

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

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

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE DÉVIATION
DE LA ROUTE 117 SUR LE TERRITOIRE
DE LA MUNICIPALITÉ DE LABELLE**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 28 octobre 2002, à 19 h 30
Hôtel de ville de Labelle
1, rue du Pont
Labelle

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 28 OCTOBRE 20021
MOT DU PRÉSIDENT1
LE PRÉSIDENT:1

DÉPÔT DES REQUÊTES

M. DANIEL PAIEMENT11
M. MARCEL MACHABÉE12
MME PAQUERETTE LÉONARD-TELMOSSE15
M. GILBERT BRASSARD19

PRÉSENTATION DU PROJET22

PAUSE35

DÉPÔT DE DOCUMENTS36

PÉRIODE DE QUESTIONS :

RÉAL FRANC39
MICHEL LABELLE45
PIERRE DUMOUTIER55
LÉONARD CASTAGNER64
MARCEL MACHABÉE72

CLÔTURE DE LA SÉANCE89

* * *

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir, bienvenue à cette première partie d'audience publique portant sur le projet de déviation de la route 117 à Labelle. Mon nom est Michel Germain, je préside cette commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié au BAPE par le ministre d'état aux Affaires Municipales, à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau et leader du gouvernement.

10 Cette Commission est également constituée de madame Sylvie Girard à ma gauche et de monsieur Louis Dériger qui agiront à titre de commissaires. Je précise que les membres de la Commission ont été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et dispose de tous les pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête. De plus, nous nous sommes engagés à respecter le code d'éthique et de déontologie du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

15 Dans un premier temps, je vais vous donner un aperçu du déroulement de cette première soirée d'audience. D'abord, je vais prendre une dizaine de minutes pour vous expliquer les règles générales ainsi que la façon de procéder afin de permettre un débat éclairé, serein et respectueux. Ensuite viendront les présentations des personnes-ressources et de l'équipe de la Commission. Suite à cela, nous allons inviter les requérants de l'audience à venir présenter les motifs de leur requête. Enfin, le promoteur sera invité à présenter son équipe et à nous faire un court résumé de son projet.

25 A la suite de cette présentation, nous prendrons une pause d'environ 15 minutes et c'est à ce moment que se fera l'ouverture du registre pour ceux et celles qui désirent poser des questions. Ce registre est disponible à l'arrière de la salle. Au retour de la pause, les personnes inscrites au registre seront appelées dans l'ordre d'inscriptions à venir poser leurs questions à la Commission.

30 Je vais donc faire d'abord la lecture du mandat de la Commission rédigé dans une lettre adressée au président du BAPE par monsieur André Harvey et signée par le ministre de l'Environnement du Québec, monsieur André Boisclair.

35 « Monsieur le président,

40 *En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le 3e alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de déviation de la route 117 sur le territoire de la Municipalité de Labelle par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi*

45 *que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du Bureau débutera le 28 octobre 2002. Je joins à la présente les demandes d'audiences publiques qui m'ont été adressées concernant ce projet. Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs. »*

Signé André Boisclair.

50 Le mandat de la Commission débute donc aujourd'hui, le 28 octobre 2002 et est d'une durée de quatre mois. Le rapport du Bureau devra être remis au ministre de l'Environnement au plus tard le 28 février 2003. Le ministre doit rendre le rapport public dans les 60 jours suivants.

55 Ce projet est inscrit dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. C'est donc en vertu de l'article 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement que nous aurons ensemble à discuter et analyser ce projet.

60 Cet article édicte que Nul ne peut entreprendre une construction, un ouvrage, une activité, ou une exploitation, ou exécuter des travaux suivant un plan ou un programme dans les cas prévus par le règlement du gouvernement sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue dans la présente section et obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement. Cette procédure est sous la responsabilité du ministre de l'Environnement.

65 Les commissions du BAPE examinent, dans une perspective de développement durable, les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

70 Maintenant, je vais vous expliquer brièvement la procédure d'évaluation et d'examen des impacts.

Avant l'intervention du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, il y a eu différentes étapes.

75 Dans un premier temps, le promoteur explique son intention d'entreprendre un projet en déposant un avis de projet au ministre.

Le ministre émet ensuite une directive, à la suite de laquelle l'initiateur du projet effectue une étude d'impact. Le promoteur répond aux questions des ministères concernés par le projet, puis le ministère de l'Environnement émet un avis de recevabilité.

80

Maintenant, l'intervention du BAPE. C'est suite à l'avis de recevabilité qu'intervient le BAPE. La première étape est réalisée non pas par une Commission, mais par du personnel du Bureau d'audiences publiques, c'est la période d'information et de consultation publique à laquelle plusieurs d'entre vous ont participé. Cette période s'est déroulée du 26 mars au 10 mai 2002. Au cours de cette période, il y a eu quatre demandes d'audience publique.

85

C'est donc dans ce cadre que la Commission doit tenir une audience publique. Les séances publiques de l'audience sont divisées en deux parties. La première partie commence ce soir. Deux autres séances ont été, jusqu'à maintenant, prévues pour demain, soit 14 h 00 en après-midi et 19 h 30 en soirée. Nous évaluerons l'opportunité de tenir d'autres séances pour mercredi.

90

Cette partie d'audience permet à la population et à la Commission de poser des questions, d'obtenir des réponses de la part du promoteur et des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Cette première partie sert donc à bien cerner les impacts du projet et à enrichir la connaissance sur ce projet. Elle ne sert donc pas à entendre les opinions sur le projet. Cela ne veut pas dire qu'on ne veut pas entendre votre opinion; ça veut dire qu'on veut l'entendre dans un mois, c'est-à-dire lors de la deuxième partie de l'audience.

95

100

Cette deuxième partie permet aux citoyens de prendre position sur le projet. La Commission entendra l'opinion de ceux et celles qui le désirent le 26 novembre prochain à compter de 19 h 30 ici même, dans la grande salle de l'hôtel de ville de Labelle. Nous vous demandons d'ailleurs d'indiquer à la coordonnatrice de la Commission, Mme Monique Gélinas, qui est à l'arrière de la salle, de signifier votre intention de déposer un mémoire.

105

Cela facilite pour la Commission la logistique de réservation de salle. Vous devrez faire parvenir vos mémoires avant le 22 novembre, et ce, afin de permettre à la Commission d'en faire une lecture attentive et appropriée avant le début de la deuxième partie.

110 Lors de la présentation de votre mémoire, la Commission échangera avec vous afin de bien comprendre votre position. Vous pouvez également déposer votre mémoire à la Commission sans le présenter. Les deux options sont donc possibles. Vous devez simplement le signaler à la coordonnatrice du secrétariat de la Commission.

115 Le mandat de cette Commission comprend aussi, en plus de la tenue d'audiences publiques, un mandat d'enquête. La Commission aura ainsi son propre questionnement au cours de cette audience souvent dans la foulée des questions que vous aurez initié. Notez que ce questionnement pourrait se compléter après la partie publique; dans ce cas, les questions et réponses seront également déposées officiellement. Alors les questions que la
120 Commission pourrait avoir, bien que formulées par écrit, les réponses auront également été formulées par écrit. Les questions et les réponses seront déposées et disponibles dans les centres de consultation.

125 Les centres de consultation. Nous avons des centres de consultation où, tout au long du mandat, les documents peuvent être consultés. Il y a deux centres régionaux situés aux endroits suivants : à l'hôtel de ville de Labelle située ici même, 1, rue du Pont; l'autre centre, la Bibliothèque Municipale de Labelle qui est située au 7393, boulevard du Curé-Labelle. Il y a également deux centres permanents : le bureau du BAPE à Québec sur la
130 rue St-Amable au 2e étage et la Bibliothèque Centrale de l'Université du Québec à Montréal.

135 Pour toute information supplémentaire concernant les centres de consultation, vous pouvez appeler au BAPE. La Commission dispose aussi d'un site Internet. Vous pouvez avoir l'adresse Internet et le numéro de téléphone au BAPE à l'arrière, auprès du secrétariat de la Commission.

J'en profite également pour vous dire que la Commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve. Elle a le devoir d'agir équitablement avec tout le monde. De

140 plus, tout ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles sur le site Internet du BAPE ainsi que dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique.

145 Maintenant, après l'intervention du BAPE à la suite de la deuxième partie de l'audience publique, l'enquête se poursuit, la Commission rédigera son rapport pour le ministre de l'Environnement, lequel rapport fait état des constatations et de l'analyse de la Commission concernant le projet à l'étude. La décision d'autoriser ou de refuser le projet appartient au Conseil des ministres sur recommandation du ministre de l'Environnement.

150 Maintenant, le déroulement de la première séance d'audience. Je vais maintenant expliquer comment nous allons procéder. D'abord, la disposition de la salle. La Commission, c'est comme je vous l'ai présentée tout à l'heure : madame Sylvie Girard, monsieur Louis Dériger et moi. Pour nous aider... J'ai dû faire des petits changements dans le discours parce que, habituellement, c'est inversé, le promoteur est à droite et les personnes-ressources à gauche, alors c'est possible que j'aie oublié un ou deux, gauche, 155 droite, mais là, je vais essayer de pas me mélanger.

160 Pour nous aider, vous avez à ma droite la table des analystes, la table des personnes-ressources, la table de la personne qui s'occupe des transcriptions. A l'arrière, la table de l'équipe de la Commission. A ma gauche, la table du promoteur, et enfin, la table centrale. Quand vous venez poser des questions, vous vous déplacez et vous venez les poser au micro à cette table centrale.

165 L'inscription pour les questions, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, se fait à l'arrière, au personnel à la Commission. Le registre pour ce soir sera ouvert dès le début de la première pause. Le nombre de questions permises est de deux par intervention, donc, par personne, sans sous-questions. Cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre de participants de poser leurs questions. Vous avez la possibilité de vous réinscrire au registre pour des questions supplémentaires.

170 Nous vous demandons d'éviter les préambules aux questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question.

La Commission peut, bien entendu, intervenir en tout temps pour obtenir de l'information additionnelle dans la foulée de cette question.

175 Toutes les questions du public doivent m'être adressées - ceci s'applique également aux réponses aux questions - aucun échange direct ne devra se faire entre le promoteur, le porte-parole et le public. Je dirigerai ensuite les questions aux personnes concernées. Il est possible que, dans la foulée d'une question, nous adressions la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

180 Il ne saura toléré aucune forme de manifestation d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser des débats sereins est de respecter les règles de procédure du BAPE. Les questions seront permises mais non les accusations. Respecter ces règles constitue la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

185 Les questions qui ne peuvent être répondues immédiatement devront l'être le plus tôt possible. Si la réponse ne peut pas être donnée immédiatement, soit par le promoteur ou une personne-ressource, la Commission se chargera de l'obtenir lors d'autres séances ou, encore, par écrit; ces réponses font partie du dossier et seront disponibles dans les centres
190 de consultation.

195 Mentionnons que tout ce qui est dit en audience, je le rappelle, est enregistré et que les transcriptions et tous les documents déposés lors des séances ou après les séances sont envoyés dans les centres de consultation la semaine suivante dans la mesure du possible.

200 Si une information ou certains documents demandés sont considérés comme confidentiels, ce qui peut se produire, par la personne qui doit les déposer, elle doit en faire part à la Commission au moment où celle-ci en fait la demande. Si la Commission le décide, cette information doit lui être remise avec la mention « confidentiel ». La Commission fixera une rencontre et entendra les représentations des personnes concernées quant aux allégations de préjudices qui pourraient être encourus. La Commission prendra

205 ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique en tout ou en partie ou de ne pas rendre publique l'information. Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à cette décision, à la suite de quoi l'information sera rendue publique en tout ou en partie ou sera renvoyée à la personne qui l'a fournie sans que la Commission en tienne compte dans ses travaux.

210 Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de l'audience publique mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information peut s'adresser à la coordonnatrice du secrétariat de la Commission qui se chargera de vérifier le tout auprès de la Commission.

215 Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est doté d'une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à l'arrière à cet effet.

220 Maintenant, je vais passer à la présentation de l'équipe. Il me fait plaisir de vous présenter les membres de l'équipe de la Commission. Alors à ma droite, monsieur Yvon Deshaies, également madame Yannick St-Pierre ; nous avons également comme analyste madame Julie Crochetière qui est dans la salle. Notre conseillère en communications qui est à l'arrière également, madame Marie-Ève Chamberland, notre coordonnatrice du secrétariat de la Commission, à l'arrière également, madame Monique Gélinas. Nous
225 avons une personne en formation, Marie-Ève Rochette, coordonnatrice du secrétariat de la Commission. Nous avons également en support le personnel du MRCI : à la logistique, monsieur Daniel Moisan, au son, monsieur Jean Métivier. Nous avons un sténotypiste, monsieur Bernard Raveau.

230 Je présente également les personnes-ressources qui sont à notre droite. Alors je vais commencer par le ministère de l'Environnement, le porte-parole du ministère, monsieur Denis Talbot.

235 Bonsoir, monsieur, si vous voulez vous présenter et mentionner également s'il y a
des personnes qui vous accompagnent.

M. DENIS TALBOT :

240 Bonsoir, monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire.
Je suis rattaché à la Direction des évaluations environnementales du ministère de
l'Environnement. Nous sommes responsables de l'évaluation environnementale, pour notre
part, du dossier. Ce soir, je suis accompagné de monsieur Éric Tomassin de la même
Direction, il y a également monsieur Daniel Germain de la Direction régionale qui est
présent dans la salle.

245

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Maintenant, pour la Société de la faune et des parcs du Québec,
monsieur Michel Renaud.

250

M. MICHEL RENAUD :

255 Bonsoir, monsieur le président. Je suis de la Direction de l'aménagement de la
faune au bureau de Saint-Faustin, Lac-Carré. Je suis seul représentant de la Société ce
soir.

LE PRÉSIDENT :

260 Merci. Pour Tourisme Québec, monsieur Michel Trudel.

M. MICHEL TRUDEL :

265 Alors bonsoir, monsieur le président, bonsoir, madame la commissaire et monsieur
le commissaire. Alors mon nom est Michel Trudel, je suis délégué touristique pour la région
des Laurentides de Tourisme Québec, Direction de l'intervention régionale et des projets
d'investissements, et je suis le seul représentant de Tourisme Québec ce soir.

LE PRÉSIDENT :

270

Je vous remercie.

M. MICHEL TRUDEL :

275

Je vous en prie.

LE PRÉSIDENT :

280

Pour la Municipalité de Labelle, madame Christiane Cholette qui sera la porte-
parole.

Veillez vous présenter, madame, et mentionner les personnes qui vous
accompagnent.

285

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

290

Bonsoir. Je suis Christiane Cholette, ex-directrice générale de la Municipalité de
Labelle - j'étais à ce poste jusqu'à la fin du mois d'août cette année - et je serai
accompagnée par Geneviève Demers, responsable du Service de l'urbanisme, et monsieur
Léonard Castagner, directeur général actuel à la Municipalité de Labelle, qui est dans la
salle.

LE PRÉSIDENT :

295

Merci. Maintenant, pour la MRC des Laurentides, monsieur Richard Morin.

M. RICHARD MORIN :

300 Bonsoir, monsieur le président, bonsoir, madame la commissaire et monsieur le commissaire. Mon nom est Richard Morin, je suis urbaniste à la MRC des Laurentides, je suis le seul représentant de la MRC ce soir. Mon mandat principal s'occupe évidemment de l'aménagement, et j'ai été chargé de la réalisation du schéma d'aménagement révisé qui est entré en vigueur en juin 2000. Merci.

305 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Je vais également vous mentionner que, demain soir, nous allons avoir la présence d'un représentant du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, il se nomme monsieur Stéphane Bégin. Alors il sera parmi nous demain soir. Nous avons également établi des contacts avec d'autres ministères pour d'éventuelles questions qui 310 pourraient relever de ces ministères, donc, des questions que nous adresserons par écrit à ce moment. Le ministère des Affaires Municipales et de la Métropole est un ministère contacté, le ministère de la Culture et des Communications et le ministère de la Sécurité publique. Alors nous avons établi des contacts et des noms de personnes nous ont été 315 fournis dans ce cadre.

Comme prochaine étape, je vais maintenant inviter les requérants de l'audience à venir présenter leurs requêtes. Je vais tout d'abord inviter monsieur Daniel Paiement, qui est porte-parole pour André Paiement & Fils Excavation, à venir présenter sa requête. 320

Bonsoir, monsieur.

M. DANIEL PAIEMENT :

325 Bonsoir. En premier lieu, je voudrais remercier les représentants des différents ministères qui se sont déplacés pour venir entendre nos questions et nos craintes en rapport avec la voie de contournement prévue à Labelle. Je voudrais aussi remercier les re-

présentants du BAPE pour être ici, pour nous entendre avec, je l'espère, une oreille neutre et compréhensive.

330

Le ministère nous dit que le contournement est inévitable dans un avenir rapproché. J'en conviens, et même que je suis plutôt en faveur, mais pas à n'importe quel prix. Les commerçants locaux ont besoin d'un minimum de visibilité pour vivre décemment. Donc, l'entrée côté Sud au village devrait être plus près du centre-ville, ce qui, pour la même occasion, éviterait de ceinturer la maison, qu'on est propriétaire à l'entrée sud du village pour... éviterait de ceinturer avec des routes tout le tour. Les voies de service de chaque côté de la route répondraient aux besoins et éviteraient d'enclaver des lots qui ont beaucoup de potentiel de développement.

335

J'espère que vous considérerez nos demandes avec intérêt, car Labelle, ce n'est peut-être pas Mont-Tremblant mais, étant proches voisins, on peut s'attendre à un certain débordement, il faut donc que nos commerces restent ouverts pour pouvoir les recevoir. Merci.

340

345

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Une petite remarque. Ça ressemblait un petit peu déjà à un mémoire. Alors maintenant, je vais appeler monsieur Marcel Machabée, porte-parole pour Groupe d'Action-Survie de Labelle.

350

Bonsoir, monsieur.

M. MARCEL MACHABÉE :

355

Bonsoir, monsieur le président. Je me présente, mon nom est Marcel Machabée, je suis né à Labelle et j'y ai toujours demeuré. Je suis propriétaire de Machabée Automobile qui est une entreprise familiale qui existe depuis plus de 90 ans, et je ne voudrais pas la voir fermer et disparaître. Je suis aussi le président du Comité de Survie Labelle que je

représente ce soir pour vous présenter publiquement la requête que nous avons formulée
360 au BAPE avant cette audience publique.

