

## L'A.U.R.A.

( *L'Annonciation, un réseau afférent* ):

### OPÉRATION RÉVEIL

L'impact que nous voulons créer dans notre communauté  
est :

- Assurer une économie stable
- Conserver les acquis et infrastructures à long terme
- Protection de la vie communautaire et touristique

L'A.U.R.A. ( *L'Annonciation, un réseau afférent* ): OPÉRATION RÉVEIL

1. Introduction
2. «Laura...», un retour dans le temps.
3. Pertinence et illustration de l'abréviation composant le titre du mémoire.
4. Du sens commun
5. Question d'intégrité
6. Une communauté de besoins
7. Des intérêts particuliers de nature différente
8. De la sécurité comme première exigence de l'intérêt général
9. Renforcer notre réseau de services ou l'importance d'une vision
10. Maintenir nos services au transport routier
11. Consolider les acquis et changer pour le mieux
12. L'art de la concertation
13. De l'utopie à l'espoir ou en guise de conclusion

**Annexes**

1. Historique détaillé de L'ORRA par Monsieur Gilles Robidoux.
2. Signatures ou pétition possible (à venir)

## 1. Introduction

La réalisation prochaine du nouveau tracé de la route 117 qui contournera la municipalité de L'Annonciation n'est pas sans créer certaines dissensions au sein de notre communauté. Certains y voient l'occasion inespérée d'un développement devant coïncider avec la revitalisation du centre-ville ( l'exemple de St-Jovite représente à cet égard une référence apparemment prometteuse ) d'autres une somme d'énergie et d'argent mal placées susceptible d'isoler «le principal centre de services de la Vallée de la Rouge»<sup>1</sup>. Comment deux perceptions aussi opposées peuvent-elles naître de ce qui normalement devrait, sur le plan du bien et du sens commun, faire l'unanimité? Ces tiraillements, voire ce «tiraillage», n'indiquent-ils pas que le caractère commun et universel des bénéfices envisagés n'est peut-être pas si évident et que ceux-ci sont plutôt vus et perçus comme répondant encore une fois au jeu des intérêts particuliers avec son lot de gagnants et de perdants?

## 2. «Laura ...», un retour dans le temps

L'ORRA! Opération Réveil Région Annonciation, organisme de la fin des années '70, fut ainsi baptisé en souvenir du nom de Laura, cette tante, qui au nom de toutes nos mères et «grand's» mères, véritables abeilles infatigables, représentait si bien les générations ayant contribué à la réalisation du rêve de ce grand et (gros) curé Labelle... Celles-là qui, à partir de rien, mettait au monde une région, mettait au monde en ne pouvant compter, le plus souvent - à part elles-mêmes- que sur le digne et dévoué Docteur Côme Cartier, qui usa sa voix pendant des décennies sur les estrades politiques afin d'obtenir pour la population l'hôpital qu'on lui promettait d'élection en élection! Ce travail inlassable lui fit perdre la voix avant que son «œuvre» ne voit le jour, enfin, en '59.

Dans la foulée de la fermeture de la base militaire de La Macaza ( le gouvernement ayant annulé son entente avec les Américains ) et du changement d'approche mettant fin à la concentration des soins psychiatriques dans certains hôpitaux spécialisés et fragilisant ceux-ci ( dont celui de L'Annonciation ), nos industries périclitaient et fermaient ( meubles, moulins à scie, etc.). Jusqu'où cela pouvait-il aller?

---

1. «Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement», Ministère des transports, avril 2001, p.4

Cinq décideurs d'ici en eurent assez et se réunirent pour discuter sérieusement de la situation de la région...C'est ainsi qu'est née L'ORRA: dans un geste empreint à la fois de générosité et de détermination, les cinq et tous ceux qui leur emboîtèrent le pas réussirent, comme on le sait, à remettre le train en marche! Ça ne s'est pas fait tout seul, ni en attendant des subventions la bénédiction: celles-là, il fallu aller les chercher! Suite à cela, nombre de gens, organismes et même autorités leur ont fait confiance et leur demandèrent leur avis ou leur collaboration dans plus d'un domaine.

