

**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 2

Séance tenue le 29 octobre 2002, à 14 h 00
Hôtel de ville de Labelle
1, rue du Pont
Labelle

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 29 OCTOBRE 2002	2
MOT DU PRÉSIDENT	2
LE PRÉSIDENT:	2
<u>DÉPÔT DE DOCUMENTS</u> :	3
<u>PÉRIODE DE QUESTIONS</u> :	
ANDRÉ DUFRESNE.....	4
LÉONARD CASTAGNER	21
<u>PAUSE</u>	38
ROBERT ST-CYR.....	38
ANDRÉ DUFRESNE.....	47
FRANÇOIS LABELLE.....	53
<u>CLÔTURE DE LA SÉANCE</u>	79

* * *

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonjour, mesdames et messieurs. Bienvenue à cette première partie d'audience portant sur le projet de déviation de la route 117 à Labelle. Alors nous sommes maintenant rendus à la deuxième séance de cette première partie. Avant de débiter et d'appeler les personnes qui désirent poser des questions, avant de les appeler ici, à la table des intervenants, nous allons faire un petit tour d'horizon pour présenter les personnes-ressources et les personnes qui accompagnent le promoteur pour bien identifier chacun. Alors je vais débiter en appelant le ministère de l'Environnement.

M. DENIS TALBOT :

15 Bonjour, monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire. Denis Talbot, représentant du ministère de l'Environnement, de la Direction des évaluations environnementales, je suis responsable de l'analyse environnementale du dossier. Je suis accompagné de monsieur Éric Tomassin de la même Direction que moi, il y a également monsieur Daniel Germain de la Direction régionale du ministère qui est présent dans la salle.

LE PRÉSIDENT :

25 Merci. Maintenant, la Société de la faune et des parcs du Québec.

M. MICHEL RENAUD :

30 Bonjour, monsieur le président, bonjour, madame la commissaire, monsieur le commissaire. Mon nom est Michel Renaud, je représente la Direction de l'aménagement de la faune de la Société. Je suis le seul représentant. J'aimerais profiter de l'occasion pour vous dire que je vais déposer un document, mais ultérieurement au cours de la semaine, concernant les aires de confinement de cerfs de Virginie ou les ravages.

LE PRÉSIDENT :

35 Excellent, merci. Maintenant, la Municipalité de Labelle.

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

40 Bonjour. Christiane Cholette, ex-directrice générale à la Municipalité de Labelle.

J'étais en poste jusqu'à la fin du mois d'août cette année. Je suis accompagnée aujourd'hui par madame Geneviève Demers, responsable du Service de l'urbanisme, et monsieur Léonard Castagner, nouveau directeur général à la Municipalité de Labelle.

45 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. En passant, si vous avez des documents à déposer, alors ce serait aussi l'occasion de le faire savoir en même temps que vous présentez. Merci. Tourisme Québec maintenant.

50

M. MICHEL TRUDEL :

Bonjour, monsieur le président, monsieur et madame les commissaires. Alors je me présente, Michel Trudel, délégué touristique pour la région des Laurentides à Tourisme Québec, et je suis le seul représentant de Tourisme Québec. Je n'ai pas d'autres documents pour l'instant à déposer.

55

LE PRÉSIDENT :

60 Je vous remercie. Maintenant, du côté de la MRC des Laurentides.

M. RICHARD MORIN :

Bonjour. Richard Morin, MRC des Laurentides. Bonjour, madame le commissaire, monsieur le président, monsieur le commissaire. Richard Morin, urbaniste à la MRC des Laurentides chargé de l'élaboration du schéma d'aménagement révisé.

65

LE PRÉSIDENT :

70 Je vous remercie. Maintenant, nous allons passer du côté du ministère des Transports.

Monsieur Turcotte, bonjour.

75 **M. MARIO TURCOTTE :**

Bonjour, monsieur le président, madame la commissaire et monsieur le commissaire. Mon nom est Mario Turcotte, je suis directeur à la Direction des Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports. Je suis accompagné cet après-midi, à ma gauche, de monsieur Jean-Pierre Barabé qui est le chef du Service Inventaires et Plans et de monsieur Guy D'Astous qui est biologiste chez nous et il est chargé du projet de déviation de la route 117. Également, m'accompagnent dans la salle quelques professionnels qui ont

80

travaillé de façon sectorielle au dossier et nous ferons peut-être appel à eux si le besoin s'en fait sentir.

85

Également, nous avons cet après-midi, qui m'accompagne, le mandataire, monsieur Christian Couette du Groupe Roche qui est notre consultant dans le dossier du protocole de suivi et de l'accompagnement. A votre demande, il pourra faire une présentation du contenu de ce protocole.

90

Monsieur le président, j'ai un document à déposer, c'est un document où nous retrouvons deux tableaux. Le premier concerne les accidents par zone, qui indique la gravité des accidents en fonction de la zone; la zone concernée, c'est de 720 mètres de part et d'autre de la rue du Pont pour la période de 1995 à 2001. Et l'autre tableau concerne l'analyse globale des accidents pour le secteur concerné de la 117 actuelle.

95

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. A titre d'information dans le cadre de l'audience publique pour le projet de la 117 à L'Annonciation, il y a eu un certains nombres de documents qui ont été déposés à ce moment et qui s'appliquent pour l'ensemble de la route 117. Alors tous ces documents-là qui ont été déposés au moment de l'audience sur L'Annonciation ont été également versés au dossier de Labelle. Alors je vais en faire une mention pour que les personnes intéressées à consulter les documents soient au courant de l'existence de ceux-ci.

100

105

Alors tout d'abord, il y a eu un document, qui est nommé le DA-1, par le ministère des Transports intitulé Plan de transport des Laurentides - septembre 2001. Il y a aussi, toujours du ministère des Transports, Plan de transport des Laurentides - Plan d'action 2001-2006. Toujours du ministère Vers un plan de mise en valeur des paysages du corridor de l'autoroute 15 et de la route 117 - Caractérisation et évaluation des paysages - Rapport final. Toujours du MTQ Étude sur la mise en évidence des agglomérations contournées par des stratégies d'aménagement du paysage. Également, Étude sur la mise en évidence des agglomérations contournées par des stratégies d'aménagement du paysage - Partie II - Concepts de signalisation et d'aménagement paysage.

110

115

Du Groupe Cartier pour le compte du MTQ Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle - Rapport-synthèse. Toujours du Groupe Cartier Étude de justification du contournement pour la municipalité de Labelle - Rapport-synthèse - Volume 2. Roche limitée, Groupe-Conseil pour le compte du MTQ Rapport complémentaire - Aspects socio-économiques - Document de travail octobre 2002.

120

Maintenant, on revient au ministère des Transports, Inventaire hydrogéologique - Étude d'opportunités, réaménagement de la route 117 du contournement de Labelle.

125 Politique sur le bruit routier du ministère des Transports - Publication préparée par le Service
de l'environnement et édictée par la Direction des communications. Il y a également La
gestion des corridors routiers - Méthodes d'évaluation des impacts d'un contournement
d'agglomération. Il y a également La norme du MTQ sur les non-accès concernant les con-
130 ournements.

Tecslut Environnement Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la
communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois - Mai 1998. Enfin, toujours du MTQ,
Direction des Laurentides-Lanaudière - Mandat et réseau routier - Août 2001. Alors ces
documents sont des documents communs versés dans les centres de consultation publique
135 pour le dossier de Labelle et pour celui de L'Annonciation.

Alors maintenant, je vais reprendre, il y avait deux personnes qui étaient inscrites
au registre hier, je vais les appeler. Comme j'ai mentionné hier soir, si ces personnes ne
sont pas présentes, je vais les annoncer en priorité ce soir également. Tout d'abord, j'avais
140 monsieur François Labelle. Pas ici. J'avais monsieur André Dufresne.

Alors monsieur Dufresne, si vous voulez vous avancer venir poser vos questions.

M. ANDRÉ DUFRESNE :

145 Alors je me nomme André Dufresne, je suis à la fois secrétaire-trésorier du Comité
de Survie de Labelle et conseiller municipal.

LE PRÉSIDENT :

150 Bonjour, monsieur.

M. ANDRÉ DUFRESNE :

155 Monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire, j'ai eu le
privilege de participer à la dernière rencontre, celle qui semblait avoir provoqué un peu
d'étonnement de votre part hier soir, c'est-à-dire celle qui a eu lieu jeudi dernier ici, dans la
salle municipale, où il a été question d'un protocole d'entente sur le suivi et sur le soutien
auprès des commerçants par le ministère des Transports, lequel, apparemment, n'aurait
160 rien eu d'autre à offrir que de l'aide technique.

Lors de cette soirée, il a été fait mention que deux villages avaient eu le privilège, si
on peut dire, d'essayer ce genre de suivi. Quels sont-ils, dans un premier temps? Puis la
deuxième question - je peux vous la donner tout de suite - est-il exact que, selon les
165 propres déclarations des représentants du ministère, ces essais ont royalement foiré?
Auquel cas, pourquoi est-ce que ça marcherait à Labelle?

LE PRÉSIDENT :

170 Je vous remercie. Donc, le MTQ. Alors première partie de la question : il aurait été fait mention de deux communautés, pouvons-nous savoir de quelles communautés il s'agit?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

175 Monsieur le président, il n'y a pas eu deux communautés de mentionnées lors de la rencontre de jeudi dernier. Ce qu'on a mentionné, c'est que c'était une première qu'on faisait au niveau du Québec. Ce que j'ai mentionné personnellement lors de cette rencontre-là de jeudi soir dernier, c'est que dans la région du Lac-Saint-Jean, il y a eu des approches similaires de faites mais pas d'une façon aussi formelle que, nous autres, on le
180 fait présentement pour essayer de dégager un peu une problématique, toute la la problématique de la voie de contournement par rapport à l'impact économique, puis les résultats ont fait en sorte que ç'a pas évolué, ç'a pas avancé par le fait qu'il n'y avait pas eu de collaboration avec principalement les compagnies et les commerces de la place.

185 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, monsieur Barabé, si je comprends bien, vous aviez proposé un genre de suivi mais non formalisé sous forme de protocole avec les municipalités concernées? C'est ça que j'ai compris tout à l'heure, que vous avez dit que vous n'étiez pas allé de façon aussi
190 pointue qu'ici?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

C'est-à-dire que, moi, j'ai pris des informations au niveau de collègues de travail
195 dans les autres régions à savoir s'il existait ou s'il avait déjà existé une façon de faire semblable, c'est-à-dire un protocole de suivi et d'accompagnement suite à l'aménagement d'une voie de contournement, puis dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, un collègue m'a dit « chez nous, on a essayé de mettre ça en place avec les intervenants sauf qu'on n'a pas eu de collaboration au départ avec les commerçants, ils ne voulaient pas
200 donner des inventaires au niveau des affluences, et caetera, ça fait qu'on n'a pas été plus loin que ça ».

Parce qu'au ministère, dans toutes les recherches qu'on a faites, ça n'existe pas avant, pendant et après, si on peut dire, un projet de voie de contournement par rapport à
205 l'économie, vraiment, de l'agglomération qui a été contournée, puis même, après, on parle de deux, trois, quatre, cinq ans plus tard. Ça n'existe pas. On a juste des nomenclatures après coup, a posteriori, qui disent que c'est négatif au départ, puis ça

redevient positif... Ça dépend d'un peu comment la communauté se relève par rapport aux types de commerces.

210

LE PRÉSIDENT :

Donc, il n'y a pas eu de constat possible à être tiré de votre tentative faute de données de base et faute de suivi... de possibilité de faire de suivi?

215

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

C'est ça, on n'a pas rien trouvé au niveau du ministère. De là, on a dit « on va mettre l'épaule à la roue puis on va initier dans ce domaine-là », puis c'est cette présentation-là que l'on a faite pour la municipalité de L'Annonciation « v'là » un mois et qu'on a répétée avec la municipalité de Labelle pour vraiment traiter des deux dossiers pour avoir quelque chose dans deux, trois, quatre, cinq ans, quelque chose de structuré, quelque chose sur lequel on peut s'appuyer puis qui pourra servir, même, à nos futurs contournements pour le voir venir un peu, savoir comment on pourrait organiser... aider à organiser l'agglomération face à un impact négatif de contournement et à un impact positif aussi.

225

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

230

Madame Girard.

Mme SYLVIE GIRARD :

Si je comprends bien votre démarche, c'est que - un peu aussi ce que vous nous aviez expliqué lors d'un questionnement à L'Annonciation - c'est que, actuellement, dans le cas des contournements, il n'existe pas vraiment, au départ, des critères pour évaluer quels seront réellement les impacts économiques, et, aussi, il n'y a pas de suivi, je dirais, systémique pour être capable d'évaluer aussi l'impact, soit sur un an, deux ans, avec tel type de commerce et tout ça. Jusque là, ça va...

235

240

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Jusque là, ça va.

245

Mme SYLVIE GIRARD :

250 ... la démarche que vous avez faite, l'initiative que vous avez prise, c'est à partir de
ce constat-là. Dans le type de protocole d'accompagnement que vous voulez faire, quelles
seraient les bases pour permettre une évaluation, un suivi éventuel? Quelles seraient les
bases soit des critères ou de l'implication des personnes...? Vous avez fait référence tout à
l'heure à une expérience au Saguenay où, bon, il y avait eu un peu de difficultés à pouvoir
255 avoir des informations particulières sur certains aspects pour pouvoir, j'imagine, établir des
données de base pour évaluer, après ça, l'impact. Mais qu'est-ce que ça vous prendrait
pour être capable de maximiser cette démarche-là, pour être capable d'évaluer l'impact?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

260 Madame la commissaire, j'aimerais vous faire la présentation que notre spécialiste,
monsieur Couette, a préparée pour nous puis la présentation qu'on a adressée à la
Municipalité, je pense que ça vous donnerait un bon aperçu, pour répondre à votre
question, au niveau de toute la problématique, puis qu'est-ce que ça prend, puis vers où
on veut s'en aller. Si vous le désirez, monsieur Couette...

265

Mme SYLVIE GIRARD :

Ça prend combien de temps à peu près?

270 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

C'est environ 15 minutes maximum au niveau de la présentation, dépendamment s'il
y a des questions en cours de présentation. Ça peut être plus court...

275 **Mme SYLVIE GIRARD :**

280 Si possible de restreindre, le condenser le plus possible, s'il vous plaît, quitte à ce
qu'on aille plus loin dans certains questionnements en particulier. De toute façon, il va y
avoir transcription, et s'il y a un document accompagnant la présentation, il pourra être
déposé aussi.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

285 Oui. Dans la présentation, on pourrait peut-être aller plus rapidement au niveau de
la mise à jour qu'on a faite - on a faite une mise à jour économique de l'étude d'impact - puis
après ça, le constat et le protocole d'accompagnement et suivi.

Mme SYLVIE GIRARD :

290 Peut-être que, justement, pour ce qui est de la mise à jour, on peut peut-être la déposer, puis parler plutôt des constats que vous avez faits et la réflexion que vous en avez faite.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

295 C'est très bien. Ça fait que monsieur Christian Couette de la firme Roche va vous faire la présentation.

LE PRÉSIDENT :

300 Avant que monsieur Couette débute, nous avons reçu le dépôt d'un certain nombre de documents provenant du ministère des Transports. Je n'ai pas eu le temps d'en prendre connaissance, j'ai eu le temps de voir lesquels c'était, un certain nombre de documents portait sur, si je ne me trompe pas, le projet de protocole.

305 C'est exact, vous avez déposé ça, si je me souviens, de mémoire? C'est parce que je n'ai pas la pagination des derniers documents, mais je crois qu'ils ont été déposés à la Commission. Ensuite de ça, dans les prochains jours, tous ces documents vont être déposés dans les centres de consultation.

310 Alors monsieur Couette, vous pouvez commencer lorsque vous serez prêt.

M. CHRISTIAN COUETTE :

315 Bonjour, madame, messieurs. Je ne sais pas si vous voulez insister sur ces éléments-là. Peut-être sauter à un autre. Ça, c'est une synthèse qu'on faisait, on revenait sur l'étude d'impact de 1997, ensuite, avec une série de tableaux qui faisaient la mise à jour du portrait de la structure commerciale en 1997 versus celle qu'on peut voir aujourd'hui en 2002.

320 Il y a eu quelques petits changements. On va tout de suite passer à la suivante, s'il vous plaît. Voici, ça, c'est les tableaux... Peut-être vous faire un petit portrait très rapide de l'évolution de la situation. Entre 1997 et 2002, le nombre de commerces est demeuré relativement le même, on parle de 40 à 41 - c'est le nombre d'entreprises commerciales qui sont dans la zone directement touchée par le projet de contournement - sauf qu'il y a eu quelques petits changements dans la nature des entreprises qui sont exploitées.

325 Par exemple, les plus gros changements, par exemple, dans le secteur de l'automobile, le nombre de commerces est passé de cinq à huit. Il y a eu des petits changements comme ça. Comme, par exemple, dans les soins personnels et vêtements le

330

nombre d'entreprises exploitées est passé de six à trois. Donc, il y a eu des changements structurels même si le nombre de commerces est demeuré le même.

335 Ce tableau-là - peut-être vous faire un portrait - ce portrait-là établit une corrélation entre l'importance relative de la clientèle externe sur les activités de chacun des commerces, et, ça, on le distingue pour l'entrée sud, le noyau villageois et l'entrée nord.

340 Ce que je voudrais faire remarquer, c'est qu'il y a eu des petits changements, encore là, entre 1997 et 2002 sur le nombre de commerces pour lesquels la clientèle externe a une certaine importance par rapport au chiffre d'affaires. Donc, grosso modo, en 1997, le nombre de commerces pour lesquels on jugeait que la clientèle externe avait une importance significative, on parlait de 50 pour cent du nombre de commerces, et le ratio a changé légèrement, il est de 42 pour cent maintenant en 2002.

345 Ce que je voudrais faire remarquer par rapport à ce qu'on mentionnait tout à l'heure, les exemples... Évidemment, dans le cadre de notre mandat et dans le cadre de d'autres mandats qu'on a faits, similaires - on a fait un peu une revue de littérature de ce qui a pu se faire dans le passé, quelle est l'importance relative - dans chacun des cas, souvent, ce qui arrive, c'est que c'est souvent du cas par cas concernant...

350 Évidemment, ça dépend de la structure commerciale qui est présente dans la localité, et, souvent, il y a comme des légendes - j'oserais appeler ça des légendes urbaines - sur quelle est l'importance réelle du chiffre d'affaires qui est attribuable à la clientèle de transit. C'est très variable d'une localité à l'autre.

355 Comme on l'a vu tout à l'heure, on voit qu'à Labelle, évidemment, il y a beaucoup de commerces qui sont orientés vers la clientèle de transit. Donc, on parle de restaurants, de dépanneurs, de stations-services, donc, c'est vraiment ces commerces-là qui, habituellement, sont directement touchés par la clientèle de transit.

360 Pour les autres types de commerces, l'importance relative de la localisation va dépendre, évidemment, de la nature des clientèles. Si, par exemple, on parle de magasins de meubles, c'est sûr que le processus d'achat, la clientèle principale qu'on vise n'est pas nécessairement la même que celle d'un dépanneur ou d'une station-service. Donc, l'impact de la voie de contournement va dépendre du type de commerces et, donc, de la structure commerciale de l'ensemble de l'agglomération.

