standards les plus à jour possible pour bien assurer tout le soutien à l'activité
économique de ces régions-là.

1125

1130

Entre autres, la déviation... la problématique de la traversée de la Muncipalité de L'Annonciation a été identifiée dès 1977 et renforcée par après dans les années 90 avec la confection du Plan de transport des Laurentides qui a été faite en collaboration avec tous les partenaires régionaux, autant ceux économiques que ceux de l'aménagement du territoire, puis ç'a fait l'objet de vastes consultations pour bien établir un diagnostic précis et choisir justement des orientations, des choix de solutions à l'amélioration de certains projets routiers, entre autres, puis la traversée de L'Annonciation a été identifiée comme problématique dans les liaisons interrégionales justement pour toute l'activité économique du secteur.

1135

On a juste à penser tout le développement du nord avec les pourvoiries où, la plupart, une grande partie de leur clientèle provient du sud, provient des fins de semaine, montent le vendredi et reviennent le dimanche ou le lundi, puis ils sont pris avec des problématiques de congestion. Pour eux, ça leur causait vraiment un problématique, la traversée de l'agglomération de L'Annonciation.

1140

Ça, ça explique les problèmes de pointe, de congestions qui se font la fin de semaine. On disait que ça représente 20 pour cent de la préoccupation de circulation, mais c'est quand même très ciblé parce que c'est là qu'il passe à peu près le plus de monde, puis c'est très déplaisant d'être pris dans ce va-et-vient.

1145

Également, bien, toute l'économie au niveau du temps de parcours. Quand tu pars - je ne sais pas - de l'Abitibi, d'une ville en Abitibi, que tu t'en vas à Montréal, que tu roules, t'as un trajet peut-être de 6, 700 kilomètres, ou peut-être de 200 pour ceux qui viennent de Mont-Laurier, que tu fais la traversée d'une agglomération, devient une contrainte quand tu veux faire une longue distance. Ça veut dire que l'économie réalisée par un contournement, qui était, mettons, entre 2.17 ou 2.4 minutes par le nombre de véhicules fait en sorte que, économiquement, c'est rentable.

1150

1155

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que, dans ce que vous nous avez démontré tout à l'heure, vous avez tenu compte des projets... c'est-à-dire de la croissance au niveau des projets, soit industriels ou touristiques?

1160

M. MARIO TURCOTTE :

Bien, le ministère des Transports a fait un plan d'action pour améliorer tout l'ensemble des problématiques qui se situaient sur la route 117. Ceux qui ont monté en Abitibi dernièrement se sont aperçus que tout le parc de la Vérendrye a été amélioré

1165

1170

justement pour rendre la circulation plus fluide et plus sécuritaire. Il y a beaucoup de travaux également sur la 117 dans ce secteur-là. Il y a eu des travaux à Grand-Remous.

Du côté sud, on a fait, «v'là» quelques années, la déviation de la municipalité de La Conception.

1175

Présentement, il y a eu plus d'interventions faites sur la 117 pour améliorer toutes les conditions de fluidité de circulation et également de sécurité. C'est sur ces deux volets-là que le ministère justifie cette déviation-là, puis, comme on disait, en conformité aussi avec toutes les préoccupations d'aménagements de la municipalité. Parce que quand on va passer de 8 000 véhicules par jour à 12 000, ça veut dire qu'on va doubler, on va prendre 50 pour cent de plus de véhicules qui vont arriver en temps normal, puis dans des congestions, bien, ça va être bouchonné encore plus longtemps.

1180

LA PRÉSIDENTE :

1185

Mais ce que je veux comprendre justement, ce que vous dites, votre 12 000, ça comprend aussi les projets qui... Il pourrait y avoir une incidence sur l'augmentation, sur la croissance. Vous faites état, dans votre étude d'impact, concernant spécifiquement les projets industriels, qu'il pouvait y avoir plus de 200 véhicules lourds par jour de plus, et tout ça. Ou est-ce qu'il y a d'autres projets à caractère touristique, lesquels vous êtes au courant lors de vos consultations, et est-ce que vous tenez compte de ça pour évaluer votre croissance?

1190

M. MARIO TURCOTTE :

1195

Bien, présentement, c'est fait sur des projections. Je pourrais demander à monsieur Pellerin de vous expliquer de quelle façon ces débits de circulation sont évalués, si vous le désirez.

1200

LA PRÉSIDENTE :

Je vais peut-être demander à monsieur Denis s'il a une deuxième question, puis on pourrait revenir avec toute la question de la présentation des débits.

1205

M. MARIO TURCOTTE :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue a une question sur le tourisme.

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

1210

Donc, une question à monsieur Michel Trudel, représentant de Tourisme Québec. Le ministère des Transports nous a montré que les problèmes de congestion surviennent dans des fins de semaine particulières et aussi que, généralement, les problèmes de ralentissement dans le noyau villageois de L'Annonciation, ce ralentissement-là survient principalement les week-ends, et c'est confirmé, d'ailleurs, par la mise à jour du document fait par CIMA qui s'intitule Mise à jour des données de circulation de l'étude de justification du contournement pour la municipalité de L'Annonciation. Donc, c'est un document qui a été déposé, j'ai pu en prendre connaissance en partie ce matin, vous avez des nouvelles données par rapport à ça - monsieur Denis, en passant.

1215

1220

Du point de vue du ministère du Tourisme, le fait qu'il y ait des congestions les fins de semaine - donc, on s'attend à ce que ce sont des gens qui sont en tourisme qui viennent dans la région - est-ce que vous avez constaté du côté du tourisme, de Tourisme Québec, que le phénomène de congestion peut être un irritant et un frein au potentiel de développement touristique pour la région?

1225

M. MICHEL TRUDEL :

Bonjour. Il faut, je crois, faire la distinction entre le tourisme et la villégiature. Pour ce qui est des touristes, on n'a pas eu de représentations à l'effet que les congestions dans L'Annonciation, par exemple, créaient des problèmes. C'est sûr que si on veut développer plus au nord... Vous savez sans doute qu'il y a le projet autour du réservoir Baskatong où on veut développer, un développement assez important, bien, le fait qu'il y ait de la congestion, ça crée un problème pour attirer notamment des villégiateurs dans ce cas-là.

1230

1235

Maintenant, il y a un intervenant hier qui parlait de l'aéroport de La Macaza qui peut être transformé pour un aéroport touristique et attirer, donc, des moyens et petits porteurs nolisés qui pourraient desservir à la fois Mont-Tremblant et les pourvoiries du nord, et le réservoir Baskatong, le développement qui pourrait être là, et tout ça peut changer un peu le pattern du déplacement.

1240

Mais pour les villégiateurs, c'est sûr que c'est une contrainte, la congestion, c'est eux qui la vivent justement aux heures... aux périodes de pointe de leurs activités, et donc, c'est une contrainte pour le développement au nord de L'Association.

1245

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Trudel. D'ailleurs, on avait prévu, peut-être plus ce soir aussi, vous poser plus de questions sur l'aspect touristique et les impacts aussi, autant pour la région que pour L'Annonciation.

1250

Monsieur Denis, votre deuxième question.

M. JACQUES DENIS :

1255

Madame la Présidente, concernant le feu, il n'a pas l'air à exister des feux plus pratiques que qu'est-ce qu'on a là. Alors dans les périodes de pointe, est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir des brigadiers pour activer la circulation? Est-ce qu'il n'y aurait pas d'autres moyens d'utiliser des rues secondaires, avoir des entrées et sorties au nord, avoir des en-

1260

trées et sorties au sud pour dégager si, réellement, ça devient trop lourd?

On veut développer le nord. Je comprends tout ça. Par contre, il ne faudrait pas sacrifier notre économie dans l'immédiat. On n'a pas eu le dynamisme nécessaire actuellement depuis nombre d'années pour créer quelque chose dans notre région. On n'a

1265

seulement pas de parc industriel encore, on n'a rien de ça. Alors on est en décroissance depuis 20 ans, entre 15 et 20 ans, alors il faut arrêter ça. On veut développer le nord, je conçois qu'on veut tous se développer, mais pensons à notre petite municipalité, à nos investissements.

1270

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Turcotte, peut-être en regard de l'interrogation de monsieur Denis, peut-être deux aspects. Peut-être bien cerner, en regard des options d'utilisation de la route actuelle, qu'est-ce qui a été évalué et pourquoi peut-être le ou les critères majeurs discriminant cette option-là - peut-être re-cerner ces aspects-là - et peut-être aussi nous dire si, en regard de l'impact d'un contournement sur l'économie de L'Annonciation, qu'est-ce qui, pour vous, sont les éléments qui font qu'il pourrait y avoir une amélioration ou une détérioration.

1275

1280

M. MARIO TURCOTTE :

Pour la première question, monsieur Barabé va vous entretenir sur les possibilités d'amélioration de la route 117, et pour la deuxième, monsieur D'Astous va vous parler au niveau du secteur économique.

1285

LA PRÉSIDENTE :

Je veux juste vous rappeler - je sais qu'on vous avait déjà avisé - bien vous rappeler que tout ce que vous nous démontrez et les présentations que vous faites, vous les déposez toujours à la Commission, les acétates aussi.

1290

M. MARIO TURCOTTE :

1295 Oui. Madame la Présidente, peut-être pour l'interrogation de monsieur Denis concernant un brigadier, nous avons fait un essai au feu de circulation. Je ne sais pas si ça vous intéresse qu'on vous dise le résultat?

LA PRÉSIDENTE :

1300 Oui.

M. MARIO TURCOTTE :

1305 C'est un peu semblable à ce que monsieur Denis nous proposait.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, tout à fait.

1310 **M. MARIO TURCOTTE :**

Je demanderais, juste avant de passer la parole à monsieur Barabé, je demanderais à monsieur Pellerin de vous expliquer l'essai que nous avons fait au feu de circulation.

1315 **LA PRÉSIDENTE :**

1320 Est-ce qu'on peut penser qu'on peut tout régler ça à peu près en cinq minutes? On ferait peut-être une petite pause avec l'intervention de monsieur Denis pour revenir après ça avec l'autre question.

M. MARIO TURCOTTE :

1325 Oui?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

1330 Depuis 1995 - je ne pourrais pas vous donner l'année exacte mais il me semble que c'est 1998, en tout cas - j'ai un de mes collègues qui est avec moi, on s'est présentés ici une journée, c'était la fête du Travail 1998, je crois, ou 1999, où il y avait un policier, où il avait les clés du contrôleur, et il pénalisait à outrance le vert sur la secondaire pour laisser le passage sur la 117.

1335

Le feu, comme je disais tout à l'heure, c'est le facteur de cristallisation, c'est à partir de là que se crée une file d'attente, c'est à partir de là que se crée une accumulation, sur la 117, de véhicules. Mais un coup que cette accumulation-là atteint seulement que 500 mètres, par exemple, là, il y a plein d'autres facteurs, très difficiles à évaluer, qui rentrent en ligne de compte.

1340

Comme une personne qui attend pour virer à gauche, donc, elle, elle attend, le feu est au vert, mais tout le monde est en arrière et attend. Vu que le taux d'arrivées est très élevé, qu'on est dans les situations limites de fonctionnement du feu, donc, toute interférence... Un piéton, un véhicule qui stationne, une porte qui s'ouvre créent de l'interférence de sorte que le feu, même si on le mettait au vert à 100 pour cent du temps, du moment qu'il y a création de file d'attente, la file d'attente, tant que le taux d'arrivées ne diminue pas, elle se maintient.