Faire appel aujourd'hui à cet élément de notre mémoire collective, c'est comme réutiliser un véhicule dont on sait qu'il peut accueillir nombre de passagers ( une forme de transport en commun ) pour livrer un message qui, espérons-le, aidera à l'évolution de ce projet qui n'aura jamais été autant d'actualité.

### **3. Pertinence et illustration de l'abréviation composant le titre du mémoire**

Ainsi, «L'A.U.R.A.: OPÉRATION RÉVEIL» est un vocable qui veut avant tout faire place à ceux et celles qui se reconnaissent dans ce qui suit: d'une part, l'aura fait référence, on le sait, à ce qui émane de façon plus ou moins visible d'un corps, d'une substance. Nous dirons qu'il s'agit ici du rayonnement d'une région, la nôtre, sur lequel il convient de s'entendre. La manière dont nous nous percevons vient déterminer nos choix et ceux-ci influenceront sans nul doute et pour longtemps l'avenir de notre communauté. Une vocation dorénavant plus touristique n'est pas à rejeter du revers de la main, mais il ne faut pas perdre de vue pour autant ce qui, jusqu'à maintenant, a caractérisé notre développement et nous a, en quelque sorte, façonné.

D'autre part, l'abréviation L'A.U.R.A. ou «*L'Annonciation, Un Réseau Afférent*», fait référence à un réseau qui revient de droit à cette région. Bien qu'apparemment nécessaire, une voie de contournement ne doit pas devenir exclusivement une voie d'évitement, dussent-elle s'appeler un jour autoroute. Dans le jargon médical -ce qui n'est pas, vous en conviendrez, totalement inapproprié- afférent signifie «qui amène de la périphérie vers le centre; qui amène vers un organe» ( Le Robert ) et, à une certaine échelle, L'Annonciation, loin de vouloir tourner le dos aux autres municipalités, a les moyens de jouer un rôle central, voire vital, qui pourrait profiter à toute la Vallée de la Rouge ( en autant qu'on lui accorde les moyens de mettre en valeur ses services en un réseau tout aussi cohérent ). Pour ce qui est de l'«opération réveil», nous croyons que l'urgence de s'entendre est évidente pour tout le monde...

#### 4. Du sens commun

Peut-être faudrait-il comprendre, et cela n'est pas à priori une hérésie, que le village de l'Annonciation n'est pas le principal destinataire du projet: ce n'est pas pour lui que la voie de contournement sous sa forme actuelle est créée. Cela ne veut pas dire forcément qu'il s'agisse d'une mauvaise chose pour son économie, mais s'il fallait craindre de surcroît qu'une forme de loi du silence apparaisse ( intimidation, dissuasion ) sous prétexte qu'il ne faut pas faire de vagues ou qu'«à cheval donné, on ne regarde pas la bride», ça, ce serait malsain... Or, qui dit que ce projet, malgré tous les rebondissements qu'il a connu, n'est pas encore perfectible? Il est fondamental, dans les circonstances, de chercher à «dépersonnaliser» le débat au maximum et de rechercher autant que possible ce qu'il convient d'appeler le sens commun.

#### 5. Question d'intégrité

**Tout ministère, impliqué de près ou de loin dans un projet de développement régional devrait, au mieux de ses compétences et en lien avec d'autres instances gouvernementales s'il le faut, concourir à une forme de développement durable.** Malheureusement, certains signes nous font croire que, dans le mariage de raison entre le ministère des Transports et la municipalité de l'Annonciation, «le partage des tâches» ne permet pas à la communauté de recevoir la part afférente qui lui est due ni toutes les retombées qu'elle est en droit d'espérer. Cette situation n'est sans doute pas uniquement due à l'attitude du ministère, mais ce dernier en se désengageant de toute responsabilité inhérente à l'aménagement d'un accès central ( hormis celle de sa stricte réalisation ), envoie un message qui dépasse le simple désir de procéder rapidement. Afin, apparemment, de se soustraire à l'épineux problème de la préservation de notre source ancestrale - menacée par les travaux de déblai - , il a remis entre les mains de la municipalité la responsabilité de la conception de cette voie d'accès. Cette entente est encore loin de représenter une solution.