370 Souvent, ce qui arrive dans des projets de contournement comme ça, personne ne connaît vraiment quelle est l'importance réelle du chiffre d'affaires qui est attribuable à la clientèle de transit, et c'est souvent là-dessus que se créent des problèmes et une méconnaissance par rapport aux impacts que le projet de contournement va vraiment pouvoir avoir sur la nature des commerces. Donc, c'est vraiment souvent du cas par cas.

375 Dans plusieurs situations, l'importance du chiffre d'affaires, qui va être attribuable à une clientèle locale ou régionale, va pouvoir atteindre 80, 90 pour cent, alors que dans d'autre cas, l'importance du chiffre d'affaires qui est par rapport à la clientèle de transit va être plus important.

380 Donc, par rapport à ça, au départ, en ce qui concerne le protocole de suivi, les objectifs qu'on poursuivait, c'est d'établir au départ un cadre de référence précis qui permettra de définir l'importance relative de l'activité attribuable à la clientèle de transit. Donc, c'est vraiment de documenter au départ quel est le profil de clientèle, selon le type de commerces, de manière à avoir vraiment un cadre réel sur lequel on peut travailler.

385 Ensuite, deuxième objectif du protocole de suivi, c'est de documenter l'évolution de l'activité commerciale de manière à pouvoir mesurer l'évolution des impacts en fonction des mesures d'atténuation mises en place et d'apporter les corrections appropriées. Donc, c'est vraiment, au cours des premières années de la voie de contournement, d'avoir des données sur l'évolution de la santé de manière à pouvoir rétroagir ensuite par rapport au protocole d'accompagnement.

390 Les mesures qui sont proposées pour le protocole de suivi étaient les suivantes. Donc, processus d'enquête initiale, donc, pour l'établissement du cadre de référence. Donc, ce qu'on proposait, c'est qu'au départ, faire des enquêtes, un processus d'enquête à deux niveaux : le premier par rapport aux commerçants de manière à pouvoir évaluer l'évolution et la composition du chiffre d'affaires, les changements apportés dans le contexte de gestion.

400 Parce que, évidemment, ce n'est pas tous les impacts qui sont attribuables à la voie de contournement comme telle, il faut évidemment considérer l'ensemble du contexte de l'offre et de la demande et de la concurrence. Pour certains types de commerces, par exemple, l'ouverture d'un magasin à grande surface va constituer un autre élément, externe à la route, qui va changer le contexte de concurrence. Donc, c'est vraiment de voir, selon le type de commerces, quels sont les impacts externes qui peuvent influencer l'évolution de la situation commerciale.

405 Le deuxième niveau d'enquête, c'est vraiment de faire une enquête auprès des clientèles de manière à établir leur profil et la nature des dépenses réalisées. Ça fait qu'à ce moment-là, à partir de ces enquêtes-là, on aurait vraiment un portrait, un cadre de référence à partir duquel on pourrait avoir une idée réelle de l'impact de la clientèle de transit sur le chiffre d'affaires des commerces.

410 De manière à documenter l'évolution de la solution, à ce moment-là il y aurait une reprise périodique des enquêtes pour le suivi des activités commerciales. Ce qui était

415 proposé, c'est de le faire sur une base annuelle pour les premières années, ensuite sur demande selon l'évolution de la situation.

420 Comme monsieur Barabé le disait tout à l'heure, généralement, les impacts vont vraiment se faire sentir au cours des deux, trois premières années. Ensuite, selon le contexte socio-économique du milieu, il va se créer un certain équilibre, et, généralement, au bout de cinq à sept ans, il y a comme un équilibre qui s'est fait dans la situation.

425 Donc, parallèlement au protocole de suivi, il y a le protocole d'accompagnement. On a fixé quatre objectifs. Le premier, assurer la visibilité des zones commerciales à partir de la voie de contournement pour favoriser le positionnement par rapport à la circulation de transit. Donc, évidemment, on parle de signalisation ou d'affichage.

430 Dans un deuxième temps, favoriser le développement et le positionnement des activités commerciales en fonction des bassins de clientèle locale régionale. Ensuite, le troisième élément, qui est sans doute l'élément clé, c'est d'apporter un soutien professionnel auprès des commerçants qui sont plus directement concernés par la clientèle de transit. Donc, vraiment une aide directe pour aider les commerçants par rapport à leur planification stratégique, la commercialisation, tout ça.

435 Évidemment, par rapport à cet type d'accompagnement, on n'a pas la prétention qu'un accompagnement personnalisé va faire en sorte que la clientèle, par exemple, d'un dépanneur ou d'une station-service peut, du jour au lendemain, partir d'une clientèle de transit versus une clientèle locale régionale. Il y a une limite dans ce qui peut être fait, mais, quand même, l'idée, c'est d'avoir un soutien professionnel pour être en mesure de répondre de façon très pointue aux besoins des commerces.

440 Et dans un quatrième temps, c'est appuyer les efforts de concertation dans l'établissement d'une stratégie globale de développement économique et touristique. Donc, en termes de développement durable. Donc, c'est vraiment, ça, dans une vision à long terme, quel genre de développement qui est souhaitable pour la municipalité, quelles sont les interventions ou les concertations communes qui peuvent être mises en place pour atteindre les objectifs de développement à long terme de la communauté.

450 Donc, les mesures qui sont proposées en fonction des objectifs qu'on vous a mentionnés. Dans un premier temps, la visibilité, donc, des interventions spécifiques en matière de signalisation et d'affichage de manière à favoriser la notoriété de Labelle par rapport à la clientèle de transit.

455 Dans un deuxième temps, il y a différentes interventions au point de vue du développement de l'activité commerciale. On parle, par exemple, de la revitalisation du centre-ville, donc, rendre le centre-ville plus attrayant en fonction des clientèles locales et

régionales, faciliter la circulation, le stationnement. Donc, c'est des interventions qui visent à repositionner les commerces du centre-ville.

460 Dans un deuxième temps aussi, campagne de sensibilisation sur l'importance de l'achat local et limitation du développement commercial à proximité des accès. Donc, on revient à la notion d'un non-accès du nouvel axe de manière à faire en sorte qu'il n'y ait pas de commerces qui viennent s'implanter le long de la nouvelle voie et qui feraient sorte de compétitionner les commerces du centre-ville.

465 Ensuite, on revient sur le soutien professionnel aux commerçants, donc, l'appui d'un agent de développement. Il existe déjà, évidemment, des organisations dont c'est le mandat - on parle du CLD, de SADC, ministère des Régions - donc, c'est de collaborer avec ces organisations-là de manière à définir des modalités de concertation, des porteurs de dossiers pour ce suivi-là.

470 Pour le développement à long terme, en termes de développement durable, on parle de l'élaboration d'un plan de développement économique et touristique, donc, vraiment, une réflexion concertée avec les différents intervenants de manière à établir une stratégie de développement à long terme. Voilà ce qui étaient les mesures d'accompagnement en général qui sont proposées.

480 Au point de vue de la mise en oeuvre de tout ça, ce qui est proposé, c'est de mettre en place un comité de transition qui aurait pour objectif, notamment, de coordonner l'action des intervenants dans la réalisation des actions de suivi et d'accompagnement, de permettre un suivi de la situation auprès de tous les intervenants et de favoriser la concertation dans la définition de stratégie commune de développement. Donc, c'est vraiment de faire participer les intervenants concernés avec les organisations d'encadrement pour définir une stratégie de mise en oeuvre de ce protocole d'accompagnement.

485 Pour finir, on voulait revenir... parce qu'on parle beaucoup, évidemment, de l'impact sur l'activité commerciale, mais il ne faut pas nécessairement oublier les autres éléments pour lesquels il y a une voie de contournement et les impacts qui peuvent être positifs pour l'ensemble de la communauté.

490 On parle notamment sur l'ensemble de l'amélioration de la qualité de vie, que ce soit en matière de sécurité, pollution atmosphérique et sonore, coûts de déplacement, facilités d'accès. Donc, c'est des éléments, au point de vue de l'amélioration de la qualité de vie, qu'on a tendance à un peu mettre de côté - sans nécessairement minimiser les impacts sur l'activité commerciale - mais, quand même, il faut voir le pendant des choses aussi.

495 Au point de vue de la revitalisation du centre-ville, c'est sans doute un élément important qui peut avoir des impacts positifs. On en énumère un ici notamment,

500 l'amélioration des conditions de services offerts à la population locale et régionale. Donc, c'est sûr que le pendant de la clientèle de transit, c'est de développer à moyen et long terme une clientèle plus de destination, donc, on parle du développement touristique, de la villégiature, donc, c'est d'axer le développement de l'activité commerciale à long terme vers d'autres segments de marché autres que la clientèle de transit.

505 Développement stratégique à long terme, donc, on parle d'une harmonisation des efforts de développement en fonction d'une clientèle touristique de destination quatre-saisons. Donc, l'idée, c'est de, à long terme, plutôt que s'en aller vers un développement où chacun s'en va sans aucune ligne de pensée nécessairement commune, c'est d'avoir vraiment des axes de développement concerté avec l'ensemble des intervenants dans une vision à long terme. Voilà, c'est l'essentiel de la présentation.

510 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

515 Madame Girard.

Mme SYLVIE GIRARD :

520 Je voudrais avoir quelques petits éclaircissements. Actuellement - on parle quand même d'une première, ce que vous nous dites, par rapport à un protocole d'accompagnement qui serait aussi accompagné d'un suivi - quelle est actuellement la politique du ministère du Transport en regard des compensations ou de la responsabilité sur l'achalandage ou les commerces lors d'un contournement?

525 Est-ce que, actuellement, le ministère du Transport, s'il n'a, par exemple... On ne parle pas d'une emprise, une expropriation ou d'un terrain qui est occupé par le nouveau tracé, on parle de commerces qui sont à un endroit, qui ont une certaine clientèle de par la route du ministère du Transport, entre guillemets, cette route-là devient une route municipale. En regard des dommages à la clientèle ou sur l'achalandage, quelle est la
530 responsabilité actuellement, telle que définie par la loi, pour le ministère du Transport?

M. MARIO TURCOTTE :

535 Madame la commissaire, présentement, il n'a aucune responsabilité ou compensation au niveau des effets, exemple, d'une voie de déviation sur un commerce visé.

Mme SYLVIE GIRARD :

540 Autrement dit, c'est que ce n'est pas parce qu'il y a une route nationale qui est à un
endroit qu'il y a une obligation pour le ministère du Transport de la laisser là, donc, avoir
une responsabilité sur ce qui se développe autour. Grosso modo?

M. MARIO TURCOTTE :

545 C'est ça. Ça veut dire qu'il n'a aucune responsabilité présentement sur les effets
d'une réparation de route, d'une déviation de route sur les commerces existants comme
tels. Les seules compensations qu'il peut y avoir, c'est si, d'une façon ou d'une autre,
nous touchons aux commerces lors des travaux. Mais si on ne touche pas, comme vous le
550 dites, aux commerces lors des travaux, il n'y a aucune compensation monétaire de donnée
aux commerçants.

Mme SYLVIE GIRARD :

555 A partir du moment où vous établissez votre protocole, il y a un comité de transition
qui est établi. J'imagine que ce comité de transition devrait comprendre les gens qui sont
affectés plus spécifiquement, c'est-à-dire, est-ce qu'on pourrait penser par rapport aux
commerces ou aux propriétaire de commerces artériels, les commerçants en général, la
MRC, la Municipalité? Quels sont vos partenaires idéals pour maximiser la réussite?

560

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Madame la commissaire, la composition du comité n'est pas déterminée
actuellement. Ce qu'on a voulu faire, c'est faire une présentation au niveau des élus
565 municipaux accompagnés des représentants de divers organismes locaux qui ont à coeur,
si on veut, le développement de la région et dont c'est principalement leur tâche.

Puis la discussion est ouverte au niveau de la composition du comité. On veut que
ce soit le milieu qui soit, si on veut, le porte-étendard, dans le sens qu'on ne veut pas
570 imposer au milieu une façon de faire. On veut les accompagner, on veut y aller avec de
l'expertise dans la mesure où on est capable de la fournir, on veut essayer d'ouvrir des
portes, même, au niveau gouvernemental ou au niveau organismes.

On se dit que si on travaille, tous les gens, dans le même sens, si on a le CLD, si
575 on a la MRC, si on a les municipalités, si on a des organismes locaux, ça va toujours
mieux pour défendre des dossiers par rapport à une voie de contournement que le ministère
des Transports impose en quelque sorte - puis elle a été imposée parce que la population
en a de besoin. Mais on ne veut pas donner de grandes lignes, dire « bon, on va faire ça
comme ça, comme ça », on veut laisser aller les choses, le faire de concert avec tous les
580 représentants locaux et les élus.

Mme SYLVIE GIRARD :

585 J'aimerais aussi comprendre de quelle façon est-ce que le ministère... J'imagine que
le ministère aura à prendre certains engagements si ce processus-là fonctionne, des
engagements... c'est-à-dire, j'ai compris qu'il y a des engagements de soutien, soutien
organisationnel ou directionnel, et tout ça, pour faire avancer le dossier. Mais, aussi, est-
ce que ça comprend un engagement financier? J'essaie de le remettre en perspective avec
590 la non-responsabilité que vous avez en regard des impacts sur l'achalandage des com-
merces.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

595 Au niveau du soutien financier, ce qu'on peut appeler, nous autres, on ne peut pas
directement verser des compensations, comme on peut dire. L'exemple que je peux vous
donner, c'est que, présentement, on a déjà investi dans ce protocole de suivi et
d'accompagnement, on a un représentant de la firme Roche que l'on a engagé à nos frais
pour dégrossir un peu toute la situation, nous faire ressortir un peu des orientations ou nous
600 guider dans ce processus-là, puis on va continuer dans ce sens-là.

C'est-à-dire que l'apport du ministère des Transports va être particulièrement un
apport expertise, que ce soit d'expertise interne, expertise externe. Dans la mesure du
possible, dans le cadre de notre mandat au niveau de la voie de contournement, il y a des
choses qu'on s'est engagé à faire. Dans la mission du ministère, on a dit que, maintenant,
605 on travaille le volet économique, ce qui ne faisait pas partie de la mission « v'là » quelques
années. Maintenant, on a un volet économique au niveau de notre mission de transport
puis, dans la mesure de ce cadre-là, on est capable de défendre le dossier pour investir
dans des besoins d'analyses, des besoins sectoriels de diverses manières, économiques,
si on veut. Mais c'est sûr et certain qu'on essaie toujours d'aller chercher le maximum de
610 ressources internes, puis on en a beaucoup, de ressources internes.

Mme SYLVIE GIRARD :

615 En fait, ce protocole-là, je comprends bien que ce n'est pas une étude pour des
projets futurs, c'est-à-dire, ce n'est pas un projet pilote, c'est-à-dire que ça pourrait servir
pour le contournement actuel? Je comprends bien?

M. MARIO TURCOTTE :

620 Oui, le protocole va servir de suivi. C'est une expérience que l'on fait. On l'a
présenté, comme monsieur Barabé le disait tout à l'heure, avec la Municipalité de
L'Annonciation, parce qu'ils ont un projet semblable, et ici, c'est le deuxième que nous
allons essayer.

625 Ce qu'on veut faire - ce n'est pas juste un projet - on veut le mettre en oeuvre. Une
des conditions de réussite, c'est que le milieu nous accompagne aussi. Si on est les seuls à
vouloir le faire, ça ne fonctionnera pas. Il faut que le milieu... il faut que le partenaires
économiques, les partenaires municipaux nous accompagnent dans ça.

630 C'est parce que, normalement, dans un genre de projet de même, le ministère des
Transports, avant, on fait des études, on fait des travaux par après, et un coup que les
travaux sont terminés, que la route est mise en oeuvre, on s'en va puis on passe à d'autre
chose. Mais ça fait en sorte qu'on n'a jamais de suivi sur les impacts, les vrais impacts au
niveau des commerces dans un contournement.

635 Cette démarche-là va nous permettre d'être présents avec les gens du milieu, avec
les représentants municipaux dans les années qui vont suivre le projet de déviation, et,
comme monsieur Barabé le disait tantôt, de les soutenir. La plupart du soutien qu'on peut
garantir, c'est au niveau de nos connaissances, au niveau de notre expertise
640 professionnelle, d'être des facilitateurs au niveau gouvernemental pour aider à obtenir
certaines subventions ou autres choses.

Mais au moment où on se parle, on n'a pas la délégation de garantir des argents -
ça, on ne peut pas le faire - mais on va tout mettre en oeuvre pour s'assurer que, ceux qui
645 vont être là, on puisse être des facilitateurs. C'est à peu près ça comme tel. Puis le suivi va
nous permettre de prendre des mesures, de pouvoir parler sur des vrais chiffres, puis voir
de quelle façon ça se comporte, puis réaligner notre tir.

En tout cas, c'est ce qu'on souhaite faire avec ça, mais, pour nous, c'est une
650 première à partir d'expériences peut-être qui ont été tentées ailleurs, mais on n'a pas
d'exemple concret de ce genre d'accompagnement-là et de suivi.

Mme SYLVIE GIRARD :

655 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger.

660

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce qu'on peut remettre le tableau qui indique l'importance relative de la clientèle
externe pour les commerces, c'est au début de la présentation - si c'est possible - où on
665 voyait la différence entre 1997 et 2002, celui où est-ce qu'on voit les pourcentages.

Pouvez-vous me dire qu'est-ce qui s'est passé pour l'entrée sud? Par exemple, on voit que 25 pour cent seulement des commerces seraient touchés en 2002 par rapport à la clientèle de transit. Est-ce qu'il y a une explication à cette différence?

670

M. CHRISTIAN COUETTE :

Il y a des commerces, entre autres, il y avait deux... Évidemment, c'est du cas par cas, je n'ai pas la prétention de connaître tous les commerces de façon individuelle, leur situation. Ce que j'en sais, entre autres, il y a deux stations-services où il y avait des postes d'essence qui ont fermé, ils ont fermé la vente d'essence, et maintenant, c'est plus des garages au point de vue mécanique. Donc, pour ces commerces-là, donc, évidemment, ne vendant plus d'essence, ils sont plus orientés vers une clientèle locale et régionale, moins pour une clientèle de transit. Ça, c'est une des explications.

675

680

Il y a un hôtel, je pense, aussi, entre autres, qui a fermé, puis il y a quelques commerces au point de vue... plus des commerces de service qui se sont implantés. Donc, c'est ça qui explique la différence entre 1997 et 2002.

685

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce qu'il est possible à ce moment-là que ces commerces-là, disons, qu'ils aient modifié leurs activités sachant qu'il y avait une voie de contournement qui s'en venait? Est-ce que c'est ça, l'explication?

690

M. CHRISTIAN COUETTE :

Comme je vous disais tantôt, il faudrait vraiment faire une analyse de cas par cas. C'est sûr qu'il faut également tenir compte de la structure de l'offre et de la demande en général. Comme, par exemple, au point de vue des stations-services, t'as comme une stratégie, au point de vue des grandes compagnies pétrolières, d'implanter une station-service à tel endroit, à tel endroit, à tel endroit.

695

700

C'est sûr que plus t'implantes de stations-services, de postes de vente d'essence sur l'axe de la route 117, ça ne veut pas dire nécessairement que ceux qui passent sur la route vont acheter plus de gaz, ça fait qu'il y a une répartition différente, il y a une réflexion qui est faite par les grandes compagnies quant à l'établissement... ou l'association avec des établissements sur les postes d'essence à mettre en place.