1345

1350

Le feu, c'est le facteur qui déclenche. Un coup que c'est déclenché, il y a plein d'autres facteurs qui rentrent en ligne de compte et difficilement évaluables parce que, bon, c'est plein de facteurs aléatoires qui se produisent puis qui font en sorte que la file se maintient. Donc, on a fait le test avec un policier.

LA PRÉSIDENTE :

1355

Merci.

M. MARIO TURCOTTE :

Monsieur Barabé va vous faire une courte présentation.

1360

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Madame la Présidente, je vais essayer d'être bref.

LA PRÉSIDENTE :

1365

Je n'ai pas de doutes.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1370

Vous n'avez pas de doutes? C'est bien de me faire confiance, j'en apprécie la note. On a regardé sommairement, lors de l'étude, la possibilité d'utiliser la route 117 actuelle afin d'aller chercher ce qu'on avait de besoin pour régler le problème de congestion qui était un élément important dans la problématique de la route 117.

1375 Je dois vous dire que, effectivement, pour régler... si on s'en tient seulement qu'au
problème de congestion, il y a une possibilité de régler le problème de congestion qui a lieu
lors des périodes de pointe importantes, les fins de semaine. Je ne dirais peut-être pas à
100 pour cent, parce qu'il reste toujours le « peak », si on peut dire, le sommet de l'ice-
berg, lui, il demeure toujours là, qui peut se présenter, mais ce serait quand même
1380 minime puis ce serait bon pour des années.

Ça exige un concept de route actuelle, 117, où on doit avoir le minimum de
contraintes au niveau de l'automobiliste. En plus, on a déjà le feu de circulation à la rue
Dupont, qui, lui, c'est une contrainte qu'on ne peut pas éliminer, elle est là, à moins d'é-
1385 tager. En disant ça, je pense que je vais faire rire de moi, il ne restera plus de centre-ville.
Donc, on doit maintenir ce feu-là.

Ce qui veut dire, pour augmenter le nombre de véhicules qui peuvent, dans un délai
d'un cycle de feu, traverser ce feu-là, qui a une capacité d'à peu près de 50 pour cent par
1390 rapport à la demande, il faut doubler le volume de véhicules qui passeraient pendant le
cycle.

En un mot, c'est que ça nous prend deux voies, donc, le concept imagé, c'est-à-
dire qu'à l'intérieur du noyau villageois, dans la partie où est-ce qu'on a la problématique
1395 d'accès, on aménage un 4-voies, ce qui pourrait être utilisé soit deux voies directionnelles,
dépendamment de la demande, soit direction sud pour le retour des vacanciers, direction
nord lorsque les gens se dirigent vers l'Abitibi, entre autres.

Ça exige, comme je vous disais, une élimination des contraintes, ça veut dire les
1400 virages à gauche, c'est dire que la personne qui est là, qui attend, puis elle veut rentrer
dans une entrée ou dans un stationnement... donc, ça nécessite un terre-plein central.

Ça veut dire qu'on se ramasse avec un concept de route à quatre voies divisée,
terre-plein central, dans le noyau villageois; un contrôle à 100 pour cent au niveau des
1405 intersections, ça veut dire que si on a à rajouter des feux de circulation, exemple, à l'entrée
ici Des Cyprès ou à Landry, l'entrée qui est... Landry ou Dumoulin, l'entrée nord, ça
nécessite des voies aménagées pour virage à gauche pour permettre à la circulation tout
droit d'avoir un accès libre. Autrement, on va se créer encore des contraintes de files
d'attente.

Ça ne cadre pas du tout avec les orientations de la population en général, les
orientations du ministère des Transports. Ça veut dire que c'est des contraintes énormes au
niveau du noyau villageois. On a qu'à penser à des détours via des rues locales par de
automobilistes, puis par des camions, même, pour accéder à des commerces parce qu'ils
1415 ne peuvent pas y accéder directement en tournant à gauche - il y a un terre-plein central - ça
veut dire que ça diminue l'affluence de certains commerces, on se retrouve avec des

1420

commerces, si on peut appeler, linéaires directionnels, ça veut dire que quand vous circulez en direction sud, vous passez devant une station-service qui est située à gauche, vous ne pouvez pas y accéder, ça fait que vous dites «on va prendre la prochaine qui est à droite» parce que c'est une contrainte.

1425

Ça nécessite une étude au niveau des mouvements de retour des automobilistes, parce qu'il n'y a pas d'accès, ils ne peuvent pas tourner dans aucune entrée, dans aucun accès de commerce, aucun stationnement. Ça élimine le stationnement en période de pointe qui, avec l'augmentation de circulation par les années, ça va faire en sorte qu'à un moment donné, ce n'est plus seulement deux voies dans une direction pendant une journée ou deux jours, ça va être trois jours, quatre jours, à un moment donné ça va être un 4-voies - il y a de la circulation de 4-voies tout le temps, ça fait qu'il n'y a plus de stationnement sur rue.

1430

Ça nécessite une problématique au niveau des piétons qui traversent ce boulevard-là. Il n'y a plus aucune possibilité de développement du noyau urbain pour favoriser justement le tourisme, les commerces. Donc, ça ne cadre vraiment pas au niveau orientation MRC, orientation ministère des Transports, orientation de la Municipalité pour conserver un noyau villageois qui ressemble à un noyau villageois. On augmenterait probablement de l'insécurité au niveau des piétons.

1435

1440

En plus de ça, si on regarde au niveau des temps de parcours que monsieur Denis mentionnait tout à l'heure, on vient d'augmenter ces temps de parcours-là pour l'ensemble des utilisateurs. Ça veut dire qu'on l'a tout le temps, ce parcours-là à faire à 50 kilomètres à l'heure.

1445

Ça peut aussi générer le fait que je vous mentionnais lors d'une autre intervention, qu'il y ait des pelotons qui se forment. Bien, un peloton qui se forme, ça génère des gens impatients, on arrive dans un beau 4-voies, il y a deux voies permises... C'est sûr et certain que le camion qui est en avant de nous autres, ou le véhicule lent qui est en avant de nous autres, il a tendance à utiliser la voie de droite, donc, qu'est-ce qu'on fait, on utilise la voie de gauche, elle est libre, elle est là - elle est là pour nous autres, c'est pour permettre de traverser - donc, il y a une accélération qui se fait, donc, il y a des vitesses supérieures qui se font dans le noyau villageois pour justement essayer de contrer l'effet des pelotons qu'on retrouve sur la route.

1450

1455

Ç'a, par contre... Je vous dirais, le seul avantage qu'on pourrait trouver, c'est qu'on n'a plus de files d'attente. On n'est pas capable de trouver d'autres avantages que ça. On élimine les files d'attente à un coût qui pourrait être relativement assez élevé au niveau des acquisitions, entre autres. L'étude n'a pas été faite. En grande majorité, ça semblerait... on retrouve actuellement l'équivalent d'à peu près d'un 4-voies avec des stationnements sur

une bonne partie du parcours actuel, sauf que ce n'est pas vrai partout, tu sais, il y a des rétrécissements.

1460

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous aviez une autre présentation ou on pourrait aller à la pause?

1465

M. MARIO TURCOTTE :

C'était pour le côté économique avec monsieur D'Astous, mais peut-être au retour.

LA PRÉSIDENTE :

1470

Peut-être au retour de la pause. Il y aurait peut-être une petite question pour la Municipalité, ce ne sera pas long.

1475

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Bilodeau, pour la question du revi-centre, donc, les travaux qui vont se faire... qui sont prévus se faire, en fait, après la Montée Marois, quelle est l'intention de la Ville? Est-ce que c'est de réduire la chaussée, réduire l'emprise? Qu'est-ce que vous voulez faire comme type d'intervention?

1480

JEAN-PIERRE BILODEAU :

Est-ce que vous parlez spécifiquement de la revitalisation du centre du village?

1485

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui. Oui, absolument, oui. Oui.

1490

JEAN-PIERRE BILODEAU :

Écoutez, nous, nos intentions, c'est sûr qu'elles sont en projet avec le ministère des Transports, et peut-être que je demanderais au ministère des Transports... Dans les projets dont on a discuté, je sais qu'on a discuté de réenlignement de routes, le réaménagement de trottoirs, et ces choses-là. Mais il n'y a pas de rétrécissement comme tel, c'est plus du réalignement - vous me corrigerez à moins que je me trompe - c'est plus du réalignement de routes.

1495

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1500

Donc, il n'y aura pas de terre-plein d'installé?

JEAN-PIERRE BILODEAU :

1505

Non, il n'y a aucun terre-plein. C'est évident que L'Annonciation s'y objecte férocement. Aucun terre-plein, aucune contrainte...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1510

Donc, c'est du réalignement pour sécuriser mais pas pour...

1515

JEAN-PIERRE BILODEAU :

C'est ça. Les trottoirs, réalignement de la chaussée, réasphaltage, luminaires, et ces choses-là pour améliorer, pour permettre aux gens qui circulent actuellement, et qui vont circuler jusqu'à ce que le contournement soit fait, de voir et d'être attirés par le centre villageois pour que l'impact économique soit moindre au niveau baisse.

1520

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

1525

LA PRÉSIDENTE :

Une autre dernière petite question pour mon collègue avant la pause.

1530

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

Pour le réaménagement de votre noyau villageois, qu'est-ce que vous privilégiez ? L'accès aux automobilistes ou le déplacement piétonnier à l'intérieur du noyau pour que les gens s'en aillent d'un commerce à l'autre à pied? Est-ce que c'est ça que vous voulez privilégier?

1535

JEAN-PIERRE BILODEAU :

Nous, monsieur, ce qu'on privilégie au niveau de la municipalité, c'est d'avoir un centre du village où les gens vont pouvoir, un, stationner, il n'y aura pas de congestion au niveau du stationnement, et pouvoir aller profiter des commerces que nous avons à

1540

1545

L'Annonciation d'une façon agréable sans être dérangés par un bruit excessif, par des camions, par de la fumée, par de la pollution, par ces choses-là, rendre le centre villageois attirant pour le tourisme, pour le villégiateur. C'est dans ce sens-là qu'on le vise, nous, notre centre du village.

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

1550

Donc, si je comprends bien, c'est que vous voulez encourager des gens, donc, à pied, à se déplacer à pied dans le centre-ville, quitte à aller magasiner, se restaurer, donc, passer le maximum de temps, non seulement arriver à un commerce et repartir mais circuler, donc, traverser la rue en différents endroits?

1555

JEAN-PIERRE BILODEAU :

Voilà.

1560

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

C'est ça, votre projet?

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

1565

Exactement, c'est notre objectif.

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

1570

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

1575

Alors on va aller à la pause et on reviendra au retour pour peut-être l'autre aspect... terminer pour l'autre aspect pour le ministère du Transport.

Merci, monsieur Denis.