Ce faisant, le ministère nous signifie que les irritants ne sont pas de son ressort, et voue du même coup à l'oubli, plutôt que de faire l'effort d'envisager une alternative, l'une des raisons qui servait à défendre la pertinence du projet dans notre milieu, soit la réduction du

trafic lourd à l'intérieur du village et la baisse du niveau de bruit qui devait en résulter<sup>2</sup> ( ce dont, avec le fort pourcentage d'inclinaison des montées Marois ou Paquette et l'utilisation presque nécessaire du frein Jacob, on pouvait toutefois douter ). Il oubli... et ne propose rien en échange sinon le «bonbon» de choisir nous même ( la municipalité ) le tracé d'une sortie ( un seul sens ) pour automobiles et véhicules légers vers le centre-ville. Cette illusion d'autonomie semble satisfaire l'administration municipale actuelle, mais cela met surtout en lumière que nombre de problèmes et de questions encore sans réponse, dans ce contexte, furent peut-être mal posées ou défendues.

## **6. Une communauté de besoins.**

Au fil du temps, ce sont les besoins communs et la manière dont les gens y répondent qui déterminent en partie ce que chaque maillon de la communauté ( familles, individus ) devient. Personne ne se fait tout seul. Il n'y a donc pas que la source, chez-nous, d'ancestrale. Le patrimoine, c'est aussi le patrimoine économique. Avant de planter le premier poteau d'une première clôture, c'est à l'horizon que nos prédécesseurs ont planté leurs yeux, leur regard; ils s'en sont remis à une certaine idée de l'avenir, une forme de foi. Cette croyance n'était pas une coquille vide: pour certains, il s'agissait d'une terre à cultiver, d'enfants à scolariser, de personnes à soigner, pour d'autres il s'agissait de vêtir, restaurer, réparer, dépanner...

Les terres, les commerces, les services, se sont donc tous développés conjointement, profitant du réseau existant ( la rivière ) et contribuant à l'apparition d'un second, fait d'abord de chemins plus ou moins carrossable puis de rues et de routes. Celles-ci répondaient forcément à des besoins; aucune étude n'était nécessaire pour le prouver. Cependant, ce n'est pas toujours l'absence de planification qu'il nous faut, semble t'il, corriger aujourd'hui. Par exemple, d'autres élus avaient cru autrefois nécessaire d'élargir la chaussée et son système d'éclairage devant l'hôpital pour voir améliorer, à moyen ou long terme, la fluidité de la circulation... Était-ce une aberration? Dans tous les cas, ce qu'il faut comprendre, c'est que pour plusieurs la route fait partie, au même titre que la rivière, de la réalité du milieu, et qu'elle a déterminé pendant des années leur forme de contribution ( qui ses compétences, qui son emploi ) à la communauté.

---

2.«Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement», Ministère des transports, février 2002.

## 7. Des intérêts particuliers de nature différente

Quoiqu'ils soient d'une valeur inestimables, ce ne sont pas les arbres, ni les rivières qui, jusqu'à ce jour, ont payé leurs taxes foncières. Il faut donc, quand vient le temps de distinguer les intérêts particuliers de l'intérêt général, faire tout d'abord la différence entre des intérêts particuliers découlant de l'implication constante ( par le travail, une entreprise, une terre agricole, un commerce ) de membres de la communauté ( individus ou cellule familiale ) et d'autres intérêts, plus immédiats, qui consistent à se départir rapidement de terres à bon prix en profitant de la création des nouvelles infrastructures. Entre la préservation et la spéculation ( où les numéros de lots rappellent une forme de loterie ), le rôle de la municipalité c'est de tout faire pour que ses citoyens soient traités le plus justement possible.

Pour ça, il faut une vision apte à prendre en compte ce qui sera enlevé pour réussir au mieux l'exercice de le redonner. Autrement dit, certains intérêts particuliers se sont développés à partir de l'intérêt général et doivent être considérés, à ce titre, par nos représentants municipaux. Aussi, s'il y a dédommagement, ce dédommagement doit tout de même servir un peu à ceux qui sont directement touchés (!) et non exclusivement à convertir la vocation du village, en sous-entendant que dorénavant le pain et le beurre se trouvent ailleurs ( le tourisme n'est pas une panacée ) .