705

Si je prends, par exemple, dans le cas de la restauration, c'est la même chose, il y a une question d'offre et demande aussi. Il y a toutes sortes de commerces. Il y a plus des restaurants de type casse-croûte ou il y a des restaurants qui s'adressent à un autre type de

710 clientèle. Encore là, tout dépendant du nombre de commerces qui ouvrent et qui ferment...
Les gens qui passent sur la route ne mangent pas nécessairement plus. Donc, il y a une
question d'équilibre au point de vue de la structure de l'offre et de la demande qu'il faut
également tenir compte.

715 Qu'il y ait eu un effet par rapport à anticiper la venue de la déviation de la route 117,
je vous dirais peut-être que le projet de la déviation de la route 117, on en parle depuis 20
ans, 25 ans. Est-ce que ça peut avoir un impact sur certains commerces? Peut-être. Si on
regarde ailleurs, dans d'autres localités, même si, encore là, eux autres aussi avaient un
projet de déviation qui date de longtemps, il s'est fait quand même des investissements.
Là, il y a une question de gestion des commerces.

720 A ce moment-là, c'est vraiment du cas par cas. Il faudrait voir quel impact que ç'a
eu. Il y a l'âge, souvent aussi, l'âge des propriétaires. Comme vous dites, ça peut avoir un
impact aussi.

LE PRÉSIDENT :

725 Monsieur Dufresne, votre autre question, s'il vous plaît.

M. ANDRÉ DUFRESNE :

730 J'attends encore la réponse à ce que j'ai demandé. Apparemment, je devais être
dur de la feuille ce soir-là, mais étant donné qu'on était sept autour de la table puis que j'ai
vérifié le contenu de mes questions, j'estime ne pas avoir eu de réponse.

LE PRÉSIDENT :

735 Bien, ce que j'ai compris tout à l'heure de votre question, vous demandiez le nom
des communautés dont l'information ne semblait pas directement disponible, le nom exact
des communautés, et, qu'est-ce qui s'est passé exactement, on a eu un élément de
réponse qui faisait que - on peut synthétiser - étant donné que ce n'était pas formalisé, il y a
740 eu un problème pour le suivi, donc, on n'a pas pu poser de diagnostic. J'ai ce que j'ai
compris de la réponse du ministère des transports.

M. ANDRÉ DUFRESNE :

745 Monsieur le président, il n'y a rien de changé. Depuis le début, quand la réponse à
fournir ne favorise pas le ministère des transports, bien on a oublié, on n'a pas les éléments,
on fait toutes sortes de choses ça, sauf que l'autre soir, il y a eu de la part de monsieur
D'Astous, l'énoncé de deux localités québécoises où on avait tenté de mettre de l'avant un
protocole qui ressemblait probablement beaucoup à celui-là puis dans lequel on fait un

750 étalage éhonté de bonnes intentions mais qui, pour les gens comme moi, démontre une
méconnaissance du milieu effarante. Ça a pas marché aux deux autres places; on voulait
savoir, avec les gens de là, pourquoi. On refuse de nous donner l'information. Puis on ne
nous a pas dit non plus pourquoi ils pensaient que ça marcherait à Labelle. Ça ne marchera
pas parce que...

755

LE PRÉSIDENT :

760 Regardez, on va recreuser la question sur les deux communautés. Alors vous dites
que c'est monsieur D'Astous qui aurait mentionné?

Monsieur D'Astous, êtes-vous capable de nous apporter des précisions sur les deux
communautés? Est-ce que c'est le cas ou non?

765

M. GUY D'ASTOUS :

770 Certainement, monsieur le président. Ce soir-là, on a parlé de deux choses. On a
parlé, comme monsieur Barabé a expliqué tantôt, l'expérience qui a été tentée dans la
région du Lac-Saint-Jean pour vérifier est-ce que les enquêtes auprès des commerçants
avaient bien fonctionné lorsqu'on parlait de chiffre d'affaires, des choses comme ça. Donc,
l'expérience qu'on en a eu, c'est que ç'avait moins bien fonctionné dû au fait que les
commerçants, après coup, ils ne voulaient pas nécessairement collaborer. Ça, c'est une
chose.

775

Moi, ce que j'ai parlé, c'est ce qui est documenté dans les documents qu'on a
déposés la Commission, j'ai parlé que, dans le cadre du contournement à Saint-Félix-de-
Valois, on a mandaté notre firme pour faire une enquête - mais c'est une enquête a
posteriori - donc, c'est des enquêtes qui ont été faites auprès des commerçants et des
conseils de ville de Val-D'Or et de Saint-Jovite. Donc, ce sont deux localités qu'on a voulu
780 vérifier puisque c'étaient des localités qui, jusqu'à un certain point, correspondaient un peu
à Labelle... c'est-à-dire à Saint-Félix puisque c'était dans le contexte du contournement de
Saint-Félix.

785

Donc, on a voulu interroger, voir, après coup, comment, au niveau de la structure
économique puis tout ça, les choses avaient été vécues, et c'est ce qu'on a colligé dans
l'avis économique transmis à la Commission pour Saint-Félix. En gros, ce que ça disait,
c'est que, oui, il y a eu, dans certains cas, peut-être des commerçants qui ont, disons,
subi un contrecoup du transfert rapide, du volume de circulation, mais, assez rapidement,
les deux communautés ont profité des aspects positifs du contournement.

790

LE PRÉSIDENT :

795 Donc, si j'ai bien compris, dans le cadre d'un avis sur Saint-Félix-de-Valois, les deux municipalités dont il aurait été question la semaine dernière sont Val-D'Or et Saint-Jovite. Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

M. GUY D'ASTOUS :

800 C'est ça, c'est bien ça, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

805 Je vous remercie. Soit dit en passant, la question de l'avis sur Saint-Félix-de-Valois est disponible, est déposé dans le cadre de l'audience publique. Je vais essayer d'avoir dans un instant la référence au document. Alors les gens peuvent le consulter dans un des deux centres locaux ici même à Labelle, et, aussi, c'est déposé, ce document-là, dans le cadre de l'audience de L'Annonciation.

810 Je vais en profiter pour faire un petit aparté aussi. Tout à l'heure, j'ai mentionné une série de documents qui avaient été déposés et que je n'avais pas eu le temps de consulter, de regarder. Je crois que c'est possible que la plupart des documents en rapport avec des protocoles sont des documents relatifs à L'Annonciation, mais j'imagine qu'on pourra éventuellement obtenir des documents similaires pour le dossier de Labelle. Mais pour les gens qui veulent consulter un projet de protocole, il y a un document qui a été déposé dans
815 les centres de consultation publique de L'Annonciation.

820 Alors le document en question s'intitule Avis sur l'impact du contournement, alors je l'ai mentionné tout à l'heure, c'est le document DA-11. Donc, il porte sur le contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois, et, à l'intérieur de ce document, les deux municipalités qui ont été examinées, pour se référer à Saint-Félix-de-Valois, sont Val-D'Or et Saint-Jovite.

825 Je vais maintenant appeler monsieur Léonard Castagner. Si vous voulez vous avancer.

M. LÉONARD CASTAGNER :

830 Monsieur le président, madame et monsieur les commissaires, bonjour. J'aurais une question que je voudrais faire préciser dans le sens suivant. Au niveau de la MRC, il y a inscription du tracé de la voie de contournement et je voudrais faire préciser, pour les besoins de la Commission, du Bureau, quelle est l'implication de cette inscription-là au niveau du schéma d'aménagement de la MRC.

LE PRÉSIDENT :

835

Donc, tout d'abord, j'inviterais le représentant de la MRC à venir prendre place à la table des personnes-ressources.

M. RICHARD MORIN :

840

Bonjour, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

845

Oui, monsieur Morin, allez-y.

M. RICHARD MORIN :

850

Monsieur le commissaire, madame le commissaire. Bien, c'est ça, l'implication du schéma d'aménagement révisé, pour faire une histoire courte, le processus a commencé en 1993 au niveau de la MRC des Laurentides et le schéma révisé est entré en vigueur en juin 2000, donc, les municipalités, présentement, sont en train d'élaborer... ont adopté des règlements de concordances au niveau du schéma d'aménagement.

855

Un petit rappel au niveau des obligations. Évidemment, quand on réalise la nouvelle génération des schémas d'aménagement, c'est beaucoup plus exigeant que la première génération. Donc, au niveau du transport, il y a une implication légale en premier lieu, il y a des obligations au niveau de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme dans le contenu du transport terrestre.

860

Je vais vous mentionner notamment, en vertu de l'article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, paragraphe 5, on parle de :

865

« Déterminer les voies de circulation dont la présence actuelle ou projetée dans un lieu fait en sorte que l'occupation () à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général. »

870

Septièmement aussi, on mentionne une autre obligation du schéma révisé :

« Décrire et planifier l'organisation du transport terrestre et, à cette fin, indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent ainsi que l'endroit où ils sont situés... »

875 Et caetera, et caetera. Donc, évidemment, dans le contenu du schéma révisé, il a
fallu tenir compte des projets routiers et de prendre des mesures également au niveau des
projets routiers. Donc, évidemment, la région, il y a beaucoup de projets qui se parlent,
notamment secteur Labelle, secteur Tremblant aussi, donc, on ne pouvait pas ignorer,
évidemment, la présence de ces projets-là.

880 La mission du schéma d'aménagement, c'est de planifier à long terme. Donc,
évidemment, nous, au niveau de ces projets-là, du moment qu'ils semblent justifiés en
première analyse sur le plan technique, on a l'obligation, bien, morale et légale de reporter
ces projets-là comme tels. Donc, à ce moment-là, le projet, par exemple, de la voie de
885 contournement a été indiqué dans le schéma d'aménagement révisé et on a demandé à la
Municipalité de Labelle de l'intégrer à l'intérieur de son plan d'urbanisme.

Et à l'intérieur de la Loi sur l'aménagement et d'urbanisme, il y a des dispositions
aussi qui font que, nous, ce qu'on a demandé à la Municipalité, à travers sa
890 réglementation d'urbanisme, de prévoir, si on veut... d'interdire des opérations cadastrales
qui ne concorderaient pas avec le tracé projeté de cette voie de contournement. Ça, c'est
pour éviter, à un moment donné, si jamais le projet se ferait et serait justifié, d'éviter de se
ramasser avec des quartiers résidentiels en plein centre du secteur projeté. La mission
aussi, c'était de d'éloigner possiblement ces futurs quartiers-là de la route projetée.

895 Donc, c'est vraiment une vision préventive, la mission première du schéma. Ce
n'est pas nécessairement la justification de la finalité technique comme telle, c'est plus une
action de planification et de prévention le jour où, éventuellement, ce projet-là pourrait être
réalisé. En gros, c'est ça.

900

LE PRÉSIDENT :

Donc, monsieur Morin, le tracé actuel, tel que proposé, correspond à ce qui est
inscrit au schéma d'aménagement actuellement proposé? Il n'y a pas de tracé modifié par
905 rapport au schéma?

M. RICHARD MORIN :

Bien, là, évidemment, le tracé, c'est un tracé approximatif qu'on a mis au schéma
910 d'aménagement. On n'avait pas, à l'époque, ces plans détaillés-là. C'est un corridor qu'on
a demandé d'être protégé. Nous, on a repris le tracé qui figurait dans l'étude d'opportunité
de 1997.

LE PRÉSIDENT :

915

Donc, il y a cinq ans.

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

920

Au niveau du schéma révisé, dans un des tableaux - en fait, je réfère au document DB-6.3 qui est un extrait du schéma révisé - on a un tableau qui concerne le contournement de Labelle et, dans ce tableau, on dit que :

925

« Sur le plan du développement local, il importe de minimiser les contraintes d'un tel projet, notamment en réservant des servitudes de non-accès sur la majorité du tracé de la route de contournement de façon à réduire le plus possible le transfert des activités commerciales le long du nouveau tracé au détriment de l'économie du village. »

930

Peut-être nous expliquer un peu quel est exactement l'objectif du non-accès. Parce que, hier, on avait un questionnement qui nous donnait un peu l'inverse, les gens s'inquiétaient du fait qu'il y avait un non-accès et qu'ils ne pouvaient pas développer le long de cet axe-là.

935

M. RICHARD MORIN :

940

O.K. Bien, ça, c'est en relation, disons, avec une orientation... On avait un sixième objectif dans le schéma révisé - je pourrais vous l'énumérer - « améliorer les conditions de transport des personnes, des biens et services ». Je pense que c'est un voeu pieux, tout le monde est d'accord avec ça. Mais on avait une orientation sectorielle à 6.1 pour laquelle le Conseil des maires était vraiment d'accord :

945

« Maintien de la vocation première de transit et des capacités de l'axe de l'autoroute 15, route 117, ainsi que des routes régionales. »

950

Parce qu'on s'aperçoit que, dans l'ensemble, la route 117, au nord de Sainte-Agathe-des-Monts où la 117 est couplée avec l'autoroute 15... A partir du nord de Sainte-Agathe-des-Monts, la route 117 devient une chaussée à quatre voies principalement, sauf que c'est une route qui n'est pas protégée, je veux dire, tout le monde peut aller se raccorder sur cette route-là.

955

Avec l'exemple qu'on a connu de la voie de contournement de Saint-Jovite, pour nous, c'était important, afin d'assurer l'économie de nos villages et des agglomérations, de maintenir un bon fonctionnement de cette route-là. Ça fait que, nous, c'est pour ça que, dans le contexte d'une route de transit, je veux dire, on est comme d'accord de limiter les accès sur une route de contournement parce qu'il ne faut pas...

960 L'idée, c'est d'éviter ce qu'on connaît à Saint-Jovite, parce qu'à Saint-Jovite, c'est
une voie de contournement - il y a la rue Principale, il y a une voie de contournement. Puis
au début des années 80, le ministère des Transports a réalisé cette voie de contournement.
Il n'y a eu malheureusement aucune protection, et, si on veut, 20 ans plus tard, le
ministère des Transports se retourne et fait des viaducs, puis c'est peut-être un projet de
30, 40 millions \$.

965 C'est dans ce sens-là. A un moment donné, on se dit « bien, il y a peut-être moyen
de... » Nous, on pense que c'est quand même un objectif qui est valable, de contrôler des
accès sur une autoroute comme ça.

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

Mais le point tantôt que je soulevais, c'est... Ça concerne, bien sûr les accès, mais
il n'y a pas aussi, d'une part, une intention d'éviter les fuites commerciales? Est-ce que
c'est ça, l'intention qui est derrière...?

975 **M. RICHARD MORIN :**

Bien oui, c'est ça. Mais ça dépend du type de commerces. Mais de limiter, dans la
mesure du possible, le déplacement de toutes les activités commerciales sur la voie de
980 contournement, pour nous, ce n'est pas nécessairement de les arrêter complètement mais
c'est d'éviter à faire en sorte qu'on vive une concurrence à un moment donné entre ce qui se
passe sur la voie de contournement au niveau commercial et le centre-ville.

985 Parce que, si, mettons, on décide d'autoriser la restauration, par exemple, c'est
sûr que les restaurants au centre-ville, ils n'ont plus de chance. Même, on a beau
signaler... Donc, ce n'est pas nécessairement une interdiction de tout commerce, mais je
pense qu'il doit y avoir une sélection commerciale à faire. En tout cas, nous autres, c'est
notre vision de la chose.

990 C'est l'histoire qui se répète au Québec à chaque fois qu'on fait une autoroute, on
fait des échangeurs, puis là, à un moment donné il y a des grandes surfaces qui vont
s'établir, puis il y a certains types de commerces, si la ville ou une municipalité n'oriente pas
son développement - en complémentarité, si on veut, avec la voie de contournement - ça
peut être très dangereux.

995 Donc, une ville qui est laissée à elle-même avec une voie de contournement, avec
un développement commercial tous azimuts, une voie de contournement, c'est sûr qu'au
niveau du village ou du centre-ville, c'est très dangereux. Puis l'histoire nous montre que
les villes qui se sont positionnées par rapport à leur voie de contournement ou un

1000 échangeur, puis ils ont repositionné et redéfini le centre-ville, ils ont réussi, bon, à survivre
autant que faire se peut à court terme.

On regarde des exemples, comme la ville de Saint-Jérôme, des choses comme ça,
on se rend compte, ce n'est pas facile, mais qu'à moyen ou long terme, il peut y avoir des
1005 revirements de situations. En tout cas, je ne sais pas si la Municipalité de Labelle, elle a la
masse critique pour réaliser une opération comme ça. Puis je comprends la municipalité qui
demande de l'aide... Mais c'est sûr, pour nous, commerçants tous azimuts, lors d'une voie
de contournement, disons, on a des réserves par rapport à ça, c'est certain.

1010 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour la Municipalité de Labelle, dans votre planification, est-ce que vous avez des
dispositions ou des règlements qui feraient en sorte que l'activité commerciale serait
concentrée dans le noyau villageois et non pas à l'extérieur?

1015

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

Si vous permettez, je vais céder la parole à Geneviève Demers.

1020

Mme GENEVIÈVE DEMERS :

Pour votre question, bien, c'est sûr qu'au niveau du zonage, il va contrôler le type
de commerces qui est permis, à quel endroit, et tout ça. Donc, si on regarde les activités
commerciales, de service, si on veut, tous les commerces de détail, ça, c'est plus
1025 concentré au niveau du noyau villageois.

En résumé, si on veut, les commerces sont plus concentrés dans le village. En
bordure de la voie de contournement, il y a une prévision également commerciale en ce
sens-là, pas du côté ouest mais du côté est.

1030

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Quand vous dites « en bordure », c'est où exactement? C'est le long du futur accès
central? Est-ce que c'est dans ce secteur-là?

1035

Mme GENEVIÈVE DEMERS :

Dans le secteur du noyau central de cette voie d'entrée centrale, on a limité plutôt
les activités. Si on regarde au niveau du zonage, c'est une zone RX-142, on y permet
1040 l'agriculture, l'hébergement et l'activité unifamiliale, uniquement à cet endroit-là, en
prévision, justement, de voir qu'est-ce qui va se passer exactement, quel type de position

1045 que la Municipalité va amener et qu'est-ce qu'elle souhaite avoir comme activités commerciales et industrielles. C'est un endroit qu'il reste à planifier encore, il n'y a pas de planification précise, donc, c'est un petit peu une attente à cet endroit-là de qu'est-ce qu'on va faire.

LE PRÉSIDENT :

1050 Madame Girard.

Mme SYLVIE GIRARD :

1055 Je veux juste bien qu'on cerne exactement ce qui est actuellement permis ou pas, ce qui est dans les objectifs, autant pour le schéma d'aménagement que pour le plan d'urbanisme, et qu'on se resitue en regard du projet et de ce qui a été amené comme propositions hier.

1060 J'irais d'abord avec la MRC, monsieur Morin. Donc, on comprend que toute la politique de la gestion des corridors routiers du ministère du Transport, la MRC, l'ensemble des MRC - en tout cas, si vous pouvez nous le dire - ou la MRC est d'accord avec le principe de cette politique-là, c'est-à-dire de ne pas, autrement dit, transférer les activités commerciales ou résidentielles aux abords des autoroutes?