Tout d'abord, permettez-moi de vous faire part qu'à court terme, et je vous dis bien
à court terme, le Comité de Survie de Labelle n'est pas favorable au contournement. Ceci
étant dit, dans l'éventualité, à long terme, du contournement de Labelle, voici la requête
365 du Comité de Survie concernant nos préoccupations. Item A :

*« Entrées nord et sud jugées dangereuses et inappropriées. Il est vrai que le
ministère des Transports nous a présenté, il y a quelques jours, soit le 24 octobre
dernier, un plan modifié en ce qui regarde principalement ces entrées. Ce plan
modifié rencontre beaucoup plus ce que nous avons discuté avec le ministère dans
370 une rencontre précédente. Le nouveau profil de ces entrées semble les rendre
beaucoup plus sécuritaires et appropriées. Il n'en reste pas moins que le tracé de
l'entrée sud nous préoccupe beaucoup. Nous demandons au ministère des
Transports de modifier le tracé de l'entrée sud pour rapprocher le raccordement de la
voie de contournement à la 117 le plus près possible de l'entrée du village, soit aux
375 environs de l'ancien poste de police, pour permettre aux voyageurs de réaliser qu'ils
sont rendus dans le village. Là, maintenant, où le raccordement de la voie de
contournement est prévu, tout voyageur ne connaissant pas la région ne pourra
même pas se rendre compte qu'il est passé à Labelle. Nous ne voulons pas connaî-
tre la même situation qu'à La Conception. »*

380 Nous avons présenté cette demande au ministère des Transports lors de la
rencontre préparatoire de la semaine dernière à celle-ci et la réponse que nous avons eue
est que le tracé présenté a déjà été accepté et ne peut plus être modifié. Alors pourquoi
nous demander de vous faire connaître nos préoccupations si tout est déjà réglé d'avance.

385 C : *« Évitement des marais pour mieux les protéger. Comment le ministère des
Transports peut-il se permettre, lui, de gruger les marais quand un promoteur privé
en a été empêché pour le développement d'un projet domiciliaire privé il y a quelques
années? »*

390

D : « Nous demandons que la voie de service côté ouest soit complétée d'un bout à l'autre aux frais du ministère. »

395

E : « Signalisation promise. Vague, et les expériences visibles ailleurs nous laissent perplexes. »

400

F : « Revitalisation du centre-ville. Qui paiera pour? Le ministère nous a présenté un projet sur des mesures d'accompagnement, mesures qui n'ont pas été très bien précisées. On nous a mentionné qu'avant de nous présenter des mesures plus précises, que le projet du contournement devrait être accepté, et, après, on développerait ces mesures d'accompagnement plus en profondeur. Nous croyons que ces mesures d'accompagnement devraient nous être détaillées avant l'acceptation du projet du contournement et, aussi, aimerions connaître si des mesures financières compensatoires seront offertes mais non du support technique de la part des ministères concernés. »

405

« Impact économique. Qui assumera les pots cassés? »

Un membre du Comité va y revenir à la période des questions.

410

H : « Autres solutions suggérées. Nous avons présenté au ministère des Transports, lors de rencontres précédentes, des plans pour la construction d'une voie additionnelle au sud du village, projet qui avait semblé être très bien accueilli à l'époque par monsieur Picard, conseiller spécial du ministre des Transports, qui avait qualifié ce projet de simple bon sens. Nous aimerions que le ministère des Transports étudie ce projet à nouveau et évalue notre proposition. La voie additionnelle proposée pourrait servir à l'entrée sud pour le raccordement à la 117 tel que suggéré aux alentours de l'ancien poste de police lors du contournement. Aussi, le prolongement de la troisième voie jusqu'aux environs du motel sur la 117, près du restaurant L'Étoile de Labelle, qui procurerait deux voies sortantes à partir de l'in-

420

425 *tersection de la rue du Pont et la 117 et qui auraient pour résultat de débloquer plus rapidement le trafic à la lumière et le rendre plus fluide les trois ou quatre fins de semaine concernées, ce qui est un des principaux buts du contournement, aussi l'aide du ministère des Transports à la Municipalité pour aménager des stationnements au centre-ville dans le cas de la construction de la troisième voie. Et non-accès en vertu de quoi? »*

430 Je laisse à d'autres personnes de revenir sur le sujet lors de la période des questions. Monsieur le président, je vous remercie d'avoir bien voulu m'écouter et que vous prendrez sérieusement notre requête en considération. Merci.

LE PRÉSIDENT :

435 Merci. Je vais maintenant appeler madame Paquerette Léonard-Telmosse, porte-parole pour la Municipalité de Labelle.

Bonsoir, madame.

Mme PAQUERETTE LÉONARD-TELMOSSE :

440 Bonsoir. Monsieur le président, cette requête est faite sous forme de résolution et elle se lit comme suit :

445 « *Demande d'audiences publiques relativement au projet de contournement de Labelle. **Considérant** le projet de contournement présenté par le ministère des Transports dans le cadre de la séance d'information tenue par le Bureau des audiences publiques en environnement le 10 avril 2002;*

450 **Considérant** que la Municipalité de Labelle ne s'oppose pas au projet de contournement mais veut solutionner des éléments particuliers qui sont problématiques pour la population;

Considérant que le projet prévoit un impact économique négatif et que le Conseil municipal souhaite en minimiser les conséquences pour ses contribuables et commerçants;

455

Considérant que le projet n'offrira aucune visibilité du village à partir de la voie de contournement;

Considérant que le projet du ministère des Transports prévoit le nonaccès tout le long de la voie de contournement limitant ainsi les possibilités de développement économique dans tout ce secteur;

460

Considérant qu'il reviendrait donc à la Municipalité de développer un réseau routier et infrastructures d'aqueduc et d'égout pour favoriser le développement commercial dans le secteur de la voie d'accès centrale alors que le Conseil municipal n'a pas les moyens financiers requis pour ces travaux;

465

Considérant que la voie de contournement, à moins d'une solution expressément enchâssée définitivement dans le projet n'en atténue l'impact, aurait pour effet, entre autres, de couper le sentier 323 qu'empruntent les motoneigistes et le sentier intermunicipal utilisé par les adeptes de véhicules Quad pour se rendre au pont Joseph-Commandant afin de traverser la rivière Rouge ;

470

Il est proposé par le conseiller François Labelle et appuyé par le conseiller Daniel Labelle et résolu de demander la tenue d'audiences publiques par le BAPE afin d'obtenir plus d'information et déterminer une solution aux éléments suivants :
Aménagement par le ministère des Transports d'une rue parallèle à la voie de contournement entre la voie d'accès centrale et la rue Orban afin de permettre un certain développement commercial et une visibilité de notre village à partir de la voie de contournement;

475

Prévisions par le ministère de Transports à titre permanent du passage des motoneigistes et des véhicules tout-terrain dans l'emprise ou à proximité de la voie d'accès centrale entre la voie de contournement et la route 117;

480

Aménagement en Y de l'emprise sud du village au lieu d'une entrée en T; prolongation sur toute la longueur de la voie de contournement de la voie de desserte prévue du côté ouest;

Évaluation d'un montant compensatoire que le ministère des Transports devrait verser à la Municipalité de Labelle pour pallier aux pertes éventuelles que devra assumer notre municipalité pour revitaliser le centre villageois. »

485 Malgré toutes ces demandes d'améliorations mentionnées dans la résolution no
154.05.02 que je viens de vous lire, le projet de contournement de la route 117 inquiète le
Conseil municipal de Labelle. Il faut se souvenir que le ministère des Transports et ses
multiples et incessantes pressions font figure de Goliath face à notre petite municipalité,
minuscule localité, ce qui explique en partie notre non-opposition, entre guillemets, du
490 second paragraphe.

Toutefois, les choses ont bien changé depuis. En septembre 1999, une pétition
présentée par le Groupe d'Action de Survie de Labelle, avec 600 signatures des citoyens de
Labelle - pétition qui sera déposée - demandait au Conseil municipal de maintenir la route
495 117 là où elle est actuellement afin de ne pas détruire une économie locale déjà
chancelante.

Depuis, d'autres rencontres ont eu lieu avec le ministère des Transports, le Groupe
Action de Survie de Labelle et le Conseil municipal de Labelle, mais le ministère des
500 Transports ne semble pas nous entendre et aucun effort n'a été fait de leur part pour étudier
d'autres alternatives sur la route actuelle.

Le Conseil municipal de Labelle considère que l'impact économique négatif que
subira la municipalité de Labelle risque de plonger notre village dans un état de pauvreté
505 inacceptable, comme bâtiments commerciaux abandonnés et barricadés, perte de millions
de dollars de revenus annuels, perte massive d'emplois, diminution de l'évaluation
municipale, diminution de revenus de taxation, dégradation importante du tissu social.

Plusieurs éléments prévus depuis 1973 pour amoindrir l'impact économique négatif
510 anticipé ont été rejetés par le ministère des Transports. En effet, le projet initial de
contournement prévoyait la possibilité de développement commercial en bordure de la future

route 117. Maintenant, le ministère propose une voie d'évitement de Labelle sans accès, sans possibilité de développement commercial.

515 Il y a quelques années, le projet prévoyait des couloirs de vue naturelle vers Labelle évitant l'isolement total de notre municipalité. Maintenant, le ministère nous annonce qu'il n'y aura pas de couloirs de vue. Le ministère a modifié son projet de contournement maximisant l'impact négatif pour notre municipalité. Jusqu'à preuve du contraire, le ministère n'offre absolument rien de concret afin d'atténuer les effets néfastes de son projet
520 de contournement.

Le protocole d'accompagnement qu'il suggère ne sera intéressant que s'il s'accompagne d'investissements financiers majeurs. Pour survivre à la voie d'évitement, telle qu'elle est proposée par le ministère des Transports, notre Municipalité devrait : investir
525 des millions de dollars qu'elle n'a pas; engager un agent de développement; procéder au renouveau villageois; réaliser un programme particulier d'urbanisme; développer des projets à caractère touristique, industriel et commercial, et le reste.

Une municipalité de 2 300 âmes ne peut assumer les coûts d'une telle mission impossible. C'est pourquoi le Conseil municipal de Labelle refuse d'adhérer à ce projet. Il propose plutôt la mise en place de modifications permanentes permettant le maintien de la
530 route 117 là où elle est.

Contrairement à nos voisins, le ministère des Transports () Labelle assez d'espace pour que la route demeure là où elle est présentement, et d'autres solutions pourraient être
535 envisagées à moindre coût.

Monsieur le président, à moins que des commissaires entendent notre inquiétude et comprennent notre désarroi devant le lourd fardeau des responsabilités des membres du Conseil dans ce dossier, le ministère de Transport décidera de l'avenir du village de Labelle
540 sans tenir compte des vœux des gens qui y vivent.

Monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire, c'est avec un coeur confiant et plein d'espoir que je remets le tout entre vos mains. Merci, monsieur le président.

545

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame. Je vais maintenant appeler monsieur Gilbert Brassard à venir présenter sa requête.

550

Bonsoir.

M. GILBERT BRASSARD :

Monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire. Je me présente, Gilbert Brassard, je suis né à Labelle en 1950. Lors de ma demande d'audiences publiques, je vous disais que je suis propriétaire des lots P2, P4, P2-36, P2-40, P2-41. J'ai, de ce fait, 247 acres de terre, j'ai, de ce fait, des parties de lots, ce n'est pas tous des lots complets.

560

J'ai acquis une première partie de la terre paternelle en 1979. Il faut dire que je suis né et que j'ai toujours travaillé sur cette terre, et ce, depuis ma tendre enfance. L'autre partie a été acquise en 2001 suite au décès de ma mère. De plus, je serai à la retraite bien avant le début des travaux.

565

J'ai tracé des lignes sur la carte, le plus exact possible, que j'ai remise à monsieur Deshaies tantôt; il me demandait où est-ce que tous les lots passaient, je lui ai remis la carte tantôt. Où doit passer la voie de contournement, on peut facilement, en regardant cette carte, s'apercevoir que je suis touché sur l'ensemble de mes terres.

570

Certaines personnes jouent à la Bourse; moi, j'ai investi dans une terre pour ma retraite. En fin de compte, je crois aujourd'hui qu'il n'aurait pas été plus dangereux de jouer à la Bourse. Nonobstant cette petite remarque, j'en viens à la demande précise.

575 Étant donné que, sur une ferme, on travaille surtout avec des tracteurs, je veux
garder des accès sur les lots coupés en deux, en trois ou en plusieurs parties. Jje ne veux
pas faire plusieurs kilomètres lorsque je peux traverser sûrement sur quelques mètres. J'ai
déjà des chemins qui traversent les lots P2, P4, P2-36, il serait certainement possible
d'avoir un passage pour les atteindre directement, à utiliser avec un tracteur ou avec des
véhicules de la ferme. Sinon, je suis entièrement enclavé et ce n'est absolument pas
580 pensable d'exploiter mes terres comme je le veux.

 Une ferme près d'un village comporte des avantages et des désagréments. Il a fallu
que j'apprenne à composer avec les deux. L'avantage le plus certain, c'est d'être près de
tout. L'inconvénient, c'est que tout le monde est près de nous. Il a fallu que j'apprenne à
585 composer avec cela pour que ce soit convivial.

 Mon père, avant moi, et moi, depuis mon accession à la propriété, avons toujours
favorisé le développement économique de Labelle. Pour le faire, nous avons dû donner
des droits de passage au Club de motoneige de Labelle, au Club de ski de fond de Labelle
590 et, dernièrement encore, au Club de VTT de Labelle et de La Minerve.

 Au lieu de faire comme certains voisins, pour ne pas les nommer, de Tremblant,
qui, eux, contestent et ont intenté une poursuite contre les clubs de motoneige du Québec -
c'est plutôt des Laurentides - moi, je favorise cet outil touristique de développement. Je les
595 favorise car ce sont des choses faites par des bénévoles de notre région qui ont à coeur le
développement de notre municipalité. Dans le projet de contournement, on est muet sur
comment on va remédier aux problèmes que cela causera à ces organismes récréo-
touristiques de la région. A mon avis, il faut garder un accès par le chemin de l'Église et de
la Mine par un viaduc ou autre moyen.

600 Je suis toujours très perplexe pour la partie nord-ouest sur les lot P2-40 et 2-41. On
propose une voie pour l'instant - j'ai entendu parler tantôt qu'il y avait d'autres propositions,
je n'étais pas au courant - et des voies de contournement aux frais de la Municipalité. Je
crois, encore là, qu'il s'agit d'erreurs. Connaissez-vous beaucoup de petites municipalités

605 qui sont capables de se bâtir des voies de service à coups de millions pour avoir voulu
accommoder des gens qui traversent rapidement notre municipalité?

Il serait aussi impérieux de penser à faire dans ce projet immédiatement les deux
voies de service car sans même faire une étude précise, on voit déjà l'augmentation du flot
610 de circulation, et ce, à toutes les années. Où en sera-t-il dans cinq ou six ans?

Je crois que la voie de contournement devra être faite tout de suite à deux voies et
avec des voies de service que rejoindrait la rue de l'Église. Cet arrangement me permettrait
d'avoir accès à mes terres et mes champs de culture des lots P2-40 et 2-41. Cette solution
615 permettrait aussi à la municipalité de Labelle de respirer.

Pour terminer, j'avais rêvé de finir mes jours en me consacrant uniquement à ma
ferme. Depuis que j'ai acquis la première partie de la terre, j'ai fait de l'élevage, de la
culture maraîchère. J'ai aussi fait préparer un plan d'aménagement forestier; j'avais prévu
620 d'investir mon temps à améliorer mes forêts, à cultiver des céréales, à développer un
marché pour les petits fruits. Le contournement dans sa forme actuelle m'obligera à
contempler une autoroute en perpétuelle mutation, et cela m'obligera à circuler plusieurs
kilomètres pour me rendre sur mes propriétés qui ne sont qu'à quelques mètres, et peut-
être que je ne pourrai même pas y avoir accès. Merci.

625

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Nous allons maintenant inviter le promoteur à présenter son
équipe et
630 à exposer son projet. Aussi un petit aparté : les requérants de l'audience ont fait allusion à
une rencontre... j'ai pris en note le 24 octobre; est-ce qu'il y a eu une rencontre qui a eu lieu
la semaine dernière en rapport avec le projet? Donc, avant de faire les présentations...
Vous pouvez présenter, mais avant de faire la présentation du projet, j'aimerais avoir un ou
deux détails de plus sur cette réunion-là pour qu'on soit informés. Par exemple, quels
635 étaient les objectifs de la réunion et qui a été rencontré dans le cadre de cette réunion?

Alors monsieur Turcotte, je vous laisse la parole.

M. MARIO TURCOTTE :

640 Bonsoir, monsieur le président, madame et monsieur les commissaires. Mon nom
est Mario Turcotte, je suis directeur à la Direction des Laurentides-Lanaudière du ministère
des Transports. Ce soir, je suis accompagné à la table, à ma gauche, de monsieur Jean-
Pierre Barabé qui est le chef du Service Inventaires et Plans et de monsieur Guy D'Astous
645 qui est le chargé de projet de l'étude de la déviation de Labelle. Également dans la salle, il
y a environ peut-être sept ou huit professionnels qui ont travaillé de façon ponctuelle à la
confection du projet, et, au besoin, je vous les présenterai si le besoin est là pour nous
donner de l'information supplémentaire.

Pour répondre à votre question, monsieur le président, il y a eu une rencontre la
650 semaine passée pour parler avec les principaux intervenants d'un protocole de suivi et
d'accompagnement. A cette rencontre-là, les personnes qui sont ici, à la table avec moi,
étaient là, c'est eux qui ont mené la réunion. Si vous voulez avoir des détails plus précis, je
pourrais passer la parole à monsieur Barabé qui présidait cette rencontre.

655 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Barabé, allez-y.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

660 Bonsoir, monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire.
La rencontre que nous avons eue jeudi dernier - c'est jeudi soir - nous avons rencontré des
représentants de la Municipalité. C'était dans le but de faire une première présentation au
niveau du suivi d'un protocole d'accompagnement et de suivi économique, tel qu'on l'a
665 mentionné dans notre étude d'impact environnemental, c'est-à-dire qu'on a jeté des bases
bien sommaires d'une façon dont on pourrait accompagner la Municipalité suite à la décision
qui pourrait être prise au niveau du BAPE ou au niveau des conseils des ministres pour la
construction d'une voie de contournement.

670 Ça fait que c'étaient les premières assises pour un partenariat avec les municipalités
et certains organismes gouvernementaux et locaux qui représentent le volet économique, si
on veut, de la province - CLD, entre autres, la MRC était là, la Municipalité. Évidemment,
on a fait des invitations au niveau du MAM, au niveau Tourisme Québec, et la même
675 chose au niveau du ministère des Régions. C'étaient les premières rencontres, puis il va y
en avoir d'autres, d'ailleurs, qui vont se poursuivre tout au cours du processus de
réalisation de la voie de contournement.

LE PRÉSIDENT :

680 Je vous remercie.

Monsieur Turcotte, maintenant, je vais vous laisser présenter votre projet.