PAUSE

1580

LA PRÉSIDENTE :

Nous allons continuer, là il est 3 h 45, on a encore des personnes inscrites au registre, j'essaie qu'on ne dépasse pas 5 h 00 pour cet après-midi pour revenir frais et

1585

dispos ce soir à 7 h 30. Alors, avant d'appeler le prochain intervenant, je vais demander peut-être au ministre des Transports, et de un, un complément d'information sur la question de monsieur Denis, et deux, la petite présentation qu'il y avait concernant les aspects économiques.

1590

M. MARIO TURCOTTE :

Très bien, madame la Présidente, je vais demander à Jean-Pierre Barabé de donner un complément d'information concernant le tableau mentionné tout à l'heure.

1595

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Barabé.

1600

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Oui, madame la Présidente. On vient justement de s'apercevoir que le tableau qui a été mentionné par monsieur Denis dans l'étude d'impact n'est pas le bon tableau qui provient de l'étude de justification.

1605

Nous avons en main ici l'étude de justification de 1995 et puis le tableau, les données de tant de parcours que monsieur Jean-Luc Pellerin a mentionnées dans sa présentation correspond aujourd'hui encore avec les données du tableau de l'étude de justification.

1610

Ce qui veut dire qu'on pourrait soit demain vous amener, vous déposer le feuillet, la feuille qui devrait remplacer le tableau qu'il y a dans l'étude d'impact qui a été soumis.

LA PRÉSIDENTE :

1615

Merci, oui, le déposer, en fait, déposer le feuillet à part, on a déjà l'étude.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

On vous fera des copies puis on déposera le feuillet demain.

1620

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

1625

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1630

J'aurais juste une information, je crois que c'est monsieur le commissaire Dériger qui nous a parlé de l'ajustement des feux de circulation au niveau de la rue du Pont. Je vous ai mentionné que le feu, il fonctionne à la demande, ça veut dire qu'on a installé des de détection, qui fait en sorte qu'on donne du temps à l'utilisateur et puis la période varie de 18 secondes à 123 secondes.

1635

Ce qui veut dire que le temps augmente au fur et à mesure que la demande existe. S'il y a juste un véhicule, il a 18 secondes, s'il y en a deux, trois, quatre, ça augmente jusqu'à un maximum de 123 secondes. Il inter-réagit 24 heures par jour, sept jours par semaine de cette façon-là.

M. MARIO TURCOTTE :

1640

Madame la Présidente, je demanderais à monsieur Guy D'Astous de vous entretenir sur l'aspect économique du contournement.

LA PRÉSIDENTE :

1645

Monsieur D'Astous.

M. GUY D'ASTOUS :

1650

Madame la Présidente, je voudrais juste dire quelques mots concernant les préoccupations que monsieur Denis soulève. C'est des préoccupations qui nous ont accompagnés dans tout le cheminement de ce dossier-là, on est très préoccupés par ça. C'est toute la question de l'impact commercial sur les commerces artériels. On a tenté de donner, au meilleur de notre connaissance, les chiffres qui existent et d'évaluer cet impact-là. Donc, ça, c'est des impacts négatifs qu'on a évalués.

1655

Il y a des impacts positifs aussi qui n'ont pas été aussi diffusés dans tout ce processus-là et on a voulu faire une revue sur ça aussi puisque ça fait partie aussi des retombées du projet et des retombées positives sur le plan économique. Et l'information que je vais vous donner, c'est ce qui est contenu dans le rapport qu'on a déposé, le rapport complémentaire, aspects socio-économiques.

1660

Donc, en gros, les retombées économiques, on en a quand même glissé un mot tantôt sur des aspects touristiques mais c'est beaucoup aussi toute la stratégie industrielle et touristique d'une région qui peut être influencée positivement.

1665

La documentation ici est largement diffusée sur l'accessibilité au territoire des accès, les rapidités d'accès au niveau des développements majeurs au niveau touristique, au

niveau industriel, c'est un aspect très important et c'est certain que le projet cadre très bien avec l'ensemble des projets de ce type-là.

1670

LA PRÉSIDENTE :

Vous faites référence aux documents qui ont été déposés, pour le public, qui est DA-8, que vous allez retrouver dans la liste des documents déposés.

1675

M. GUY D'ASTOUS :

En passant, c'est un document qu'on a demandé à la firme Roche, des experts en économie, qui nous ont fourni des avis sur la question. Donc, je livre l'essentiel des conclusions. Pour le bénéfice de la Commission, si monsieur Couette qui était le responsable de l'étude, devait venir élaborer sur toutes ces questions-là, on pourrait lui demander de venir demain ou ce soir peut-être, je le sais pas, il faudrait voir mais je peux vous livrer l'essentiel du contenu.

1680

LA PRÉSIDENTE :

1685

Est-ce que la personne en question est à Québec ou à Montréal?

M. GUY D'ASTOUS :

1690

Elle est à Québec.

LA PRÉSIDENTE :

1695

On verra, de toute façon, effectivement on va aborder beaucoup plus ce soir toute la question de l'impact économique aussi et tout ça mais on verra, vous êtes quand même à même de répondre grosso modo sur les enjeux?

M. GUY D'ASTOUS :

1700

Oui, je connais bien le document.

LA PRÉSIDENTE :

1705

Merci. Alors, j'appellerais maintenant monsieur...

M. GUY D'ASTOUS :

1710

Excusez-moi, madame la Présidente, je vous soulevais la possibilité, je vous informais que c'est la firme Roche qui a fait le rapport mais j'avais pas fini ma présentation parce qu'on parlait d'accessibilité, j'ai d'autres points à...

LA PRÉSIDENTE :

1715

Oui, allez-y, je pensais que vous aviez terminé.

M. GUY D'ASTOUS :

Mon résumé n'était pas terminé, autrement dit. Je vais faire une réponse courte.

1720

Alors, on a vu aussi dans la littérature qu'un contournement aussi c'est une occasion pour développer une stratégie concertée face à un projet comme ça qui... comment je peux dire, qui change un peu le portrait... qui peut changer le portrait d'une municipalité.

1725

Donc, il y a une synergie qui peut se faire là et c'est d'ailleurs ce qu'on a commencé à faire avec notre protocole d'accompagnement, qui permet de réunir l'ensemble des intervenants qui ont soit des fonds, soit des ressources et soit une expertise sur le territoire même de L'Annonciation, et c'est ce qu'on a commencé à faire pour justement accompagner les commerces.

1730

Donc, c'est aussi pour aider ceux qui ont eu des impacts négatifs mais c'est aussi pour stimuler ceux qui ont une retombée positive.

1735

Alors, il y a aussi un projet de cette nature-là avec les budgets de construction, tout ça, il faut pas garder sous silence non plus toutes les retombées locales au niveau économique que va générer un projet de construction de cette nature-là dans la région.

1740

Il y a tout ce qui est la compatibilité du contournement avec tous les projets de revitalisation et de recentrage du village de L'Annonciation, le contournement va faciliter et même mettre à contribution, comme je disais, par les mécanismes de concertation, possibilité d'action de tous les intervenants.

1745

Un aspect aussi qui est souvent démontré, c'est toute la question des temps de parcours qui sont des temps de parcours qui au niveau économie globale, régionale qui ne sont pas à négliger.

Toute la question livraison, je pense que même localement à L'Annonciation, il y a des commerces qui, sûrement, ont des problématiques actuellement au niveau de livraison à certaines périodes. Donc, toutes les questions de transport de marchandises, c'est sûr que c'est plus évident au niveau régional mais localement aussi c'est des choses qui,

1750

sûrement, des commerçants pourraient venir nous parler de ça aussi, ceux qui sont concernés.

1755

Toute la question qualité de vie, on parlait de déplacements, on parle aussi de sécurité, tout ce qui est un projet de revitalisation au centre-ville qui mettrait en jeu des piétons, des cyclistes, des clientèles de ce type de moyen de transport alternatif-là, c'est certainement pas compatible avec un projet de quatre voies dans L'Annonciation.

1760

Donc, tout ça pour dire qu'il y a aussi une dernière partie, un dernier point peut-être, au niveau de l'environnement dans un village, tout ce qui est pollution atmosphérique locale, tout ce qui est réduction des niveaux de bruit, tout ça, donc c'est tous des aspects qui peuvent être... contribuer à peut-être contrebalancer... largement contrebalancer les impacts négatifs, c'est tous des impacts positifs et qu'on jugeait importants de parler puisqu'il faut faire le bilan de tout ça, ça fait partie de nos décisions aussi de faire le bilan entre le positif et le négatif et, nous, on y voit des aspects largement positifs aussi.

1765

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, monsieur D'Astous. Alors, je vais appeler maintenant monsieur André Parisien, s'il vous plaît.

1770

M. ANDRÉ PARISIEN :

1775

Bonjour madame, messieurs, moi, je voudrais savoir, je suis résident de L'Annonciation, payeur de taxes à L'Annonciation puis je demeure dans la montée Paquette et je voudrais savoir, dans le plan qui est présenté ici, pourquoi il a été changé à un moment donné? Il y aurait rapport avec la source de la montée Marois qu'on dit que ce n'est plus un obstacle au plan qui était.

1780

Moi, voici ce que je veux exprimer. C'est que les camions de transport lourd de bois vont aller du nord vers le sud faire le tour complètement de la nouvelle voie, revenir sur la 117 et tourner à la lumière à droite. Il me semble que c'est difficile, je pense, pour des gens qui habitent mettons sur la route 117, qui habitent dans le village et qui se font branler, parce que moi j'ai des amis qui habitent dans le village puis d'autres qui m'ont raconté qu'ils habitent leur maison, vous savez quand les camions passent, ça branle dans leur maison.

1785

LA PRÉSIDENTE :

1790

Oui, oui. Ça, c'est les gens, vous dites, ce que je veux comprendre de votre question, ce serait pour les gens par rapport à ce qui avait été prévu pour la montée Paquette, ce qui a été changé ou l'accès central...

M. ANDRÉ PARISIEN :

Moi, j'habite en haut de la montée Paquette, le lot 48, la boucle de la montée Paquette. Un moment donné, c'est parce que moi j'habite là depuis 1995 que j'ai la propriété, je suis toujours inquiet dans ma motivation de faire des améliorations parce que menacé d'expropriation, voyez vous?

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. ANDRÉ PARISIEN :

Puis là, avec ce plan-là, c'est parce qu'il y a une autre question aussi en même temps, suite aux études du BAPE, quand on va savoir que le plan va être terminé et accepté pour avoir la quiétude chez soi et de pouvoir faire des travaux d'aménagement si on veut le faire.

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait.

M. ANDRÉ PARISIEN :

Parce que moi, je suis pris comme ça, je me sens étouffé depuis des années par rapport à ça.

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être que je pourrais poser la question au ministère des Transports. Qu'est-ce qui a amené... on a compris hier soir de la présentation que vous avez faite, que le projet initial du ministère des Transports était le contournement. Qu'à la suite de représentations lors de vos consultations avec le milieu, que vous avez rajouté un projet d'accès central. L'accès central en question serait selon les normes du ministère des Transports au départ, suite aux représentations de la municipalité, entre autres, et j'aimerais que vous nous expliquiez aussi tout qu'est-ce qui a amené le fait de changer de position, c'est-à-dire de modifier le projet pour confier cette partie-là à la municipalité, que vous nous expliquiez bien qu'est-ce qui change et pourquoi vous avez changé cette option-là, et effectivement, qu'est-

1835

ce qui va arriver pour les gens... par où ça va passer et qu'est-ce qui va arriver pour les gens avec la boucle de la montée Paquette par rapport au projet initial et à ce que vous avez convenu en termes de protocole, je crois, avec la municipalité.