M. RICHARD MORIN :

1065 Bien, pas en totalité. Nous, on est pour le développement commercial et industriel du noyau de Labelle. Mais, pour nous, un objectif de conserver la structure commerciale, c'est peut-être la quadrature du cercle qu'on essaye de faire. Mais je pense qu'il peut y avoir des exemples ailleurs. Mais, pour nous, c'est important de conserver un minimum de structure commerciale dans le noyau villageois, sinon... C'est une question de sélection des usages.

Mme SYLVIE GIRARD :

1075 On comprend, donc, qu'à partir du moment où il y a des accès ou qu'il y a des intentions, par rapport à la Municipalité ou à des citoyens, de vouloir peut-être envisager sur certains accès, comme il a été dit hier, où il y aurait un potentiel - ça dépend du zonage, ça dépend du plan d'urbanisme - on comprend que, dans le cadre actuel du schéma révisé, ce n'est pas possible et qu'il y a des ouvertures à discuter? Comment ça fonctionne?

M. RICHARD MORIN :

1085 Dans le schéma révisé actuel, c'est possible. C'est un objectif de limiter la concurrence mais c'est quand même possible parce que le périmètre d'urbanisation de la municipalité de Labelle, si on veut, se confond du côté ouest avec la limite approximative de la voie de contournement, ça veut dire, du côté ouest de la voie de contournement où on prévoit des voies de service, comme le ministère des Transports... Parce qu'il y a eu une question hier là-dessus. Le commercial n'est pas autorisé de l'autre côté, le commercial 1090 serait autorisé du côté est, à l'intérieur de cette voie de ceinture-là.

Ça fait que c'est un petit peu ça, nous autres, c'est pour ça qu'on n'a pas demandé à la Municipalité de Labelle d'interdire le commercial tous azimuts le long de la voie de contournement, mais sauf que... Parce qu'il y a les Affaires municipales là-dedans aussi, ça 1095 fait qu'il a fallu négocier le périmètre urbain, puis on s'est dit « il ne faut pas déborder de l'autre côté » - pour la résidence, oui, mais pas pour le commercial de l'autre côté - pour éviter de se retrouver avec des situations comme Saint-Faustin où le village est coupé en deux. Évidemment, là, ça pourrait éventuellement perpétuer une saignée du commercial.

1100 Parce que je regarde l'exemple de Saint-Jovite. Évidemment, à l'intérieur de la voie de contournement du côté du village, eux autres font beaucoup d'efforts, même s'il y a des commerces de l'autre côté, pour faire un lien organique entre le village puis les commerces qui sont sur le bord de la voie de contournement.

1105 Ça fait que, nous, on pense qu'il y a sûrement... Pour nous autres, c'est notre objectif. Oui, autoriser peut-être le commercial mais à l'intérieur du périmètre urbain pour ne pas faire la coupure de la voie de contournement, sinon ça va être la fuite éventuellement. C'est un petit peu ça, notre pensée qui est en arrière de ça, limiter... ne pas l'interdire mais limiter. C'est dans ce sens-là.

1110 **Mme SYLVIE GIRARD :**

Je sais que, dans l'étude d'impact, il est dit qu'il y a une dizaine de secteurs dans la MRC qui ont été sélectionnés pour accueillir l'affectation industrielle et commerciale, dont un 1115 à Labelle, et que la MRC aimerait favoriser l'implantation d'entreprises de transformation du bois. Est-ce que, pour la MRC, l'objectif est resté le même? Est-ce que le projet, tel que présenté, est compatible à ces objectifs-là en termes de contournement?

1120 **M. RICHARD MORIN :**

Oui. Oui, parce que, nous, ce qu'on essaye de privilégier, c'est le développement... Je dis bien **on essaie**. On va voir, dans 10 ans, le résultat si, le schéma, on ne le modifiera pas. C'est peut-être une vision de l'esprit, mais ce qu'on essaye, c'est de regrouper les entreprises commerciales à caractère industriel, les entreprises

1125 industrielles, dans des zones distinctes pour favoriser le... C'est compatible parce qu'on veut favoriser le développement en profondeur.

Parce que, là, la tendance actuelle, c'est de Sainte-Agathe jusqu'à Labelle, c'est du commercial et industriel tout le long de la route 117. On est une région touristique, on a une problématique visuelle et on a une problématique de gestion de corridor routier, puis on a une problématique de rentabilisation des réseaux de l'aqueduc et d'égout. Ça fait que, nous, on privilégie des zones de développement où, déjà, les services de réseaux d'aqueduc et d'égout sont à proximité, puis développer des zones avec le CLD. A Labelle, il y a deux zones industrielles et commerciales qui sont prévues.

1135

Mme SYLVIE GIRARD :

Elles sont situées à quel endroit?

1140

M. RICHARD MORIN :

Il y en a une qui est située à l'extrémité nord du village, puis il y en a une de l'autre côté de la rivière Rouge, du côté est, qui est juste, juste contiguë au terrain d'une usine de sciage qui est présentement fermée. C'est une usine de sciage qui avait besoin éventuellement d'extension pour l'entreposage du bois.

1145

Mme SYLVIE GIRARD :

O.K. Donc, dans ce qui est proposé actuellement, autant par toute la déviation que par l'accès central qui va amener à traverser la Rouge, actuellement, c'est conséquent avec les développements éventuels de ces secteurs-là au point de vue industriel?

1150

M. RICHARD MORIN :

Oui, au niveau industriel et commercial à caractère industriel - par exemple, garage de débosselage, ce genre de choses-là. Parce qu'il y a beaucoup de commerces qui ont plus un caractère industriel que commercial. On ne parle pas du commerce artériel dans la stratégie, c'est vraiment le commercial plus lourd.

1155

1160

Mme SYLVIE GIRARD :

Mais est-ce qu'à ce moment-là, ça implique une augmentation éventuelle des véhicules lourds, ce type de développement-là?

1165

M. RICHARD MORIN :

Possiblement, mais on n'a pas fait d'analyse à ce sujet-là.

Mme SYLVIE GIRARD :

1170

O.K. J'aimerais avoir votre avis un peu sur ce qui a été avancé comme hypothèse hier, c'est-à-dire, au lieu d'une déviation, l'utilisation actuelle de l'emprise de la route 117 actuelle, soit par une proposition de feu adapté, ou un giratoire, ou quoi que ce soit, mais en termes de conformité, je dirais, par rapport aux objectifs de la MRC et à la fluidité potentielle en regard des projets industriels, commerciaux et touristiques.

1175

M. RICHARD MORIN :

1180

O.K. C'est une bonne question. Moi, je me sens à l'aise avec ça. Parce que, comme je vous ai dit tantôt, un schéma d'aménagement, c'est un outil préventif, surtout, pour éviter des incompatibilités dans le temps, mais ce n'est pas un document qui oblige à réaliser des projets. On vit la même situation dans le secteur de Tremblant où on travaille avec le ministère des Transports, les municipalités autour.

1185

Puis nous, ce qu'on veut s'assurer, si jamais ces projets se réalisent là, que les occupations de ces secteurs-là soient compatibles pour éviter, à un moment donné, de traverser un secteur résidentiel avec une voie rapide, ou et caetera. Par exemple, dans le secteur de Tremblant, avoir un nouvel axe rapide vers la station puis autoriser tout le développement commercial le long de cet axe-là qui viendrait compétitionner avec le secteur centre-ville.

1190

Ça, c'est des mesures, déjà, qu'on a ici, mais on en a dans le secteur de Tremblant où on dit... Bien, finalement, s'il y a une viabilité pour cette route de contournement-là, si elle est justifiée à long terme, O.K., mais l'occupation du sol, il va falloir quand même la gérer en bordure de ça.

1195

Mais nous, ce qu'on dit... Bien, je vais vous parler de la dernière petite phrase choc du tableau 5Z, construction d'une route de contournement à Labelle, on dit « évidemment, c'est logique à long terme si besoin il y a ». Mais dans les conditions de réalisation, on mentionne ici - je vais vous mentionner les deux paragraphes :

1200

« Après avoir réalisé les études d'opportunité et de justification en 1997, ainsi que l'étude d'impact, le MTQ projette la confection des plans et devis vers l'an 2000, préalable à la construction du projet. »

1205

Ensuite, nous, on mentionne :

« Advenant sa viabilité environnementale, ce projet réalisable sur une période à court ou moyen terme dépendamment des budgets du ministère. »

1210 C'est parce que, dans le fond, un schéma d'aménagement, ce n'est pas une étude
d'impact environnementale. Nous, on amène des projets qui sont discutés, qui sont
physiquement réalisables. Ce n'est pas tous les projets dans les airs qu'on voit dans le
schéma d'aménagement. Mais quand on sent que le projet, il se tient, tout ça, puis
éventuellement, il pourrait être justifié, on le prévoit pour avoir une attitude de planification
1215 et de prévention, sauf que ça n'oblige pas ces réalisations, puis il faut quand même que le
projet soit viable.

Je pense que, aujourd'hui, on est un petit peu ici pour ça, le BAPE, c'est de
mesurer la viabilité du projet. S'il arrive avec une solution intermédiaire, nous, on n'a pas
1220 de problème avec ça, on peut être également favorables avec une solution intermédiaire,
soit une 4-voies... Il faut quand même que ce soit justifié.

Puis le message qu'on porte au ministère - dans d'autres secteurs, c'est la même
chose - c'est beau de faire des routes, là, mais le ministère nous a toujours dit « il faut
1225 consolider notre réseau existant ». Puis à l'époque, on était en restrictions budgétaires.
Peut-être plus aujourd'hui, mais je sais que, je veux dire, le leitmotiv, c'était toujours ça,
« consolider notre réseau existant ». Le jour où il y a suffisamment de trafic, le jour où deux
nouvelles phases de L'Ascension-Mont-Tremblant se réalisent, O.K., on s'assoit puis, à ce
moment-là, on fait les projets routiers, mais pas à n'importe quelle condition.

1230 Je ne sais pas si vous... Vous savez, il y a une différence entre le ministère, les
études environnementales et un schéma révisé. Il ne faut pas mélanger tout ça.

1235

Mme SYLVIE GIRARD :

Ça, oui, oui, je comprends très bien. Je veux juste savoir : en regard de ce que les
projets... Vous venez de citer justement en regard des projets de développement éventuel
1240 des phases II et III de Tremblant. En regard des projets industriels pour les zones
industrielles identifiées, en regard des projets régionaux en termes touristiques, et tout ça,
ce que j'aimerais savoir... ce que j'en déduis, de votre réponse, c'est qu'en regard de tout
ça, tout ça peut fonctionner, déviation ou pas, ou il y aura un problème à un moment
donné par rapport à ce qui est prévu au niveau régional en termes de développement dans
1245 le secteur?

M. RICHARD MORIN :

Bien, tout ça, non. Si le trafic qui est prévu se réalise, ça ne fonctionnera plus.
1250 Puis c'est ce qu'on dit, nous autres, à un moment donné, que ce soit station ou la voie de

contournement à Labelle, bien, évidemment, la solution permanente, ce sera une voie de contournement. Sauf que, nous, ce qu'on dit, bien, il faut que ce soit vraiment justifié avant de réaliser ces axes-là, c'est uniquement ça, puis la position qu'on prend, c'est une action préventive.

1255

Moi, je veux dire, la route de transit qui serait à quatre voies à Labelle, s'il y a des aménagements bien faits, puis si ça répond aux besoins pour les 15 prochaines années, je n'ai aucun problème avec ça, je ne pense pas que ça puisse aller en contradiction fondamentale avec nos vocations industrielles à Labelle. C'est quand même des petites zones, ce n'est quand même pas Bécancour.

1260

Si on arrivait vraiment avec quelque chose de très lourd, là, on aurait une problématique parce que, là, il faudrait qu'on ait un lien rapide avec une industrie importante - comme une aluminerie - mais ce n'est pas le cas, c'est quand même des petites entreprises, c'est des espaces qui peuvent accueillir peut-être une vingtaine de petites et moyennes entreprises au total, ce n'est pas énorme.

1265

Ça fait que ce n'est pas une condition *sine qua non*, la voie de contournement, à un facteur de localisation industrielle à Labelle. Ça peut aider, mais je ne pense pas que ce soit un argument très significatif dans la situation de Labelle.

1270

Mme SYLVIE GIRARD :

Sauf le développement de Tremblant, c'est ce que je comprends?

1275

M. RICHARD MORIN :

Oui, sauf le développement de Tremblant.

1280

Mme SYLVIE GIRARD :

S'il y avait Tremblant phases II et III, là, ce que j'ai compris de ce que vous avez dit tout à l'heure...

1285

M. RICHARD MORIN :

Ah, par rapport à ici?

Mme SYLVIE GIRARD :

1290

Par rapport à ici.

M. RICHARD MORIN :

1295 Non, pas nécessairement. Par rapport à ici, c'est l'évolution du trafic, quand on aura atteint la capacité. Mais si on n'atteint pas la capacité dans 15, 20 ans, on n'a rien contre le fait de travailler avec ce qu'on a et de l'améliorer.

LE PRÉSIDENT :

1300

Je vous remercie.

M. RICHARD MORIN :

1305

Ça va?

LE PRÉSIDENT :

1310

Oui. Monsieur Castagner, votre autre question, s'il vous plaît.

M. LÉONARD CASTAGNER :

1315

Merci. En deuxième question... En fait, la table, encore une fois, a été mise un petit peu dans cet objectif-là. On sait l'importance qu'a, pour une entreprise, une certaine visibilité, une vision à être vue... Ce n'est pas pour rien que des terrains en bordure de routes principales ont une valeur foncière plus élevée que du terrain en arrière d'une montagne, caché.

1320

Dans les rencontres préliminaires que le ministère des Transports a eues avec la Municipalité ce printemps, il avait été mentionné une voie de service du côté est, le long soit de la rue de l'Église à aller jusqu'à la rue Orban, ou jusqu'à montée Fugère, ou quelque chose qui pouvait faire le lien entre tout ça. Dans le cadre du développement d'un possible parc industriel, un élément vendant d'un parc étant une visibilité, pourquoi cette voie-là a été éliminée du processus?

1325

LE PRÉSIDENT :

1330

Alors c'est votre question? Donc, si j'ai bien compris, le ministère, du moins, a déjà eu des discussions au sujet d'une voie de desserte mais pas du côté ouest, du côté est se dirigeant vers le nord. Autrement dit, elle partirait, quoi, potentiellement d'un axe central et se diriger vers le nord dans ce cas-ci parce que votre zone industrielle est dans ce secteur-là?

M. LÉONARD CASTAGNER :

1335

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1340

O.K. Alors du côté du ministère des Transports, y a-t-il bien eu discussions au sujet d'une voie de desserte et qu'en est-il advenu?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

1345

Monsieur le président, effectivement, il y a eu une demande de la part de la Municipalité pour avoir une voie de desserte qui relierait Orban à l'axe central. Lorsque l'on établit les besoins au niveau d'une voie de circulation comme la voie de contournement, la voie de contournement, elle est faite en regard de la situation actuelle du milieu, et puis les argents investis sont justifiés en fonction des besoins réels des aménagements.

1350

Ce qui veut dire, en termes clairs, si on prenait exemple de la voie de desserte qu'il y a du côté ouest, c'est une voie de desserte qui est justifiée pour établir un lien entre trois rues qui, autrement, seraient enclavées, ce qui veut dire que le ministère devrait acheter en totalité les lots qu'il y a à l'ouest de la voie de contournement, et puis, dans les coûts, une analyse est faite, comparative, à savoir qu'est-ce qui est le plus profitable et qu'est-ce qui est le plus rentable pour la province. Dans le cas présent, c'était d'établir un lien en voie de service. C'est beaucoup plus économique pour tout le monde, en réalité, de relier ces routes-là.

1355

1360

Du côté est, la voie de service que la Municipalité a demandée, c'est une voie de service de développement, c'est-à-dire que c'est une voie pour créer un développement pour la municipalité. Elle n'est pas nécessaire et justifiée par la voie de contournement dans le sens que ce n'est pas suite à un impact de la voie de contournement qu'on est tenu ou obligé de réaliser cette voie-là.

1365

Tous ces chemins-là sont présentement reliés à la route 117 et ils vont demeurer reliés à la route 117. Que l'on parle de la rue Fugère, rue de la Montagne, Orban qui est reliée avec Fugère, c'est relié à la route 117, donc, ce ne sont pas des terrains ou des rues qu'on enclave. Je pourrais vous dire, on crée, par exemple, des culs-de-sac, mais le fait de relier ces routes-là, c'est un développement municipal.

1370

LE PRÉSIDENT :

1375

Je vous remercie. Un des éléments de justification du projet, entre autres, c'est le camionnage intensif, on parle de l'ordre de 1 000 camions par jour dans la 117 existante.

Dans l'hypothèse où la Municipalité... Et si je ne me trompe pas, je crois même qu'il est prévu d'agrandir la zone industrielle existante, je crois?

1380 Monsieur Castagner, pouvez-vous nous confirmer ça? Ou du côté de la Municipalité?

M. LÉONARD CASTAGNER :

1385 Plus du côté de madame Demers qui pourrait vous informer de ça.

LE PRÉSIDENT :

Madame Demers, s'il vous plaît.

1390 **Mme GENEVIÈVE DEMERS :**

1395 Dans la nouvelle réglementation d'urbanisme qui est entrée en vigueur cet été, les zones industrielles ont été agrandies, oui, par rapport à qu'est-ce qu'il y avait auparavant pour faire suite aux discussions qu'il y avait eu auparavant avec la MRC. Les zones industrielles, elles viennent du schéma d'aménagement que la Municipalité a repris dans sa réglementation.

LE PRÉSIDENT :

1400 Dans le cadre de ce parc industriel ou de la consolidation agrandissement et dans l'éventualité où des projets industriels s'implanteraient, le patron probable de circulation des camions qui vont transiter, donc, sur la 117 et le parc industriel serait quoi? Est-ce qu'ils vont transiter vers la rue du Pont, après ça dans le secteur de la rue du Pont, ou ils vont emprunter l'axe central, vont-ils descendre traverser la 117 jusqu'au raccordement sud? Ce serait quoi le comportement des camions à ce moment-là?

1405 **Mme GENEVIÈVE DEMERS :**

1410 S'il y avait la voie de contournement, vous voulez dire?

LE PRÉSIDENT :

1415 L'hypothèse où on a la voie de contournement et on a le parc industriel, il se développe.

Mme GENEVIÈVE DEMERS :

1420 Il y a un parc industriel de l'autre côté de la rivière, donc, ils emprunteraient la rue du Pont et, à ce moment-là, je présume qu'ils passeraient par l'axe central pour aller prendre la 117. Il y a un autre secteur industriel qui est vraiment au niveau de l'axe central, lui, ils emprunteraient également l'axe central. Ce qui est plus au nord pourrait prendre autant l'axe central que l'entrée nord.

1425 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ils devraient emprunter la 117 existante, donc, le secteur pertinent de la 117 au nord de la route du Pont à ce moment-là...

1430 **Mme GENEVIÈVE DEMERS :**

Oui. Oui.

1435 **LE PRÉSIDENT :**

... entre le raccordement nord, donc, il y aurait un transit de camions dans cette zone-là, qui fait 1 ou 2 kilomètres potentiellement.

1440 **Mme GENEVIÈVE DEMERS :**

Oui.