M. MARIO TURCOTTE :

685 Merci, monsieur le président. Donc, il me fait plaisir de vous présenter en quelques
minutes le projet de déviation sur la route 117 à Labelle. Ce ne sera pas très long, j'ai la
présentation sur support PowerPoint. Le contenu de la présentation va porter sur... Je vais
vous faire un historique du projet, je vais vous faire une localisation régionale de la dé-
690 viation, je vais vous parler des objectifs et la description du projet. Il va y avoir une carte
descriptive du projet et des images de synthèse. Je vais vous faire un bilan des avantages
et des inconvénients de la déviation, vous parler des prochaines étapes de réalisation
prévues, et, pour terminer, nous allons vous faire une simulation visuelle du projet.

695 Si on commence par l'historique, vous voyez 1977, donc, ça fait plus de 25 ans sur
le principal axe routier qui relie la région de l'Abitibi-Témiscamingue à la grande région de
Montréal. Il y a eu une étude préliminaire d'un plan d'amélioration de la route 117 qui fut fait
entre les villes de Mont-Tremblant... dans ce temps-là, c'était Saint-Jovite et Val-D'Or-
Louvicourt, sur plus de 300 kilomètres, pour déterminer c'était quoi les problématiques au
700 niveau transport.

705 A ce moment-là, la problématique de la traversée de l'agglomération de Labelle fut soulevée. Dès 1980, 80-82, il y a eu l'identification d'un tracé de déviation répondant aux objectifs du ministère et de la Municipalité, c'était le tracé initial qui passait à l'ouest de l'agglomération actuelle.

710 En 1994-1995, la Direction des Laurentides-Lanaudière du ministère débuta des études concernant la préparation d'un plan de transport régional qui avait pour but de faire un diagnostic sur la situation actuelle des transports et de voir c'était quoi les grandes actions qu'il fallait faire pour y remédier.

715 A ce moment-là, toutes ces études et le diagnostic furent discutés, préparés en collaboration avec nos partenaires de la région, entre autres, tous les partenaires au niveau économique et ceux qui s'occupaient de l'aménagement du territoire - les MRC, le CRD. En tout cas, tous les principaux acteurs ont partagé avec nous leurs préoccupations pour qu'on puisse en tenir compte. Et à ce moment-là, dans ce diagnostic-là, il y a eu une réévaluation des besoins d'amélioration des dessertes régionales et interrégionales, et, justement, le diagnostic a fait ressortir de nouveau la problématique de la traversée de la municipalité de Labelle.

720
725 Donc, à partir de ça, dès 1995, le ministère demanda la réalisation d'une étude de justification du projet concernant la déviation de Labelle, puis la solution retenue à ce moment-là était la construction d'une déviation, soit une chaussée, une route à une chaussée à deux voies de circulation dans un premier temps pour régler à long terme la problématique de la traversée de l'agglomération.

730 Donc, à partir de cette étude de justification et de la solution retenue, fut réalisée une étude d'impact sur l'environnement, l'étude que nous vous présentons ce soir et qui fait l'objet des audiences publiques ce soir.

Lors de la réalisation de l'étude, deux tracés furent analysés, toujours à l'ouest du noyau villageois : le tracé initial qu'on parlait tout à l'heure, qui avait été accepté dans les

735 années 80, qui passait beaucoup plus proche de la municipalité et qui prenait son origine un peu au sud de l'ancien poste de la Sûreté du Québec, mais du côté nord, qui allait plus loin que le plan de (), la route qui monte à La Minerve, et le tracé alternatif - c'est le tracé que vous voyez sur les cartes - qui prend son origine plus au sud mais qui est un peu plus court en direction nord. Je vais vous les présenter plus en détail tout à l'heure.

740 Donc, le tracé alternatif, celui qu'on vous présente ce soir, a été approuvé par la Municipalité de Labelle en 1999 et fut intégré au schéma d'aménagement de la MRC en 2000. Je ne sais pas si vous pouvez bien voir - mais je pense que vous connaissez bien la position de la municipalité de Labelle - ça se situe sur la route 117. Au sud, nous avons la municipalité de La Conception où une voie de déviation fut construite, mise en opération dans les années 1996. Donc, il y a un 4-voies, il y a deux chaussées... un 4-voies deux
745 chaussées qui se rend au sud de Labelle présentement. Plus au nord, vous voyez la municipalité de L'Annonciation, qui, elle aussi, fait l'objet d'un projet de déviation.

Si je vous parle des objectifs de notre projet, du projet que nous vous présentons ce soir, il y en a deux principaux. Le premier, c'est d'identifier une solution viable à long terme
750 et en conformité avec la mission du ministère des Transports qui est d'assurer la libre circulation des biens et des marchandises. Ça, c'est un des objectifs principaux en ce qui nous concerne au ministère des Transports. Le deuxième objectif, c'était d'intégrer des orientations et les préoccupations des partenaires dans l'aménagement du projet ou dans la préparation du projet.

755 Donc, la Municipalité, la MRC, des citoyens et des commerçants ont été rencontrés à différentes étapes de la préparation pour qu'on puisse prendre en compte le plus possible les préoccupations puis de vous présenter le projet qu'on vous présente ce soir. Ça veut dire que les principales consultations qui furent effectuées... En 1996, 1997, il y a eu
760 l'étude de justification. 1997 à 2000, l'étude d'impact qu'on vient de terminer. Puis entre 1999 et 2002, il y a eu beaucoup de discussions concernant les améliorations de part et d'autre de la rue du Pont sur la route 117 actuelle. Il y a eu beaucoup d'autres rencontres, mais ce sont les principales.

765 Si je vous parle du tracé, la déviation a une longueur de 6.6 kilomètres et se situe à
l'ouest du noyau urbain. En première phase, il va y avoir le prolongement du 4-voies
existant au sud de Labelle. Le point d'origine, c'est vis-à-vis le virage en U pas loin du
chemin Brousseau - ça veut dire que c'est le point d'origine de la déviation - jusqu'au nord de
l'échangeur du chemin de l'Église, soit une longueur de 4,5 kilomètres. Au nord de celui-ci,
770 il va y avoir la construction d'une chaussée à deux voies sur une longueur de 2.1 kilomètres.

Ça veut dire que sur les 6.6, il y a la construction de deux chaussées, un 4-voies
jusqu'au nord du nouvel échangeur central, puis, par la suite, les 2.1 kilomètres qu'il reste
en direction nord, il va y avoir une chaussée à deux voies. La fin de celui-ci, ça se situe
775 environ à 400 mètre au sud de la ligne électrique, soit vis-à-vis... bien, dans le secteur de
Transport Valiquette, pour vous situer. En deuxième phase, l'étagement du raccordement
sud sera complété et la deuxième chaussée sera construite dans le secteur nord.

Les accès à la déviation. De façon générale, la déviation nous permet d'assurer un
780 contrôle des accès. Ça, le but de ça, c'est de protéger l'intégrité du corridor routier, que le
ministère va environ 17,5 millions \$. Ça veut dire qu'on veut s'assurer que, dans le temps...
la pérennité de l'ouvrage dans le temps, ça veut dire qu'il va y avoir des accès mais ils vont
être contrôlés. Ça veut dire que c'est très important pour le ministère, dans toutes ses
constructions nouvelles de corridors nouveaux, d'assurer le respect de l'intégrité des
785 emprises routières.

A l'origine, il prévoyait deux accès seulement, un au nord, l'accès nord, et un au
sud. Mais suite à la demande de la Municipalité de Labelle, le projet prévoit maintenant un
accès central étagé permettant le lien entre le chemin de l'Église et la route 117 sur environ
540 mètres. Ça veut dire que - pour se situer - la halte routière au nord du village, ça prend
790 son origine là puis ça va se raccorder à la nouvelle route de déviation. Je vais vous le
montrer plus en détail tout à l'heure sur les images synthèses.

Comme je disais tout à l'heure, un échangeur étagé en phase II sera construit au
moment opportun quand le besoin s'en fera sentir. Ça veut dire que les emprises sont
795 acquises et la conception est faite en fonction de ça.

800 Également, suite à la présentation du projet lors des audiences du BAPE, il y avait beaucoup d'interrogations concernant l'accès sud, l'entrée sud. Comme vous allez pouvoir le voir sur les plans, puis je vais vous le montrer tout à l'heure également, il y a des modifications qui ont été amenées... des précisions qui ont été amenées pour s'assurer que l'entrée sud se fasse d'une façon... pour faciliter l'accès sud, se fasse d'une façon conviviale, puis que les personnes ou les usagers qui veulent l'utiliser, bien, que ce soit facile pour eux, et qu'elle soit invitante comme telle.

805 Également, les rues de l'Église, Fugère et de la Montagne seront aménagées en cul-de-sac en direction est. Ça veut dire, en direction du noyau villageois, bien, ces routes-là sont entrecoupées par la nouvelle voie de déviation, il va y avoir des cul-de-sac qui vont être aménagés, tandis que du côté ouest, ces trois rues-là, de l'Église, Fugère et de la Montagne, seront raccordées à un axe central, qui, lui, va être raccordé à la route 117
810 actuelle, Curé-Labelle actuelle.

Si je prends la carte descriptive du projet - on va y aller avec le pointeur, je ne sais pas si vous voyez bien - on va situer le noyau villageois, le centre actuel. Le contournement se situe à l'ouest du noyau villageois et a une longueur de 6.6 kilomètres. Il y a un axe
815 central, mettons, de 540 mètres. Le coût du projet est à 17.5 millions \$; ça, c'est le coût de construction seulement des travaux.

Le secteur nord va être bâti d'une chaussée à deux voies sur 2.1 kilomètres et le secteur sud va être bâti... il va avoir 2.6 kilomètres avec une glissière rigide. Ça, nous, on
820 appelle ça les New Jersey; c'est le même type qui se bâtit présentement dans le secteur de la montée Ryan centrale avec de l'éclairage. Ça veut dire qu'il va y avoir 2.6 kilomètres de bâtis de cette façon-là. Puis il va y avoir 1.9 kilomètre, qui va être plus au sud, qui va être bâti avec un terre-plein - le même genre que plus au sud - de 26 mètres, c'est un grand fossé de 26 mètres de largeur.

825 Il va y avoir trois accès : il va y avoir l'accès nord qui va être à niveau, comme je disais tout à l'heure, à la hauteur... Le raccordement se fait à la hauteur... 400 mètres au sud de la ligne électrique. Mais il y a un petit chemin qui passe là - le nom m'échappe - c'est

830 la rue Nantel, excusez-moi, la rue Nantel. Ça veut dire que c'est dans ce secteur-là que le
raccordement va se faire. Il va y avoir l'échangeur central au niveau de la rue de l'Église,
puis il va y avoir celui plus au sud dont l'arrivée sur la route 117 actuelle se ferait vis-à-vis la
petite maison de brique, 4811, juste un peu au sud de ça.

835 Je vais vous présenter maintenant les images de synthèse. Vous voyez
présentement l'accès sud. Au bas de l'écran, c'est la direction sud de Montréal, au nord,
Mont-Laurier. Vous voyez, l'accès sud va se faire... c'est une chaussée à deux voies, une
chaussée avec une bretelle de raccordement, qui va être assez longue, qui va venir se
raccorder sur la route 117 actuelle.

840 Ici, vous voyez, le petit point blanc, c'est la maison que je parlais tout à l'heure, le
4811, ça veut dire que le raccordement sud - il est perpendiculaire juste un petit peu avant -
lui va permettre, à ceux qui arrivent, qui proviennent du centre du village, à pouvoir
accéder à la 117, à la nouvelle voie de déviation, soit au sud ou au nord.

845 Ce que vous voyez en bourgogne, c'est comme un triangle où il pourra y avoir un
aménagement floral ou d'arbustes, paysager, pour pouvoir vous assurer que l'entrée est
invitante. Mais ça, c'est seulement qu'une photo... une conception pour vous montrer des
aménagements possibles.

850 Nous passons maintenant à l'accès central. L'accès central va se faire, comme je
vous disais tout à l'heure, par rapport à l'axe actuel, vis-à-vis la halte routière. C'est un
échangeur complet qui va permettre d'y accéder dans toutes les directions, qu'on provienne
du nord ou du sud, avec des grandes bretelles d'accès. C'est l'axe central qui va être étagé
qui va passer par-dessus la nouvelle 117 et il va aussi également permettre le
855 raccordement, comme je disais tout à l'heure, des rues la Montagne, Fugère et de l'Église
par une voie de service qui sera construite lors du projet. Vous allez voir tout à l'heure, on a
tout un montage animé pour vous les montrer.

860 L'accès nord se ferait... vous voyez, mettons, à votre gauche la rue Nantel, ça veut
dire qu'il se fait à peu près un petit peu au sud de la rue Nantel. C'est un accès qui se ferait

à 90 degrés, mais l'aménagement final sera fait un peu plus tard. C'est pour vous montrer la localisation de cet accès-là.

865 Si on passe au bilan des avantages et des inconvénients. Les avantages de l'amélioration des conditions de circulation et de sécurité, le plus gros, c'est l'élimination des périodes de congestion dans le noyau urbain. Selon les prévisions, ce sera, sur l'horizon de l'étude, cinq fois plus important qu'actuellement. Ça veut dire que, pour le ministère des Transports, il y a une grosse problématique à ce niveau-là.

870 Il va y avoir une amélioration significative des temps de parcours sur les longs transits et également l'amélioration de la sécurité routière. L'autre avantage, c'est que la voie de déviation est conforme aux orientations de l'aménagement du territoire qui fait en sorte de discriminer la circulation de transit par rapport à la circulation locale, qui permet, entre autres, de pouvoir revitaliser le plus possible le centre villageois et faire d'autres
875 aménagements.

Également, pour nous, un des avantages, permettre l'amélioration des conditions d'accès et de développement de la majorité des commerces et également l'amélioration des conditions de vie et de sécurité des villageois, réduction du bruit, poussière, vibrations.
880 Présentement, il y a 1 100 camions qui passent par jour. On prévoit peut-être, au terme de notre étude, d'en avoir 1 900, ça veut dire qu'en faisant la voie de déviation, la plupart des camions vont passer là, ça veut dire que juste sur cet aspect-là, il y a une grosse amélioration au niveau du noyau villageois.

885 Les inconvénients. Les répercussions environnementales négatives du projet ont été réduites le plus possible par le choix du tracé alternatif. Cependant, des impacts demeurent sur le milieu naturel, tourbières et étangs, et humain, agricole, sonore, bâti, économique. Cependant, des mesures d'atténuation, de compensation, de suivi et d'accompagnement sont prévues afin de réduire les inconvénients liés au projet.

890 Les prochaines étapes de réalisation prévues. Si on regarde l'échéancier technique, en 2003, normalement, nous espérons obtenir l'obtention du décret gouvernemental. Ça

veut dire que, ça, on prévoit une période six à douze mois. Entre 2004 et 2007, nous allons procéder aux acquisitions, la préparation des plans et devis. Ça, c'est une période à
895 peu près de deux à trois ans. Et, par la suite, 2007, 2008, il pourrait y avoir la réalisation des travaux sur deux ans.

Vous voyez en bas, il y a une petite note, c'est toujours conditionnel aux disponibilités budgétaires. Ce qu'on vous présente là, c'est l'échéancier technique, si
900 toutes les étapes vont selon les délais que nous avons « approximés ».

Maintenant, nous allons vous présenter une simulation visuelle du projet qui a été préparé à partir des images synthèses. Je vais demander à monsieur Gilles Labarre, qui est ingénieur chez nous à la Direction, de vous faire la présentation animée.
905

M. GILLES LABARRE :

Bonsoir, monsieur le président. Alors on va vous présenter dans quelques instants un vidéo pour vous montrer le projet du ministère en trois dimensions. Vous savez,
910 monsieur le président, le ministère des Transports prépare ses avant-projets toujours en trois dimensions, avec des logiciels de calcul que l'on a depuis plusieurs années, notamment ce qu'on appelle le logiciel « () road » chez nous, qui nous permet d'intégrer les vues en deux dimensions, la géométrie puis la vue de profil également. Ça nous permet effectivement d'optimiser nos projets puis de composer avec les contraintes techniques
915 qu'on peut rencontrer - quand on frappe une montagne, il faut la contourner, un lac - puis aussi d'optimiser les remblais, déblais; en fait, de trouver une solution qui est la plus optimum possible en fonction de la topographie puis de l'environnement.

Maintenant, quand on a un avant-projet qu'on veut présenter à nos partenaires puis
920 à notre clientèle, on se bute toujours à la même problématique, c'est qu'on présente des projets qui sont toujours en deux dimensions. On a beau mettre de la couleur... Puis d'ailleurs, je pense qu'on peut voir sur les plans qui sont de chaque côté, c'est des vues en deux dimensions; vous avez effectivement la géométrie qui montre l'allure de la route, et

925 vous avez aussi, sur le même feuillet blanc, une vue encore, aussi, en deux dimensions
mais qui montre une coupe de la route.

930 Alors ce n'est pas évident puis ce n'est pas facile pour les gens de se faire une
bonne idée, en partant de ces plans-là, de voir le projet en trois dimensions. Depuis
quelques années, le ministère, pour ce genre de projets-là, des projets plus complexes,
ont développé un produit de simulation visuelle qui nous permet finalement de se promener
dans une maquette virtuelle où on voit notre projet dans un environnement. C'est un peu
comme un vidéo.

935 Alors le vidéo qu'on va vous montrer - il y a deux animations dans ce vidéo-là - on va
vous montrer le raccordement sud qui est un parcours au sol, comme si on circulait, on se
déplaçait en voiture, et vous allez voir après ça un parcours animé également, pour
l'échangeur central - c'est un déplacement aérien, comme si on était en hélicoptère - et une
image de synthèse pour le raccordement nord, que vous avez déjà vu d'ailleurs, que
monsieur Turcotte vous a présenté tantôt.

940 De plus, avec ces produits-là, on est capable de faire les images de synthèse.
D'ailleurs, il y a six images de synthèse que la Commission nous avait demandé de
présenter pour différents aspects : il y avait les raccordements sud, nord, il y avait l'échan-
geur central, il y avait également une vue au sol d'un observateur sur la rue Urban - vous
945 nous aviez demandé ça - et vous nous aviez demandé également une vue au sol pour un
observateur qui se situerait sur la Montée Fugère.

950 Alors ces images de synthèse sont déjà imprimées et sont montrées sur le panneau
qui est là. Également, vous nous aviez demandé de visualiser l'intersection avec la halte
routière; on a fait un montage spécial avec une photographie aérienne qui illustre assez
bien, je pense, qu'est-ce que pourrait avoir l'air le projet à cette intersection-là.