De nouveaux lampadaires ou trottoirs, des poteaux électriques à l'abri des façades, c'est sans doute souhaitable du point de vue esthétique, mais en quoi cela permet-il de faire un lien significatif avec les enjeux présents? **Est-ce qu'une instance gouvernementale pourrait veiller à ce que la revitalisation du centre-ville ne se fasse pas au détriment de ceux, individus ou citoyens corporatifs, qui voudraient continuer à exercer humblement leurs compétences en digne héritiers de ceux qui ont défriché ce coin de pays?** Puisque le ministère des Transports assume une partie des coûts de ce projet préalable, nous croyons qu'il ne peut en ignorer la finalité.

## 8. De la sécurité comme première exigence de l'intérêt général

Pour réussir une éventuelle transition entre une économie tirant avantage de la circulation en transit -incluant l'industrie du transport- et une économie plus adaptée aux différentes formes de tourisme, il faut d'abord s'assurer de la viabilité des services offerts à la population résidente (MRC) et migrante.

On le sait, la voie de contournement a pour but notamment de réduire le nombre d'accidents automobiles à l'intérieur de L'Annonciation<sup>3</sup>. Cet argument de la sécurité doit être repris pour exiger une présence policière accrue chez-nous, présence idéalement assurée à partir d'un poste de police local ( ce qui serait un signal très positif ).Un environnement sécuritaire est nécessaire pour tout type de développement, surtout au niveau des services. Qu'il y ait ou non plus de lumière dans nos rues ne changera rien au fait que nombre de commerçants sont aux abois, leur établissement étant devenu une cible facile d'exactions, quand on connaît les délais avec lesquels il leur faut composer avant de pouvoir compter sur une assistance policière. Réduire le nombre d'accidents, soit! Mais si cela a autant d'importance, peut-on nous expliquer pourquoi on tolère que le transport du bois par camion passe obligatoirement et à jamais par la rue du Pont, ce qui représente non seulement une source de bruit et de stress pour les élèves à proximité mais voue ces derniers à un danger physique supplémentaire à chaque fois qu'ils se rendent ou reviennent de l'école? Peut-on décemment traiter de l'avenir d'une communauté sans réfléchir à la place ( physique et morale) qu'on attribue à l'éducation?

## **9. Renforcer notre réseau de services ou l'importance d'une vision**

Si l'école, comme «sanctuaire», gagne à être légèrement en retrait de l'achalandage routier, peut-on en dire autant d'un hôpital? L'assise élevée du centre hospitalier le protège déjà en partie du bruit. Sommes-nous certains que de soustraire l'hôpital à l'affluence du réseau national, ce n'est pas, à moyens ou long terme, le mettre sur respirateur artificiel? En tout les cas, de réduire la largeur de la chaussée de la rue Principale ( pour tout le tronçon situé au nord de la rue du Pont ) ne constitue pas en soi un projet suffisant pour revitaliser ce secteur.

Si, d'une part, la largeur de la route n'est plus perçue comme un actif à cet endroit, il faudrait pouvoir imaginer, hormis le nouvel environnement paysager, une vocation particulière qui ferait par exemple de l'hôpital la pièce central d'un complexe regroupant, en plus du CLSC, d'autres intervenants liés de près ou de loin à la santé. Ainsi, un environnement plus bucolique, permettant de conjuguer «nature» et santé, deviendrait justifié.

Si, d'autre part, un telle convergence de services était pour l'heure impensable, une voie d'accès au réseau supérieur décentrée vers l'hôpital pourrait aussi s'avérer une solution intéressante pour que celui-ci continue de jouer un rôle prépondérant dans la région.

---

3. Ministère des transports, «Identification des problèmes», op.cit. p.2

## **10. Maintenir les services au transport routier**

Mais pour espérer créer une telle zone de services dans un environnement «vert», il faudrait pouvoir compter sur une vision multidimensionnelle qui oserait aussi penser à circonscrire ailleurs une zone à caractère plus industrielle ou industrielle. Pour être viable, cette autre zone devrait avoir une emprise sur le réseau supérieur, soit immédiatement au nord ou au sud de la voie de contournement ou, sinon, dotée d'un accès limité à celle-ci ( boucle semblable à celle de la «Porte du Nord» avec possibilité pour les automobiles et véhicules légers de gagner le centre-ville).