1445 **LE PRÉSIDENT :**

Du côté du ministère des Transports, disons que des entreprises s'implantent dans le parc industriel qui est situé dans le secteur du raccordement nord - en tout cas, entre le raccordement nord et la voie de desserte centrale - êtes-vous ouvert éventuellement pour... Parce que, là, ça va être un peu ni plus moins des impacts additionnels, de nouveaux impacts dû au camionnage. Est-ce que vous avez des solutions, éventuellement, si cette problématique se manifestait, de camionnage, de retour d'un plus grand nombre de camions à l'intérieur du noyau villageois? Dans votre solution actuellement, en fonction des raccordements et des voies de desserte déjà prévues, y a-t-il moyen éventuellement d'aménager une voie de sortie de ce parc industriel-là vers une des voies collectrices? Est-ce que c'est possible de prévoir ce type d'aménagement-là?

1455 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

1460 Monsieur le président, actuellement, le développement au niveau du parc industriel que l'on mentionne, il est en bordure de l'axe central, il débute à l'axe central - l'axe central est ajusté en fonction de ce parc industriel-là à développer - puis la Municipalité pourra aménager les accès qu'elle veut sur l'axe central en conformité aux réglementations pour éviter trop d'accès inutiles.

1465 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, si je comprends bien, la zone industrielle qui peut être développée est située très près de l'accès central? Ah, c'est dans le secteur de madame Demers? Est-ce que le parc industriel, il est dans le secteur... rue de l'Aéroport?

1470

Mme GENEVIÈVE DEMERS :

Oui, il y en a un, oui. Il y a un élément que je voudrais peut-être ajouter par rapport aux zones industrielles vu qu'on en parle beaucoup. Les membres du conseil m'ont demandé de travailler sur la vérification de toutes ces zones industrielles-là qu'on a au niveau de la municipalité. On peut voir, au niveau de notre réglementation, au niveau du plan de zonage, qu'on a plusieurs zones industrielles quand même de superficie relativement importante pour la municipalité.

1475

1480 Il y a eu, au nord de nous, dans la MRC, Antoine-Labelle a été déclarée MRC-ressource, ce qui fait qu'il est beaucoup plus intéressant pour toutes les industries de faire quelques pas de plus et de se rendre en marchant, par exemple, ou dans les zones industrielles de ce secteur-là. Donc, j'ai comme mandat, si on veut, de vérifier les zones industrielles que nous avons dans la municipalité pour voir la pertinence d'en avoir autant.

1485

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Castagner, désirez-vous une précision en rapport à cette question?

1490

M. LÉONARD CASTAGNER :

Non, je pense que ça va, merci.

1495 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

1500

Nous allons faire une pause d'une dizaine de minutes et, ensuite de cela, nous allons revenir avec monsieur Robert Cyr que nous allons inviter à la table des intervenants.

PAUSE

LE PRÉSIDENT :

1505

Alors, j'invite monsieur Robert St-Cyr à venir s'asseoir à la table des intervenants.

M. ROBERT ST-CYR :

1510

Monsieur le Président, bonjour. Madame, monsieur les commissaires, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

1515

Nous allons attendre quelques instants, si vous voulez, pour que les gens du MTQ s'installent. Nous vous écoutons.

M. ROBERT ST-CYR :

1520

Comme première question, je voudrais savoir pourquoi le ministère des Transports n'a pas retenu l'alternative qu'on leur avait proposé de faire une troisième voie vers le sud?

LE PRÉSIDENT :

1525

Une troisième voie vers le sud, c'était une rue parallèle, ça?

M. ROBERT ST-CYR :

Non. Actuellement, vous avez une deux voies.

1530

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. ROBERT ST-CYR :

1535

On voulait avoir une trois voies qui règle le problème pour dix, douze, quinze ans le trafic.

LE PRÉSIDENT :

1540

Donc, une troisième voie dans l'emprise existante?

M. ROBERT ST-CYR :

1545 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1550 Cette proposition, monsieur St-Cyr, a été formulée par la municipalité ou le Comité de survie?

M. ROBERT ST-CYR :

Les deux.

1555 **LE PRÉSIDENT :**

Par les deux? Donc, qu'est-il advenu de cette proposition s'il vous plaît du côté du ministère des Transports?

1560 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

1565 Monsieur le Président, la proposition de la municipalité, c'était le fait que si on prolongeait la voie de grimpage qui est présentement existante en direction sud, qui se termine légèrement au sud de la rue David, si on prolongeait cette voie-là jusqu'à la voie... le 4-voies actuel, selon les dires de la municipalité, ça réglait le problème de la congestion.

1570 Selon les dires du ministère des Transports, la problématique de la congestion se situe au nord de l'intersection de la rue du Pont et que, au sud de la rue du Pont, on n'a pas de problématique lorsqu'on se dirige en direction sud. C'est la congestion du feu qui se dissipe graduellement jusqu'à la rue David entre autres.

LE PRÉSIDENT :

1575 Monsieur St-Cyr, la voie dont vous faites mention, c'était une troisième voie direction sud, c'est ça?

M. ROBERT ST-CYR :

Direction sud, oui.

1580

LE PRÉSIDENT :

Donc, selon le ministère des Transports, il n'y aurait pas de problème de congestion. Est-ce que vous voulez aller en précision sur votre question?

1585

M. ROBERT ST-CYR :

C'est parce que si, du côté nord, on a l'emprise pour faire une deux voies sud sans expropriation, sans rien faire, puis en arrivant aux lumières à la rue du Pont, si vous avez deux feux de circulation, vous sortez deux véhicules à la fois au lieu d'un.

1590

LE PRÉSIDENT :

Deux voies en direction sud?

1595

M. ROBERT ST-CYR :

Oui. Mais rendu à l'Étoile en haut, vous tombez dans une voie. Vous n'avez plus deux voies, vous en avez une. Il faudrait que ça soit deux voies partout pour que le trafic circule toujours à deux voies.

1600

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Donc, on aurait en réalité ces deux voies dans un sens et une voie dans... deux voies vers le sud, une voie vers le nord en direction sud.

1605

M. ROBERT ST-CYR :

Exactement.

1610

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce que la même hypothèse est envisageable au nord de la rue du Pont? Du côté du ministère des Transports, avez-vous regardé également la possibilité de faire un deux voies aussi à partir de la rue du Pont en allant vers le nord?

1615

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

En ce qui concerne le deux voies... en tout cas, je tiens à répéter au niveau du prolongement de la deuxième voie actuelle, au sud de l'Étoile de Labelle, le restaurant l'Étoile de Labelle, ça n'apporte absolument rien au niveau gestion de la circulation.

1620

Du côté nord de l'intersection de la rue du Pont, on a expérimenté l'aménagement de deux voies par marquage, ce que je vous expliquais hier soir, sauf que dès qu'on traverse l'intersection de la rue du Pont, on avait une limitation au niveau des stationnements, ce qui veut dire que c'était seulement que les jours fériés et les dimanches, du 15 mai... Ce qui fait en sorte que les gens, durant la semaine, utilisaient le marquage

1625

de deux voies qui est au nord de la rue du Pont, arrivaient au feu, puis devaient se déplacer, louvoyer vers la gauche, parce qu'il y avait des autos de stationnées.

1630 On a fait un nouveau marquage pour éviter cet effet-là. Ça a donné comme résultat que les gens n'utilisent pas du tout l'intersection de la rue du Pont côté nord, direction sud, les deux voies qu'il y a là présentement.

1635 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Donc, ce que nous comprenons, c'est que, étant donné que le stationnement n'était interdit que de façon intermittente et non de façon permanente, le fait de faire un deux voies ne rencontrait pas fondamentalement les objectifs de fluidité du ministère, c'est ça?

1640

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

C'est en plein ça. C'est que les gens ne l'utilisent pas.

1645

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

1650

Monsieur St-Cyr, avez-vous une autre question?

M. ROBERT ST-CYR :

Oui. Je voudrais que le ministère nous dise quel est le coût de l'entretien de la partie de la 117 qui va être attribuée à la municipalité après le contournement.

1655

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

1660

En rapport avec cette question-là des coûts d'entretien, hier lors de la présentation, on voyait que, entre l'axe central et, par exemple, la rue du Pont... ce que je comprenais, c'est que la route qui s'en va vers La Macaza est une route du ministère des Transports. L'axe central serait une route du ministère des Transports. Le tronçon de la 117 existante entre l'axe central et la rue du Pont serait-il au ministère des Transports? Et, ensuite de ça, répondre à la question de monsieur St-Cyr au sujet des coûts d'entretien de la partie de la 117 qui serait rétrocédée à la municipalité. Donc, deux réponses en rapport avec ça.

1665

M. MARIO TURCOTTE :

1670

Pour la première question, le secteur compris entre le nouvel axe central et la rue du Pont va être sous la responsabilité du ministère des Transports ainsi que, comme vous l'avez dit, l'axe central.

1675

Les deux autres secteurs de la 117 actuelle, soit de la rue du Pont vers le raccordement sud et du nouvel axe central vers le raccordement nord, vont devenir de responsabilité municipale.

LE PRÉSIDENT :

1680

Ce qui fait au total combien de kilomètres?

M. MARIO TURCOTTE :

1685

Ça fait environ un petit moins que 6 kilomètres, à peu près 5 point quelques kilomètres.

Puis si je peux rajouter, Monsieur le Président.

1690

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. MARIO TURCOTTE :

1695

Au niveau des coûts d'entretien, entretien d'été et d'hiver, une moyenne à peu près d'environ 6 000 \$ du kilomètre, ce qui fait des coûts annuels d'environ 36 000 \$.

LE PRÉSIDENT :

1700

Madame Girard?

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

1705

Juste pour préciser. Ça, c'est l'entretien selon les normes du ministère des Transports ou les normes municipales?

M. MARIO TURCOTTE :

1710 Les coûts que je viens de vous donner, c'est selon les normes actuelles du ministère des Transports.

1715 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Est-ce que vous avez évalué un peu la différence de coûts en regard de... parce que j'imagine qu'en regard des exigences d'une route nationale et des exigences d'une route municipale, il y a des normes d'entretien qui sont différentes soit par la fréquence, soit en termes d'obligation aussi de dégagement ou autre. Est-ce qu'il y a donc une évaluation qui est faite habituellement dans ce genre de projet-là sur le coût, le pourcentage de différence de coût?

1725 **M. MARIO TURCOTTE :**

Madame la Commissaire, il n'y a pas eu d'évaluation précise de faite dans ce cas-là. C'est la municipalité qui fixe ses critères d'entretien. C'est très difficile de faire pour nous une évaluation, mais on peut penser quand même que les coûts d'entretien vont être proches de ces montants-là, peut-être sûrement un petit peu moins, parce que ce n'est pas une... elle ne rencontrera pas les normes d'une route nationale avec le débit de circulation. Mais n'empêche que pour l'entretien d'hiver surtout, bien, ça va coûter un certain montant.

1730 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Est-ce que le ministère des Transports a des exigences en regard de l'entretien fait par les municipalités, par exemple, pour les entrées et les sorties, les entrées sud et nord?

1735 **M. MARIO TURCOTTE :**

Les entrées sud et nord, la responsabilité demeure celle du ministère jusqu'à la jonction de la route 117 actuelle. Ça veut dire que les bretelles d'accès demeurent la responsabilité du ministère des Transports dans les deux cas. À partir du raccordement avec la route qui va être remise, ça devient municipal.

1740 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Mais le ministère des Transports assume l'entretien des accès?

1745 **M. MARIO TURCOTTE :**

1750 Oui.

1755 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Par rapport aux entrées nord et sud où il n'y a pas vraiment d'accès du ministère des Transports, mais il y aura un certain débit de circulation qui doit sortir de route nationale pour se rendre ne serait-ce que, je dirais, l'entrée sud, comme exemple, des voitures ou
1760 des camions qui veulent aller vers La Macaza, qui auront... pour eux les camions, par exemple, est-ce qu'ils vont être autorisés sur cette route-là, ou simplement la circulation locale, ou les camions devront passer par l'accès central qui est entretenu, lui, par le ministère des Transports?

1765 **M. MARIO TURCOTTE :**

L'accès privilégié sera l'accès central. Concernant les routes qui seront remises à la municipalité, c'est elle qui va décider si elle veut les interdire ou non à la circulation. Mais le réseau autorisé dédié au transport de transit va être l'axe central. Ça va être la nouvelle
1770 117, la nouvelle voie de déviation avec l'axe central.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Lors de changements comme celui-là, de rétrocession en termes de responsabilité
1775 d'entretien, est-ce qu'il y a habituellement des compensations sur un certain nombre de mois, ou d'années, ou autres, ou des ententes avec le ministère des Transports pour amortir ces changements-là?

M. MARIO TURCOTTE :

1780 Normalement, les routes qui sont remises sont remises dans un état acceptable. Ça veut dire que, habituellement, dans la route au niveau... si je parle de l'été, au niveau des éléments qui la constituent : les accotements, le lignage et le pavage, le ministère s'assure que la route est remise dans un bon état.

1785 Mais les compensations pour l'entretien, bien, elles vont selon la politique du ministère d'entretien. Il y a un critère qui va avoir été établi en 1993 pour les subventions municipales pour l'entretien, puis c'est ces critères-là. Dépendant de la richesse foncière de la municipalité et d'autres facteurs, bien, elle a le droit ou non à des compensations.

1790 Pour le cas de Labelle, je ne l'ai pas fait regarder, mais je pourrais vous répondre à cette question-là ultérieurement.

1795 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Oui, parce que je me demande s'il n'y a pas eu un programme — je ne sais pas s'il existe encore — que le ministère du Transport gèrait concernant justement l'aide à apporter pour forme transitoire pour la remise de responsabilités aux municipalités.

1800

M. MARIO TURCOTTE :

C'est ça. Il y a eu un programme en 1993 lors de la dévolution de la voirie locale. Ils appelaient ça le programme de prise en charge du réseau local. Puis les montants accordés à la municipalité étaient en fonction de plusieurs facteurs, dont l'état des routes qui étaient remises. Un, entre autres, ils appelaient ça le RFU, la richesse foncière uniformisée de la municipalité.

1805

En tout cas, il y avait un calcul que je ne peux pas vous expliquer ici, parce que je ne m'en souviens pas par coeur. Dépendant si la municipalité était exigible à avoir une compensation ou non, bien, on en donnait une.

1810

Dans le cas présent, si la municipalité s'inscrit à une subvention, bien, il y a une possibilité que, dans la partie qu'on va lui remettre, il y ait une partie qui soit subventionnable. Ce que je pourrais faire, Madame la Commissaire, c'est de vous le déposer. Je peux le faire calculer, puis je vais vous le déposer à la prochaine rencontre.

1815

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Oui, merci. L'autre aspect, je veux juste bien comprendre. Quand vous dites que vous... remettre en état la route actuelle, ça, c'est quelles que soient les négociations qu'il peut y avoir avec la municipalité en regard de la revitalisation ou autre? C'est que le ministère a l'obligation de remettre la route en état pour une...

1820

M. MARIO TURCOTTE :

Bien, Madame la Commissaire, le ministère n'a pas l'obligation, mais la bonne façon de le faire, nous constatons l'état de la route actuelle. Nous regardons si elle a des défauts. Puis il est de bon usage de remettre à la municipalité une route qui correspond à sa fonctionnalité.

1825

1830

Ça veut dire que, normalement, on ne refait pas de façon systématique le pavage et tous les éléments. Mais s'il y a une section que le pavage est plus endommagé, bien, on peut vous assurer qu'elle va être refaite avant de leur remettre.

1835

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Merci.

M. MARIO TURCOTTE :

1840

Madame la Commissaire, j'ai une photo, une image synthèse ici pour bien vous expliquer la remise d'entretien ou la responsabilité d'entretien qui sera faite par après.

1845 Ici, nous avons l'entrée sud, la bretelle qui s'en va vers le noyau villageois. Le ministère des Transports sera responsable jusqu'à la jonction ici de l'axe... du raccordement de l'accès sud. Ça veut dire que, ça ici, ça demeure la responsabilité du ministère des Transports. À partir d'ici vers le centre villageois, la responsabilité devient celle... cette route-là devient de la responsabilité municipale.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

1850

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1855

Alors, monsieur St-Cyr, est-ce que ça répond à vos questions?

M. ROBERT ST-CYR :

1860

Oui. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1865

Je vous remercie.

Je vais appeler maintenant monsieur André Dufresne s'il vous plaît.

M. ANDRÉ DUFRESNE :

1870

Monsieur le Président, madame la commissaire, monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

1875

Bonjour.

M. ANDRÉ DUFRESNE :

1880 On se pose un tas de questions, à savoir c'est quoi exactement les gros vilains camions dont on balaye la place à 1 100 par jour? C'est quoi vraiment? Puis comment est-ce qu'on en arrive à ça? Parce qu'on m'a dit que si j'avais une petite Ford Aspen avec une roulotte en arrière pour porter mon quatre roues, je provoquais sur les compteurs le même phénomène qu'une remorque, qu'un camion-remorque.

1885 Si c'est le cas, les 1 100, on va drôlement les abîmer pour les descendre beaucoup plus bas que ça. Est-ce qu'on pourrait avoir des précisions du ministère des Transports?

LE PRÉSIDENT :

1890 Alors, la question au ministère des Transports, de quelle façon catégorise-t-on le camionnage et quels types de véhicules entrent dans la définition d'un camion?

M. MARIO TURCOTTE :

1895 Si vous permettez, Monsieur le Président, je vais demander à monsieur Jean-Luc Pellerin de vous expliquer et de répondre à votre question.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

1900 Bonjour, Monsieur le Président, madame la commissaire, monsieur le commissaire. À la question à savoir comment on enquête les camions, ou les poids lourds, ou les véhicules commerciaux? C'est tout le même terme qui est utilisé pour définir en fait des types de camions qui sont d'une longueur au-delà de huit mètres. En deçà de huit mètres, on considère que c'est des véhicules particuliers ou des petits camions.

1905 On a un site, un compteur permanent qui est situé à six kilomètres au sud de l'intersection de la rue du Pont dans la municipalité de La Conception qui, lui, sur 365 jours sur l'année identifie le nombre de véhicules, appelons-les commerciaux, des véhicules de plus de huit mètres.

1910 Alors, quand on a mentionné hier que, pour certains jours de semaine, on a 1 100 véhicules commerciaux, effectivement, des véhicules... par exemple, un petit camion qui tire une remorque avec une chaloupe peut être considéré comme un véhicule commercial. Mais à savoir si on a la distinction des véhicules comme ceux-là, c'est-à-dire un petit camion avec une remorque, ou des camions porteurs, ou des camions articulés, on ne peut pas à ce moment-ci, avec les données qu'on a, définir le nombre exact.

1915 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est la limite de la méthode. On sait que c'est un véhicule qui peut remorquer quelque chose, mais on ne peut pas le distinguer, bien entendu, si c'est un poids lourd ou un poids intermédiaire. C'est ce que je dois comprendre?

1920

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Oui. Sauf qu'on sait par expérience que... nous, on a une distinction au niveau du compteur permanent qui est à La Conception où il y a une classification à deux niveaux des camions. Il y a des camions porteurs et des camions articulés.

1925

Sauf erreur, et je pourrai faire des vérifications, mais il me semble que des articulés, c'est de douze mètres et plus. Et quand on atteint douze mètres, il y a peu de camions avec remorque chaloupe qui dépassent ces longueurs-là. Donc, au niveau de la donnée des camions articulés, on a une donnée assez fiable.