M. MARIO TURCOTTE :

1840

Madame la Présidente, je vais demander à monsieur Jean-Pierre Barabé de répondre à votre interrogation.

LA PRÉSIDENTE :

1845

Merci. Si vous aviez des images à nous montrer en même temps, des fois c'est plus facile de bien voir où sont les enjeux.

M. MARIO TURCOTTE :

1850

Dans un premier temps, nous allons vous expliquer toute l'historique de l'accès central, comme vous venez de le dire, par rapport à la montée Marois et la montée Paquette et par la suite nous pourrions parler du protocole d'entente.

LA PRÉSIDENTE :

1855

Ça vous convient, ça, monsieur?

M. ANDRÉ PARISIEN :

1860

Oui mais l'idée principale aussi, c'est que les camions traversent droit, la logique, c'est le côté logique, tant qu'à le faire, de bien le faire le plan.

LA PRÉSIDENTE :

1865

On va voir après ça par où vont passer les camions et tout ça, ça va être beaucoup plus clair.

M. MARIO TURCOTTE :

1870

On va aborder cette question-là lors de la petite présentation.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

1875

Monsieur Parisien, juste pour bien comprendre, vous, vous demeurez actuellement sur la montée Paquette?

1880

M. ANDRÉ PARISIEN :

montée Paquette, c'est-à-dire à l'ouest du village de L'Annonciation, en haut de la côte,

1885

c'est-à-dire à la boucle pour accès au Lacs Paquette, Jaune, Boileau, le lot 48, ça veut dire que c'est l'avant-dernière maison...

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

1890

Où il y a un embranchement, une sorte de «Y», là.

M. ANDRÉ PARISIEN :

1895

Mais c'est ça, dans le plan, ce plan-là, il y avait la boucle de la montée Paquette qui descendait jusqu'à Marois. Puis de l'autre côté aussi pour les camions de transport lourd qui auraient passé droit et traversé la rue du Pont sans revenir sur la 117, tourné à droite et traverser. Je le sais pas, je comprends pas, pour moi, il y a quelque chose de pas logique.

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

1900

On va essayer de voir ça.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1905

En ce qui concerne la montée Marois, effectivement on avait, le ministère des Transports avait accepté, à la demande municipale, d'aménager un échangeur complet. Ça veut dire un échangeur qui permet tous les mouvements de circulation, soit d'entrée et de sortie, avec une route qui relie la route 117 qui se trouvait à être le prolongement ou le remplacement de la montée Marois existante, et cette route-là devenait une route provinciale entretenue par le ministère des Transports et était la continuité de la rue du Pont qui, elle, est une collectrice qui mène à La Macaza. Et elle devenait sous la responsabilité du ministère des Transports au niveau de son entretien.

1910

1915

Ce qui veut dire que cette route qui était le prolongement de la montée Marois, c'était une route conforme aux standards et normes du ministère des Transports pour toutes sortes de circulation normale, si on peu dire, dans le respect des normes, les dimensions des poids lourds, entre autres.

1920

Ça exigeait la construction de voies de grimpage à cause des pentes, une voie de grimpage ascendante et une voie de grimpage descendante.

1925

La problématique qui a été ressortie au départ, suite au dépôt de notre projet, c'était la source. Il y a une source qui est centenaire à proximité de l'intersection de la route 117, de la rue du Pont, le long de la montée Marois, et puis cette source-là, suivant nos analyses, c'est une source de résurgence, ça veut dire que c'est de l'eau qui est accumulée plus haut et puis qu'un moment donné, ressort au niveau du sol à un endroit donné, contrairement à une source qui peut être artésienne qui vient directement d'une nappe aquifère dans les sous-sols.

1930

À partir de là, on ne pouvait garantir à la municipalité le respect de l'intégrité de la source au niveau de son approvisionnement et au niveau de sa qualité d'eau et puis à la demande des citoyens, une pétition de plusieurs milliers de personnes et articles de journaux, etc., etc., la municipalité a dit: bon, il faut pas toucher à ça, effectivement, ç'a pas d'allure.

1935

À partir de là, le ministère a dit: bon, bien, si on peut pas toucher à la source, on fait quoi? On peut pas aménager d'axe central conforme à nos normes pour permettre toute circulation.

1940

C'est alors que la municipalité, elle, a fait ressortir une problématique, dans le sens que si on ne faisait pas d'accès central, il y avait une crainte chez les gens de la municipalité qu'une personne qui circule en direction sud ou en direction nord, s'il manque la première entrée pour L'Annonciation, bien, ils vont manquer le village et rendus à la sortie du village, ils revireront pas de bord pour aller dans le village, donc ils voulaient absolument avoir un accès, faciliter l'accès aux véhicules, si on peut dire, automobiles principalement, en éliminant des véhicules lourds, pour que les gens puissent aller au centre-ville, on avait le projet de protocole, revitalisation, etc., donc c'est quand même un bon point, sauf que ce qu'on a mentionné à la municipalité, si c'est un accès de ce type-là, elle devient responsable du prolongement de la montée Marois, le ministère ne peut pas inclure ça dans ses travaux, dans son projet en tant que tel, parce qu'elle ne peut pas répondre aux normes d'une route collectrice chez nous. Pour une rue municipale, il y a pas de problème, la municipalité a des standards au niveau des rues municipales, c'est des standards qui sont beaucoup moins exigeants puisque c'est pas le même type de circulation.

1945

1950

1955

De là, il y a eu une modification de l'échangeur. Si on peut voir, ce qui s'est fait, c'est des bretelles de sortie pour montée Marois, toute cette portion-là qui relie la montée Marois à l'échangeur de la voie de contournement est de responsabilité municipale. On avait la sortie direction nord et puis il y a une sortie qui part à peu près ici comme ça, direction sud, pour accéder à la montée Marois.

1960 Nous autres, au niveau du ministère des Transports, on a la problématique de la montée Paquette ici qui, aujourd'hui, a une continuité puis que l'on sectionne par la voie de contournement. Donc, on avait le choix de faire un étagement ici et passer la montée Paquette en dessous ou bien relier la montée Paquette via la montée Marois ici. Et c'est l'option qui a été privilégiée au niveau de la municipalité, au niveau du milieu en général.

1965 Ensuite de ça, si on regarde l'accessibilité, au départ, la municipalité nous a mentionné qu'il y avait un point bien important, c'est que si un automobiliste utilise la sortie pour aller au centre villageois, ils voulaient conserver cet automobiliste-là pour qu'il soit obligé de circuler dans le secteur urbanisé ici qui va être revitalisé. Autrement dit, que ça devienne pas une porte d'entrée pour la route de contournement mais que ce soit vraiment une porte de sortie ou, si on peut dire, une porte d'entrée pour le centre villageois.

1970 Fait que les gens, en sortant de la voie de contournement, accèdent au centre villageois et pour revenir sur la voie de contournement, ils ont deux possibilités: soit aller prendre l'accès nord ou l'accès sud.

1975 C'est pas un concept, ce que je pourrais vous dire, qu'on retrouve généralement, ça fait pas partie de nos standards puis nos normes. Ça, au départ, il faut bien s'entendre, c'est quand même un échangeur qui n'est pas complet puis c'est pas un demi échangeur.

1980 Parce qu'il existe des demi échangeurs dans la province, on en a à proximité ici, où on permet... si une personne sort, elle peut entrer dans la direction opposée, autrement dit, un aller retour. Le cas présent, si une personne sort ici, elle ne peut pas accéder à la route 117.

1985 Le cas de monsieur Parisien, c'est ça, le cas que monsieur Parisien mentionne, c'est que lui étant à l'ouest de la voie 117 sur le prolongement de la montée Paquette ici, pour accéder à la route 117, donc il doit parcourir la montée Marois, se rendre jusqu'à l'intersection de la rue du Pont, qui est quelque part là, tourner à droite, si c'est un véhicule lourd, obligatoirement tourner à droite pour revenir au sud pour accéder à la voie de contournement.

1990 Si c'est un véhicule plaisancier, il y a pas de problème, il va pouvoir tourner à gauche puis aller en direction par exemple de Mont-Laurier. Mais s'il veut aller à Mont-Laurier avec un camion parce que je sais qu'il se fait de l'exploitation forestière dans ce secteur-là, il va obligatoirement tourner à droite à la rue du Pont, s'en aller en direction sud, prendre la voie de contournement et revenir sur ses pas le long de la voie de contournement pour accéder en direction nord.

2000 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste une petite information. Je comprends bien que donc, dans la circulation est-nord, autrement dit, les camions vont pouvoir circuler sur l'accès central municipalisé; je comprends ça?

2005 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

2010 C'est ça, c'est que l'accès central qui est la montée Marois, ça va être un accès qui va être interdit aux véhicules lourds sauf pour livraison locale. Ce qui veut dire qu'un camionneur par exemple qui résiderait ici, bien lui, il a pas le choix, il réside ici, c'est vraiment du local, donc il va accéder par la montée Marois jusqu'à la rue du Pont pour aller prendre la voie de contournement.

LA PRÉSIDENTE :

2015 Est-ce qu'il y a des véhicules lourds qui vont pouvoir se rendre chez lui?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2020 Oui, le retour se fait. Par exemple, quelqu'un qui viendrait du nord par exemple, qui vient du nord, là, il va pouvoir prendre la sortie ici puis arriver directement sur la montée Paquette. Mais quelqu'un qui vient du sud pour aller à gauche, il prend la sortie puis il tourne à gauche, passe en dessous de la route 117 et il va sur la montée Paquette.

2025 Ce qui se fera pas, c'est un véhicule camion lourd qui va venir du sud ou du nord, qui va aller faire une livraison locale par exemple, je sais pas, à la Caisse populaire par exemple, qui se trouve dans le milieu ici, il pourra pas accéder par la montée Marois, il va être obligatoirement obligé de prendre la route 117 en direction au sud, l'entrée sud, puis accéder jusqu'à la rue du Pont.

2030

LA PRÉSIDENTE :

2035 Donc, si sa destination c'est L'Annonciation, pour un véhicule lourd, il aura accès sur l'ensemble de l'ancienne 117?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2040 C'est-à-dire oui, s'il fait une livraison locale, ce qu'il faut comprendre, c'est que la partie sud de l'ancienne route 117, c'est une route où les camionneurs vont pouvoir circuler s'ils veulent aller à La Macaza, entre autres, puis s'ils veulent aller dans la partie centrale

de L'Annonciation, ils devront obligatoirement prendre cette voie-là pour se rendre dans la partie centrale de L'Annonciation.

2045 **LA PRÉSIDENTE :**

Je veux juste bien comprendre que, autrement dit, de la partie centrale au-delà de la rue du Pont, et de la montée Marois, les véhicules lourds pourront passer sur cette partie-là tout le temps ou seulement si c'est leur destination, livraison ou autres? C'est ça que je veux comprendre.

2050

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Seulement si c'est leur destination au niveau de livraison locale. Seulement que ça.

2055

LA PRÉSIDENTE :

O.K., merci. Vous pouvez continuer.