955 Alors maintenant, on pourrait peut-être lancer le vidéo. On a le plan de localisation.
Alors vous avez l'agglomération de Labelle, ça parle par lui-même, la rivière - on ne se
trompe pas, elle est rouge - la route actuelle et, bien sûr, le projet du ministère. Alors on
voit, en fait, l'ensemble du projet dans son environnement.

960 On va maintenant focaliser sur le raccordement sud. Je vais peut-être l'arrêter là, s'il vous plaît. Alors ici, la caméra est dans les airs à peu près à la hauteur de l'intersection avec le chemin Brousseau. Vous voyez un petit peu plus loin, il y a un virage en U. Au sud du virage en U, c'est les routes existantes - c'est déjà existant, ça - et à partir du virage en U présentement, la route actuelle, la chaussée de gauche, si on veut, vient se rabattre sur la chaussée de droite, et on s'en va vers le village seulement sur une chaussée à deux voies.

965 Le projet du ministère commence donc à la virée en U. Alors vous allez voir, la caméra va descendre au sol tranquillement et on va circuler sur le parcours projeté par le ministère. (Visionnement) Alors bien sûr, c'est des images qui se rapprochent de la réalité mais, il faut vous dire, c'est des images virtuelles, ce n'est pas nécessairement la réalité à 100 pour cent, mais c'est quand même l'allure qu'aurait le projet du ministère dans l'environnement actuel.

970 On peut voir quand même quelques chemins. On ne voit pas les maisons, mais il y a des chemins qui raccordent les maisons existantes. Vous avez, en fait, les deux panneaux qui annoncent la municipalité de Labelle, alors « Labelle, 2 prochaines sorties ». Ça aussi, ça peut aussi éventuellement se retravailler en termes de signalisation.

975 Alors là, on voit ici la sortie qui a été réaménagée suite à la présentation du mois d'avril l'année passée, qui est vraiment une sortie qui est beaucoup plus conviviale, plus intéressante, avec un aménagement paysager suggéré mais qui peut être réaménagé avec la Municipalité, il n'y a pas de problème.

980 On arrive tranquillement à l'intersection à niveau qui est le raccordement sud, et, comme vous pouvez constater, on grimpe dans la montagne. Alors c'est pour ça que, finalement, pour les camions, il a fallu tout de suite penser à des voies lentes. Alors vous voyez, quand même, il y a une coupe de roc importante là-bas; au lieu de penser faire deux chaussées séparées pour le futur, ce qui nécessite beaucoup de roc à dynamiter, on a pensé faire tout de suite le 4-voies puisqu'il y a une voie de grimpage dans ce sens-là puis

990 une voie dans l'autre sens qui descend. Puis de l'autre bord de la butte, c'est le même phénomène, on aurait été obligé de construire trois voies, alors là, on a décidé finalement de faire quatre voies tout de suite dans la coupe de roc que vous voyez, séparées par une bande médiane. Là, on gagne tranquillement l'échangeur central - qu'on ne verra peut-être pas nécessairement au sol - on commence à voir finalement le panneau qui annonce l'échangeur centrale.

995 La prochaine animation, c'est sur justement l'échangeur central. C'est une animation aérienne comme si on était en hélicoptère. Alors on voit, tout à fait en bas, la voie de service qui raccorde les rues de l'Église, de la Montagne et Fugère, l'axe central qui va jusqu'à la halte routière, et l'hélicoptère fait pour nous le tour, sans haut-le-coeur. Alors vous avez des coupes de rocs.... C'est des simulations, finalement. Ça va ressembler
1000 beaucoup, beaucoup à ça si jamais le projet était fait tel que présenté. On voit un peu la montagne, le centre de ski. Il y a de l'éclairage de prévu aux intersections. On voit encore toujours le 4-voies séparé par une bande de béton et, finalement, le raccordement nord - qui n'est pas animé, qui est un image de synthèse - que vous avez déjà vu, que monsieur Turcotte vous a présentée tout l'heure, qui peut être réaménagé. On n'a pas prévu de voie
1005 de virage à gauche mais ça pourra toujours se rajouter étant donné qu'on a de l'emprise suffisante. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1010 Je vous remercie.

M. MARIO TURCOTTE :

Ça termine nos présentations, monsieur le président.

1015 **LE PRÉSIDENT :**

Alors je vous remercie. Nous allons maintenant faire une pause de 10 à 15 minutes. Je vais préciser, avant de formaliser la pause, que le registre pour permettre aux

1020 personnes qui le désirent de poser des questions va être ouvert à partir de maintenant à l'arrière, à la table du secrétariat de la Commission. Bonne pause.

PAUSE

1025 **LE PRÉSIDENT :**

Alors tel que spécifié tout à l'heure, le registre a été ouvert. Nous avons des intervenants qui désirent venir poser des questions à la Commission. Mais tout d'abord, avant d'inviter notre premier intervenant, je vais faire une énumération, il y a certains documents qui ont été déposés en rapport avec l'actuel projet. Je vais appeler différentes personnes, personnes-ressources ou ministère des Transports, à énumérer les documents déposés. Pour les personnes-ressources qui ne seraient pas à la table des personnes-ressources, il y a une cinquième chaise, ce serait de venir à cet endroit pour annoncer au micro le document déposé.

1035 Alors tout d'abord, je vais demander au ministère des Transports de nous faire la liste des documents déposés.

M. MARIO TURCOTTE :

1040 Est-ce que je vous les cite, monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

1045 Comme vous voulez.

Allez-y, monsieur D'Astous.

1050 **M. GUY D'ASTOUS :**

1055 Alors dans la liste des documents déposés, il y avait des documents qu'on dépose suite aux audiences de L'Annonciation, des demandes que la Commission nous avait demandées. Je ne sais pas si c'est nécessaire de faire la liste des documents de L'Annonciation qu'on a déposés ce soir suite aux questions?

LE PRÉSIDENT :

1060 Il y a des documents qui sont déposés qui peuvent concerner et Labelle et L'Annonciation. A ce moment-là, étant donné que nous sommes dans le cadre de Labelle, seulement mentionner les documents de Labelle et aussi, bien entendu, les documents qui peuvent concerner les deux projets.

M. GUY D'ASTOUS :

1065 O.K. D'abord, donc, dans les documents de L'Annonciation, c'étaient vraiment des documents juste pour L'Annonciation, je vais passer par-dessus ça. Donc, dans les documents déposés, il y a la description du projet modifié, il y a les plans d'avant-projet à l'échelle 1/5 000, les plans qui sont affichés sur le mur.

1070 Il y a le rapport de mise à jour des données de circulation de la voie de contournement par la Municipalité et pour la municipalité de Labelle, l'agrandissement du raccordement sud, à l'échelle 1 millième du raccordement sud ; un dossier concernant le volet sécurité - mise à jour des données ; un dossier aussi sur la révision des impacts sonores associés au projet suite aux modifications du projet et aux réévaluations de données de circulation.

1080 On a aussi les simulations visuelles, les six simulations visuelles qui sont affichées; un dossier concernant le dossier acquisitions aussi tenant compte des modifications qui ont été apportées. On a une carte aussi qui indique les volumes de circulation sur la route 117 et sur le projet de contournement, avec ou sans contournement, dépendant des scénarios, et cette carte-là aussi indique le circuit autorisé pour les véhicules lourds.

1085 On a aussi des cartes qui représentent les restrictions sur les affiches publicitaires, toutes les zones de restriction. On a une copie du vidéo du parcours animé et un CD contenant toutes les présentations thématiques qui vont avoir lieu en cours d'audience. Ça complète la liste des documents déposés.

1090 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Du côté de Tourisme Québec, y a-t-il des documents à déposer?

M. MICHEL TRUDEL :

1095 Oui, monsieur le président. Nous avons déjà transmis au Bureau d'audiences publiques le dépliant - c'était tellement plus clair et efficace quand c'est bleu - concernant la signalisation touristique, de même que le sondage visant à mesurer l'efficacité du programme de signalisation touristique - c'est un sondage réalisé par Tourisme Québec et Transport Québec conjointement. Le sondage, donc, comportait trois documents : le
1100 rapport final, le sommaire exécutif et les annexes.

J'ai remis tantôt à madame Gélinas les cartes qui nous avaient été demandées, à savoir la Québec - Sentiers de Motoneige 2001-2002, Laurentides-Outaouais - Deux Régions Une Passion, encore une fois une carte de sentiers de motoneige, de même que
1105 j'ai remis tantôt l'inventaire des installations touristiques dans le secteur de Labelle et une lettre décrivant, en fin de compte, les projets touristiques importants dans la région des Laurentides et pouvant avoir une incidence sur l'activité économique de la municipalité de Labelle.

1110 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Maintenant, du côté du ministère de la Faune?

M. MICHEL RENAUD :

1115

Oui, monsieur le président. Je vais déposer ce soir un avis concernant les impacts sur les ongulés, avis qui nous avait été demandé précédemment. Je le dépose en 12 copies.

1120

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Du côté de la Municipalité de Labelle, avez-vous des documents à déposer?

1125

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1130

La Municipalité a déjà déposé le plan d'urbanisme révisé 2002, ainsi que 12 copies des sections de ce plan qui sont pertinentes au projet de déviation de la route 117, ainsi qu'une copie de ces documents sur disquette ou sur le disque compact qui vous a déjà été transmis, et vous ont déjà été transmises les résolutions du Conseil municipal concernant ce projet-là à partir des années 1996 à 2002. Et monsieur Castagner a déposé ce soir, à la table à l'arrière, 12 cartes touristiques de la municipalité de Labelle ainsi que 12 pochettes démontrant les différents services offerts sur le territoire de Labelle.

1135

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Enfin, du côté du ministère de l'Environnement, est-ce qu'il y a des documents?

1140

M. DENIS TALBOT :

Je n'ai pas de documents à cette étape-ci.

1145

LE PRÉSIDENT :

1150 Alors je vous remercie. Alors je vais maintenant inviter le premier intervenant inscrit au registre à venir adresser ses questions à la Commission. Alors je vais faire quand même un petit rappel, alors vous adressez vos questions à la Commission qui les achemine à ce moment-là aux personnes concernées. Je vais inviter monsieur Réal Franc à venir à la table ici, en avant.

M. RÉAL FRANC :

1155 Bonsoir, monsieur le président, monsieur et madame les commissaires.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

1160 **M. RÉAL FRANC :**

1165 Le vidéo nous montrait une route très bien enclavée, donc, probablement pas beaucoup de bruit dans tout le secteur sud de la municipalité. Est-ce qu'on a prévu des murs sonores dans la partie qui est au nord de la municipalité, où il y a des habitations, dans le bout de la montagne de ski?

LE PRÉSIDENT :

Alors la question au ministère des Transports à propos de mesures pour le bruit.

1170 **M. GUY D'ASTOUS :**

1175 Oui, monsieur le président, il y a effectivement des mesures de prévues dans le secteur de la rue Orban, le long de la rue Orban. C'est une zone où il y a un impact visuel aussi qui est créé au niveau des résidences dans le secteur, et on anticipe des hausses de bruit significatives dans ce coin-là, donc, un talus végétalisé est prévu du côté est du projet de déviation.

1180 Et il y a deux secteurs où on veut faire une étude un peu plus détaillée, c'est sur la
rue La Montagne, il y a une résidence qui est affectée au bout de la rue, du côté ouest du
contournement. Toutefois, compte tenu que c'était une zone ponctuelle, tout ça, une
étude précise n'a pas été faite, mais c'est dans le suivi qu'on va réaliser au cours... Suite à
la construction, on veut vérifier si, effectivement, il y a des mesures qui peuvent être
prises. De ce côté-là, il y a tout un facteur topographique qui peut peut-être nuire à l'im-
plantation d'un talus, donc, on n'a pas fait encore les vérifications de ce côté-là.

1185

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. En rapport avec la question de monsieur Franc, si je comprends
bien, est-ce que c'est possible que la version modifiée de votre projet a modifié également
1190 les impacts sonores qui avaient été énumérés dans l'étude d'impact ou c'est la même pro-
blématique?

M. GUY D'ASTOUS :

1195 Dans le document qu'on a déposé concernant la mise à jour sur le bruit, on constate
que, dû, finalement, à des nouvelles projections de circulation, je pense que - comme
vous verrez dans le document - les prévisions de circulation qu'on faisait à l'époque étaient
beaucoup plus optimistes que ce qu'on a vérifié au cours de l'été 2002. Donc, on a des
volumes de circulation ajustés 2002, et, avec ces volumes de circulation ajustés 2002, on
1200 arrive aux mêmes impacts prévus à l'époque avec des prévisions de circulation beaucoup
plus optimistes.

Alors donc, même si la mise en service 15 ans après, bien plus tard, c'est les
mêmes volumes de circulation qui sont impliqués, donc, les simulations montrent que c'est
1205 les mêmes niveaux de bruit, ou à peine différents, qui vont être atteints avec les nouvelles
données de circulation. Donc, ce que je veux dire en résumé, c'est que les impacts
identifiés dans l'étude d'impact sont les mêmes.

LE PRÉSIDENT :

1210

Je vous remercie.

Mme SYLVIE GIRARD :

1215

Juste une petite précision. Quels que soient les simulations qui seront faites à partir du projet s'il est accepté, vous allez évaluer l'impact sur les résidences les plus rapprochées?

M. GUY D'ASTOUS :

1220

Exact. On veut faire un suivi et vérifier s'il y a des mesures qui seraient applicables dans ces cas-là.

Mme SYLVIE GIRARD :

1225

Et ces mesures-là, c'est toujours dans l'objectif de se rapprocher de la norme reconnue par le ministère du Transport d'un maximum de 55 dBa?

1230

M. GUY D'ASTOUS :

C'est bien ça, madame la commissaire.

LE PRÉSIDENT :

1235

Monsieur Franc, votre deuxième question, s'il vous plaît.

M. RÉAL FRANC :

1240 Pour moi, ce n'est pas clair. Est-ce qu'il va y avoir des murs d'atténuation de bruit ou est-ce que c'est juste dans le futur possible?

LE PRÉSIDENT :

1245 Ce qu'on a compris, il semble, du côté de la rue Orban, il y a certaines mesures, dont un talus qui va agir à titre d'écran.

M. GUY D'ASTOUS :

1250 Ce que j'ai compris, monsieur le président, de la question de monsieur Franc, c'est du côté nord, je pense bien, il s'interroge du côté...

De quel secteur vous parlez exactement?

1255 **M. RÉAL FRANC :**

Je parle du secteur nord, dans le bout du centre de ski, toutes les habitations qui sont de ce côté nord-là. Quand je regardais le vidéo, du côté sud, la route semble être enclavée, donc, plus basse que le terrain environnant, donc, ce qui protège du bruit toute la municipalité. Mais sur le secteur nord, on n'a rien vu du secteur nord à partir de l'accès central aller jusqu'à l'ancienne route 117, on n'a rien vu de ça, donc, de ce qui est prévu au niveau de l'enclavement du bruit.

1265 **M. GUY D'ASTOUS :**

O.K. Je pourrais peut-être faire juste une petite présentation rapide...

LE PRÉSIDENT :

1270 Oui, allez-y.

M. GUY D'ASTOUS :

1275 ... voir les secteurs affectés sur le plan sonore. Alors on a ici la carte d'impacts. Je
sais que vous ne voyez pas tellement le détail. Le détail, moi, je le vois, je vais essayer de
vous identifier les secteurs qu'on a... Monsieur le président, donc, les secteurs dont on
1280 parle, qui sont affectés sur le plan sonore, on parle de la rue de l'Église. Il y a une
résidence affectée dans la zone de 55 dBa, l'isophone 55 dBa dépasse une des résidences
du côté est du contournement. Donc, possiblement, de ce côté-là aussi, il y a un suivi
qu'on veut faire, sauf que la « topo » est très accidentée dans ce secteur-là et on n'est pas
sûr qu'un talus soit efficace, alors on veut quand même vérifier si...

1285 Dans le secteur de la rue de l'Église, c'est des impacts qui sont très, très près du 55
dBa - on est à 56, 57 - alors c'est fort possible qu'à la vérification, on ait soit des
augmentations ou des diminutions. Donc, ce qu'on veut faire, c'est, suite à la construction,
qu'on vérifie effectivement quels sont les niveaux sonores atteints et vérifier, avec la
projection dans 10 ans, si, effectivement, ces niveaux sonores dépasseraient de façon
importante pour atteindre des impacts moyens et forts. A ce moment-là, on vérifiera quel
type de mesure peut être prise.

1290 Ce que je viens d'expliquer, c'est vrai aussi pour la rue... excusez-moi, le l'autre
secteur affecté, on a parlé de la rue Orban, il y a une résidence d'affectée là aussi, mais
c'est un secteur urbain avec une rue qui peut se développer. Même s'il n'y a pas beaucoup
de récepteurs encore dans ce secteur-là, compte tenu de l'impact visuel, tout ça, on dit...
1295 bien, en faisant le talus végétalisé, on atténuait deux impacts et on protège ce secteur-là
dans le futur, donc, on a prévu de faire un talus végétalisé là.

1300 On parle ici de la rue Montée Fugère. Au niveau de la Montée Fugère, il y a
effectivement aussi des résidences du côté... La plupart des résidences au niveau du
contournement, il y a trois expropriations de maisons, donc, il y avait effectivement des
maisons qui étaient affectées, mais compte tenu qu'elles sont presque dans l'emprise, il y a
trois résidences qui vont être expropriées dans ce secteur-là. Et il y a deux autres
résidences qui sont dans l'isophone 55, du côté ouest, et, encore là, à cause de

problématique de terrain, on veut faire la vérification, parce que c'est, encore là, 56, 57, il y a des problématiques.

1305

Il y a un endroit sur la rue de la Montagne, donc, du côté ouest aussi, rue de La Montagne, il y a une résidence qui est fortement impactée, alors cette résidence-là, on devra évaluer le problème. C'est quand il y avait, comme je disais tantôt, des résidences isolées, on n'est pas allé vérifier si des talus étaient possibles, mais c'est ce qu'on va faire dans nos suivis sur le milieu sonore.

1310

Alors on a parlé de la rue de la Montagne, la Montée Fugère. Plus au nord, il n'y a pas de résidences impactées par le projet de contournement. S'il y a des gens du côté nord qui sont dans des zones au-delà de 55, c'est déjà des gens qui sont dans des milieux sonores déjà élevés, donc, il n'y a pas de modifications de niveau de bruit qui peuvent entraîner des impacts soit moyens ou forts, donc, c'est des impacts faibles dans ce secteur-là.

1315

1320

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

1325

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une question, monsieur D'Astous. Concernant le talus dont vous parliez, est-ce qu'il va être construit à l'intérieur de l'emprise ou si c'est à l'extérieur?

1330

M. GUY D'ASTOUS :

Oui, affirmatif...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1335 Il est à l'intérieur de votre emprise. O.K.