1930

LE PRÉSIDENT :

Par rapport aux chiffres que vous nous avez donnés à date, si on se réfère au poste de comptage permanent, on obtiendrait quoi comme débit quotidien de camions en semaine par exemple pour distinguer les articulés des simples porteurs?

1935

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Oui. En moyenne sur semaine, on parle d'environ 750 véhicules articulés. Ça varie du lundi au jeudi. Par exemple, c'est sur une moyenne annuelle, le lundi, on parle de 620 véhicules articulés. Et, par exemple, le jeudi où on culmine à un point le plus élevé, on a 775 camions articulés.

1940

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

Monsieur Dufresne, votre seconde question, s'il vous plaît.

1945

1950

M. ANDRÉ DUFRESNE :

Ma seconde question est: d'où vient l'insistance d'appeler l'axe central pour la sortie prévue, la sortie étagée avec beaucoup de fla-fla autour? Ça vient d'où, ça, cette définition d'axe central? Est-ce que c'est le centre de la déviation puisque ce n'est pas le centre du village? C'est de l'autre côté, c'est du côté nord du village de Labelle.

1955

1960 Puis je ne vois pas beaucoup de gens, moi, qui ont affaire, en tout cas à venir sur la vieille 117. Revenir en arrière, ça ne se fait pas quand on est en voyage, à moins d'être forcé de le faire. Donc, c'est pareil comme si c'était un axe central qui ne l'est pas, puis qui va être nuisible. Alors, pourquoi est-ce qu'on l'a appelé l'axe central s'il n'est pas central au village?

LE PRÉSIDENT :

1965

Par rapport au noyau villageois, vous voulez dire?

M. ANDRÉ DUFRESNE :

1970

Oui, là où se trouvent des services.

LE PRÉSIDENT :

1975

Donc, les services sont centrés vraiment sur la rue du Pont, si je comprends bien?

M. ANDRÉ DUFRESNE :

Non. Ils sont centrés sur la 117, mais sud à la rue du Pont.

1980

LE PRÉSIDENT :

Sud à la rue du Pont.

M. ANDRÉ DUFRESNE :

1985

Les stations de service, ça, on en a...

LE PRÉSIDENT :

1990

Le gros de l'activité commerciale est au sud de la rue du Pont, c'est ce qu'on peut voir en s'en venant.

1995

Alors, du côté du ministère des Transports, par exemple, à l'origine, est-ce qu'il y avait un axe central de prévu? Et quand a-t-il été rajouté et pourquoi a-t-il été localisé au nord de l'intersection de la rue du Pont?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2000 Monsieur le Président, au début du projet, si on se reporte à l'étude de justification d'opportunité qu'on a faite en 1996, 1995, il n'y avait pas d'axe central. C'est-à-dire que le ministère avait évalué le besoin au niveau d'un accès au sud et d'un accès au nord.

2005 L'axe central, il est venu du fait que la municipalité de Labelle disait: « Bien, si quelqu'un manque l'entrée sud, qu'est-ce qu'ils vont faire pour accéder à notre centre villageois? Et quand ils vont être rendus au nord, ça va être beaucoup plus loin, puis toute l'activité commerciale est dépassée. »

2010 Dans cette optique-là, le ministère a accepté d'aménager un axe central. La première chose qu'on a faite au niveau de l'axe central, c'est de trouver le positionnement le plus adéquat en fonction des caractéristiques du milieu. Dans notre façon d'identifier l'axe central, on a dit: « Y a-t-il des terrains disponibles? » dans le sens que le moins d'impact possible au niveau du milieu bâti tant au niveau commercial qu'au niveau industriel ou qu'au niveau résidentiel.

2015 L'axe central, la vocation de l'axe central était de relier la rue du Pont, route 117, à la voie de contournement. Et puis quel serait l'endroit le plus profitable pour tout le monde?

2020 De là est venue l'idée d'avoir un axe central qui se déplace un petit peu du côté nord de la rue du Pont, parce qu'on a un endroit où il n'y a pas présentement de construction domiciliaire, de construction industrielle et commerciale entre la route 117 et la voie de contournement. Et puis ce sont des zones où la municipalité avait identifié déjà un parc industriel, si on veut. Donc, on était directement accolé au parc industriel futur de la municipalité au niveau développement, ce que je pourrais dire.

2025 Plus au sud, on avait toute la problématique des habitations, ce qu'on appelle la rue de l'Église où c'est déjà construit. Et puis il n'était pas question d'arriver, puis aller tout briser le milieu bâti qui est là présentement.

2030 C'est certain que ça ne correspond pas à un axe central d'aujourd'hui par rapport à l'activité économique, ça, on en convient. Mais l'activité économique étant déjà développée dans le secteur sud du Pont, bien, c'était difficile d'avoir un axe à cet endroit-là.

2035 Il y a la topographie des lieux aussi qui fait en sorte que, lorsqu'on provient du sud, on traverse, si on peut dire, deux collines ou même quasiment montagnes, puis on arrive dans un milieu plus plat où on est pratiquement dans, entre guillemets, une plaine qui facilite aussi l'échangeur au niveau de l'axe central.

LE PRÉSIDENT :

2040

Donc, en résumé, ce n'était pas possible, compte tenu du milieu bâti, de faire un accès direct au noyau villageois, du moins au noyau commercial, par exemple, dans le secteur de la rue du Couvent et entre du Couvent et David, et même du Pont compte tenu du rapprochement des résidences ou la densité du milieu bâti.

2045

Donc, l'objectif a été alors, à ce moment-là, de trouver l'emplacement le plus près possible aménageable qui ne nécessitait pas d'expropriation de résidences. On comprend ça comme ça?

2050

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

C'est l'endroit le plus facilitant pour tout le monde, autrement dit camions, pente d'accession. Pour accéder à l'axe central, il ne faut pas avoir des pentes trop élevées non plus. Au niveau coupe de roc, au niveau déblai, remblai, profil de terrain, c'est l'endroit le plus près. On pourrait dire, c'est le plus près possible de l'activité commerciale qui se situe plus particulièrement rue du Pont et la partie sud.

2055

LE PRÉSIDENT :

2060

Je vous remercie.

Du côté de la municipalité, on a la rue du Pont qui est une rue de transit. J'imagine qu'il y a un certain nombre de camions qui circulent en provenance de la rue du Pont vers la 117, autrement dit de l'autre côté de la rivière Rouge.

2065

Dans l'hypothèse de réalisation du projet, est-ce que la municipalité va demander aux camions de dévier, par exemple, au lieu de... un camion en direction sud devra-t-il à ce moment-là prendre un segment de la 117 actuelle vers le nord pour aller chercher l'accès central? Est-ce que vous prévoyez établir des contraintes pour le camionnage, pour éviter le noyau commercial?

2070

MME CHRISTIANE CHOLETTE :

2075

À ma connaissance, il n'y a pas eu de discussion encore à ce niveau-là. Je peux peut-être vérifier avec monsieur Castagner si récemment... non, il me fait signe que non. Le conseil municipal ne s'est pas penché sur ce type de question-là à l'heure actuelle.

2080

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

Alors, monsieur Dufresne, est-ce que ça répond à votre question?

2085

M. ANDRÉ DUFRESNE :

Cette fois, oui. Merci, Monsieur le Président.

2090

LE PRÉSIDENT :

On me fait signe que monsieur François Labelle est parmi nous. Alors, je vous invite à venir vous asseoir.

2095

M. FRANÇOIS LABELLE :

Bonjour.

2100

LE PRÉSIDENT :

Bonjour.

M. FRANÇOIS LABELLE :

2105

Alors, je m'appelle François Labelle et je suis conseiller municipal et contribuable, payeur de taxes à Labelle. Et ce qui m'intéresse dans ce projet-là ou ce qui m'inquiète dans ce projet-là, c'est plus son impact sur le budget de la municipalité et aussi sur mon compte de taxes personnel. Alors, j'ai deux questions par rapport à ça.

2110

Je me demandais d'abord si les gens du ministère des Transports ont évalué en dollars les retombées économiques que ça représente d'avoir la 117 dans Labelle pour les commerçants, une évaluation en dollars.

2115

LE PRÉSIDENT :

Alors, tout à l'heure, nous avons eu une présentation sur le comité d'accompagnement, les hypothèses de travail. Dans l'étude d'impacts, on fait certaines références à l'impact économique du projet.

2120

À ma connaissance, on n'avait pas de chiffre précis. Depuis le temps, est-ce que vous avez raffiné vos estimés pour être capables de nous chiffrer une réponse s'il vous plaît, du ministère?

M. MARIO TURCOTTE :

2125

Monsieur le Président, nous n'avons pas de chiffre plus précis.

LE PRÉSIDENT :

2130

Madame Girard?

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2135

Est-ce que vous évaluez quand même, lors de projets de ce type-là, les retombées potentielles locales, à savoir les contrats qui sont accordés ou autres, sur éventuellement des industries locales, à titre d'exemple, soit en excavation, en besoin de gravier ou des trucs comme ça

2140

Comment vous fonctionnez au niveau des soumissions pour ce type de projet-là? Est-ce qu'il y a une priorisation qui est faite sur l'industrie locale?

M. MARIO TURCOTTE :

2145

Madame la Commissaire, le projet de construction va en appel d'offres public et c'est les entrepreneurs, qui ont leur licence en construction, qui peuvent appliquer dessus, mais on n'a pas de clause pour favoriser l'emploi local.

2150

Mais on sait pertinemment que quand les entrepreneurs ont leur contrat, assez souvent, ils s'approvisionnent en matériaux le plus proche possible du lieu des travaux et louent de la machinerie complémentaire à la leur dans le secteur. Et ils font un paquet d'activités proches de la municipalité ou du lieu des travaux.

2155

Mais on n'a pas de chiffre précis, puis on ne le calcule pas. On n'a pas de chiffre précis concernant ça.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2160

Mais est-ce qu'il y a, au niveau du ministère des Transports, des données qui pourraient nous donner un portrait approximatif de pourcentage de retombées lors de projets, un pourcentage de retombées régionales ou locales de projets en regard du budget investi, par exemple, pour des projets? Est-ce qu'il y a des données au ministère des Transports sur cet aspect-là?

2165

M. MARIO TURCOTTE :

Il y a des données générales sur combien génère d'emplois, mettons, un dollar de travaux. Ça, je pourrais vous les sortir.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2170

Oui.

M. MARIO TURCOTTE :

2175

Ce que je pourrais rajouter à tout à l'heure, tout le transport qui se fait normalement par les camionneurs artisans du poste local, ça, ce sont des retombées directes. Il y a tout l'achat d'essence, l'hébergement, c'est souvent... quand c'est un entrepreneur qui vient de l'extérieur qui se fait dans le coin. Mais je vais vous sortir, pour le ministère des Transports, les retombées de tels travaux dans une communauté.

2180

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Merci beaucoup.

2185

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Labelle, vous étiez absent tout à l'heure. En début de séance, le ministère des Transports nous a fait une présentation relativement à un projet de protocole d'accompagnement dans lequel ils ont exposé des problématiques, notamment en ce qui a trait au fait qu'une des difficultés par le passé était l'absence de données. Donc, le ministère n'était pas mesure de chiffrer, notamment parce que souvent il n'avait pas accès aux chiffres d'affaires des commerçants.

2190

Dans l'explication qu'ils nous ont donnée cet après-midi, ils ont dit que, dans le cadre d'un protocole d'accompagnement, le ministère tenterait d'établir des conditions de départ pour faire un suivi sur les deux années suivant l'entrée en fonction de leur projet pour voir l'impact économique et, à ce moment-là, le chiffrer.

2195

Alors, c'est un peu l'explication qu'ils nous avaient donnée, qui faisait qu'ils n'étaient pas capables à ce stade-ci de chiffrer de façon exacte les impacts économiques négatifs dans les pertes de chiffres d'affaires. Alors, si vous avez une autre question s'il vous plaît.

2200

M. FRANÇOIS LABELLE :

Oui, je vais avoir une autre question. Mais juste pour peut-être clarifier un peu ce point-là, pour être sûr, c'était une question assez simple que je posais, dans le sens où le ministère des Transports semble vous dire qu'il y a 7 000 véhicules par jour qui passent à Labelle ou approximativement, que 8 % de ces gens-là s'arrêtent dans les commerces à

2205

2210 Labelle. Et si on calcule 7 000 par 8 %, puis qu'on pense que chaque véhicule qui arrête à Labelle dépense 10 \$, c'est pas exagéré, au restaurant, au garage, tout ça, et si on le fait ce petit calcul-là à 10 \$, bien, ça nous donne 2 M \$ et quelque de retombées directes dans nos commerces. Et si on passe à 20 \$, bien, on vient de tomber à 4 M \$. Est-ce que je suis complètement à côté avec un calcul comme ça?

2215 **LE PRÉSIDENT :**

Ministère des Transports, est-ce que ce type de méthode est suffisant pour avoir un estimé? Est-ce que c'est réaliste de voir ça à partir des chiffres que vous nous avez fournis dans l'étude d'impacts?

2220 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

Monsieur le Président, ce que l'on ne connaît pas, c'est justement le 10 \$, 8 \$, 12 \$. Ce chiffre-là, on ne le connaît pas. On sait qu'il y a un certain type de commerces qui sont affectés plus ou moins. On ne connaît pas l'achalandage exact.

2225 Lorsqu'on parlait du 8 %, de 8 % du 73 % de véhicules qui passent dans Labelle et qui, eux autres, arrêtent, c'est que ce pourcentage-là vient d'une étude, une enquête O-D qu'on a faite, origine-destination, pour connaître l'avis des gens en 1995 pour savoir: est-ce que tu arrêtes à Labelle? Tu n'arrêtes pas, tu continues?

2230 Mais on n'a pas la valeur économique, dans le sens que ce qu'on a présenté au début de la séance, ce qui est le protocole de suivi et d'accompagnement, on espère d'être capables d'aller chercher ces informations-là pour justement mieux bonifier nos projets de contournement, mieux organiser et évaluer avec le milieu tous ces impacts-là au niveau économique. À ce moment-là, on pourra probablement le chiffrer.

2240 C'est la même chose que ce que madame Girard mentionnait tout à l'heure au niveau de lors de la construction, mais lors de la construction, on va être là avec le protocole de suivi et d'accompagnement. On va être en mesure d'en évaluer l'impact justement pendant la construction. On va aller chercher les données de base qu'il nous faut.

2245 C'est toute cette vision-là du suivi économique, d'accompagnement et de suivi qu'on veut... en tout cas, qu'on a l'intention de mettre en marche de concert avec les représentants locaux.

LE PRÉSIDENT :

Madame Girard?

2250 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Oui. Pendant que peut-être je demanderais au représentant du ministère du Tourisme de s'approcher au micro, juste une petite spécification par rapport aux chiffres.

2255 Quand on parle du 8 % de la clientèle de transit qui arrête, est-ce qu'il y a eu déjà une évaluation de... quand il y a déviation, est-ce qu'on est capable de quantifier? Est-ce qu'il y a toujours le 8 % de la clientèle qui arrête parce que, de toute façon, elle se serait arrêtée, déviation ou pas, ou il y a des chiffres qui nous disent: « On a constaté qu'il y a une diminution importante »?

2260

Est-ce que vous avez des données là-dessus, sur la clientèle qui, après la déviation éventuelle, arrêterait, c'est-à-dire, le 8 %, ils arrêteraient de toute façon, déviation ou pas?

2265 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

Je pourrais vous dire, Madame la Commissaire, que ce sont des prévisions. On le fait avant, enquête origine-destination. On pose la question à des gens qui sont sur un parcours. Ils sont sur un parcours, et puis ils passent dans la municipalité. Puis ces gens-
2270 là nous disent: « Oui, je m'en vais à Mont-Laurier, mais j'arrête pour telle raison. » Ce sont des choses qu'on peut dire.

On demande aux gens: « Avec une voie de contournement, allez-vous continuer à faire... » c'est ce que les gens, eux autres, présument de la manière qu'ils vont se
2275 comporter. Mais on croit que ce pourcentage-là devrait être sensiblement le même au niveau après que la voie de construction soit aménagée.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2280 Merci. Pour le ministère du Tourisme, je sais qu'il se fait ou il s'est déjà fait au ministère du Tourisme, en collaboration avec le ministère de l'Industrie et Commerce, des profils économiques des régions qui donnent une bonne idée des retombées économiques dans tel secteur ou autre et peut-être de nous donner aussi une idée de ce que peut être l'impact... qu'est-ce qui fait que les gens arrêtent dans un endroit ou un autre? Qu'est-ce
2285 qui est invitant ou pas? Ou quelles sont les méthodes pour peut-être améliorer certains aspects? Ou qu'est-ce qui ferait que les gens arrêteraient de toute façon à Labelle, déviation ou pas?

M. MICHEL TRUDEL :

2290

J'avoue ma perplexité. C'est un peu complexe comme question.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2295 Oui.

M. MICHEL TRUDEL :

2300 Si on regarde ça sur le plan strictement touristique, on cherche des produits d'appel, des attraits majeurs. Maintenant, ce n'est pas parce que des gens passent sur une route et qu'ils s'arrêtent pour consommer dans des commerces qu'ils sont des touristes. Il y a des routiers qui passent et qui s'arrêtent. Il y a des gens, des voyageurs de commerce, et caetera, des villégiateurs. C'est tous les usages dans le fond.

2305 Pour ce qui est de la restaurant, on mentionnait que ce n'est pas parce qu'il y a plus de restaurants que les gens vont manger plus sur la route. Les gens vont s'arrêter quand c'est un besoin et quand ils le savent qu'il y a à proximité des services de restauration.

2310 Donc, quand le village, le noyau est en retrait de la route, s'il y a une signalisation adéquate, ça peut inciter les gens à y aller. Pour les gens qui passent sur une route pour une première fois, par exemple des touristes réellement, et non pas des gens qui passent régulièrement, le fait de dévier de la route, ce n'est pas nécessairement insécurisant, mais ils se demandent: « Jusqu'où on va dans le détour? » par exemple.

2315 Alors, il peut être adéquat de... je pense, je n'en ai pas parlé avec les gens du ministère des Transports, mais je prends l'exemple, quand on fait le tour de la Gaspésie et qu'on fait la 132, il y a des villages qui sont à proximité, l'ancienne route, et les gens savent très bien que la route n'ira pas au-delà quand la mer ou le golf est à côté. Donc, les gens savent que c'est un détour et qu'il y a une ramification qui réembarque, si je peux dire, un peu plus loin dans la route. Ça peut inviter les gens à dévier justement d'une route sans accès et qui n'a pas de vie, entre guillemets, locale et pouvoir à la limite visiter le village.

2325 Mais s'il y a une signalisation, les gens vont savoir que ça sort, mais ils ne sauront pas nécessairement que ça réembarque. Alors, il y a peut-être moyen des fois de le signaler que c'est une sortie pour Labelle et qu'on ne dévie pas de la route et que ça se poursuit.

2330 En tout cas, je n'en ai pas parlé avec mes collègues de Transports-Québec, mais j'ai déjà vu soit en Europe ou dans certains états aux États-Unis où la route principale qui était déviée, la route secondaire avait des fois le même numéro de route, mais avec la mention, comme par exemple, 117A. Les gens avaient une sécurité en disant... mais là, ce n'est pas une proposition que j'en fais, mais je réfléchis à haute voix.

2335 Donc, c'est la connaissance des services adjacents quand on en a besoin et qu'on sait qu'on ne s'éloigne pas du réseau.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2340 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger?