2060

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Je ne sais pas s'il y a d'autres points particuliers que vous voulez souligner au niveau de l'aménagement?

2065

LA PRÉSIDENTE :

Il y a peut-être une autre question de mon collègue, monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2070

Pour les camions qui viennent ou qui se dirigent vers la 321, comment ça va fonctionner? Est-ce qu'eux vont être obligés de sortir par l'accès ou entrer par l'accès nord seulement, il y aura pas d'accès par le centre-ville? La 321, l'échangeur que vous allez faire?

2075

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Pour la 321, c'est un échangeur qui permet tous les mouvements. Donc, en direction nord, vous pouvez accéder ici, vous sortez en direction nord, pour prendre la 321 qui est ici, et puis ceux qui viennent du nord en direction sud accèdent ici par la 321. Et le mouvement est complet. Autrement dit, les automobilistes, les camions vont se rendre directement jusqu'à l'échangeur de la 321.

2080

2085

Mais si on prend quelqu'un qui vient de La Macaza, qui accède par la rue du Pont, lorsqu'il va arriver à l'intersection de la rue du Pont aux feux de circulation qu'il y a, puis qu'il veut aller sur la 321, il devra obligatoirement tourner à gauche, s'en venir sur la route 117, l'ancienne route 117, prendre l'entrée sud, reprendre la voie de contournement en direction nord jusqu'à cet échangeur-là pour la 321. Il n'aura pas le droit de circuler dans la partie centrale de L'Annonciation.

2090

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Allez-vous fournir un plan aux camionneurs pour qu'ils comprennent un peu le système; comment vous allez informer les gens de ça?

2095

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Dans la procédure, on a de l'affichage qui se fait et puis il y a une carte provinciale qui est mise à jour au niveau de tous les circuits, qu'on appelle soit un circuit rouge, jaune ou vert, dépendamment de la carte.

2100

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Il va être informé pour pas qu'il se retrouve dans une situation où ils vont prendre le risque de passer quand même?

2105

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Bien, c'est informé, oui, suivant la procédure normale de l'affichage, oui.

2110

M. MARIO TURCOTTE :

J'aurais peut-être un complément d'information. L'interdiction de circuler pour les camions lourds entre la rue du Pont et l'échangeur de la 321 devient une décision municipale. Parce que présentement, elle est autorisée mais c'est la municipalité qui, par règlement, va interdire cette section-là. Si la municipalité veut l'autoriser, il y a pas de problème. Mais des discussions qu'on a eues avec la municipalité, elle désire, parce qu'elle veut redorer son noyau villageois avec les piétons, comme elle parlait tout à l'heure, elle veut interdire le transit de camions lourds dans ce secteur-là.

2120

LA PRÉSIDENTE :

Pour ce qui est d'une partie de la question de monsieur Parisien à savoir en termes de temps, quand est-ce que lui peut savoir qu'est-ce qu'il peut faire, qu'est-ce qu'il lui

2125

arrive, en termes de... je sais que vous avez abordé quand même un peu hier les étapes mais peut-être lui expliquer, répondre à son inquiétude par rapport à ça. À quel moment il peut savoir à quoi s'en tenir?

2130 **M. MARIO TURCOTTE :**

La première étape, ça nous prend l'autorisation, il faut que le projet soit accepté, il faut qu'il y ait une recommandation positive, que ce soit accepté par le conseil des ministres, qu'on ait une autorisation de réalisation du projet.

2135 À partir de là commencent toutes les étapes de préparation, si je puis dire ici, finales du projet, et c'est à partir de ce moment-là qu'on confectionne vraiment, on détermine l'emprise exacte, on fait les plans de cadastre, les plans d'arpentage fonciers puis on va vous rencontrer. Parce que là vous savez, on est capable de vous dire: oui, on
2140 a besoin d'acquérir du terrain chez vous, oui, ça s'en vient, on est capable de vous préciser les délais. Mais c'est pas avant ça. Parce que présentement, ce n'est seulement qu'un projet puis avant d'obtenir cette autorisation-là, on prévoit à partir d'aujourd'hui à peu près de 6 à 12 mois, dépendant de la suite du dossier.

2145 **LA PRÉSIDENTE :**

Et je rajouterais, monsieur Parisien, un élément que j'ai spécifié hier, c'est que le mandat du BAPE, lui, est de quatre mois. À partir d'avant-hier, le 7 octobre, donc ça nous donne le 7 février pour faire état de nos constatations et de nos recommandations ou pas.

2150 C'est le conseil des ministres qui décide, sur recommandation du ministre de l'Environnement. La recommandation du ministre de l'Environnement, il va la faire avec l'éclairage du rapport du BAPE et de l'analyse environnementale qui a été faite du ministère de l'Environnement, et lorsque tout ça est fait, tout ce processus-là passe, il y a un décret
2155 qui peut être voté avec une autorisation qui sont conformes.

Alors, c'est à peu près les temps qu'on vous a dits, le BAPE, c'est quatre mois et le ministre doit le rendre public 60 jours plus tard. Ce qui veut dire qu'en début de mars, vous avez une idée de la position du BAPE et il reste les étapes dont il vous a parlé, si je
2160 comprends bien, dans le meilleur des mondes, de 12 mois. Voilà.

Mon collègue a une autre question, suite à votre question.

2165 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est plutôt une confirmation. Dites-moi, la raison principale donc de toutes les modifications, c'est de vouloir sauvegarder la source. Est-ce que c'est ça que je peux comprendre?

2170 **M. MARIO TURCOTTE :**

Monsieur Barabé va répondre.

2175 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

Il y avait deux raisons. La raison principale et majeure, c'était au niveau de la source. La deuxième raison, c'était au niveau de l'accès à la municipalité pour éviter qu'il y ait des gens qui n'accèdent pas directement à la partie urbanisée. Mais disons que la majeure, majeure, c'était vraiment la source. C'est ça qui a fait qu'on a modifié le projet.

2180 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2185 J'aurais une question pour monsieur Bilodeau. Pour ce qui est de la source, actuellement est-ce qu'elle est fonctionnelle, est-ce qu'elle est fermée, qu'est-ce que vous en faites actuellement?

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

2190 Actuellement, la source n'est pas fonctionnelle.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, quelles sont les raisons pourquoi vous l'avez...

2195 **M. JEAN-PIERRE BILODEAU :**

2200 C'est des raisons de qualité d'eau. Nous avons reçu un avis du ministère de l'Environnement, nous ordonnant de fermer cette source et de procéder à différentes analyses et différents travaux avant d'obtenir l'autorisation de la réouvrir par une requalification.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2205 Donc, l'intention, c'est de la réouvrir?

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

2210

L'intention présentement de la municipalité de L'Annonciation, effectivement c'est d'arriver à la réouvrir. Par contre, dans le contexte des fusions actuellement, ce sera probablement au nouveau conseil à poursuivre ce dossier-là, les fusions sont éminentes, donc on ne voulait pas non plus engager à ce niveau-là le futur conseil municipal, mais effectivement, si on prend la position de notre conseil actuel à L'Annonciation, effectivement, c'est de réouvrir éventuellement cette source d'approvisionnement d'eau potable-là.

2215

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2220

Mais pour vous, est-ce qu'il y a d'autres contraintes que le ministère a soulevées pour la question d'accès central?

2225

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

2230

Non, à ce moment-là, il y avait pas ces contraintes-là. C'est sûr que ça s'est discuté mais il y avait pas ces contraintes-là. C'était plus comme monsieur Turcotte, du ministère, a mentionné. C'était l'accessibilité au centre-ville au niveau pour les piétons et rendre ça plus facile et l'autre côté, c'était effectivement la source à ce moment-là.

LA PRÉSIDENTE :

2235

M. ANDRÉ PARISIEN :

Bien, moi, c'était de savoir si le plan peut rechanger encore, ce plan-là, ou si c'est ça l'histoire?

2240

LA PRÉSIDENTE :

2245

Ce qu'on peut vous dire déjà, c'est que nous, ce qu'on étudie, ce qu'on évalue, c'est ce qui est présenté lors des audiences. Et il peut toujours y avoir évolution dans un dossier. Maintenant, les décideurs vont tenir compte de ce qui a été évalué, vu par la population et ce que la population a considéré. Je pense que je ne m'avance pas trop en disant ça.

En principe, il n'est pas supposé avoir des changements majeurs et peut-être que le responsable du ministère de l'Environnement pourrait peut-être continuer sur cet aspect-là,

2250 qu'est-ce qui arrive. Pour le ministère de l'Environnement, c'est le dossier qu'ils étudient actuellement, ce qui est présenté aux audiences maintenant.

M. DENIS TALBOT :

2255 Oui, effectivement, c'est le dossier qu'on étudie. D'ailleurs, il y a déjà eu certaines modifications par rapport à ce qu'on nous avait présenté dans le contenu de l'étude d'impact, mais à l'heure actuelle, ce qu'on étudie, c'est ce qui nous est présenté.

2260 C'est certain que s'il y avait des modifications importantes qui survenaient plus tard, bien, ce serait autre chose complètement, il faudrait réévaluer la situation, on parlerait d'impacts complètement nouveaux, il y aurait des études supplémentaires, ça pourrait aller jusqu'à un nouveau projet. Mais pour l'instant, on étudie le projet qui nous est présenté.

LA PRÉSIDENTE :

2265 Ça va, monsieur Parisien?

M. ANDRÉ PARISIEN :

2270 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Au plaisir. Je vais appeler monsieur Laurent Bourgie, entretemps, mon collègue aurait une question supplémentaire.

2275 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2280 Ma question est pour monsieur Supper. Dans votre schéma d'aménagement, vous aviez un objectif justement que l'accès central soit un élément favorable pour permettre au camionnage de circuler directement sur la 117. Comment est-ce que vous... quel est votre avis par rapport aux modifications du projet actuel?

M. JACQUES SUPPER :

2285 Actuellement, suite aux discussions et aux accords préliminaires qu'il y avait eus entre la municipalité sur le principe de l'accès Marois, mais Marois, appelons-le limité, qui ne permet pas la circulation lourde et qui ne permet pas également d'accéder, c'est une position qui était satisfaisante au niveau du schéma et le schéma a d'ailleurs été modifié pour en faciliter la mise en oeuvre. Fait que c'est une position qui apparaissait intéressante

2290 au niveau de la MRC, satisfaisante à tout le moins.

2295 Évidemment, les modalités finales relevaient beaucoup plus de la municipalité locale
quant aux aménagements et quant aux discussions et au protocole mais sur le principe, le
conseil de la MRC, lui, y adhérerait. Il y avait des préoccupations conjointes d'aménagement,
de zonage de toute la question qui a été discutée hier au niveau du plan d'aménagement du
corridor routier pour s'assurer des effets, appelons-les ainsi, pervers d'un contournement
par rapport à l'activité commerciale, mais tout ça a fait l'objet d'une modification, je vous
dirais, qui est entrée en vigueur l'automne dernier, l'automne 2001, à la satisfaction des
parties.

2300

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

2305

M. MARIO TURCOTTE :

Madame la Présidente, j'aurais peut-être une information complémentaire
concernant la montée Marois.

2310

Dans l'étude d'impact originale que nous avons déposée, la première alternative de
construction de la montée Marois pour permettre le passage de véhicules lourds a été
analysée dans cette étude-là. Le ministère de l'Environnement les ont en main.