LE PRÉSIDENT :

Alors je vais maintenant inviter monsieur Michel Labelle.

1340

M. MICHEL LABELLE :

Bonsoir, Monsieur le Président, monsieur et madame et les Commissaires.

1345

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

1350

M. MICHEL LABELLE :

Je voulais intervenir à titre de président de la Caisse populaire de Labelle. Comme vous l'avez vu, beaucoup de préoccupations sont du côté socioéconomique, puis en fait le Comité de survie des citoyens qui pensent à leur retraite, et caetera, et caetera. Et au niveau de la Caisse, on pense qu'il va y avoir un impact sur les commerces.

1355

On parlait que le ministère voulait faire quand même une mesure d'accompagnement. La question fondamentale pour moi, c'est: même si on fait des voies de service, pourquoi ne permettons pas sur ces voies de service qu'il y ait la construction de commerces ou qu'on puisse, par exemple, déboucher sur les voies de service à chaque extrémité pour donner, en fin de compte, une libre circulation, puis une facilité de circulation, de sortir vers les voies de service pour que, éventuellement, des commerces puissent se relocaliser, non pas dans l'intégrité, dans l'emprise que le ministère veut garder intègre, mais sur les voies de service qui vont être aménagées ou prévues dans le futur?

1365

Et quand je dis « les voies de service prévues dans le futur », c'est-à-dire qu'il y ait une emprise suffisamment large pour que ces voies de service puissent se prolonger éventuellement, puis que le développement économique se fasse sans que ça nuise à l'intégrité de la route comme telle du ministère, mais que, en même temps, on puisse, pour la municipalité de Labelle puis ses citoyens, si on veut, sauver les meubles.

1370

Je dis « sauver les meubles » parce que, à mon avis, c'est une mesure minimaliste vu qu'on devra fermer des commerces, il y a des commerces qui vont se fermer, mais qu'il

1375 y ait au moins la possibilité que cette économie-là puisse se reproduire, si on veut, d'une autre façon et continuer sa vocation.

LE PRÉSIDENT :

1380 Alors, c'est très bien. Donc, votre question est en rapport avec, par exemple, dans le cadre actuel du projet, nous avons un chemin de desserte qui est en partie aménagé le long de la déviation et il y a aussi l'accès central. Est-ce que ça comprend l'accès central, votre question?

M. MICHEL LABELLE :

1385 Ça pourrait comprendre l'accès central, mais j'imagine que, à l'accès central, c'est plus facile de permettre des commerces, peut-être pas dans l'emprise comme telle de la route, mais évidemment que l'accès central puisse de chaque côté permettre la venue de commerces, mais principalement et surtout sur la voie de desserte du côté ouest qui est en
1390 cul-de-sac à chaque extrémité. Donc, ce n'est pas invitant pour des automobilistes d'aller sortir vers le centre, d'aller faire un peu du shopping ou d'aller mettre de l'essence ou quoi que ce soit et de revenir. Il faut que ce soit plus agréable et plus facile, qu'on puisse sortir et rentrer sur la route sans nuire éventuellement quand même à la circulation routière.

1395 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, maintenant, la question au ministère des Transports. Si vous pouvez faire une synthèse des conditions ou des possibilités d'aménagement le long d'une voie de desserte et aussi, par exemple, le long de l'accès central également. Alors, quelles sont
1400 les possibilités d'utilisation commerciale le long de ces deux types d'artères?

M. MARIO TURCOTTE :

1405 Monsieur le Président, je vais débiter, puis peut-être monsieur Barabé pourra continuer. La voie de raccordement, la voie de service du côté ouest qui va relier les rues Fugère, de la Montagne et de l'Église, ces voies de service-là, il va y avoir des accès possibles sur la voie de desserte. Mais pour se rabattre sur la nouvelle voie de déviation, ça va se faire via l'échangeur central, l'axe central.

1410 C'est parce que, comme je vous expliquais dans ma présentation, la déviation sur 6,6 kilomètres, on a trois accès directs d'autorisés: un au sud, un au centre et un au nord. C'est les seules possibilités qu'il va y avoir pour accéder là. Les autres développements peuvent se faire sur des voies de service, il va y avoir des accès de prévus. Mais pour avoir un lien avec la nouvelle voie de déviation, ça va se faire à ces endroits-là.

1415

1420 Au niveau de l'axe central, il va y avoir des secteurs où l'accès va pouvoir être fait directement dessus. Exactement, il faudrait que je demande à monsieur Barabé pour situer les secteurs, mais c'est sûr que vis-à-vis l'emprise de la nouvelle voie de déviation, à cause de l'échangeur, ça va être un non-accès. Mais à l'extérieur de ça, s'il reste peut-être des petites sections, il va y avoir des raccordements via ce nouvel axe central de permis ou, dépendamment du plan d'aménagement de la municipalité, si c'est commercial, bien, il va pouvoir y avoir des commerces ou des résidences dans ces secteurs-là. Monsieur Barabé?

1425 **LE PRÉSIDENT :**

1430 Monsieur Barabé, pour votre présentation, est-ce que c'est possible d'avoir des images? Je crois que vous allez montrer les endroits où est-ce qu'il y a des servitudes de non-accès, où est-ce qu'il n'y en a pas. Est-ce que vous avez des images par hasard qui permettent de voir le mieux possible?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1435 Monsieur le Président, à partir de la carte descriptive du projet, je vais vous donner sommairement au niveau des accès permis.

1440 Tout d'abord, la voie de contournement qui est une voie rapide, c'est-à-dire tout le long de la voie de contournement, comme monsieur Turcotte le mentionnait, il n'y a pas d'accès directement à la voie de circulation, sauf à l'entrée nord, l'axe central et l'entrée sud.

1445 En ce qui concerne le chemin de service, c'est-à-dire le chemin de service qui est construit du côté ouest, qui relie le chemin de l'Église avec la montée Fugère et de la Montagne, ce chemin de service-là, il sert à désenclaver tous les lots qu'il y a à l'ouest de la future voie de contournement.

1450 Donc, ce chemin de service-là, c'est un chemin de service, du côté ouest, qui peut avoir des accès. Il peut y avoir de la construction, dépendamment de la réglementation municipale. C'est sûr et certain que, nous autres, on aménage ce chemin de service-là le plus près possible de la voie rapide, si on peut l'appeler ainsi, pour diminuer les acquisitions de terrains.

1455 Ça fait que, donc, le côté ouest de la voie de service, c'est un secteur qui peut être développé. Je ne vous dis pas que c'est partout développable en fonction de la topographie des lieux, mais l'accès est possible sur ce chemin de service-là ici.

1460 Quand on parle de l'accès central, ici, nous autres, au niveau de l'échangeur, on protège les accès au niveau des deux bretelles. C'est-à-dire les bretelles qu'il y a ici du côté est, peut-être à une trentaine de mètres de la jonction en direction de la 117, il y a un non-accès. Toute la partie restante, on parlait de 547 mètres tout à l'heure lors de la présentation, il peut y avoir accès et construction de part et d'autre de cette voie de service-là. Pour nous, c'est un réseau collecteur. C'est la continuité du réseau collecteur qui s'en va rejoindre le chemin ici du Lac Carré qu'il est appelé.

1465 Donc, les accès sont permis à l'intersection de la nouvelle voie d'accès centrale et la route 117, soit vis-à-vis de l'entrée nord actuelle de la halte routières. On doit protéger, sur une distance d'environ une trentaine de mètres, l'intersection de part et d'autre pour éviter qu'il y ait des conflits directement dans l'intersection. Mais la construction est permmissible tout le long de la 117 et le long de cette voie de raccordement, mais il n'y aura pas d'accès
1470 directement à l'intersection. On parle d'une trentaine de mètres de part et d'autre.

Au niveau de l'entrée sud, comme vous pouvez le constater, l'entrée sud ici, on est très près quand même de la route 117 actuelle. La distance entre la future voie de contournement et la route 117 actuelle qui va servir de lien, c'est très limité. Si on prévoit
1475 l'aménagement d'un échangeur, il n'y a plus d'endroit, il n'y a plus d'espace pour pouvoir aménager quoi que ce soit dans ce secteur-là. Ça veut dire que l'entrée sud, il va y avoir un non-accès de part et d'autre. Toute cette partie-là ici, il devrait y avoir un non-accès jusqu'à environ une trentaine de mètres de l'intersection en direction de l'agglomération.

1480 C'est sûr que si l'accès avait été ici, bien, on aurait pu permettre une certaine distance où la construction aurait pu être faite, mais c'est une question de géométrie qui fait qu'il ne pourra pas y avoir d'aménagement de quoi que ce soit dans ce secteur-là. Vraiment l'emprise inclut la bretelle de sortie de la voie de contournement.

1485 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1490 Monsieur Barabé, concernant justement l'accès sud, dans une phase II, vous dites qu'il va y avoir peut-être un carrefour étagé. À ce moment-là, est-ce que, en phase I déjà, il va y avoir un non-accès en prévision d'une phase II?

1495 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

Oui. Oui, effectivement, il va y avoir un non-accès. Je peux mettre l'image de synthèse que l'on avait pour l'entrée sud. Si on voit ici l'image de synthèse au niveau de l'entrée sud, c'est quand même une longueur qui est assez courte ici.

1500

Dans la phase finale de l'aménagement, c'est-à-dire que présentement, première phase, on va être à niveau, les deux intersections vont être à niveau. Mais dans la phase finale, c'est que la route 117 passerait au-dessus de cet axe de sortie ici, un peu dans le même style que l'entrée centrale... excusez, la 117 passe par-dessus et l'entrée sud passe par en dessous.

1505

Ce qui veut dire que dans sa phase finale, ça prend une voie de raccordement ici pour accéder vers le nord à cause des remblais. Et puis, normalement, la voie de sortie devrait être sous forme de losange jusque là.

1510

Nous autres, suite à la demande municipale, on a regardé pour un aménagement plus convivial, plus facilitant. Ça fait qu'on a convenu de faire en finalité cette voie-là ici qui est vraiment une bretelle de sortie. C'est une voie rapide quand même. C'est une voie où il faut permettre aux gens de décélérer pour arriver ici à l'intersection. Il ne peut pas y avoir de construction sur cette voie-là ici. Et puis cette voie-là va être finale. Ça veut dire que lorsqu'on va faire l'étagement ici, on ne ramènera pas cette voie-là ici sous forme losange. On va la conserver telle qu'elle est là. Il n'y a pas de problème, ça devrait très bien circuler.

1515

Ça fait que c'est pour ça qu'au niveau des non-accès, si je traçais une ligne imaginaire, si on veut, sur le plan de non-accès, le non-accès s'en viendrait comme ça ici jusqu'à l'intersection et puis, après ça, il partirait à peu près à une trentaine de mètres de l'intersection, puis il ferait ça comme ça ici, puis il monterait direction nord. Ça fait que toute cette section-là, c'est une zone de non-accès.

1520

M. MICHEL LABELLE :

1525

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1530

Je vous remercie.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Il y a juste un petit point que je pourrais rajouter en complément d'information. C'est qu'on discuté justement avec la municipalité au niveau de tous ces accès-là. Et puis dans l'esprit de l'impact économique de la voie de contournement, souvent il est fait mention, d'ailleurs même dans le... je crois que, dans notre étude, on mentionne que ça ne serait

1535

1540 pas favorable de faire un déplacement des commerces le long de la voie rapide. Ça se
ferait au détriment des commerces déjà existants dans l'agglomération.

LE PRÉSIDENT :

1545 Merci. Monsieur Labelle, une autre question?

M. MICHEL LABELLE :

1550 Bien, je pense qu'on n'a pas répondu à la première question quand je dis: pourquoi
on ne peut pas débloquent la voie de service sur la route? On dit: « On ne débloquent pas
les voies de service sur la route », parce qu'on dit... c'est qu'il n'y a pas de possibilité de
1555 mettre de commerces de façon conviviale, qu'on puisse utiliser via cette route. Mais on dit
simplement qu'il n'y aura pas... qu'il va y avoir des non-accès, mais on ne dit pas pourquoi,
par exemple, la seule voie où il pourrait y avoir du développement, il faudrait qu'elle soit
intéressante, facile d'accès. Et on dit: « On ne peut pas le faire. » Mais pourquoi on ne
peut pas le faire en fait? Pourquoi, la voie à l'ouest, on ne pourrait pas la débloquent à
chaque bout?

LE PRÉSIDENT :

1560 Oui, oui. Si j'ai bien compris, dans le cas de la voie de desserte, il est possible
d'aménager des accès directs sur cette voie de desserte. C'est bien ce que j'ai compris tout
à l'heure dans l'explication.

M. MARIO TURCOTTE :

1565 Oui, Monsieur le Président. Sur la voie de desserte, c'est possible d'aménager du
côté ouest surtout, parce qu'elle va être collée le plus près possible de l'emprise. Mais du
côté ouest, il va y avoir des accès.

1570 Mais si je comprends bien la question de monsieur Labelle, Monsieur le Président,
c'est parce qu'il voudrait faire arriver... il nous demande pourquoi on ne fait pas arriver les
deux extrémités de cette voie de service-là sur la future voie de déviation. C'est un peu
comme je l'expliquais auparavant, cette voie de déviation-là est faite... on la protège le plus
possible pour que la circulation de transit puisse y circuler le plus librement possible.

1575 Ça veut dire que sur une longueur de 6,6 kilomètres, on trouve ça raisonnable
d'avoir trois accès privilégiés pour donner accès au réseau, ou à l'agglomération comme
telle, ou aux autres réseaux collecteurs. Ça veut dire que, normalement, le
développement devrait se faire autour de ces trois voies d'accès-là, sans ça, si on
1580 commence à autoriser des voies de service ou des accès un peu partout sur cette voie de

6,6 kilomètres, bien, la problématique que l'on vit présentement, il va y avoir de la perturbation. La voie va être de moins en moins efficace, puis ça va faire en sorte que, dans un horizon peut-être de x années après cette construction, bien, il va y avoir d'autres problématiques au niveau circulation et sécurité.

1585

Ça veut dire que le ministère des Transports, quand il décide d'investir dans un projet de déviation une somme pareille qui est de 17.5 M \$, 18 M \$, bien, il faut s'assurer de la pérennité de cette voie-là, puis c'est par le contrôle des accès.

1590

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Une petite précision. Lorsque des explications sont données, essayez d'être le plus clair possible, donc de référer à des endroits particuliers comme, par exemple, l'accès central ou la rue Orban. Ça, c'est pour les fins de transcriptions; lorsque les gens vont relire, ils vont pouvoir resituer le contexte de la question.

1595

Alors, monsieur Labelle, avez-vous une question additionnelle?

1600

M. MICHEL LABELLE :

Bien, comme deuxième question à ce moment-là, je dirais donc: est-ce que la voie à l'ouest peut être reliée à l'entrée nord et à l'entrée sud d'un bout à l'autre? Sans que ça soit nécessairement par le ministère des Transports, mais que l'emprise va laisser la place pour que ça puisse être relié par des promoteurs, des commerçants et tout?

1605

LE PRÉSIDENT :

En lisant l'étude d'impacts en rapport avec justement la question de l'emprise, si je ne me trompe pas, on parlait de 110 mètres de large de l'emprise à la hauteur de la voie de desserte et le ministère se réserverait une emprise de 90 mètres ailleurs. C'est ça que j'avais compris.

1610

Donc, si on reprend la question de monsieur Labelle, est-ce que le ministère peut prévoir une emprise plus large que 90 mètres en prévision d'un éventuel prolongement des voies de desserte?

1615

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Monsieur le Président, je saisis très bien la question de monsieur Labelle. Les emprises que l'on prévoit, ce sont des emprises en fonction du projet actuel.

1620

1625 Ce que monsieur Labelle nous mentionne au niveau de sa demande, c'est que si on vient du nord, on s'en va en direction sud... je vais utiliser cette carte-là ici en arrière de moi, si vous me le permettez — nous autres, on a prévu une sortie directe à l'axe central au niveau de l'échangeur. Ce que monsieur Labelle nous mentionne, c'est que cette voie de service-là ici, est-ce qu'on ne pourrait pas, au lieu d'avoir une sortie directe à l'axe central ici, avoir une sortie qui viendrait se fusionner sur cette voie de service-là ici pour que les gens circulent sur la voie de service, pour accéder par exemple au noyau villageois.

1630 C'est une autre conception d'un échangeur. Techniquement parlant, ça se fait. Ça nécessite des emprises différentes de ce qu'on a là présentement. Ça nécessite des modifications au niveau de l'échangeur, mais c'est une option qui techniquement, à première vue, ça se fait. Je ne connais pas la topographie des lieux exacte à ces endroits-là, mais ça n'a pas été initié de cette façon-là, justement parce qu'il y avait toute l'histoire du déplacement des commerces.

1640 C'est sûr que ça rend intéressant un chemin de service lorsque vous avez une sortie, puis que tous les gens, pour aller à l'axe central, sortent ici.

1645 Monsieur Labelle mentionne aussi le raccordement, si on pouvait faire ce raccordement-là en direction sud. C'est toujours des choses qui se réalisent au lieu de faire celui-là ici que je vous mentionne, qui est prévu. C'est la topographie des lieux qui peut influencer le raccordement. Mais techniquement, je ne peux pas vous dire que ça ne se fait pas.

1650 En direction nord par contre, il n'y a pas de lien entre la rue de l'Église où on aménage un cul-de-sac. Il n'y a pas de lien avec l'axe central de prévu, parce que ce n'était pas une nécessité au niveau de desservir les terrains qui sont là présentement. Il serait plus difficile de faire la sortie un peu plus au sud parce que, ici, on est dans une très forte coupe de roc. À cet endroit-là-là ici, vous voyez qu'il y a un bouton ici, très forte coupe de roc pour faire la sortie un peu plus au sud, pour pouvoir, par exemple, arriver sur la rue de l'Église, après ça poursuivre jusqu'à l'axe central. Ça nécessiterait possiblement des investissements plus importants. Ça n'a pas été analysé en tant que tel puisque le besoin n'était pas là.

LE PRÉSIDENT :

1660 Alors, si j'ai bien compris le premier segment de votre réponse, vous nous dites qu'il est possible d'aménager des segments de bretelles, des parties de bretelles. Si elles sont suffisamment longues, elles se transforment en chemin de desserte. C'est ça que j'ai compris tout à l'heure, si on faisait une sortie qui pouvait avoir, je ne sais pas, un kilomètre et demi avant d'arriver à l'axe central, cette bretelle-là devient en quelque sorte un chemin

1665 de desserte après une certaine distance? Est-ce que c'est ça que j'ai compris de votre explication?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1670 Oui, c'est en plein ça, Monsieur le Président. Il y a une façon de l'aménager pour éviter que les gens prennent la bretelle à l'envers, parce qu'on part d'une bretelle qui est à sens unique, et puis on arrive sur un chemin de service.