Pour espérer voir le jour, ce type de développement devrait évidemment être inclus dans les projets de revitalisation ou de contournement. De cette manière, l'industrie du transport ( traditionnelle ) et d'extraction de matières premières demeurerait toujours bienvenue et ne viendrait en rien empêcher l'essor de l'industrie touristique naissante, au contraire.

## **11. Consolider les acquis et changer pour le mieux**

C'est en consolidant les activités économiques traditionnelles que nous pourrions développer une industrie touristique pour laquelle les défis sont nombreux. À l'époque de son contournement, St-Jovite pouvait déjà logiquement compter sur Tremblant... L'Annonciation peut compter sur quelques destinations intéressantes mais les rives du lac Nominique n'affichent-elles pas «complet» depuis longtemps? Le cyclotourisme, les excursions de VTT, les sentiers écologiques généreront peu à peu une nouvelle clientèle mais, pour que nous devenions une destination intéressante, un relais où il fait bon s'arrêter une journée ou deux, il faut que tous les services puissent être aussi accessibles! Si les pôles Tremblant et Montagne du Diable s'avéraient, ce serait probablement notre qualité de vie et d'accueil qui nous garantiraient de nouveaux visiteurs.

## **12. L'art de la concertation**

Il y a moyen de construire un réseau de rues et de services cohérent et hiérarchisé chez-nous qui, à notre échelle, résulterait d'un vrai plan d'urbanisme. Avec la volonté politique de ne pas écarter les difficultés, il y a moyens de parvenir à ce que tous se sentent interpellés par ce progrès et non floués par un mauvais coup du sort, véritable cataclysme culturel.

**C'est cette forme de communication et de concertation qui manque actuellement; un processus générant un sentiment de justice sociale, où on sentirait et saurait que les intérêts de tous ont pesé dans la balance.** Seule une telle éthique de travail peut préparer, ensuite, quoiqu'on décide, à l'acceptation collective de ce qui sera alors perçu comme étant le «bien commun». Sans débat véritable, tout sacrifice ( la question de la source par exemple ) paraîtra toujours injustifié; sans concertation, il y aura toujours consternation.

### **13. De l'utopie à l'espoir ou en guise de conclusion.**

Dans les circonstances, est-ce trop demandé que de réfléchir de nouveau à la possibilité de faire passer les camions qui acheminent le bois en provenance de La Macaza sur un pont érigé immédiatement au sud du village et qui se raccorderait aisément à la voie de contournement? Ne doit-on pas trouver plus déraisonnable le statu quo où on demeure «pogné» avec la circulation des poids lourds sur trois kilomètres ( avec les risques que cela représente pour la sécurité des écoliers ) sans que ni cette industrie ni la population n'y trouve son compte?

Est-ce trop demander que la présence policière soit effective, permanente, bref qu'elle corresponde à la réalité d'un centre de services au cœur de la Vallée de la Rouge?

Est-ce trop demander que de réfléchir à la création d'une zone à caractère plus industriel, ouverte notamment au transport lourd et qui permettrait à ceux qui l'ont toujours fait de continuer à donner un service routier ou de restauration adaptée sur la 117?

Est-ce trop demander que de s'interroger sur la faisabilité de développer le secteur de l'hôpital en encourageant la venue de services ou commerces ayant comme dénominateur commun la santé ( restaurant , médecines douces, etc. ) dans un nouvel environnement urbain, et /ou d'envisager une voie d'accès aboutissant près de notre centre hospitalier de sorte que ce dernier conserve sa valeur prépondérante?

Bref, est-ce trop demander que de se doter d'une voie de contournement utile ( préservant au maximum du bruit et des ralentissements ) mais qui, lors de périodes mortes ( et il y en a de nombreuses ), ne sera pas synonyme d'isolement puisque tout aura été fait pour développer nos forces et notre diversité économique?

Enfin, est-ce trop demander que d'obtenir tout le respect que mérite le travail de plusieurs vies nous ayant ici précédées et dont nous sommes tous, malgré les divergences, les actuels bénéficiaires?