2315

En tout cas, si la Commission le souhaite, ça peut être une alternative qui soit
utilisée advenant la décision récente de la fermeture de la source par la municipalité. En
tout cas, je vais vous dire que cette alternative-là a été analysée et peut en être une aussi
pour le ministère des Transports.

2320

LA PRÉSIDENTE :

Je comprends que votre première option qui est un accès central soit construit selon
les normes du ministère des Transports est toujours sur la table, si le milieu le souhaite?

2325

M. MARIO TURCOTTE :

Oui.

2330

LA PRÉSIDENTE :

Et dans le contexte où la source, qui était une problématique qui avait été soulevée
importante à l'époque, n'était pas... le projet est abandonné ou il n'y avait pas d'intention de
garder ouverte?

M. MARIO TURCOTTE :

2335

À ce moment-là, cette alternative-là faisait en sorte que l'accès principal au centre-ville devenait la rue Marois avec tous les mouvements dans toutes les directions et selon les standards du ministère des Transports.

2340

La route 117 actuelle des deux côtés de la rue du Pont actuelle deviendra à ce moment-là responsabilité de la municipalité.

LA PRÉSIDENTE :

2345

Et je voudrais aussi comprendre, peut-être avant avec monsieur Bilodeau, je veux juste rappeler, vous venez de dire, pour vous, la source, c'est quand même à court ou à moyen terme, c'est un acquis que vous voulez garder, c'est bien ça?

2350

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

Oui, madame la Présidente. L'intention de la municipalité est que la source soit fonctionnelle. C'est notre intention, c'est à l'étude et, oui, c'est notre intention. Notre intention n'est pas de laisser cette source-là fermée, si c'est possible de la réouvrir.

2355

LA PRÉSIDENTE :

2360

Merci. Juste une autre question aussi. À partir du moment où avec les nouvelles données pour l'accès central municipalisé, quel est l'impact à l'origine de votre projet pour, en fait, détourner les véhicules lourds sur la 117, quel est l'impact sur vos objectifs de justification du projet, du fait que tous les camions de La Macaza vont toujours être sur la 117 sud?

M. MARIO TURCOTTE :

2365

Je demanderais à monsieur Barabé de répondre à cette question.

LA PRÉSIDENTE :

2370

En termes d'objectifs, l'atteinte de vos objectifs, le fait qu'il y ait un changement, qu'il en reste toujours des véhicules lourds sur la 117 au sud, quel impact ça a sur vos objectifs?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2375

Madame la Présidente, au niveau des objectifs, on pourrait dire que ça a un impact négatif, dans le sens que l'objectif premier, c'est d'assurer une circulation sécuritaire, une circulation fluide de tous les véhicules.

2380 Il est certain que si on oblige des camions à faire des détours pour accéder à une voie de contournement, on vient d'augmenter les temps de parcours, on vient d'augmenter l'effet de pollution sonore, on vient d'augmenter l'effet de perte d'énergie, dans le sens que si on fait quatre kilomètres de plus à chaque transport, ça génère des pertes au bout annuellement qui peuvent être importantes au niveau des camionneurs.

2385 Si on regarde dans une solution à long terme, je vous dirais, on handicape la route 117 actuelle dans la section sud de L'Annonciation, il y a quand même un secteur d'activités commerciales dans cette zone-là. Il est peut-être moins évolué en nombre puis c'est peut-être pas les mêmes affectations par rapport à la partie centrale, sauf que ça a un impact sur
2390 les commerces qu'il y a là, le fait de maintenir une circulation lourde. Je vous parle de circulation lourde, qui est quand même un certain handicap.

Je vous dirais que l'objectif premier si on veut avoir un accès rapide à une voie de contournement, ce serait de revenir à notre position initiale d'aménager la montée Marois
2395 standard aux normes du ministère, de faire un accès conventionnel avec tous les mouvements de circulation.

C'est facilitant pour tout le monde et de plus, ça élimine toute ambiguïté au niveau d'un véhicule qui, par mégarde disons, il faut le dire, qui va prendre l'accès central, que
2400 souvent les gens vont sortir d'une voie rapide, vont aller dans un service, ils veulent revenir par le même chemin parce qu'ils ne connaissent pas le secteur puis ils se butent à un *no man's land*, ça veut dire que vous ne pouvez pas circuler, vous ne pouvez pas accéder à la route 117. Vous retournez de bord puis là, vous revenez sur vos pas puis vous dites: bien là, si je veux aller reprendre la route 117, je passe par où?

2405 Ça, ça va exister, on peut pas se le cacher. C'est peut-être minime comme impact mais c'est quand même assez important. Ça, ça peut arriver puis on parlait tout à l'heure au niveau des camionneurs, on a beau faire toute l'information possible au niveau de la signalisation puis au niveau des cartes mais on n'est pas à l'abri d'un camionneur qui, soit
2410 par distraction ou par oubli, va accéder par la voie centrale, la montée Marois qui va être aménagée comme une rue locale. Ça, on n'est pas à l'abri de ça, ça peut arriver.

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

2415 Est-ce que je pourrais intervenir, madame la Présidente?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2420

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

Peut-être en complément d'information sur les propos de monsieur Barabé, j'inviterais monsieur Deslauriers à présenter certains documents au niveau de la source, en complément d'information.

2425

LA PRÉSIDENTE :

En fait, effectivement, ce qu'on voudrait cerner, c'est quelle est l'importance, l'ampleur de cet emplacement-là, l'importance pour la municipalité, quels sont les projets que vous avez qui peuvent un peu justifier les changements qui ont été apportés? On vous revient bientôt, monsieur Bourgie, on ne vous a pas oublié.

2430

M. ALAIN DESLAURIERS :

Madame la Présidente, effectivement, comme l'a indiqué monsieur Bilodeau, l'intention de la municipalité est toujours de réouvrir la source. Maintenant, est-ce que ça va être possible pour la municipalité, ça, c'est une autre affaire aussi.

2435

Parce qu'on se rend compte, on a reçu des documents qu'on peut déposer à la Commission du ministère de l'Environnement, à savoir que dans un dernier envoi qu'on a eu d'ailleurs, c'est qu'on nous dit qu'il pourrait y avoir cette source-là en plus d'avoir peut-être des eaux qui sont souterraines, il y a peut-être des eaux de surface qui s'infiltrent dans la source.

2440

Alors, là ils nous disent que peut-être cette source-là s'apparente un petit peu à un puits de surface, donc les eaux ne sont pas nécessairement des eaux de surface. Depuis un certain temps, on a dû la fermer pour des raisons précises, c'est-à-dire qu'elle n'était plus bonne à la consommation, alors on a dû la fermer pour ces raisons-là.

2445

Maintenant, le ministère de l'Environnement nous demande de procéder à une étude exhaustive avant de réouvrir cette source-là. Nous autres, on a tenté, on a dit: bon, on va faire des tests puis jusqu'à temps qu'elle soit bonne, quand elle sera bonne on va la réouvrir. Ils ont dit: non, là, elle est problématique, votre affaire, ça nous prend une étude exhaustive.

2450

Alors, à partir de ce moment-là, nous, c'est sûr qu'on voudrait la maintenir. La municipalité, son intention est ça. Mais c'est pas à n'importe quel coût. Si le remplacement de la source est un puits artésien, alors on a déjà un puits artésien qui fournit l'eau à la

2455

2460 municipalité puis d'ailleurs, on a aussi d'autres documents qu'on peut fournir à la Commission.

LA PRÉSIDENTE :

2465 Tout à fait, oui.

M. ALAIN DESLAURIERS :

2470 On a fait un accès, une prise d'eau finalement, pour tous les gens, les villégiateurs des municipalités environnantes qui viennent à L'Annonciation puis qui s'approvisionnaient à la source, on a créé un accès, une prise d'eau, qui vient de notre puits artésien qui s'est toujours qualifiée meilleure que notre eau de source d'ailleurs, alors on a fait un endroit où est-ce que les gens peuvent accéder à l'eau.

2475 Maintenant, on sait que pour toutes sortes de raisons, les gens tiennent à la source, c'est pour ça que le conseil municipal, dans la mesure du possible, va essayer de la remettre en marche mais on peut pas dire que c'est garanti à ce moment-ci.

LA PRÉSIDENTE :

2480 Dans les documents que vous allez déposer, autrement dit, il y a à l'intérieur de ça toutes les informations du ministère de l'Environnement, de ce qu'ils vous demandent, les exigences par rapport à une réouverture éventuelle?

2485 **M. ALAIN DESLAURIERS :**

Oui, effectivement, il y a des documents qui demandent effectivement que ça se conclue par une demande d'étude exhaustive de la part de la municipalité avant de pouvoir réouvrir la source.

2490 **LA PRÉSIDENTE :**

2495 Et c'est juste pour être bien certain, là, en termes d'intérêt pour la municipalité à ne pas avoir d'accès central selon les normes du ministère des Transports, la source est le seul aspect?

M. ALAIN DESLAURIERS :

2500 Je dirais pas que la source est le seul aspect. Pour ça, on va devoir revoir au niveau du conseil municipal s'il y avait d'autres... il y avait d'autres raisons. C'était

effectivement la raison principale. Mais à ce moment-ci, je ne pourrais pas vous dire si c'était la seule raison au niveau du conseil municipal.

LA PRÉSIDENTE :

2505

Merci. Mon collègue aurait une dernière question.

2510

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2515

Une question pour le ministère. Vous nous avez expliqué depuis hier que la partie au nord de la rue du Pont serait cédée à la municipalité, on peut comprendre que c'est pour mettre en place leur programme de revitalisation et tout. Maintenant, si jamais il y avait accès central, est-ce qu'à ce moment-là, la partie au sud serait cédée à la municipalité ou si ça resterait sous votre responsabilité?

M. MARIO TURCOTTE :

2520

Madame la Présidente, la partie au sud serait cédée à la municipalité également. Ça veut dire qu'au lieu d'avoir le quatre kilomètres qu'on parlait hier, de la rue du Pont à aller à la 321, il y aurait également de la rue du Pont à aller à l'accès sud. La totalité presque de la 117 actuelle serait... l'entretien serait cédé à la municipalité.

2525

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, la raison pourquoi, en fait, que vous conservez ce tronçon actuellement, c'est le fait qu'il y a les camions qui circulent dessus?

2530

M. MARIO TURCOTTE :

2535

Non. Pourquoi qu'on la garde ? C'est parce que nous avec la route qui s'en va de La Macaza à l'Annonciation, il faut aller les raccorder au niveau de la 117, la nouvelle 117 ; également, il faut aller donner un accès sous responsabilité du gouvernement pour le noyau villageois, là. Ça veut dire qu'on garde une section de route, ça aurait pu être la partie nord que l'on conserve mais celle qui était la plus appropriée, c'était l'accès sud.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2540

Merci.

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

2545 Donc, aussi, également dans l'hypothèse où le chemin Marois serait propriété du
ministère des Transports, ça veut dire également que l'entrée sud va être aussi
reconfigurée parce que, si je me trompe pas, vous l'avez reconfigurée en fonction des
camions.