1675 L'exemple que je pourrais vous donner, on l'a ici. Si on prend l'entrée sud...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1680 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

Si on prend l'entrée sud ici, on a aménagé une bretelle qui arrive sur un chemin de service qui part de là, puis qui s'en va jusqu'au pont.

1685 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1690 C'est effectivement un chemin de service, si on peut dire, ça ici. La bretelle sort de la voie rapide et arrive sur un chemin de service. Et si on est capables de le faire au sud techniquement parlant, ça se fait aussi pour la partie nord du chemin de service près de la rue de la Montagne et Fugère. C'est la façon de le designer qui importe pour connaître vraiment les emprises qui sont nécessaires.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

1700 Donc, monsieur Labelle, par exemple, ça peut être le genre de choses que vous pouvez discuter à l'intérieur d'un mémoire en deuxième partie de l'audience. Alors, nous vous invitons bien entendu, si vous êtes intéressé, à venir nous présenter un mémoire et à faire les représentations que vous désirez. Je pense que c'est un exemple de sujet à discussion.

1705

M. MICHEL LABELLE :

Merci, Monsieur le Président.

1710

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez d'autres questions? Ça va? Je vous remercie.

1715

M. MICHEL LABELLE :

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1720

J'appelle maintenant monsieur Pierre Dumontier à venir adresser des questions à la Commission.

M. PIERRE DUMONTIER :

1725

Bonsoir, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

1730

Bonsoir.

M. PIERRE DUMONTIER :

1735

Madame, messieurs les commissaires. Je suis directeur dans le Comité de survie de Labelle. Ma première question se résumait à la quand même de monsieur Labelle. On avait à peu près les mêmes questions, surtout dans l'environnement économique.

1740

Je vais changer un peu ma question, parce que c'était dans le même sens, mais je me dis: si on veut amener des gens et investir, est-ce qu'il y a des compensations pour ceux du local, des commerçants qui vont être pénalisés, veux, veux pas? C'est sûr que le ministère, lui, fait une route, ça va, mais est-ce qu'il y a des compensations qui existent pour ces commerçants-là qui vont être très pénalisés, entre autres pénalisés par rapport à Saint-Jovite, Mont-Tremblant, il faut le dire?

1745

Est-ce qu'il y a des programmes ou est-ce qu'il y a de l'aide pour ces commerces locaux, soit ceux qui sont significatifs, donc à caractère touristique, où il y a beaucoup de passants, des restaurants, des choses comme ça, l'essence, et d'autres commerçants qui

vont avoir beaucoup moins de visibilité et qui, à long terme, perdent beaucoup de revenus?

1750

Ça va être des questions et des choses dans le mémoire, mais on pourrait poser vingt questions ce soir là-dessus, sur l'économie, mais on doit se limiter à deux. Mais ma première question: est-ce qu'il y a des compensations qui existent pour ces gens-là qui sont vraiment pénalisés? Puis ils vont l'être, parce qu'on n'a vraiment pas d'aide. Quand on

1755

regarde ça, s'il n'y a pas de voie d'accès, je ne pense pas qu'un McDonald ou quoi que ce soit vienne s'établir s'il n'est pas trop accessible.

Mon genre de question: est-ce qu'il y a de l'aide?

1760

LE PRÉSIDENT :

Alors, le ministère des Transports. Donc, est-ce que le ministère a dans ses politiques des programmes de compensation...

1765

M. PIERRE DUMONTIER :

C'est ça, programmes.

LE PRÉSIDENT :

1770

... qui peuvent être reliés à des pertes de revenus causées par le projet ou, par exemple, des enveloppes pour relocaliser des commerces, et caetera? Alors, je vous laisser aller sur ce sujet.

1775

M. MARIO TURCOTTE :

Monsieur le Président, à ma connaissance, il n'y a pas de programme ou de mesure au ministère des Transports directe de compensation pour les commerçants qui peuvent être touchés de près ou de loin dans un projet de voie de contournement ou de

1780

déviations comme on a.

Cependant, c'est ça qui a eu lieu jeudi dernier, on veut mettre en place des mesures d'accompagnement et de suivi avec les commerçants, la municipalité et la Chambre de commerce ou, en tout cas, les principaux intervenants locaux pour voir de

1785

quelle façon on peut les aider d'une façon ou d'une autre à effectuer des projets. Mais il n'y a pas de mesures directes de compensation monétaire.

LE PRÉSIDENT :

1790 Alors, il n'existe pas de programme à ce sujet-là. Monsieur Dumontier a également mentionné la question de la perte de visibilité des commerces. Qu'est-ce que le ministère des Transports propose dans les cas de perte de visibilité? Est-ce qu'il y a des mesures de compensation ou de telles mesures associées?

1795 **M. MARIO TURCOTTE :**

 Monsieur le Président, également au niveau de la perte visibilité, il n'y a pas rien, en tout cas à notre connaissance, qui dédommage de façon directe.

1800 Si un commerce est touché par acquisition, par expropriation, bien, il peut y avoir... quand nos évaluateurs vont rencontrer les commerçants touchés, si des dommages sont causés, ils sont évalués et ils peuvent avoir des compensations. Mais si directement les commerces ne sont pas touchés, on ne prend pas sur leur terrain une parcelle de terrain directement, bien, il n'y a pas de mesure comme telle de connue.

1805

LE PRÉSIDENT :

 Je vous remercie.

1810

 Monsieur Dumontier?

M. PIERRE DUMONTIER :

1815 Oui. Ma deuxième question, c'est: au niveau de la signalisation qui va être permise, si on veut — on sait qu'il y a des règlements — au niveau de la signalisation, est-ce qu'on va pouvoir quand même avoir des choses qui vont permettre au moins qu'on puisse entrer dans le village, puis même au niveau, je dirais, de La Macaza? Parce qu'on sait que, actuellement, on n'a pas rien qui indique « Macaza » ou « Mont-Tremblant ». Il y a des chemins qui s'en vont au Mont-Tremblant, Macaza, pour passer par le village. Au niveau
1820 signalisation, qu'est-ce qu'il va se faire?

LE PRÉSIDENT :

1825 Alors, monsieur Dumontier, je crois qu'on peut décomposer la question à ce moment-là en deux parties. Il y a la signalisation relative directement aux commerces, qu'est-ce qu'il peut être fait par le ministère des Transports? Qu'est-ce qu'il peut être fait et à quelles conditions par les commerçants ou la municipalité? Premier volet.

1830 Le deuxième volet serait amélioration de l'affichage pour les routes collectrices locales. Exemple, monsieur Dumontier a mentionné vers La Macaza. Alors, si vous pouvez répondre en deux parties à cette question s'il vous plaît.

M. GUY D'ASTOUS :

1835 Monsieur le Président, effectivement, il y a deux volets. Nous, comme prévu dans
l'étude d'impacts et comme prévu dans nos futurs développements dans le dossier, on veut
accompagner, comme disait monsieur Barabé tantôt, les commerçants et on veut se
regrouper avec tous les organismes gouvernementaux qui offrent de l'aide et des
subventions dans le cadre de dossiers justement soit commerciaux ou industriels, des
1840 choses comme ça. Donc, on va se regrouper pour accompagner, pour essayer de
développer tout ce qui pourrait être une concertation des différents acteurs.

Concernant spécifiquement la signalisation, il y a une signalisation, je dirais,
publicitaire qui ne relève pas du ministère des Transports, qui relève des intervenants
1845 locaux.

Dans le document qu'on a déposé concernant la signalisation commerciale, on a
deux concepts qui ont été proposés. Évidemment, le concept le plus commun qu'on voit,
c'est une affiche avec l'effigie de la municipalité qui indique « Bienvenue à Labelle » et qui
1850 pourrait être bien localisée pour bien montrer l'accès au centre-ville. C'est quelque chose de
standard. Mais on a proposé un concept, développé un concept qui fait un peu le tour des
recherches qu'on a faites sur les meilleures stratégies au niveau signalisation.

Alors, il y a un concept qui est proposé. Malheureusement, je n'ai pas d'acétate
1855 concernant ça, mais c'est un concept qui vise à intégrer des aménagements paysagers et
des images, des images frappantes d'un village. Comme le concept qui est proposé à
Labelle, c'est un grand panneau, grand format qui est à peu près à une trentaine de mètres
de la ligne de rive. Donc, c'est quand même assez près pour que ça soit bien visible, avec
un aménagement paysager qui dirige les vues vers ce panneau publicitaire-là qui, comme
1860 j'ai dit, à grande dimension. Notre concept qu'on a imaginé, c'est la statue du Curé Labelle,
que vous avez au centre du village, bien en vue sur le panneau avec, en fond de plan,
une trame urbaine de Labelle et, tout autour, les services qui pourraient être offerts, les
services qui sont les plus... les commerces qui pourraient s'intégrer avec la municipalité,
pour afficher à la fois la municipalité et à la fois les services.

1865 Donc, c'est un concept relativement nouveau, mais ça existe. Et on a proposé un
plan d'implantation de ça à l'accès central. Donc, en direction nord, un petit peu avant
d'arriver à l'échangeur central, il y aurait des végétaux en contraste avec le fond végétal
existant et enlignés pour diriger les vues vers l'affiche pour qu'on ne puisse pas manquer la
1870 stratégie d'affichage publicitaire qui pourrait être implanté dans l'axe central.

Donc, ça complète un peu ce que je voulais dire au niveau de la signalisation
publicitaire. Je laisse la parole à monsieur Barabé.

1875 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Barabé?

1880 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

1880

Monsieur le Président, en ce qui concerne le deuxième volet qui est plus de la signalisation normale de destination, ce qu'on a prévu tout d'abord, c'est une signalisation, ce qu'on appelle de la super signalisation. Ça veut dire que c'est une signalisation qui a un volume plus grand qu'une signalisation normale sur une route à caractère provincial ou régional.

1885

Et puis disons que le fait que l'on se trouve sur une route à deux chaussées, quatre voies divisées, ça fait en sorte que les gens sont un peu plus éloignés l'un de l'autre. Et puis au niveau de la signalisation, au niveau de notre direction territoriale, on a convenu depuis plusieurs années qu'au fur et à mesure qu'on fait des modifications sur la route 117, lorsqu'on a un quatre voies divisées, on met une signalisation un peu plus grande qui correspond aux normes de signalisation sur un réseau autoroutier par exemple.

1890

Dans le cas présent, c'est des panneaux qui vont être plus grands, plus visibles. Ce qu'on a prévu comme concept de base, ce qui peut être modifié suite à des discussions ou autres avec la municipalité, c'est qu'au départ, en direction nord en provenance du sud, on va signaler « Labelle, deux prochaines sorties » pour vraiment déjà indiquer aux gens... puis d'ailleurs, on les a sur les deux plans qui sont affichés sur les murs, on va signaler « Labelle, deux prochaines sorties ».

1895

1900

Lorsqu'on arrive à la première sortie qui est l'entrée sud, on va signaler... on indique toujours: si vous passez tout droit, vous vous en allez à Mont-Laurier. Donc, on indique la destination d'importance. Et puis on indique après ça, à l'intersection, qu'est-ce que vous rencontrez. Ça veut dire que ce qu'on a prévu, ça pourrait être indiqué « boulevard Curé-Labelle » entre autres. Parce que la route 117 porte ce nom-là aujourd'hui, il peut y avoir des modifications.

1905

1910

Lorsqu'on arrive à la deuxième sortie qui est l'axe central, à cet endroit-là, on a justement prévu au niveau de la signalisation... on a dit: « On annonce Labelle. » Ça veut dire que c'est l'accès principal où on indique justement la municipalité. Là, on indique Labelle, le nom de la rue — on ne sait pas quelle nom elle va porter — qui est, autrement dit, le prolongement du chemin de l'Église, mais la municipalité a le loisir de choisir le nom de la rue au niveau de la toponymie. Et puis on va annoncer La Macaza, parce que c'est le lien qui va être principal pour le ministère des Transports pour donner accès à La Macaza.

1915 Dans l'autre direction, on annonce l'entrée centrale pour indiquer justement Labelle et La Macaza.

C'est la signalisation de base que, présentement, on a de prévue, qu'on a mise sur les plans qui sont affichés.

1920

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Du côté de l'affichage commercial, mais privé, de quelle façon les gens peuvent-ils procéder pour s'annoncer à ce moment-là, annoncer leurs commerces?

1925

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Au niveau de l'affichage privé, c'est la Loi sur l'affichage le long des routes qui s'applique dans le cas présent. Il y a des dimensions de panneaux en fonction de la proximité de la route. Et puis c'est des permis qui sont émis par le ministère des transports.

1930

Ça fait qu'une chose qui est sûre, c'est que plus que le panneau est gros, plus qu'il s'éloigne de la route et vice versa. Il y a des distances minimales. La personne, si l'affiche est située sur son commerce, la loi ne s'applique pas, c'est-à-dire que c'est la réglementation municipale qui dit: tu as le droit à un panneau de telles dimensions avec telles indications. Et puis c'est une réglementation municipale. En ce qui concerne l'affiche à l'extérieur de l'emprise, c'est la loi provinciale qui s'applique.

1935

1940

LE PRÉSIDENT :

Merci. Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1945

Tout à l'heure, monsieur D'Astous a parlé d'un document qui parlait de stratégie de signalisation. Je pense que c'est le document DA-4.1 selon la codification du BAPE.

Dites-mois, dans ce document, on parle dans la stratégie de deux accès qui sont visés, l'accès central et l'accès nord. L'accès sud ne serait pas visé dans le document. Est-ce qu'il y a une raison pourquoi que l'accès sud n'est pas visé?

1950

M. GUY D'ASTOUS :

Oui, Monsieur le Commissaire. Bien, dans le concept, l'accès sud est relativement loin du village. Selon nous, le fait qu'il y ait un aménagement d'un échangeur qui donne accès directement au centre-ville de Labelle, on pensait que sa localisation serait plus

1955

optimale là. C'est une proposition. Ça pourrait être au sud. Il n'y a rien qui empêche que ça puisse être au sud, mais on croyait que c'était plus efficace au centre, à l'accès central.

1960 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais c'est toujours possible de réviser les stratégies?

1965 **M. GUY D'ASTOUS :**

Oui, oui, oui, c'est ça. C'est une proposition qu'on fait. Ça pourrait être au sud aussi.

1970 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1975 Monsieur Dumontier, donc le document DA-4.1 est disponible dans les centres de consultation ici à Labelle. Alors, vous pouvez consulter ce document. Il traite de certains aspects qui viennent d'être discutés par le ministère des Transports concernant notamment l'affichage du ministère des Transports pour annoncer la municipalité de Labelle. Oui?

1980 **M. PIERRE DUMONTIER :**

Pour compléter, parce que je n'ai pas eu ma réponse pour Mont-Tremblant. On a parlé de La Macaza...

1985 **LE PRÉSIDENT :**

La Macaza et Mont-Tremblant.

M. PIERRE DUMONTIER :

1990 On n'a pas parlé de Mont-Tremblant.

LE PRÉSIDENT :

C'est exact.

1995 **M. PIERRE DUMONTIER :**

2000 Il y a le parc du Mont-Tremblant et il y a le Mont-Tremblant, la montagne. Il y a beaucoup de gens qui viennent du nord, puis au lieu de les faire aller à la montée Ryan qui passe ici... bien, ça, il faudrait que ça soit indiqué. Puis même ceux qui viennent du sud, qui se trompent souvent... on a vu au bureau touristique des gens arriver, puis dire: « Où est le Mont-Tremblant? » Ils ont passé tout droit.

2005 Mais je pense que le côté sud et le côté nord, et même le centre, devraient indiquer « Mont-Tremblant ». C'est une destination.

LE PRÉSIDENT :

2010 Oui, monsieur Dumontier.

M. PIERRE DUMONTIER :

Parce que c'est pas indiqué. Vous avez parlé juste de La Macaza.

2015 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2020 **M. PIERRE DUMONTIER :**

Alors, je voulais savoir qu'est-ce qu'il arrive au niveau de Mont-Tremblant.

LE PRÉSIDENT :

2025 Ça marche. Alors, du côté du ministère, y a-t-il des possibilités pour modifier l'affichage et inclure des références au parc du Mont-Tremblant?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2030 Monsieur le Président, si on parle de Mont-Tremblant en tant que municipalité, Mont-Tremblant étant sur le parcours de la route 117 juste au sud...

LE PRÉSIDENT :

2035 Disons le parc du Mont-Tremblant.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

... c'est normal qu'on l'indique sur la route 117, qu'on ne l'indique pas là.

2040

En ce qui concerne le parc du Mont-Tremblant, ça ne constitue pas un accès. Pour le ministère des Transports, ça ne constitue pas un accès privilégié pour le parc du Mont-Tremblant lorsqu'on parle du chemin de La Macaza.

2045

On a des accès privilégiés avec le parc. On parle entre autres de la montée Ryan. On parle le chemin du lac Supérieur. Et puis ce n'est pas un accès pour le parc du Mont-Tremblant qui est privilégié.

2050

Le principe est de donner le meilleur parcours, le parcours le plus facilitant pour accéder à des équipements. Et puis l'équipement du parc du Mont-Tremblant, l'accès se situe au bout du chemin du lac Supérieur qui est drôlement plus loin que la municipalité de Labelle.

LE PRÉSIDENT :

2055

Je vous remercie.

Alors, monsieur Dumontier, c'est la réponse du ministère.

2060

M. PIERRE DUMONTIER :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2065

Bonsoir.

Je vais maintenant appeler monsieur Léonard Castagner, s'il vous plaît, à venir adresser des questions à la Commission.

2070

M. LÉONARD CASTAGNER :

2075

Monsieur le Président, madame, messieurs les commissaires. Mes questions ont plus regard aux analyses qui ont été faites par le ministère de la route 117 existante. On a jusqu'à date parlé du contournement, mais on n'a pas fait d'analyse de la valeur de l'intersection qui est existante.

2080

Dans un premier temps, j'aimerais savoir quelle est la première cause de blocage de la circulation à la municipalité de Labelle?

LE PRÉSIDENT :

Alors, les causes donc des embouteillages.

2085 **M. LÉONARD CASTAGNER :**

Des congestions, des embouteillages.

LE PRÉSIDENT :

2090

Les causes de la congestion dans la municipalité. Alors, le ministère des Transports, est-ce que vous pouvez nous faire une synthèse des différentes problématiques de fluidité à l'intérieur du noyau villageois de Labelle?

2095 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

Monsieur le Président, je vous dirais, la principale cause des blocages, de congestion et fil d'attente dans l'agglomération de Labelle, autant en direction nord qu'en direction sud, c'est la traversée de l'intersection de la rue Du Pont. La rue Du Pont est gérée par un feu de circulation et la capacité du feu est dépassée par rapport à la demande, ce qui fait en sorte que ça crée une congestion. Et cette congestion-là augmente au fur et à mesure que la demande augmente. C'est le principal point qui crée la congestion.