## Annexe 1

L'ORRA! Opération Réveil Région Annonciation, organisme de la fin des années '70, fut ainsi baptisé en souvenir du nom de Laura, cette tante, qui au nom de toutes nos mères et «grand's» mères, véritables abeilles infatigables, représentait si bien les générations ayant contribué à la réalisation du rêve de ce grand et (gros) curé Labelle... Celles-là qui, à partir de rien, mettait au monde une région, mettait au monde en pouvant compter, le plus souvent -à part elles-mêmes- sur le digne et dévoué Docteur Côme Cartier, qui usa sa voix pendant des décennies sur les estrades politiques afin d'obtenir pour nous tous l'hôpital que l'on nous promettait d'élection en élection! Travail inlassable qui lui a finalement fait perdre la voix avant que son œuvre ne voit le jour, enfin, en '59.

C'était l'époque où presque tous étaient des colons en train de devenir des cultivateurs, où il fallait posséder autant de vaches que d'enfants pour pouvoir faire vivre ces derniers.

Puis, vint l'époque au cours de laquelle le dit hôpital vécut une période très difficile. Au même moment, nos industries périllicitaient et fermaient: meubles, moulins à scie, etc. Jusqu'où cela pouvait-il aller? Tandis que l'on espérait son soutien, le gouvernement annulait son entente avec les Américains impliquant les bases canadiennes de missile Bomarc, et la base militaire de la Macaza due fermer ses portes. C'était assez! Un bon dimanche matin, cinq décideurs d'ici se réunirent au restaurant Capri, non seulement pour déjeuner ensemble, mais surtout pour discuter de la situation de la région...

C'est ainsi qu'est née L'ORRA: dans un geste empreint à la fois de générosité et de détermination, les cinq et tous ceux qui leur emboîtèrent le pas réussirent, comme on le sait, à remettre le train en marche! Ça ne s'est pas fait tout seul, ni en attendant des subventions la bénédiction: celles-là, il fallu aller les chercher! Suite à cela, nombre de gens, organismes et même autorités leur ont fait confiance et leur demandèrent leur avis ou leur collaboration dans plus d'un domaine.

C'est aussi à eux qu'un Ministre, permettez-moi de le dire, demanda leur idée au sujet de la fameuse route qui arrêtaît déjà à St-Jovite et que tout le monde voulait voir monter dans le Nord! Après beaucoup d'études, de démarches et de réunions, et parce que l'handicap budgétaire majeur du gouvernement était de traverser la montagne de pierre entre St-Jovite et la Conception, «L'ORRA» avait suggéré que l'on respecte le tracé à travers les montagnes, sans construire de pont à la Conception ( afin d'en économiser les coûts ), mais en continuant

plutôt la route au nord de la rivière. Cela représentait l'avantage d'un tracé pouvant se faire en terrain favorable, composé tout du long d'argile et de sable, et ce jusqu'au nord de l'Annonciation. Un tel tracé, sur un fond de terre plus économique à travailler, aurait non seulement évité les frais de contournement des villages de Labelle et L'Annonciation mais les aurait aussi mis en valeur, en leur faisant bénéficier d'une très bonne visibilité ( pour tout le trafic qui aurait emprunté cette nouvelle route ). Un autre avantage, non négligeable, consistait aussi en la création possible, à moyen terme, d'un nouveau pont au nord du village de L'Annonciation ( un peu avant l'hôpital ). Celui-ci aurait permis de réunir les deux axes routiers et de garder ainsi le centre hospitalier bien situé ( d'où qu'on vienne ) et de desservir le village en répondant à tous ses besoins névralgiques ( contournement ou gros trafic local ). De cette manière, le vieux pont se trouvait aussi protégé d'un achalandage excessif, ce qui lui permettait de mieux desservir la communauté au sud du village ( le petit trafic et les écoles ).

Est-il trop tard pour bien faire? Moi, Gilles Robidoux , ex-président de L'ORRA, je me permets, pressé par les gens du milieu qui cherchent à garder ce lien avec notre histoire récente ( sans doute conscients de tout ce qui fût fait et tenté et de tout ce qui reste à faire ), de joindre ma voix à la leur, ici, et de signifier que seule la maladie m'empêche aujourd'hui de présenter moi-même ce manifeste.

À vous tous, salut!

Gilles Robidoux, ex-président de L'ORRA.