2550 **M. MARIO TURCOTTE :**

 Pas nécessairement parce que, de toute façon, l'accès nord et sud, ces deux
accès-là, qu'ils soient de la responsabilité que la route par après, l'ancienne 117 soit
municipale ou du ministère des Transports, ça n'a pas d'importance, on veut s'assurer que
2555 les accès soient conviviaux et soient facilitants pour l'ensemble des usagers.

 Madame la Présidente, est-ce qu'on peut rajouter un complément...

2560 **LA PRÉSIDENTE :**

 Rapidement, monsieur Bourgie va s'impatienter. Non? Vous êtes intéressé aussi à
l'entendre ? Allez-y.

2565 **M. MARIO TURCOTTE :**

 Monsieur Barabé va rajouter un complément d'information.

2570 **LA PRÉSIDENTE :**

 Allez, monsieur Barabé.

2575 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

 Pour ajouter aux propos de monsieur Turcotte, c'est qu'en première phase de
2580 construction de la route de contournement, on avait identifié un virage à gauche pour les
camions, bien, un virage à gauche pour les véhicules, on l'a identifié, vu que c'était l'accès
sud qui devenait l'accès à L'Annonciation et aller à La Macaza, donc on a aménagé
immédiatement un quatre voies, si on veut, séparées. Entre autres, il y a une voie de
virage à gauche, il y a une voie tout droit en direction sud, et en direction nord, on a deux
voies, une voie d'accélération et de grimpage pour camions.

 Je pourrais pas vous dire immédiatement qu'il y aurait pas de modifications de cette
intersection-là si la montée Marois devenait l'accès principal parce que le volume de
camions ne serait plus là. Ils auraient plus le droit de prendre, en réalité, l'accès sud, sauf

2585 pour des livraisons locales. Donc, ça diminuerait de beaucoup les mouvements de camions. Ce qui veut dire que la voie de virage à gauche au niveau importance aurait beaucoup moins d'importance.

2590 Fait qu'il faudrait réévaluer la configuration de l'entrée sud. En direction nord par contre, l'entrée sud de la manière qu'on l'a désignée, je pense que ça pourrait rester la même façon pour permettre un accès convivial puis aisé pour les automobilistes.

LA PRÉSIDENTE :

2595 Monsieur Bourgie.

M. LAURENT BOURGIE :

2600 Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

2605 **M. LAURENT BOURGIE :**

2610 Alors, pour reprendre où j'en étais hier concernant les travaux qui vont être faits à L'Annonciation, j'aimerais savoir est-ce qu'une entente entre la MTQ et la municipalité de L'Annonciation peut être signée avant la deuxième partie des audiences concernant les travaux qui sont effectués dans la municipalité pour contrer les effets négatifs versus les commerçants de L'Annonciation. Parce que sinon il va être très difficile ou sinon impossible d'émettre une opinion ou des recommandations sur un dossier qui n'est pas terminé. Alors, c'était ma question.

2615 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Turcotte.

M. MARIO TURCOTTE :

2620 Pour répondre à la question de monsieur Bourgie, non, c'est impossible qu'il y ait, en tout cas, le délai est trop court pour qu'il y ait une signature de protocole d'entente entre le ministère et la municipalité d'ici la deuxième partie des audiences. Présentement, il faut finaliser toute la... il y a plusieurs raisons mais une des principales, il faut finaliser toute l'approche... il faut s'assurer qu'il va y avoir dans un premier temps une voie de déviation

2625

parce que c'est l'objet même du protocole actuel pour revitaliser ça, sans ça, ça sera peut-être d'autres solutions qu'il y aura à faire sur la 117, on le sait pas.

Également, il y a plusieurs discussions encore à finaliser avant d'en arriver à un projet protocole final.

2630

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

Monsieur Bourgie, votre question, pour bien comprendre le sens de votre question, c'est que vous, à date, vous n'avez pas eu connaissance de l'objet des négociations, c'est ça que je présume? C'est des éléments qui nous intéressent.

2635

M. LAURENT BOURGIE :

Oui, j'en connais une partie mais c'est qu'il y a encore des choses qui sont en négociation. En tout cas, monsieur Barabé, hier a expliqué un petit peu les travaux qui vont être faits ici dans la municipalité, on parlait plus du centre-ville mais je crois qu'il va y avoir des travaux qui sont aussi hors du centre-ville au niveau de l'implication du ministère des Transports.

2640

Donc, la question que j'aimerais savoir, moi, c'est: est-ce qu'on peut savoir exactement tout ce qui va se faire ou ce qui est sur la table? Il faudrait que les commerçants puissent savoir exactement qu'est-ce qui va leur être proposé en contrepartie des désagréments du contournement?

2645

LA PRÉSIDENTE :

Donc, si je comprends bien, c'est toutes les options possibles d'un programme de revitalisation pour le centre-ville?

2650

M. LAURENT BOURGIE :

Pas nécessairement pour le centre-ville, ça peut être aussi du côté nord et du côté sud; donc, qu'est-ce qui va être fait dans toute la municipalité.

2655

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Bilodeau, êtes-vous à même de nous dire un peu quels sont les objectifs de la municipalité en termes de revitalisation? Bien sûr avec ce qui peut être signé avec le ministère des Transports en termes de protocole pour les infrastructures et autres mais aussi en termes d'objectifs économiques ou de configuration à la foi commerciale de la municipalité. Est-ce que vous êtes à même de nous dire actuellement où est-ce que vous en êtes?

2660

2665

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

2670 Madame la Présidente, je vais demander à monsieur Deslauriers de répondre à cette question.

M. ALAIN DESLAURIERS :

2675 Madame la Présidente, bien sûr, ce que la municipalité a demandé jusqu'ici au ministère des Transports, c'est surtout des infrastructures. C'est au niveau des infrastructures. Quant au contexte ou aux organismes, le ministère des Transports nous a proposé des organismes avec lesquels nos commerçants pouvaient... des organismes qu'ils pouvaient faire affaires pour augmenter, je pourrais dire, l'attrait au centre-ville.

2680 Il y a toute une partie, si on pourrait dire, entre commerçants ou dynamisme commercial. Mais la municipalité, elle, s'est plutôt penchée sur les infrastructures. À savoir ce que, nous, ce qu'on voudrait, c'est d'avoir un beau centre-ville à l'image de certains autres centres-villes qu'on voit dans notre région. À savoir d'une façade d'un commerce à aller à l'autre façade de l'autre commerce l'autre bord de la rue, on veut tout refaire ça pour que ce soit joli et attirant pour les gens qui vont venir dans notre région.

2685 D'autant plus, on veut que ce soit fait un certain nombre d'années avant le contournement pour que les gens en aient connaissance de ce noyau-là et puis qu'ils s'y arrêtent puis que ça leur tente de revenir encore. Alors, c'est un peu dans ce sens-là qu'on demande l'apport du ministère.

2690 Bien entendu, il y a des choses que le ministère nous dit qu'il y a certaines contraintes. Nous, on en a aussi de notre part, nos moyens sont limités, surtout pour ce genre de travaux-là qui sont assez onéreux, si on peut dire. Il y a des projets gouvernementaux autres que le ministère des Transports, on a cogné à plusieurs portes pour avoir des subventions pour faire des choses. On en a obtenu une finalement, pour refaire des égouts, aqueducs et égouts dans le centre du village, justement là où ça va être refait, le noyau urbain.

2700 Mais ça, ça va en parallèle avec les travaux du ministère des Transports. C'est-à-dire que ce qu'on a demandé, nous, dans nos négociations avec le ministère des Transports, on savait qu'eux autres, c'était leur chemin puis qu'ils referaient le surfacage avant de nous donner les infrastructures. Alors, nous, dans nos demandes, on s'est concentré sous le sous-sol, si on peut dire, refaire les égouts et aqueducs, donc l'apport

2705 du ministère va être important pour nous pour refaire le resurfacage et refaire les bordures et les trottoirs et refaire l'aménagement du centre du village.

Dans ce contexte-là, c'est bien entendu qu'on a demandé des choses précises au ministère. Ils l'ont soulevé puis on le soulève aussi, l'entente finale n'est pas encore arrivée

2710 parce qu'on demande encore des choses qu'eux autres nous disent que c'est peut-être pas encore dans leur mission mais, nous, on pense qu'il doit y avoir de l'aide parce qu'il va y avoir effectivement des effets néfastes qu'ils ne nient pas.

2715 Par contre, effectivement, dans le contournement, il va y avoir des effets positifs aussi parce qu'il y a des gens, lors des périodes de pointe, qui aimeraient venir magasiner au centre du village mais qui ne peuvent pas parce qu'ils seront pas capables d'embarquer sur la route parce qu'il y a trop de trafic puis ils seront pas capables de se stationner puis ils seront pas capables de repartir, ils seront pas capables de traverser la rue. Il y a des effets négatifs déjà qui existent.

2720 C'est sûr que pour certains commerces précis, il va y avoir des effets négatifs plus accentués ou forts, si on peut dire. On peut parler des stations d'essence ou ceux qui vendent des patates frites, comme on peut dire, ça risque de les affecter plus fort parce que le transit, ce sont des commerces pour véhicules de transit.

2725 Mais les petits restaurants ou les gens qui vendent des chaussures, exemple, on sait que les passants n'arrêteront pas s'acheter des chaussures, ça nous surprendrait, là, ça peut arriver mais on sait qu'il y a certains types de commerce qui sont alimentés, je dirais, par les municipalités environnantes qui, elles, ne fonctionnent pas bien lorsqu'il y a trop de trafic dans le centre du village.

2730 Alors, on pense qu'il y a des effets positifs qui vont arriver suite au contournement mais il y a aussi des effets négatifs puis il y a un gros risque d'effets négatifs à savoir qu'on devienne un village fantôme.

2735 Là, on veut bien collaborer avec le ministère des Transports mais on veut éviter de devenir un village fantôme, puis c'est là qu'on pense que c'est important d'avoir un beau noyau villageois, quelque chose qui serait attirant avec des thèmes, on a déjà mis un thème en route, on veut en avoir d'autres, on voudrait que les passants soient intéressés à s'arrêter pour venir consommer à L'Annonciation mais pas ceux qui font juste passer, effectivement, ceux-là, ça nous fait rien qu'ils continuent à passer puis qu'ils n'arrêtent pas. Mais ceux qui sont intéressés, on voudrait attirer des gens.

2745 Pour ça, c'est très important que notre demande, à cause de nos moyens, nos demandes au ministère des Transports, est très importante, c'est-à-dire que leur contribution est très importante. Puis là, comme je vous mentionnais, c'est au niveau des infrastructures.

2750 Alors, on ne s'entend pas encore tout à fait mais disons qu'on a très bien cheminé puis qu'il ne reste plus grand chose à régler. On s'est rencontrés dernièrement, il y avait des choses sur lesquelles, si on s'entendait, je pense qu'on serait prêt à... la municipalité serait prête à signer un protocole dans ce sens-là.

2755

Maintenant, compte tenu des fusions effectivement, les délais, ce qui va arriver, on ne peut pas garantir ce qui va arriver dans le futur conseil avec des nouveaux élus. Mais dans la situation actuelle, ce qu'on peut dire, c'est que la municipalité était près de s'entendre avec le ministère des Transports sur la façon de rénover.