2100

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2105

Pouvez-vous nous dire, cette situation-là intervient combien de fois par année?

Est-ce que c'est juste durant les fins de semaine, durant les jours de congé? Quels sont les moments où est-ce que c'est plus critique?

2110

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Cette congestion-là survient dans des grandes fins de semaine principalement. Je vous donnerais un exemple: le vendredi de la veille de la Fête du travail, en direction nord; le lundi de la Fête du travail en direction sud; le vendredi de la Fête de l'Action de Grâce entre autres qu'on a vécu. Ça peut arriver à l'occasion. Dans le mois de mai, il y a une fête, Fête de Dollard dans le mois de mai. Principalement, c'est lorsqu'on a des grandes fins de semaine, si on peut dire, actuellement.

2115

2120

Sauf que, ce qu'on constate, c'est que la demande par rapport à la capacité du feu, dans plusieurs occasions, elle est à sa limite. Ce qui veut dire qu'avec le taux d'accroissement de la circulation, si on calcule un débit d'environ 2 % par année sur les périodes de pointe, on va atteindre de plus en plus cette période de capacité-là. Ça veut

2125 dire qu'on va avoir des files d'attente qui vont être un petit peu plus longues. On va avoir des périodes d'attente qui vont être un petit peu plus longues. Puis on va avoir des occasions de files d'attente qui vont être un peu plus réparties dans le temps.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2130 En termes de chiffres, c'est combien la capacité actuelle du carrefour? En véhicules/heure, on parle de combien?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2135 Actuellement, on s'est aperçu qu'on commençait à avoir de la congestion lorsqu'on est aux alentours de 950 véhicules/heure.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2140 Et le débit en fin de semaine ou en jour férié dépasse ce 950?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2145 Oui. En jour férié, on va à 1 100, 1 200 à l'heure facilement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2150 Dans un jour normal de semaine, on parle de combien à peu près?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2155 J'ai ici des données par rapport à l'année 2002. En jour de semaine, on parle, disons, aux alentours de 5 600.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2160 Mais en véhicules/heure, pas en débit de...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

En véhicules/heure, ce qui veut dire qu'on a des débits aux alentours de 600, 700.

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

Deux directions? Une direction?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2170

C'est deux directions.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2175

Deux directions?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2180

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pour une direction, on parle de quoi?

2185

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

On n'a pas de répartition. J'ai un spécialiste qui a fait toute l'étude. Si vous voulez avoir des points bien précis au niveau de la répartition...

2190

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parce que, en fait, on compare... le 950 tout à l'heure que vous aviez dit...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2195

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2200

... c'est pour une seule direction ou pour deux directions?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2205

C'est toujours calculé en fonction de deux directions le débit.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous êtes sûr? Est-ce qu'on peut avoir une précision sur ça, ces aspects-là?

2210 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

Oui. Je vais demander à Jean-Luc Pellerin, qui est notre spécialiste qui a fait toute l'étude au niveau de rajustement des débits. Il va vous donner les chiffres qu'on a sortis. C'est une direction.

2215

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Bonsoir, Monsieur le Président.

2220 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2225

Alors, pour la question du 950 véhicules, c'est directionnel, dans une direction. Et c'est à partir de ce débit-là qu'on observe des formations de files d'attente, de congestion.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2230

Mais en semaine pour une direction, on parle de combien en moyenne, en période normale, si on veut?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2235

C'est très variable d'une journée à l'autre, mais il me semble, de mémoire, on n'a pas fait d'analyse de semaine parce que, la semaine, il n'y a pas de congestion en tant que telle. Il n'y a pas de files d'attente.

2240

Mais les pires heures de semaine se produisent l'été et il me semble que c'est autour de 750 véhicules le maximum qu'on observe. Et la répartition directionnelle, c'est très variable encore là, mais c'est souvent 50/50, 60/40, rarement au-delà de 65/35.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2245

Donc, on parle de 300, 400 véhicules/heure dans une direction, si je comprends bien?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2250 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

2255

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

2260

Alors, monsieur Castagner, est-ce que ça répond à l'ensemble des points de votre première question?

M. LÉONARD CASTAGNER :

2265

Ça amène ma deuxième question. Dans l'analyse toujours de l'intersection existante, dans un objectif où on s'interroge du besoin réel d'aller faire un investissement de 17 M \$ pour régler quatre fins de semaine par année, on se demandait quelle était, selon le ministère, la capacité en véhicules/heure d'un carrefour giratoire à cette intersection-là, avec un rayon de 50 mètres de diamètre, rayon extérieur de 50 mètres de diamètre avec deux voies de circulation dans le giratoire.

2270

LE PRÉSIDENT :

Alors, un carrefour giratoire à quel endroit exactement, monsieur Castagner?

2275

M. LÉONARD CASTAGNER :

À l'intersection du pont et de la route 117, un giratoire de 50 mètres de diamètre aurait, selon certaines études, une capacité supérieure, mais je voudrais savoir si le ministère est en accord avec ces études-là.

2280

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Castagner, pour bien vérifier, à ce moment-là, le carrefour giratoire, ça serait comme un deux voies à ce moment-là?

2285

M. LÉONARD CASTAGNER :

C'est un beignet de deux voies de circulation qui tournent autour d'un îlot qui aurait environ 35 mètres de diamètres à l'intérieur, avec une partie franchissable, dont le diamètre à l'extérieur, à la bordure extérieure, aurait 50 mètres, avec deux voies donc de sept

2290

mètres et demi chaque dans chaque sens, en fait dans tous les sens, permet l'accès à la fois aux artères transversales et aux artères principales nord/sud.

2295 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, le ministère des Transports, avez-vous examiné la possibilité d'installer un carrefour giratoire à la hauteur de la rue Du Pont?

2300 **M. MARIO TURCOTTE :**

Monsieur le Président, cette possibilité-là n'a pas été évaluée lors de l'étude. En tout cas, si je regarde ça...

2305 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, disons que c'est, entre autres, le genre de choses qui peuvent être discutées dans les mémoires comme proposition. Alors, je vais vous envoyer en sous-question à ce moment-là pour, éventuellement, le ministère des Transports, bien entendu... ce n'est pas vraiment une question. Étant donné que le ministère n'a pas évalué le carrefour giratoire, il ne peut pas non plus à ce stade-ci donner une réponse sur le débit. Mais je vous invite à nous présenter des informations à ce sujet, monsieur Castagner.

2315 **M. LÉONARD CASTAGNER :**

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2320 Pour revenir au carrefour giratoire, avec le camionnage, est-ce qu'il y a un problème avec un carrefour giratoire? Sans parler de débit, mais si on parle de circulation comme telle de transport lourd?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2325

Monsieur le Président, dans le cas d'un carrefour giratoire, disons que ce sont des installations géométriques que l'on débute. Au niveau du ministère des Transports, on est dans nos premières armes.

2330

Au niveau des connaissances qu'on a là-dessus, un carrefour giratoire de 50 mètres, normalement, on n'a pas de problématique de camionnage. On réussit à faire circuler les camions de gabarit, si on veut, standard. Je ne parle pas d'un camion extra, extra, extra spécial; ça, il faudrait le voir.

2335 Mais les camions qui circulent dans Labelle actuellement, sans analyse détaillée, on pourrait vous dire que, normalement, un carrefour giratoire de 50 mètres, ça devrait passer.

2340 Deuxièmement, ce que je pourrais rajouter, on a environ 35 mètres de disponible à l'intersection qui est là présentement.

2345 Et, troisièmement, un carrefour giratoire, il est préférable de le construire sur un terrain plat, parce qu'on travaille avec des dévers inversés au niveau de la couronne de circulation. Et puis dans le cas présent, l'accès à la rue Du Pont, on est en pente descendante ou ascendante, dépendamment de quelle direction que vous allez.

2350 Quatrièmement, si on parle d'un carrefour giratoire à deux voies de circulation à l'intérieur, deux voies de virage, ce qui veut dire que ça nécessite quand même deux voies d'entrées à proprement dit, parce que... nous autres, le problème qu'on a au niveau du feu de circulation, c'est qu'on ne réussit pas à faire passer assez de véhicules dans un temps donné. Donc, la solution, c'est d'en faire passer deux, trois, quatre fois plus pour le même temps donné. Ça règle normalement en grande partie la congestion. De cette façon-là donc, ça prendrait deux voies, en amont et en aval, sur une certaine longueur pour pouvoir avoir un mouvement de véhicules.

2355 Sauf qu'un carrefour giratoire, c'est fait principalement pour des mouvements de virage. C'est pour ça qu'il a la forme d'un cercle. C'est des endroits où on a beaucoup de problématiques au niveau des virages. Dans le cas présent, je vous dirais, on a environ 1 600 véhicules sur une branche qui vient de la rue Du Pont, tandis que l'autre branche, on se retrouve avec jusqu'à 8 000, 8 500 véhicules.

2360 Donc, le conflit vient dans le fait que, en réalité, tout ce qu'on fait, c'est qu'on prend les véhicules, puis on leur permet une circulation libre sur deux voies. C'est ça que je comprends au niveau de ce que monsieur Castagner nous dit. Mais physiquement parlant, 2365 50 mètres dans une emprise à peu près de 35 mètres de disponible, c'est très difficile à réaliser.

LE PRÉSIDENT :

2370 Donc, vous nous dites que dans l'hypothèse d'un carrefour giratoire, il faudrait pouvoir dégager deux voies, en amont et en aval, sur une bonne distance, si je comprends bien, sur plusieurs centaines de mètres de part et d'autre de la rue Du Pont. Donc, si je comprends bien, ça impliquerait ni plus ni moins l'aménagement d'un quatre voies à l'intérieur du noyau villageois?

2375

Est-ce que je dois concevoir ça? Dans l'hypothèse, bien entendu, toujours d'un carrefour giratoire pour maintenir une fluidité, on parle de quatre voies sur des grandes distances.

2380 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

C'est sûr qu'on n'a pas fait d'analyse détaillée de l'aménagement, mais il faut comprendre que si on met deux voies dans le carrefour giratoire, il faudrait être capable de les alimenter ces deux voies-là.

2385

Puis si on prend pour avis qu'un carrefour giratoire, on a une vitesse de circulation entre 20 et 35, peut-être 40 kilomètres à l'heure maximum, tenant compte que les dévers sont inversés, ça fait en sorte que ça crée quand même un certain retard si on parle du temps de traversée. Donc, en traversant avec deux voies, on va récupérer une partie de ce retard-là, parce qu'on va passer plus de véhicules en même temps.

2390

Mais quelle longueur que ça prend de part et d'autre pour permettre une dissipation du volume de circulation qui va passer à deux voies dans le carrefour? Ça, je ne pourrais pas vous le dire. Ça prendrait une étude plus détaillée. Mais de prime abord, il faut que les accès aient une certaine particularité de débit.

2395

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

2400

Je vais maintenant appeler monsieur Marcel Machabée à venir adresser ses questions à la Commission.

M. MARCEL MACHABÉE :

2405

Rebonsoir, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

2410

Bonsoir.

M. MARCEL MACHABÉE :

2415

Madame, monsieur les commissaires. Je vais revenir, moi, à la problématique qui existe à l'intersection de la 117 et de la rue du Pont. Comme monsieur Castagner a apporté tout à l'heure, est-ce que le ministère des Transports a une solution prévue pour régler cette situation d'ici la réalisation du contournement qui devrait se finaliser en 2007, 2008? D'ici

ce temps-là, est-ce que le ministère a prévu des solutions à apporter, considérant qu'il reste encore cinq, six ans ou sept ans à réaliser le contournement?

2420

LE PRÉSIDENT :

Alors, la question au ministère des Transports concernant l'amélioration de la fluidité à l'intérieur du noyau villageois. Tout à l'heure, on a fait allusion que, à l'intersection même, il y avait actuellement, disons, deux voies pour transiter, mais on a pu constater que par après, de part et d'autre, on tombe soit un trois voies... mais, en tout cas, il n'y a pas vraiment un quatre voies.

2425

Comme mesures à court terme, est-ce que le ministère peut envisager, par exemple pour augmenter la fluidité, c'est-à-dire de faire un aménagement temporaire, par exemple, en quatre voies ou améliorer le feu de circulation, sa performance? Alors, y a-t-il des solutions pour améliorer la fluidité, des solutions à court terme?

2430

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Monsieur le Président, dans l'étude de justification qu'on avait faite, on avait identifié certaines améliorations ponctuelles à faire, entre autres à l'intersection de la rue du Pont. Ça constituait à aller chercher le maximum au niveau des feux de circulation, de vraiment les optimiser au maximum.

2435

Ce travail-là a été exécuté principalement en ajoutant des boucles de détection dans la chaussée pour permettre un meilleur équilibrage au niveau de la demande par rapport au feu dans les voies secondaires.

2440

On va fait un deuxième essai, si on peut dire, pour être capable de faire passer plus de véhicules en même temps au feu de circulation. La façon de faire, c'est qu'on a aménagé deux voies de circulation à l'intersection du côté nord pour les gens qui s'en vont en direction sud, pour que les gens se présentent dans les périodes de pointe principalement. On parle des journées vraiment de congestion, les gens puissent se présenter deux véhicules en même temps à l'intersection pour traverser le feu à deux véhicules et, après ça, se dissiper en direction sud.

2445

On a tenté l'expérience, puis je pourrais vous dire, ça n'a pas fonctionné. Ça n'a pas fonctionné dans le sens qu'on a mis une limitation au niveau du stationnement dans la section sud du pont, de la rue du Pont. À l'intersection sud, la partie sud, on a mis une limitation au niveau du stationnement, mais cette limitation-là fait en sorte que, au départ, les gens avaient un certain respect au niveau: interdit de stationner dimanche et jours fériés, par exemple, du 15 mai au 15 septembre, quelque chose du genre.

2455

2460 Et puis ce qu'on s'est aperçu, c'est que les gens qui arrivaient du nord voyaient
justement... ils passaient près de la caisse populaire, puis ils voyaient effectivement qu'il y a
un deux voies. Ça fait qu'ils accédaient dans le deux voies. Ils traversaient la rue du Pont,
l'intersection. Ils passaient devant le garage de monsieur Machabée. Mais après qu'ils aient
traversé le garage de monsieur Machabée, ils s'apercevaient: ah! il y a une auto de
2465 stationnée dans la voie de droite durant la semaine, durant les jours normaux. Puis c'est
normal, les gens avaient le droit de stationner là.

Ça fait que ça fait en sorte que ça faisait un entrecroisement de véhicules. Donc, on
perd de l'efficacité durant la semaine. Pour remédier à ça, on a fait du lignage cette année
2470 au niveau de la partie nord devant la caisse populaire pour que les gens se présentent, une
auto, après ça arrivent à l'intersection puis, là, ils puissent voir les panneaux comme de
quoi que la voie de stationnement est interdite une journée de fin de semaine, de dimanche,
puis de jour férié, puis qu'ils puissent se positionner à deux véhicules à l'intersection. Sauf
que les gens ne le font pas, ça ne se fait pas, parce que la visibilité n'est pas là.

2475 Pour remédier à la situation, il faudrait avoir direction sud deux voies en tout temps,
sept jours par semaine, 24 heures par jour en tout temps, peu importe la période, pour que
le lignage soit fait en conséquence et pour que les gens prennent l'habitude de le prendre.

2480 On a même fait filmer des réactions des gens à l'intersection, et puis les gens ne le
prennent pas à cause du stationnement qui se fait sur la rue.

LE PRÉSIDENT :

2485 Donc, dans l'hypothèse où est-ce que le stationnement serait interdit, on aurait un
stationnement en rue, autrement dit, interdit en tout temps dans le secteur de la rue du
Pont, donc très loin en amont, très loin en aval, dans quelle mesure qu'un stationnement
en rue interdit en tout temps, à l'intérieur du moins de la partie commerciale du noyau
villageois... de quelle façon ça pourrait améliorer la fluidité sur la route 117 en tenant compte
2490 aussi du feu de circulation à deux voies à ce moment-là?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2495 Dans le cas de la direction sud, si on a fait qu'interdire le stationnement dans la
section où on peut aménager deux voies, où physiquement parlant actuellement il y a assez
large de chaussée asphaltée pour permettre un lignage de deux voies. Ça serait une
mesure qui serait très, très, très temporaire, dans le sens que ça aurait un effet quand
même mitigé, parce que c'est très court comme longueur d'emmagasinement.

2500 Le problème est là, c'est que si on voulait avoir un effet plus important, il faudrait
allonger cette zone-là d'emmagasinement de deux voies. Ce qui veut dire qu'il faudrait faire

2505 au-delà de 500 mètres possiblement en amont et en aval de l'intersection pour permettre
l'emmagasinement de deux voies, pour que les gens aient le temps de réagir lorsqu'ils
arrivent en peloton du nord, puis qu'il se dissipent sur deux voies, traversent le feu de
circulation sur deux voies, après ça continuent à deux voies, prennent la voie ascendante,
il y a une côte, jusqu'au nord du restaurant l'Étoile de Labelle, au sud de la rue David. Ça
permettrait une dissipation du flot de circulation, puis on pense que, ça, ça pourrait réduire
le niveau de congestion, pas l'annuler complètement, mais ça pourrait déduire. Mais ça,
ça implique l'aménagement d'un quatre voies dans les deux directions avec un terre-plein
2510 central pour éviter qu'il y ait des contraintes de véhicules qui tournent à gauche, qui
viennent tout bousiller le système parce que, là, on récupère du temps, mais on le perd
parce que quelqu'un soit arrête pour stationner, arrête pour faire débarquer quelqu'un, je
ne sais pas, moi, en face du dépanneur, peu importe, ou quelqu'un qui a décidé que, lui,
il veut prendre soit la rue du Couvent, soit la rue... je ne me souviens pas des noms, il y a
2515 deux ou trois rues en montant la côte. Donc, ça, on perdrait toute l'efficacité.

Ça serait une mesure qui pourrait être faite à moyen terme, dans le sens que ça
ferait en sorte que ça permettrait un écoulement de la congestion plus facilement. Ça la
réduirait de beaucoup. Ça retarderait, si on peut dire, le show pour dire que, vraiment, la
2520 congestion, bien, on la contrôle un peu mieux. Mais ça nécessite des investissements. Il
faut élargir la chaussée. Il faut interdire des stationnements. Il faut possiblement peut-être
aménager des voies de virage en U pour des retours pour des gens, parce que les gens
sont quand même enclavés avec le terre-plein. Ça fait que si tu t'en vas en direction sud, tu
veux aller du côté est, bien, il faut que tu ailles virer à quelqu'un. Donc, ça prendrait
2525 possiblement des voies de virage aménagées pour ça.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2530 Dans l'évaluation que vous avez faite de l'utilisation de l'emprise actuelle quatre
voies, si je comprends de ce que vous venez de nous dire, l'emprise actuelle pourrait
éventuellement permettre un quatre voies pour une certaine distance, en tout cas un
minimum de 500 mètres de part et d'autre de la jonction avec la rue du Pont.