2345 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2350 Une précision concernant le 8 % de véhicules de transit. Est-ce que c'est vraiment des gens qui traversent, qui vont vraiment au nord et au sud? Ce ne sont pas des gens qui vont, par exemple, à La Minerve? Ce sont des gens qui sortent vraiment de la ville ce 8 %-là?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2355 Je vais demander à monsieur Jean-Luc Pellerin, c'est lui qui a piloté l'enquête O-D, pour qu'il donne des bonnes précisions.

LE PRÉSIDENT :

2360 Merci.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2365 À votre question, le 8 % de déplacements que, nous, on appelait des gens en transit qui font un arrêt, simplement, ce qu'on faisait, c'est qu'on arrêtaient les gens sur la route 117 juste ici au sud, tout près de l'ancien poste de la Sûreté du Québec, en direction nord. On arrêtaient les gens sur la route 117 pour leur poser la question d'où ils venaient et où ils allaient.

2370 Et à cet effet, on leur posait la question, s'ils étaient en transit, s'ils comptaient faire un arrêt, un arrêt au niveau de Labelle. Pour ce qui est de l'arrêt, on n'a pas pousser plus loin l'enquête, à savoir si c'est un arrêt pour se restaurer, ou pour un dépanneur, ou station d'essence. Mais c'est un arrêt pour une personne, par exemple, qui est en transit et non pas un déplacement local.

2375 Si c'est un déplacement local, par exemple une personne qui s'en va vers La Macaza en utilisant le chemin du Pont, ça, c'est un déplacement local.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2380 Donc, le transit, c'est vraiment ceux qui s'en vont au nord. Par exemple, si on part du sud, ceux qui s'en vont au nord vers Mon t-Laurier, ça, c'est le transit?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2385 Exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2390 Si ce sont des gens qui s'en vont vers La Macaza ou La Minerve, ça devient du local?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2395 Exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2400 Donc, les villégiateurs en principe, ça, ce sont des gens qui seraient locaux?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Locaux.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2405 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2410 Je vous remercie.

Alors, monsieur Labelle, avez-vous une précision à demander en rapport avec votre question?

2415 **M. FRANÇOIS LABELLE :**

2420 Non, ça va. Je reste avec mon idée que... encore plus avec la question que monsieur Dériger pose, c'est que les villégiateurs sont une clientèle supplémentaire qui utilisent la 117 dans Labelle et qui ne pourront plus l'utiliser. Les gens de La Minerve ou les gens qui sont des villégiateurs du Lac Labelle vont maintenant aussi passer à l'extérieur de Labelle pour avoir accès à leur villégiature et vont être autant de retombées qu'on va perdre, en plus de la clientèle en transit. Donc, le 2 M \$ gonfle tout le temps d'après moi à 10 \$ chaque. C'est tout.

2425 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va?

2430 **M. FRANÇOIS LABELLE :**

Oui. J'aurais une deuxième question si c'est possible.

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

2435 **M. FRANÇOIS LABELLE :**

2440 La deuxième question concerne justement le plan d'accompagnement puis de suivi qui est prévu par le ministère des Transports. Pour avoir assisté à la rencontre du 24 octobre et tout ça, et pour avoir eu une première présentation, puis avoir vu la deuxième de monsieur Turcotte, j'ai vu dans la présentation ici qu'il y avait des mesures d'accompagnement, de suivi et de compensation. J'ose espérer que ce sont des compensations en fonction de ce qu'on perd sur le plan économique. Mais surtout, ma question, c'est de savoir: à quel moment la municipalité de Labelle va pouvoir s'asseoir avec le ministère des Transports pour un peu négocier? On a parlé aussi un peu de ça hier. Vous avez parlé de négociations quand il a été question de pertes économiques. À quel moment on négocie avec le ministère des Transports, à savoir vers quoi on s'en va, dans quoi on s'embarque, puis combien ça va nous coûter?

2450 Nous, on a une bonne idée de ce que ça pourrait coûter réaménager notre centre-ville en fonction des pertes qu'on a, les commerces qui vont fermer, tout ça. Il faut revitaliser tout ça, puis rendre ça attrayant pour les gens. Ça va coûter quelque chose à la municipalité. Il y a des programmes, tout ça, qui paient 50 % de ce que ça va coûter. La municipalité n'a pas les moyens de payer l'autre 50 %, parce qu'on parle de centaines de milliers de dollars ou de millions.

2455 Alors, dans les mesures de compensation, quand est-ce qu'on les négocie avec le ministère des Transports? Est-ce que c'est après qu'on ait accepté le projet sans savoir

2460 dans quoi on s'embarque ou si on peut déjà commencer à négocier avec le ministère des Transports en disant: « Voici nos pertes commerciales. On veut négocier », pour après dire: « On est favorables au projet ou pas »?

2465 Alors, ma question, c'est: quand est-ce que je négocie avec le ministère des Transports? Avant ou après d'avoir accepté le projet?

LE PRÉSIDENT :

2470 Alors, ministère des Transports. Bien entendu, ça soulève également la question: qu'est-ce qui est négociable et, ensuite de ça, de quelle façon... j'imagine que vous allez rattacher ça au protocole d'accompagnement. Alors, qu'est-ce qui est négociable et de quelle façon ce qui est négociable va se négocier? Quand et de quelle façon autrement dit? Merci.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2475 Monsieur le Président, lors de la rencontre de jeudi dernier, nous avons mentionné à la municipalité que le ministère était prêt à débiter toute discussion ou rencontre principale au niveau du protocole de suivi et d'accompagnement lorsque le ministère aura reçu l'autorisation officielle d'aménager une voie de contournement. Ce qui veut dire que nous
2480 devons à la base savoir vers où on s'en va avant de déterminer quel processus qu'on va établir.

2485 C'est dans cette optique-là que, avec la municipalité, on a dit: « Écoutez. Il faut savoir. Est-ce qu'on fait une voie de contournement? De quelle manière on la fait? Elle passe où? De quelle manière elle est aménagée? Est-ce qu'il y a des mesures temporaires à court, moyen et long termes? » Tout ça, il faut que ça soit clarifié au départ pour connaître justement les orientations qu'on va donner par rapport au protocole de suivi et d'accompagnement. Il faut savoir sur quoi qu'on va travailler.

2490 On a lancé l'idée du protocole de suivi et d'accompagnement à la municipalité pour rassurer la municipalité, dans le sens qu'on est là en tant que ministère des Transports. On n'est pas juste là côté construction de route. On est là côté volet économique. On veut participer à l'effort collectif que tous les gens voudront bien mettre dans ce suivi-là et ce
2495 protocole d'accompagnement-là pour aider à amoindrir les effets négatifs et essayer de profiter des effets positifs de la voie de contournement en faisant un accompagnement. C'est dans cette optique-là qu'on a présenté le protocole de suivi et d'accompagnement.

LE PRÉSIDENT :

2500 C'est ça, dans cette optique, j'essaie de me placer un peu du côté de la
municipalité. Ça se résume un peu, c'est un peu la question de la poule et l'oeuf pour la
municipalité, à savoir si le projet est acceptable ou pas, est-ce que la municipalité se
positionne avant l'acceptabilité du projet? Vous, vous nous répondez: « Les discussions
2505 formelles vont se faire si nous obtenons le certificat d'autorisation ou le décret
gouvernemental pour le projet. »

Si je vous ai bien compris, c'est seulement à ce moment-là que le ministère des
Transports va pouvoir s'asseoir plus formellement avec la municipalité. C'est lorsqu'il aura
obtenu un décret d'autorisation du projet. Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

2510

M. MARIO TURCOTTE :

L'objectif du protocole de suivi et d'accompagnement, c'est dans la situation où le
projet que l'on présente se réalise. Advenant le cas qu'il ne se réalise pas, bien, je veux
2515 dire, ça change la donne.

Pourquoi qu'on dit officiellement, on va commencer à négocier à ce moment-là?
C'est parce qu'on va savoir que le projet se fait. Mais ça ne nous empêche pas de
commencer à faire des approches avec la municipalité, un peu comme on a fait jeudi
2520 dernier, pour essayer de mettre en place toutes conditions et la structure pour être capables
de le faire.

Mais c'est seulement un coup qu'on va avoir l'autorisation officielle qu'on va être
capables de faire des offres officielles aussi. C'est dans ce cadre-là.

2525

Si je pouvais rajouter, Monsieur le Président. À la question que monsieur Labelle
posait sur les compensations monétaires, retombées, il faut bien comprendre, comme je le
disais tout à l'heure, que dans ce suivi-là, dans le protocole, il n'y a pas de montant
monétaire qui va être donné à chacun des commerces, exemple, qui ne sera pas touché.

2530

C'est plus de l'accompagnement. C'est de trouver ensemble des façons de faire qui
vont faire en sorte que la transition va se faire le plus harmonieusement possible.

LE PRÉSIDENT :

2535

Donc, ce qu'on doit comprendre, du côté du ministère, il n'y aura pas d'aide directe
à l'activité économique. C'est ce qu'on doit comprendre? C'est parce que j'aimerais aussi
que tout soit clair, à savoir la mission ministérielle du MTQ, qu'est-ce que le ministère peut
faire? Il y a aussi potentiellement d'autres ministères qui peuvent intervenir. Mais de votre
2540 côté plus particulièrement, quelles sont les limites? Au moment où on se parle, est-ce que

ces limites-là à l'intervention de compensation du ministère... est-ce que ces limites-là sont bien connues du côté de la municipalité d'après vous?

M. MARIO TURCOTTE :

2545

La compensation, au niveau du ministère, il n'y a pas de programme comme tel. Ce qu'on veut faire, c'est d'avoir... mettons, le protocole de suivi va faire en sorte qu'on va bien comprendre la dynamique économique, parce que ce n'est pas dans notre mission, ça. Nous, on est dans la préoccupation de construction routière entre autres. Mais si on

2550 aider et accompagner, il fait comprendre l'activité, de qu'elle façon elle se fait. Mais à date, il n'y a pas de programme à nulle part au ministère qui existe à ce niveau-là.

2550

Ce qu'on va faire suite aux préoccupations, on va voir de quelle façon on peut être aidant à soutenir l'activité économique, soit par notre appui à l'obtention de subventions, soit à les aider peut-être à monter les dossiers. Ça va se préciser tout au cours de la

2555 démarche et ça va être une démarche interactive. Mais à ce moment-ci, on ne peut pas le préciser. En tout cas, à ma connaissance à moi, on ne peut pas le préciser exactement ça va être quoi les mesures. Mais c'est dans cette optique-là qu'on va fonctionner avec les partenaires du milieu.

2555

2560

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

2565

Madame Girard?

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2570

Oui. Monsieur Turcotte, je voulais juste bien comprendre. On comprend que tant que les plans et devis ne sont pas faits, c'est difficile, par exemple, de discuter de compensations ou faire des ententes de gré à gré avec les personnes qui ont été impactées

spécifiquement sur les tracés et tout ça.

2575

On comprend qu'on ne peut pas nécessairement évaluer d'avance l'ensemble des impacts, puisqu'il y a des aspects qui vont se voir au moment, encore là, soit de l'établissement des plans et devis ou encore de la décision finale en regard soit des exigences du décret ou autre.

2580

Mais ce que j'aimerais comprendre, c'est que si, par exemple, on compare avec l'évolution du dossier à l'Annonciation dans le cadre du contournement, en termes de négociations éventuelles avec la municipalité pour savoir vers où on s'en va, quelles sont les attentes de la municipalité, des citoyens, qu'est-ce que le ministère des Transports peut

2585 proposer, ça se chiffrerait à combien, ça se partagerait à combien, tout en sachant que ce ne sont pas des chiffres réels qui vont... mais est-ce qu'il n'y a pas déjà une possibilité de voir, en regard des attentes, qu'est-ce que ça coûterait et qui paierait quoi?

2590 **M. MARIO TURCOTTE :**

2595 Bon. Madame la Commissaire, dans le cas de la municipalité de l'annonciation, la négociation que nous avons avec la municipalité concerne un projet de revitalisation de centre-ville qui est fait en fonction de travaux également d'aqueduc et d'égout en jumelation.

2600 Ça veut dire que c'est une mesure qui peut faire partie du protocole d'accompagnement et de suivi, mais même si ce dernier n'existait pas, le protocole que l'on fait avec eux existerait quand même. Mais on va continuer avec eux aussi dans la même démarche que nous faisons ici avec l'ensemble des commerçants comme tels, parce que la municipalité de l'Annonciation avait un projet précis de revitalisation qu'ils nous ont demandé de pouvoir l'exécuter avant le projet de déviation.

2605 Dans le cas de Labelle, présentement, il n'y a aucun projet sur la table qui nous a été présenté dans ce cadre-là. Advenant qu'il y ait un projet précis, on pourrait s'asseoir avec la municipalité, puis regarder de quelle façon on pourrait contribuer.

2610 Mais ce que je peux vous souligner, l'été dernier, l'ensemble du secteur concerné a fait l'objet d'interventions du ministère. Il y a eu une couche de pavage d'effectuée dans tout le secteur. Puis ça, ça a été défrayé à 100 % par le ministère des Transports comme tel. Ça veut dire que c'est un peu différent avec l'autre municipalité d'à côté.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2615 Donc, on comprend de ce que vous venez de nous dire que, comme il y avait déjà un plan de revitalisation, vous avez pu vous asseoir pour commencer à discuter tout de suite...

M. MARIO TURCOTTE :

2620 Oui.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

... et intégrer ça dans le cadre du projet?

2625

M. MARIO TURCOTTE :

Oui.

2630

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Ce qu'on ne retrouve pas dans le projet actuel?

2635

M. MARIO TURCOTTE :

C'est ça.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2640

Donc, ce que vous disiez tout à l'heure, que le début des discussions se ferait au moment des plans et devis, c'est parce qu'il n'y a pas eu de projet sur la table. Mais ce n'est pas parce que ce n'est pas possible sur certains aspects de commencer à discuter?

2645

M. MARIO TURCOTTE :

C'est ça.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2650

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2655

Une question pour la municipalité. En tout cas, j'ai cru comprendre par monsieur Labelle qu'il y avait un projet, je pense, de revitalisation. Est-ce que je me trompe?

MME GENEVIÈVE DEMERS :

2660

On est en train de travailler sur un plan particulier d'urbanisme qui va travailler sur la revitalisation du noyau villageois, par rapport entre autres à certains projets qui existent comme, par exemple, le projet de péniches.

2665

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pardon? De quoi?

MME GENEVIÈVE DEMERS :

Le projet de péniches sur la rivière Rouge qui va se rendre jusqu'à Labelle.

2670 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais est-ce que vous avez des plans actuellement qui sont avancés? C'est quoi l'état d'avancement de votre...

2675 **MME GENEVIÈVE DEMERS :**

On est au tout début du processus du PPU. Il n'y a rien de déposé encore par notre groupe d'urbanistes qui travaillent dessus officiellement.

2680 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, il y a rien qui a été adopté ou approuvé par le conseil municipal à ce niveau-là?

2685 **MME GENEVIÈVE DEMERS :**

Pas encore. On est en traitement actuellement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2690

O.K., merci.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2695

Pour la municipalité, peut-être dans la foulée des questions de l'intervenant, j'aimerais savoir quel est actuellement le portrait économique de la municipalité de Labelle? Est-ce qu'il y a eu une évaluation qui a été faite actuellement?

2700

J'ai regardé les documents qui nous ont été déposés, le document qui s'appelle « La Vie au grand air à l'année longue », ainsi que la carte touristique de Labelle. On voit quelles sont un peu les orientations de la municipalité. Alors, j'aimerais qu'on puisse bien cerner : qu'est-ce que Labelle est ? Qu'est-ce que Labelle veut devenir ? Est-ce que c'est plus industriel? Récréotouristique? Est-ce qu'actuellement, au niveau de l'économie de Labelle, il y a une problématique au niveau de certains services ou certains types de commerces? Et qu'on cerne bien l'état actuel de la situation de Labelle.

2705

M. LÉONARD CASTAGNER :

J'ai combien de jours pour vous répondre?

2710 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Cinq minutes. Vous devez bien connaître votre ville.

M. LÉONARD CASTAGNER :

2715

Oui. Il y a une certaine connaissance de la ville qui a été faite par le ministère des Régions. En fait, la ville a été déclarée dans les villes dévitalisées. Ça nous situe déjà avec un niveau économique qui est en dessous de la moyenne régionale, ce qui vous situe un petit peu, ce qui nous a permis d'aller chercher dans le cadre de la ruralité, du programme sur la ruralité, des subventions particulières à cet effet-là.

2720

Dans la notion de municipalité dévitalisée, on comprend toute la notion qui est reliée à l'emploi dans la municipalité. On a particulièrement un taux de chômage plus élevé, un taux de personnes qui bénéficient de l'aide gouvernementale ou des subventions gouvernementales pour survivre plus élevé que la moyenne de la région. On a un vieillissement important de notre population et, actuellement, nos jeunes instruits sortent du village. Donc, le niveau de scolarité ne va pas en s'améliorant non plus. Ça donne un portrait. C'est ce que je me souviens du dossier évidemment à froid comme ça.

2725

Dans ce cadre-là, ça nous situe dans une municipalité... et ça se voit de toute façon lorsqu'on circule sur le territoire, il y a déjà quand même certains commerces qui sont placardés. D'autres commerces vivent plus ou moins de façon... comment je dirais? Ils survivent, mais de peine et de misère. Actuellement, on est au bout de la corde économique de la municipalité. C'est actuellement un portrait assez sommaire de la chose.

2730

2735

D'autre part, il se développe une nouvelle économie qui est encore à devenir, qui est encore à créer, reliée aux retombées particulières de Mont-Tremblant. Je cite, à titre d'exemple, le fameux aéroport international de Tremblant qui vient de se créer à La Macaza où le promoteur nous a affirmé vouloir faire circuler ses véhicules au travers du village de Labelle par le côté est de la rivière rouge et non pas par la 117 au grand dam du ministère d'ailleurs.

2740

Donc, ça, ça a un attrait. L'attrait n'est pas encore concrétisé sur le terrain en termes de dollars sonnants. On pense que ça va avoir un attrait. On pense qu'il y a une économie qui peut se créer au niveau de cet attrait touristique-là.

2745

D'autre part, pour compléter le portrait, notre secteur industriel a subi un assez dur coup par la fermeture ou la mise en quasi tutelle de la seule industrie importante qui employait 50 personnes et qui est la scierie Bergeron actuellement. Le dossier n'est pas fermé, n'est pas réglé. On attend. On s'attend à ce qu'il y ait un acheteur qui se manifeste.

2750

Il est supposé d'en avoir un, on n'a pas eu de nouvelle formelle encore. Donc, ce sont des dossiers qui font qu'on ne sait pas encore sur quel pied on danse. C'est à créer.

2755 Donc, la municipalité a mandaté, comme l'a dit Geneviève, nos urbanistes pour nous définir un nouvel axe pour le centre, c'est-à-dire une nouvelle voie de concentration des efforts du milieu pour le noyau villageois, qui est le programme particulier d'urbanisme. Il nous reste encore à définir tous les programmes particuliers d'aménagement qu'on pourra faire autour des secteurs industriels, autour des axes advenant le cas qu'on y arrive. Mais tous ces investissements-là se passent dans une période où, économiquement, nos
2760 citoyens, on ne peut pas tirer beaucoup plus de sous qu'on en tire actuellement par notre niveau de taxation.