2760

Quant à la question de monsieur Bourgie, qu'est-ce qui va être fait plus précisément ? Bien, on a un projet de protocole qui, lui, dit des choses. Maintenant, ça ne dit pas tout. Malheureusement, ce projet-là ne dit pas tout parce que le ministère des Transports nous a dit qu'ils feraient certains travaux qui ne seront pas inclus au niveau des coûts du protocole.

2765

C'est pour ça que quand on parle de 800 000 \$ - 900 000 \$, ça comprend certains coûts que le ministère a consentis, que c'était pas des besoins du ministère des Transports. Eux autres, leurs besoins primaires étaient de sortir... les gens rentrent à un bout puis ils sortent à l'autre bout, si on veut comprendre ça rapidement.

2770

Mais l'accès central dont il parlait, c'est la municipalité qui l'a demandé. Même la première dont il parlait, c'est la municipalité qui l'a demandé aussi parce qu'on pensait que c'était important que les gens puissent accéder au centre du village sans avoir à traverser tout le village. Des fois, les gens iraient bien à un endroit mais ça ne leur tente pas de faire tout le chemin.

2775

Alors, c'est important d'avoir l'accès central. On a demandé ça au ministère des Transports, on a travaillé un certain temps puis, bon, ils l'avaient accordé, on le voit aujourd'hui, ils sont sur des plans. On voit que cet accès-là a été modifié pour certaines raisons, des raisons valables, parce que la source était aussi un attrait. Je dis «était» parce que malheureusement, elle est fermée à ce moment-ci. Comme on mentionnait tantôt, on va essayer de la rouvrir mais il y a des contraintes.

2780

2785

Quant aux points précis, je ne sais pas si monsieur Bourgie, ce qu'il veut savoir c'est: est-ce qu'un document comme j'ai ici, à savoir réfection de pavage, ajustement des têtes de puisard, réalignement de la rue Landry, je ne sais pas si c'est des termes comme ça qu'on veut entendre mais ce qu'on dit, nous, c'est qu'on veut refaire toute... d'une façade d'un commerce à l'autre en face, on voudrait que tout ça soit refait, avec la participation du ministère. Je ne sais pas si ça répond à la question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2790

Juste pour bien comprendre, monsieur, vous avez dit tantôt que votre projet de revitalisation, vous voulez le faire avant les travaux du ministère, c'est ce que j'ai cru comprendre?

M. ALAIN DESLAURIERS :

2795

Oui. Ce qu'on parlait, c'est qu'on voulait que les travaux soient faits au moins trois ans avant le contournement comme tel, pour que les gens aient le temps de bien voir L'Annonciation. Là, on sait qu'ils le voient mais certains le voient négativement parce qu'on sait qu'à l'hôtel de ville, des fois, les gens qui sont pris à la lumière, ils arrêtent puis ils rentrent à l'hôtel de ville puis ils disent: aye, qu'est-ce que vous faites? Allez-vous faire quelque chose?

2800

2805

Il y a du mécontentement aussi de ce niveau-là. Mais c'était pas notre responsabilité, la fluidité dans le village. Mais, nous, effectivement, on voudrait que ça soit fait avant puis dans nos rénovations, on voudrait pas que ça nuise à la fluidité actuelle, je pense que le ministère des Transports ne cherche pas ça non plus, nous non plus, mais on voudrait quand même que ce qui resterait à part versus d'autres alternatives du ministère, que ce qui va rester après, quand ils vont être rendus sur le contournement, si on peut dire, bien, ce qui reste là soit encore quelque chose d'intéressant pour les gens de la place et pour les gens des alentours. Parce qu'on a un bassin de population touristique alentour qui est assez important, faut que ces gens-là soient intéressés à venir à L'Annonciation après, pour toutes sortes d'affaires. Parce qu'on sait que L'Annonciation c'est un sous-centre au niveau de la MRC Antoine-Labelle. C'est-à-dire que la MRC Antoine-Labelle a un centre principal qui est à Mont-Laurier, un sous-centre qui est à Ferme-Neuve puis L'Annonciation est un autre sous-centre au niveau des services. Alors, beaucoup de gens viennent pour des services puis on voudrait qu'ils viennent pour autres choses aussi, tant qu'à être à L'Annonciation. C'est pour ça qu'on voudrait avoir... on travaille avec la SDC pour avoir un centre du village intéressant.

2810

2815

2820

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

J'aurais quelques petites questions. Il y a un document qui nous a été déposé, selon la codification du Bureau d'audiences, c'est le DB2.1, ce qu'on a c'est l'extrait, j'ai le chapitre 1 qui s'intitule «*Objectifs et grandes orientations d'aménagement du centre-ville*». Première question sur ça: ce document-là a été construit en quelle année?

2825

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

2830

Madame la Présidente, je demanderais peut-être à monsieur Boileau s'il a un élément de réponse à cette question.

M. JEAN-LOUIS BOILEAU :

2835

Il va falloir que je vérifie le document.

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

2840 Je vous remercie. C'est parce qu'il y a un tableau vers la fin, un tableau synthèse de différents coûts qui semble tourner autour d'à peu près 2.8 millions, j'ai entendu hier qu'on nous parlait de 3.5 millions, le projet global chiffré par la municipalité pour la revitalisation, est-ce que j'ai bien compris?

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

2845 C'est sûr qu'au niveau des chiffres, il y a eu plusieurs chiffres qui ont été dits, qui ont été mentionnés, on parle de 900 000 \$, 1 800 000 \$, deux millions quelque chose, trois millions, ça dépend toujours sur qu'est-ce qu'on regarde et dans notre protocole d'entente qu'on négocie actuellement avec le ministère des Transports, eux incluent des choses dans une section et, nous, on fait comme un global avec ça.

2855 C'est sûr que si on parle du global, on dépasse le deux millions dans le projet de protocole, et très facilement. Parce que comme mentionnait monsieur Deslauriers, le projet global couvre l'ensemble de la municipalité de L'Annonciation et inclut pas simplement de l'asphalte, inclut des lampadaires, inclut des trottoirs, inclut des arbustes, inclut plein de choses.

2860 Donc, dépendamment qu'est-ce qu'on regarde et dans quelle enveloppe budgétaire c'est pris ou dans quel poste budgétaire c'est pris, les chiffres varient. Mais on peut parler d'un projet global, aux dernières négociations que nous avons eues, un projet global d'au-delà de deux millions de dollars, effectivement.

M. MICHEL GERMAIN, commissaire :

2865 Donc, ça, c'est avec le MTQ. Dans le tableau par exemple, on parle, bon, il y a cinq phases réparties sur cinq années, on a des restaurations de bâtiments, donc je présume qu'il y a des bâtiments patrimoniaux mais il y a également aussi des bâtiments commerciaux, le total que j'ai, c'est environ un million de dollars, restauration de bâtiments, une quarantaine de bâtiments, en tout et partout.

2870 Je comprends que ce million-là ne fait pas du tout partie du protocole avec le ministère des Transports, mais est-ce que c'est, entre autres, un exemple de votre préoccupation en rapport avec ça, cet item-là par exemple, restauration de bâtiments, un million de dollars à l'intérieur du projet?

2875 **M. LAURENT BOURGIE :**

2880

Je crois qu'il y a déjà des choses qui ont été faites depuis ce temps-là. Il y a eu un programme incitatif comme rénovation des façades des commerces, rénovations villageoises. Moi, c'est plus au niveau des travaux qui vont être effectués dans la municipalité concernant directement le contournement, donc c'est vraiment les travaux qui s'en viennent, ce qui va se faire.

2885

Je peux peut-être passer aussi à ma deuxième question en même temps.

LA PRÉSIDENTE :

2890

Peut-être en complément de votre...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2895

La question qu'on a soulevée tout à l'heure pour la phase des travaux, de faire la revitalisation avant vos travaux de contournement, est-ce que pour vous c'est une façon de faire qui semble vous convenir?

M. MARIO TURCOTTE :

2900

L'échéancier technique du projet, on voyait que la réalisation, si tout se déroule selon nos prévisions, les travaux de déviation pourraient débuter vers 2007. Effectivement, les travaux dans le secteur centre pourraient commencer avant cette période-là, juste avant, pour que les usagers de la route 117 actuelle puissent voir c'est quoi une partie de la revitalisation du centre-ville et par la suite, il pourrait y avoir une partie des travaux faits là et après la déviation, peut-être d'autres secteurs pourraient être faits pour finaliser tout l'ensemble des travaux.

2905

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2910

Donc, il y a moyen de gérer les déplacements?

M. MARIO TURCOTTE :

2915

Oui, il y a moyen de gérer, c'est dans ce sens-là que nous travaillons avec la municipalité pour bien cerner ce qui va être fait avant.

LA PRÉSIDENTE :

Votre deuxième question, monsieur Bourgie.

2920

M. LAURENT BOURGIE :

2925

Deuxième question, on parlait du projet global, alors à ce moment-là, est-ce que le ministère des Transports ainsi que la municipalité de L'Annonciation vont déposer tout ce qu'on vient de parler au Bureau d'audiences ici, qu'on puisse consulter exactement tous les détails même si le dossier n'est pas terminé et n'est pas signé?

LA PRÉSIDENTE :

2930

Je comprends bien que vous voudriez que le protocole, le projet de protocole soit déposé?

M. LAURENT BOURGIE :

2935

On voudrait être informés de ce qui est en négociation, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

2940

Monsieur Bilodeau, on comprend que vous êtes dans un contexte de négociation, pour la MTQ aussi, qu'est-ce que vous seriez à même de pouvoir déposer sur les objectifs de négociation peut-être?

M. JEAN-PIERRE BILODEAU :

2945

Madame la Présidente, nous, au niveau de la municipalité de L'Annonciation, on n'a pas d'objection à déposer le document de travail du protocole d'entente mais il faut bien s'entendre que c'est un document de travail qui est en élaboration, qui est en construction et c'est définitivement pas la conclusion des négociations. C'est un document de travail. Nous sommes disposés à déposer ce document.

2950

2955

Peut-être aussi en complément d'information pour monsieur Bourgie, vous nous demandez qu'est-ce que nous, on demande que ce soit fait dans le centre-ville, un peu comme je disais tantôt, on parle des trottoirs, on parle de déplacer les lignes téléphoniques et les lignes électriques, on parle de paysagement, on parle de nouveaux lampadaires, donc rendre le centre-ville attrayant. En gros, là, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2960

Monsieur Turcotte, est-ce que, vous, vous avez objection à ce que ce qui est actuellement sur la table en termes de négociation...

M. MARIO TURCOTTE :

2965 Non, nous n'avons pas d'objection mais peut-être juste préciser que le projet de
protocole qui est présentement en discussion avec la municipalité couvre la partie de la rue
du Pont à la rue Landry. C'est seulement que ce secteur-là, et couvre aussi également la
construction de la rue Marois. Le 650 mètres qui va être municipal, il est traité dans le
protocole. Mais on n'a pas d'objection à le déposer comme document d'information.

2970

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Alors, merci tout le monde, alors on se revoit à 7 h 30 ce soir, je vais
garder la même préséance des gens inscrits au registre pour ce soir, les autres se
2975 rajouteront à la suite. Alors, merci bien, bon souper.

* * *

Je, soussigné, **BERNARD J. RAVEAU**, sténographe officiel, certifie sous mon serment d'office
2980 que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des paroles
recueillies au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

2985 **BERNARD J. RAVEAU, s.o.**