2535 Ça impliquerait, si je comprends bien, le fait qu'il n'y aurait plus de stationnement
dans le centre-ville sur la chaussée?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2540 C'est exactement ça. On ne peut pas se permettre d'avoir un stationnement dans
l'emprise actuelle de la route 117. C'est pas assez large. Je parle entre autres de la partie
centrale, disons, un petit peu au sud de la caisse populaire. Disons, vis-à-vis de la caisse
populaire à aller possiblement jusque presque à l'Étoile de Labelle, tout près de là,
l'emprise ne le permet pas.

2545 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Et est-ce que ça implique des expropriations ou vous avez la largeur d'emprise actuelle suffisante?

2550 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

On aurait la largeur d'emprise actuelle suffisante, parce qu'il faut comprendre que, à des endroits, on n'occupe pas toute l'emprise existante de la route 117.

2555 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2560

Monsieur Barabé, pour la capacité à ce moment-là, si on a un deux voies dans chaque sens, est-ce qu'on double la capacité du carrefour ou s'il y a des limitations qui sont différentes?

2565 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

2570

On ne double pas nécessairement la capacité, mais on va en chercher beaucoup, parce qu'on a quand même la contrainte du feu de circulation qui est là, puis on a la contrainte qu'on se situe avec un... c'est un deux voies. Il y a du louvoisement qui se fait. Ça peut engendrer des dépassements par la droite, dépassements par la gauche à cause des véhicules lents.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2575

Donc, c'est pas nécessairement le double?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2580

Non, on ne double pas nécessairement la capacité. Mais on pense que dans l'horizon prévisible, disons l'horizon de 15 questions, comme 2015 qu'on a fait toutes nos analyses, on pourrait se rendre jusque là sans problème.

2585

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Alors, jusqu'en 2015...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2590

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2595

... c'est une solution qui pourrait être acceptable?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2600

C'est une solution qui pourrait être acceptable au niveau circulation.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, oui.

2605

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Il faut bien s'entendre, on parle de...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2610

Circulation, oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2615

On parle de congestion comme on vit présentement. C'est un situation qui serait beaucoup moindre au niveau de la congestion.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2620

Merci.

2625

LE PRÉSIDENT :

J'aurais une question à la municipalité, madame Cholette. Dans l'hypothèse où est-ce que le stationnement en rue serait interdit dans le secteur commercial autour de la rue Du Pont, est-ce qu'il existe une bonne capacité de stationnement hors rue dans ce secteur?

2630

MME CHOLETTE :

À date, il y a peu de stationnement public. Il y en a un près de la bibliothèque municipale qui est un stationnement public municipal. D'après moi, il n'y en a pas d'autres.

2635

Du temps, jusqu'au mois d'août, où j'étais à la municipalité de Labelle, il y a eu différents projets d'aménagement de stationnements public qui demanderaient à ce moment-là des expropriations et l'aménagement de stationnements. Et ça, comme ça a déjà été un petit peu souligné, il y a des frais donc qui seraient à encourir dans ça. Et dans un contexte comme ça, bien, les frais seraient à la charge de la municipalité, à moins que le ministère puisse proposer quelque chose.

2640

LE PRÉSIDENT :

2645

Je vous remercie.

Monsieur Machabée, votre autre question s'il vous plaît.

M. MARCEL MACHABÉE :

2650

Bien, ma question était un peu la suivante, était un peu: est-ce que le ministère ne pourrait pas aider la municipalité à aménager ces stationnements-là qui seraient nécessaires s'il passait à l'acte et aménager les deux voies à la sortie vers le sud? Est-ce que le ministère pourrait, je ne sais pas, moi, participer monétairement, financièrement à aider la municipalité à aménager ces stationnements-là qui sont dans le projet PPU de la municipalité?

2655

LE PRÉSIDENT :

2660

Donc, dans l'hypothèse où les stationnements en rue seraient interdits...

M. MARCEL MACHABÉE :

Seraient enlevés.

2665

LE PRÉSIDENT :

... est-ce que le ministère des Transports peut aider financièrement la municipalité ou participer avec la municipalité à l'aménagement de stationnements hors rue pour compenser la perte des stationnements en rue?

2670

M. MARIO TURCOTTE :

Monsieur le Président, présentement, vous comprendrez que c'est pas la solution qui est retenue par le ministère. Advenant le cas que ce serait cette solution-là, il peut y avoir des aménagements de faits, mais ça prend des discussions.

2675

Au niveau de l'aménagement de stationnements causés par les travaux, est-ce qu'il faut utiliser des terrains qui appartiennent à la ville ou autre? C'est quoi les dommages? Il peut y avoir toujours des programmes au gouvernement, au ministère des Transports, via des subventions qui peuvent aider les municipalités par après à régulariser ces programmes-là. Mais c'est vraiment dans le cadre à ce moment-là d'une négociation sur le projet comme tel.

2680

Mais si vous me permettez, Monsieur le Président, tantôt on parlait du quatre voies, mais on va régler... bien, ça réglerait la problématique de congestion, mais au niveau de la sécurité, exemple, ça resterait entier. La situation actuelle demeurerait.

2685

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie, ça va.

2690

Monsieur Machabée, est-ce que ça va pour les questions?

M. MARCEL MACHABÉE :

Monsieur Turcotte parlait de sécurité. Est-ce qu'il y a eu des données ou des évaluations de faites quant au nombre d'accidents qui peuvent avoir eu lieu justement sur la 117 dans l'axe dont on parle, je dirais, de l'intersection à aller jusqu'en haut du village?

2695

LE PRÉSIDENT :

Alors, le ministère des Transports.

2700

M. MARIO TURCOTTE :

2705

Monsieur le Président, si vous me permettez, on pourrait demander... j'ai un ingénieur ici en sécurité qui pourrait faire une présentation au niveau des accidents, qui durerait peut-être trois, quatre minutes maximum.

2710

LE PRÉSIDENT :

Je vais en profiter pour faire deux petits apartés. La première chose, lorsqu'un de mes collègues pose une question, vous n'avez pas à vous adresser à moi. Vous pouvez vous adresser directement à mon collègue qui a posé la question.

2715

Deuxième aparté, il y a encore deux personnes inscrites au registre. Cependant, compte tenu de l'heure et de l'explication au sujet de la sécurité, nous allons mettre fin, après l'explication, à la séance de ce soir.

2720

Bien entendu, les deux personnes qui sont inscrites au registre. Nous faisons une séance demain à 14 h 00, je vais les appeler en premier, bien entendu, vu qu'elles sont déjà inscrites. Si elles ne sont pas disponibles parce qu'elles travaillent, par exemple, je vais quand même conserver leur nom pour les appeler en priorité à la séance de demain soir, de 19 h 30.

2725

Alors, maintenant, je vais laisser le ministère des Transports faire une explication. Alors, je demande, bien entendu, une explication la plus synthétique possible concernant les accidents, les problématiques et statistiques d'accidents.

2730

M. MICHEL CHARBONNEAU :

Bonsoir, Monsieur le Commissaire.

2735

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2740

Je vais être bref. Je vais présenter juste un seul tableau concernant comment on a prévu un peu les accidents qui sont sur le contournement.

2745

Donc, les accidents sur le contournement sont comparés par rapport au statu quo. Puis le contournement, évidemment, la 117 actuelle existe. Donc, on tient compte qu'il y a des accidents sur la 117 actuelle. Puis on tient compte des accidents sur le nouvel axe proposé. Donc, c'est de cette façon-là qu'on a fait les prévisions de l'impact du contournement sur le nombre d'accidents.

2750 Dans le statu quo, on met ici les vrais accidents qui sont arrivés entre 1992 et 2001.
Il est arrivé 369 accidents sur le tronçon actuel de la 117. On l'a comparé aux prévisions si
on avait village plus le contournement à deux voies, puis le village/contournement quatre
voies. En gros, on arrive avec des réductions de 46 %, 56 %. C'est variable. Il y a des
2755 années où il y a eu beaucoup moins d'accidents dans le village sur la 117 actuelle. Donc,
on a beaucoup moins d'avantages ici mais, en général, on retrouve environ une baisse
d'accidents de 46 % à 56 %.

LE PRÉSIDENT :

2760 Je vous remercie.

M. MICHEL CHARBONNEAU :

Très bien.

2765

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2770 Une question concernant les accidents. Le fait qu'il y a une différence à la baisse
avec le deux voies, est-ce que c'est dû parce que le taux d'accidents sur une route
nationale est moindre sur une route à deux voies qu'une route dans un milieu urbain?

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2775 Oui. Sur la voie actuelle, on prévoit qu'on a toujours un taux d'accidents de 2,2
accidents par million de véhicules/kilomètre. Donc, à chaque 2.2 millions de
véhicules/kilomètre qui circulent sur la 117, il y a deux accidents.

2780 Sur une route rurale normale, c'est 1,38. Sur une route rurale à deux voies/deux
sens normale, c'est 1,38. Et sur une route à quatre voies divisées, on a 0,8. Comme
l'essentiel du projet est presque à quatre voies, donc c'est surtout celui-là. Mais on l'a
comparé avec les deux pour une valeur, si vous voulez, optimiste et pessimiste.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2785 Pouvez-vous me dire au niveau de la gravité, par contre, qu'est-ce qu'il se passe?
Est-ce que les accidents sont plus graves, plus sévères sur une route à quatre voies que
dans un milieu plus urbain à deux voies?

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2790

2795 Au niveau de la sévérité, les quatre voies divisées sont essentiellement comme dans un milieu urbain. C'est-à-dire, même si les vitesses sont plus élevées, la plupart des accidents mortel qui surviennent ou graves surviennent lorsqu'il y a une sortie de route ou une collision frontale. Puis lorsqu'on évite les collisions frontales, puis qu'on diminue l'impact des sorties de route dues à l'emprise qu'on a du ministère avec moins d'objets fixes, on diminue beaucoup la gravité à ce moment-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2800 Puis pour la section à deux voies, elle, est-ce que c'est la même chose ou c'est plus...

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2805 Deux voies/deux sens, c'est toujours plus dramatique.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2810 Donc, il y a une partie quand même qui peut rester assez...

M. MICHEL CHARBONNEAU :

Exact.

2815 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Même si le nombre d'accidents est moindre, la sévérité peut être augmentée du fait qu'il peut y avoir des face-à-face qui peuvent se produire?

2820 **M. MICHEL CHARBONNEAU :**

Exactement, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2825 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Madame Girard?

2830 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

2835 Oui. Les accidents que vous avez répertoriés tout à l'heure, qui se sont vraiment passés sur la route actuelle, le tronçon de route actuelle, est-ce qu'ils se situaient toujours au même endroit ou à quel endroit il y en a le plus?

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2840 Évidemment, plus on approche du milieu urbain, c'est-à-dire plus la densité urbaine augmente, plus les accidents augmentent. Et la rue du Pont et alentour de la rue du Pont, ça cumule à cet endroit-là. On voit carrément... ça pourrait être le reflet de tous les mouvements de circulation transversale qu'on a sur notre route parce que, évidemment, le débit de transit, lui, qui arrive sur cette partie de la route, il subit moins de pression. Puis au fur et à mesure, ça se traduit par des accidents, les conflits qu'il y a avec les locaux.

2845 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Donc, c'est à l'intersection de la rue du Pont qu'il y en a le plus?

2850 **M. MICHEL CHARBONNEAU :**

Oui, mais disons entre Nantel puis du Pont.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2855 Et j'imagine que vous allez nous déposer aussi ce document-là?

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2860 Oui.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2865 Est-ce que vous avez une idée des causes d'accidents?

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2870 Les causes, je ne les ai pas vraiment analysées pour ici. Mais si vous voulez les avoir, je peux vous les fournir demain.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

On les a? Oui?

2875

M. MICHEL CHARBONNEAU :

Oui, mais je pourrais être plus détaillé demain, si vous voulez.

2880

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Nous le déposer peut-être si vous avez quelque chose là-dessus.

2885

M. MICHEL CHARBONNEAU :

Oui.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2890

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger.

2895

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2900

Une question concernant le plan de transport. Dans le plan de transport, il y a une carte, je pense que c'est la carte 8, où on indique la zone de Labelle, donc l'agglomération, le noyau villageois, comme étant une zone où est-ce que le taux d'accidents est inférieur à la moyenne. De quelle moyenne dont on parle dans le document? Est-ce que c'est...

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2905

La moyenne de 1,38.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2910

Donc, inférieur à 1,38 pour la ville?

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2915

À certains endroits, mais évidemment, c'est une... dans le plan de transport, c'est une étude globale. Et au niveau ponctuel, on n'est pas très bons. Cette carte-là nous donne des endroits où, normalement, on devrait étudier plus avant, mais je m'aperçois

que, quand je regarde Labelle de façon plus ponctuelle, on s'aperçoit qu'il y a plus d'accidents que ce qu'on a identifié au plan de transport.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2920

On ne peut pas se fier au plan de transport. C'est trop macro pour qu'on puisse l'utiliser?

M. MICHEL CHARBONNEAU :

2925

Exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2930

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2935

Alors, monsieur Machabée, est-ce que ça complète vos questions?

M. MARCEL MACHABÉE :

2940

Bien, je vais honnête, je ne pense pas que l'exposé qu'on m'a présenté réponde vraiment à ma question.

LE PRÉSIDENT :

Qui était par rapport avec...?

2945

M. MARCEL MACHABÉE :

Bien, qui était, je veux dire, dans l'axe concerné, dans l'axe qu'on parlait tantôt, si on parle d'une intersection aller vers le sud du village en haut des côtes, on n'a pas fait d'évaluation quant au nombre d'accidents qui ont eu lieu dans cet axe-là.

2950

Je me demande, l'étude que vous avez faite, les accidents...

LE PRÉSIDENT :

2955

Entre la rue du Pont et le sud du village?

M. MARCEL MACHABÉE :

2960 C'est ça, parce que tantôt, on parlait de soit d'une possibilité d'un quatre voies entre l'intersection et, mettons, la sortie du village.

LE PRÉSIDENT :

2965 Oui.

M. MARCEL MACHABÉE :

2970 L'étude que vous nous avez présentée, le nombre d'accidents est évalué à partir de quelle distance de la 117 ou sur quelle distance que vous avez fait cette étude-là ou le rapport que vous nous présentez?

LE PRÉSIDENT :

2975 Alors, pouvez-vous nous remonter...

M. MARCEL MACHABÉE :

Vous parlez que c'est une étude sur la route 117.

2980 **LE PRÉSIDENT :**

C'est la route 117. Alors, tout à l'heure, on a vu des chaînages. Peut-être, à ce moment-là, on pourrait décrire plus en détail le chaînage et les statistiques d'accidents.

2985 **M. MICHEL CHARBONNEAU :**

J'ai utilisé 100 mètres. À chaque point ou à chaque colonne qu'on voit, ça correspond à 100 mètres de route.

2990 **LE PRÉSIDENT :**

100 mètres de route. Donc, le chaînage zéro de départ est situé à quel endroit exactement? Donc, ça correspond...

2995 **M. MICHEL CHARBONNEAU :**

Lui, il est au sud, près de...

LE PRÉSIDENT :

3000

Et le chaînage correspond à la partie qui serait déviée, si je comprends bien?

M. MICHEL CHARBONNEAU :

3005

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Donc, à zéro mètre, on est à l'endroit où la route se sépare?

3010

M. MICHEL CHARBONNEAU :

Exactement.

3015

LE PRÉSIDENT :

Et à 7 000 mètres, on est à l'intersection nord?

M. MICHEL CHARBONNEAU :

3020

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

3025

Donc, c'est-à-dire, par exemple, sur le graphique, j'ai la rue du Pont, la rue Bélisle, la rue Fugère, donc de gauche à droite le long du sud vers le nord.

Alors, monsieur Machabée, est-ce que vous avez une question précise en rapport avec ce graphique?

3030

M. MARCEL MACHABÉE :

3035

Bien, moi, ce que je voulais savoir, c'est combien d'accidents ont eu lieu entre justement l'intersection de la 117 et de la rue du Pont à aller, mettons, en haut du village et non, je veux dire, à partir, je ne sais pas, moi, de la montée Fugère et dans le moment où les quatre voies existent, parce que tantôt on parlait d'un quatre voies qui pourrait apporter moins de sécurité à partir de l'intersection à aller en haut du village. C'est dans cette partie-là que j'aimerais avoir une réponse quant au nombre d'accidents qui peuvent avoir eu lieu.

3040

LE PRÉSIDENT :

Tout à l'heure, on parlait d'un aménagement autour de la rue du Pont à quatre voies, disons de 500 mètres au sud de la rue Du Pont jusqu'à 500 mètres au nord, donc sur un total d'un kilomètre.

3045

M. MARCEL MACHABÉE :

Exactement.

3050

LE PRÉSIDENT :

Vous aimeriez avoir les statistiques d'accidents si on se réfère à la rue Du Pont, donc 500 mètres de part et d'autre, combien au total y a-t-il eu d'accidents. Et donc, ici, on a un tableau qui parle de 1995 à 2001. Donc, ça vous conviendrait si on pouvait avoir le nombre d'accidents entre 1995 et 2001 sur un chaînage d'un kilomètre de long centré sur la rue Du Pont?

3055

M. MARCEL MACHABÉE :

Oui.

3060

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est possible d'avoir la compilation ?

3065

M. MICHEL CHARBONNEAU :

Oui, évidemment.

3070

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

M. MARCEL MACHABÉE :

3075

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3080

Alors, cette dernière réponse met fin à la séance de ce soir. Nous allons reprendre l'audience, première partie, demain à 14 h 00 ici même. Alors, nous vous invitons à venir assister à l'audience et à venir adresser des questions à la Commission.

3085 Comme j'ai mentionné tout à l'heure, j'ai deux personnes encore inscrites au registre, qui sont monsieur François Labelle et André Dufresne. À l'ouverture de la séance demain à 14 h 00, je vais inviter ces deux messieurs. S'ils ne sont pas là, je vais conserver leur priorité pour le début de la séance de demain soir qui va débiter à 19 h 30.

3090 Sur ce, alors, je souhaite à tous une bonne fin de soirée et une bonne nuit.

* * *

3095

Je, soussigné, **BERNARD J. RAVEAU**, sténographe officiel, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des
3100 paroles recueillies au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

3105

BERNARD J. RAVEAU, s.o.

3110

3115

3120

3125

3130

3135