 Ça va demander des efforts qui ne seront peut-être pas recevables par nos citoyens. On n'a pas encore posé la question aux citoyens s'ils sont prêts à payer encore quelques
2765 centaines ou quelques milliers de dollars de plus sur leur compte de taxes annuel.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

 Peut-être que les chiffres auxquels vous faisiez référence en termes de
2770 dévitalisation, c'est-à-dire les pourcentages de chômage et tout ça, si vous avez des chiffres à nous déposer là-dessus ou ...

M. LÉONARD CASTAGNER :

2775 Ces chiffres-là, j'ai une copie absolument horrible qui me provient du ministère des Régions. Je pourrai demander à monsieur Roy qui est le...

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2780 Peut-être nous faire parvenir le...

M. LÉONARD CASTAGNER :

2785 ... le délégué régional d'essayer de vous faire parvenir quelque chose qui est plus lisible que ce que j'ai eu.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2790 Parfait. Maintenant, ce déclin-là, il est dû à quoi?

M. LÉONARD CASTAGNER :

2795 Cette analyse-là est assez complexe à faire. On a souligné — monsieur Morin l'a souligné un petit peu — l'arrivée de Tremblant peut y être pour quelque chose. Est-ce que c'est aussi le phénomène généralisé qu'on retrouve, qui est le déclin des régions versus les villes centres que sont Saint-Jérôme et Montréal?

2800 On est juste à l'extérieur d'une périphérie de 100 kilomètres de Montréal. Est-ce que, donc de ce fait-là, on se trouve à être drainés par ça? Le fait des grandes surfaces qui sont apparues à Mont-Tremblant qui ont tiré une partie de l'économie locale vers Tremblant? La facilité qu'ont les gens à voyager fait qu'on peut aller chercher nos services de plus en plus loin pour un service. Et, donc, l'attrait économique du grand volume que présentent des commerces du genre Wal-Mart ou les grandes surfaces vont attirer des citoyens qui ont d'ailleurs par ailleurs une économie personnelle très restreinte. Donc, ils sont sujets à aller chercher l'économie, le bien le plus économique possible.

2805 Tout ça mis ensemble, quels sont les facteurs qui ont fait que le village en est à ce niveau-ci? C'est très difficile de définir lesquels sont discriminants par rapport aux autres.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2810 Dans le fameux pamphlet, dont je vous faisais part tout à l'heure, sur la municipalité de Labelle, vous faites part du fait que le secteur récréotouristique est en développement accéléré à Labelle dû à la proximité de Mont-Tremblant qui serait directement responsable de cette croissance-là. Et ça se retrouve aussi sur la carte touristique où vous dites que Labelle profite aujourd'hui d'un développement sans cesse grandissant aussi économique que touristique.

2820 J'aimerais ça que vous me développiez un peu cet aspect-là et me dire dans quels secteurs plus spécifiquement vous attendez des retombées du développement du Mont-Tremblant. Est-ce que c'est plus au niveau de l'attrait touristique, de la destination touristique, ou plus au niveau des services en regard des besoins que vont créer ces attraits touristiques-là un peu partout dans la région?

M. LÉONARD CASTAGNER :

2825 Bien, il y a deux éléments. Effectivement dans votre question, il y a deux volets. Le premier volet est, je dirais, l'attrait touristique que représente Tremblant, en faire des destinations particulières. On a sur le territoire de la municipalité des réseaux de pistes de VTT et de motoneiges pour une part, le réseau cyclable d'autre part, qui peuvent attirer une clientèle qui vient de Mont-Tremblant.

2830 Comme je vous ai dit, c'est encore difficile à chiffrer, parce qu'on n'a pas quantifié ces choses-là. Mais on sait que certains clients de Mont-Tremblant veulent aller chercher

2835 aussi le grand air que représente le réseau cyclable et viennent... on est quand même à une distance vélotable de Mont-Tremblant qui permet à une personne de partir du village du Saint-Bernard et venir dîner à Labelle et retourner, sans être non plus un athlète accompli.

2840 Il y a deux restaurants actuellement qui tirent une partie de leur clientèle de ce débordement-là. On a évidemment la Rouge comme telle qui est un attrait, comme le soulignait Geneviève, avec laquelle on veut continuer à développer avec la création des péniches. Ce sont des projets qui sont, de toute façon, identifiés dans le programme de la ruralité. Ça, c'est d'une part. C'est l'attrait, donc aller chercher la clientèle touristique.

2845 Il y a d'autres éléments qui vont se développer ou qui vont se greffer à ça, s'accoler de plus ou moins près. D'autre part, il y a tout le service aux gens qui travaillent à Mont-Tremblant, c'est-à-dire les employés qui donnent le service à la montagne. On sait que ces employés-là... on le soupçonne, puisqu'on n'a pas encore eu... encore là, on en a eu quelques retombées, on soupçonne que ces employés-là vont avoir besoin de logement, vont avoir besoin de vivre, d'avoir un milieu de vie. Et le quartier Mont-Tremblant, c'est-à-dire le milieu de Mont-Tremblant, la valeur foncière actuellement ou la rente foncière était rendue tellement élevée qu'il n'y a pas un employé, payé au salaire minimum du service à la restauration, qui a les moyens de se payer un appartement ou une maison dans Mont-Tremblant, dans les condos de Mont-Tremblant, c'est bien évident. Ça fait qu'ils se cherchent à l'extérieur de Mont-Tremblant un lieu de résidence.

2855 Ce qu'il nous reste à développer en regard à ça, c'est le lien de transport avec Mont-Tremblant, ce qui a déjà été identifié également dans la ruralité, en concordance avec La Minerve, un petit peu un lien de transport en commun pour desservir cette clientèle-là. Certaines personnes se sont identifiées, elles auraient facilement demeurer à Labelle si on était en mesure de leur fournir un service régulier de transport en commun.

2865 C'en est un des éléments sur lequel on travaille. On a présenté des projets aux différents ministères à cet effet-là. On n'a pas eu de réponse à date de façon formelle. Dans tous les projets que je vous parle, on en a plusieurs qui sont présentés dans des programmes gouvernementaux, le renouveau villageois particulièrement, où on attend des subventions. On a présenté en début d'été des demandes, mais on est encore en attente.

2870 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Donc, si je comprends bien, c'est que Labelle a l'intention quand même de développer des produits...

2875 **M. LÉONARD CASTAGNER :**

Oui.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2880 ... par l'attrait touristique?

M. LÉONARD CASTAGNER :

2885 On ne se laissera pas faire de même.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2890 Pour répondre à l'attrait touristique, de développer des produits. En regard effectivement d'une idée meilleure un peu des objectifs de Labelle en termes de développement économique, on comprend qu'il y a une partie qui est en regard des projets industriels. Il y a une autre partie qui est — est-ce que je peux dire? — plus importante en termes de développement récréotouristique en regard des autres projets, soit Mont-Tremblant, soit des projets spécifiques avec le projet de péniches qui est plus spécifique à Labelle et sa proximité à la rivière Rouge.

2895 Maintenant, j'aimerais que vous puissiez nous dire, si on essaie d'imaginer un peu ce que deviendrait Labelle en créant ces produits touristiques-là, cet attrait-là, en regard de la déviation. J'aimerais comprendre ce qui peut... si ça peut être compatible quand même ou non, ou s'il y a vraiment des problèmes de compatibilité entre les projets de Labelle et la déviation.

2900

M. LÉONARD CASTAGNER :

2905 Là, évidemment, on travaille un peu plus au niveau des supputations. C'est une vue de l'esprit que je tente de mettre avec vous et c'est une réflexion qui est en partie personnelle, qui n'est pas assise, si vous me permettez l'expression, avec le conseil.

2910 À mon sens, le noyau villageois va devenir, et il faut qu'il devienne, un attrait touristique, un point de destination touristique, ce qu'on tente de créer, comme on dit, avec les éléments touristiques dont on a parlé et d'autres qui vont se greffer autour. Ça va devenir une destination touristique. On a certains éléments touristiques dont le pamphlet fait mention, particulièrement Chute-aux-Iroquois et la rivière qui sont un élément qui est indéniable à la municipalité.

2915 Cependant, pour pouvoir mettre ces éléments-là en valeur, il y a — comment je dirais? — deux grandes façons. On pense à des campagnes publicitaires, on pense à des campagnes d'attrait touristique soit avec de la signalisation ou autrement. Ça a un impact

2920 que j'appellerais mitigé, qui est une partie, qui est un élément qu'on ne peut pas se permettre de négliger mais qui, je pense, n'est pas la réponse ultime non plus. Et d'ailleurs, soit dit en passant, je ne pense pas qu'il y en ait de réponse ultime.

2925 Le contournement du village actuellement, s'il arrivait aujourd'hui, serait littéralement mortel pour le village. Si, demain matin, le ministère commençait à ouvrir la montagne puis à construire, on n'aurait pas eu le temps de restructurer l'économie du village. Comme je le disais au départ, les acteurs économiques du village n'ont pas eu le temps de se renouveler.

2930 Monsieur Labelle l'avait signalé. Ça fait des années que nous pend au devant du nez cet fameux contournement-là, ce qui a fait que certains sont dans l'attente de savoir qu'est-ce qu'il va se passer avant de prendre une décision économique. Et donc, de ce fait-là, il y a plusieurs éléments économiques du village qui sont conservateurs dans leurs investissements et, donc, ça prend un certain temps avant de réagir.

2935 On est conscients — puis ça, c'est mon opinion personnelle, ce n'est pas celle du conseil — qu'éventuellement dans vingt ans d'ici, à 2 % d'augmentation, on va finir par atteindre ce que... n'importe quel aménagement qu'on pourra faire dans le village sera rendu à la limite de la capacité de ce qu'on pourra faire comme aménagement. Mais ces vingt ans-là vont permettre à la ville de se placer et de se positionner d'une part.

2940 D'autre part, on discutait à la pause café avec le ministère, et ça a été soulevé par quelques interventions hier, c'est que si on se crée une percée visuelle et qu'on voit le village et qu'on voit les éléments attrayants du village — on pense aux montagnes qu'on a de l'autre côté sur la rive est — et qu'on voit les restaurants, certains d'entre eux ont fait de l'aménagement pour être visibles de la 117, bien, on se donne une chance de plus.

2945 Le monsieur du Tourisme signalait tout à l'heure que, effectivement, on enlève aux gens l'insécurité de ne pas savoir où ils vont. S'ils voient où ils vont, déjà ils ont un point d'ancrage. Même si, pendant un certain temps, ils perdent la vision de la chose, il y a un ancrage visuel qui est créé et, donc, ça va permettre d'attirer les touristes, ce qui complèterait notre clientèle, si je peux me permettre ainsi.

2955 Du côté des employés, évidemment, ça, à long terme, c'est du développement immobilier. C'est de l'investissement de la part de promoteurs. C'est de créer cet attrait-là. Et c'est tout cet élément-là qu'on travaille actuellement au niveau du PPU et de se doter de programmes afférents.

Comme je vous disais, avec 2,5 M \$ de budget d'opérations, la municipalité a un budget énormément moindre que le ministère à cet effet-là. Je pense que, même, notre

2960 budget d'opérations annuel est plus petit que le budget d'étude du ministère pour la route en question.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2965 Est-ce que, actuellement, la municipalité de Labelle a des zones quand même de potentiel de développement, que ce soit pour l'aspect... on a vu qu'il y en aura éventuellement pour l'industriel, mais il y a une remise peut-être en question des secteurs industriels. Mais est-ce qu'il y a des zones de développement de libres soit au niveau commercial, résidentiel, hébergement ou autre?

2970 **M. LÉONARD CASTAGNER :**

Oui. Il y a des zones qui nous permettraient d'aller chercher du potentiel. Il y a des zones à créer. Il y en a qui sont là actuellement. Monsieur Labelle hier en faisait mention, tout le secteur effectivement de la rue de la Montage, de la rue Belle Pente, il y a encore du potentiel de développement résidentiel dans ce secteur-là. Entamé ou entaché par une possibilité d'une route juste derrière, on ne sait pas encore.

2980 De l'autre côté de la rivière, on a encore de belles zones qui nous permettraient également du développement résidentiel. Et le noyau villageois a encore un potentiel commercial pour peu que les gens y croient. Si on arrivait à débarrasser tous les commerces qui le sont actuellement et les revitaliser, je serais, comme directeur et secrétaire-trésorier de la municipalité, très heureux de pouvoir collecter les fonds que ça veut dire.

2985 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Vous voulez dire de...?

M. LÉONARD CASTAGNER :

2990 Les commerces actuellement, on a plusieurs commerces qui sont dans un état, je dirais, de décrépitude assez avancée que je serais très heureux si quelqu'un en prenait charge et soit le jette à terre pour en faire quelque chose de neuf ou le rebâtir, le reconstruire. Au niveau de la taxation foncière de la municipalité, notre situation ne ferait que s'en améliorer.

2995 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

3000 Merci. Donc, on comprend de votre discours que déviation ou pas, actuellement, il y a quand même une problématique économique et la municipalité commence à regarder qu'est-ce qu'elle peut faire pour améliorer la situation.

Et on comprend aussi que dans le contexte éventuel d'une déviation, ce qui est important pour vous, c'est soit par percée visuelle ou par visibilité par tous les moyens possibles que pour vous, c'est essentiel.

3005

On comprend aussi de votre intervention que l'utilisation de l'emprise actuelle, pour vous, pourrait quand même créer d'ici vingt ans, s'il y a une augmentation effectivement de 2 % et tout ça, quand même créer un problème à ce moment-là. C'est un bon résumé de la position de la municipalité en regard des problématiques qu'il y a actuellement?

3010

M. LÉONARD CASTAGNER :

Je pense que ça peut représenter à peu près. Ça se résume à une situation suivante. On est dans une situation d'incertitude pour nos commerçants et dans une situation d'incertitude — les bourses nous l'ont fait vivre assez durement sur nos fonds de pension — les investisseurs ne sont plus là, débarquent, décrochent. Les investisseurs travaillent avec des valeurs sûres. Tout banquier va vous le dire, d'une part.

3015

Une économie qui est faible actuellement, ce n'est pas le temps de l'achever. Ce n'est pas le temps de lui donner son coup de grâce. C'est un petit peu le message qu'on va essayer de donner. Je ne veux pas donner le coup de grâce au village.

3020

Soignons le malade. Mettons-le debout et, après ça, on pourra regarder ce qu'on peut faire pour contourner le village. C'est un petit peu mon message personnel dans cette histoire-là.

3025

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Et est-ce qu'on peut se poser la question, à savoir si la question du contournement, est-ce qu'elle peut aider à accélérer le processus ou simplement nuire selon vous?

3030

M. LÉONARD CASTAGNER :

Dans la situation actuelle, je vous dirais que ça nuit. Dans quelques années, quand on aura entamé le virage, quand la locomotive sera lancée un peu dans le sens qu'on a parlé, à ce moment-là, je pense que ça va aider à accélérer les choses. Ça va inciter les gens à bouger plus vite quand ils vont voir qu'il y a des actions qui sont profitables en termes de destination, ou de lieu de résidence, ou de choses comme ça, les actions économiques qu'on aura déposées quand les acteurs du village — c'est effectivement les acteurs du village qui vont devoir le faire — à ce moment-là quand ils auront vu des résultats concrets

3035

3040

et que ça marche, et que, d'autre part, ce dossier-là se fait, à ce moment-là, ça va peut-être aider à accélérer les choses. Mais ça, évidemment, c'est une vision du futur qu'on...

3045 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Oui.

3050 **M. LÉONARD CASTAGNER :**

On joue dans le brouillard.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

3055 Vous parlez d'une vision du futur, mais est-ce que vous êtes à même de nous dire si vous sentez au sein de la population de Labelle et de ses institutions ou de ses organismes, qu'ils soient culturels ou économiques ou commerciaux... est-ce que vous sentez une connaissance ou, actuellement, une volonté de s'orienter un peu vers ce que vous nous avez décrit comme projet pour la municipalité?

3060

M. LÉONARD CASTAGNER :

Écoutez. Ça fait quand même que quelques mois, madame Cholette vous l'a signalé, mais ce que je peux en ressentir, c'est qu'il y a une mobilisation importante du milieu. Le Comité de survie en est un bel exemple. Il y a une mobilisation du milieu. Et les acteurs à caractère touristique sont là, également récréotouristiques sont là également, et suivent, et poussent.

3065

Ça fait que, oui, il y a une mobilisation du milieu que je pense qui est valide, qui, espérons, va continuer à vivre et à le faire fonctionner.

3070

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Merci.

3075 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Labelle, est-ce que ça répond à vos questions?

3080 **M. FRANÇOIS LABELLE :**

Plutôt oui. Ce que je comprends du représentant de la municipalité, c'est qu'il y a des projets qui peuvent minimiser l'impact du contournement, qui peuvent être en cours. Mais ce que je comprends aussi, c'est que ça prend beaucoup d'argent et que cet argent-là,

3085 je ne suis pas certain que, dans la situation actuelle, le municipalité l'a. Ça, c'est ce que je comprends.

3090 Et ce que je comprends du ministère des Transports par rapport à ma question de quand est-ce qu'on négocie, c'est que, pour monsieur Barabé, il semble qu'on pourra peut-être négocier des choses après avoir accepté le contournement mais que, selon monsieur Turcotte, il n'y aura pas grand-chose à négocier là parce que, rendu là, il n'y a plus grand-chose qui se négocie.

3095 Par contre, parce que ce n'est pas son rôle de financer... je comprends bien. Si je comprends, c'est que ce n'est pas votre rôle de financer la perte économique que va subir Labelle. Puis ce que je comprends aussi, c'est que, dès maintenant, on devrait vous impliquer autant dans la réalisation de notre PPU que notre programme de renouveau villageois auquel on a appliqué. On a d'autres projets qu'on a développés. Tout de suite, on devrait asseoir le ministère des Transports pour qu'il puisse nous dire: « Voilà. Nous, on peut participer de telle façon dans les projets, dans les programmes » et que peut-être là, 3100 financièrement, il pourrait y avoir une participation et que ça nous donne rien d'attendre que le décret soit fait. C'est ça que je comprends.

LE PRÉSIDENT :

3105 Alors, petite question avant de terminer la séance de cet après-midi. Alors, dans l'hypothèse comme pour le PPU, est-ce que le ministère des Transports est intéressé à s'asseoir avec la municipalité pour tenter d'harmoniser les choses à ce niveau-là?

M. MARIO TURCOTTE :

3110 Monsieur le Président, notre réponse, c'est « oui ». Puis à cet effet-là, nous avons déjà fait parvenir une lettre à la municipalité démontrant notre intérêt à faire partie de cette démarche.

LE PRÉSIDENT :

3115 Alors, je vous remercie.

Alors, ça va, monsieur Labelle?

3120 **M. FRANÇOIS LABELLE :**

Oui. Je vous remercie, Monsieur le Président. Et monsieur, madame les commissaires, merci beaucoup.

3125 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, nous allons mettre fin à la séance de cet après-midi. Nous allons continuer la première partie de l'audience ce soir à 19 h 30 ici même. Alors, je vous invite à venir participer. Bon souper.

3130

* * *

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 paroles recueillies au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

3135

ET J'AI SIGNÉ:

3140

BERNARD J. RAVEAU, s.o.