

**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 3

Séance tenue le 29 octobre 2002, à 19 h 30
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>PÉRIODE DES QUESTIONS</u>	
M. ANDRÉ BEAUDRY	5
M. ROBERT ST-CYR.....	10
M. ANDRÉ DUFRESNE.....	25
M. LÉONARD CATAGNER.....	29
PAUSE	43
<u>PÉRIODE DES QUESTIONS :</u>	
M. FRANÇOIS LABELLE	43
M. HUBER CLOT	53
M. FRANÇOIS LABELLE	66
M. LUC ST-CYR.....	69
M. MARCEL MACHABÉE	81
<u>CLÔTURE DE LA SÉANCE</u>	97

* * *

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonsoir, mesdames et messieurs. Bienvenue à cette première partie de l'audience publique portant sur le projet de déviation de la route 117 à Labelle. Nous sommes maintenant à la troisième séance de cette première partie,

10 Tout d'abord, avant d'appeler les intervenants qui sont inscrits sur la liste à venir adresser leurs questions à la Commission, je vais faire mention des personnes-ressources qui sont ici ce soir. Alors nous avons, bien entendu, à ma droite ici, le ministère de l'Environnement, monsieur Denis Talbot.

M. DENIS TALBOT :

15 Bonsoir, monsieur le président, madame et monsieur les commissaires. C'est ça, Denis Talbot de la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement, responsable de l'évaluation environnementale du dossier. Je suis accompagné de Éric Tomassin de la même Direction, et il y a également monsieur Daniel Germain de la Direction régionale qui est présent dans la salle.

LE PRÉSIDENT :

25 Je vous remercie. Nous avons, de la Société de la faune et des parcs du Québec, monsieur Michel Renaud.

M. MICHEL RENAUD :

30 Bonsoir, monsieur le président, bonsoir, madame la commissaire, bonsoir, monsieur le commissaire. Je suis de la Direction de l'aménagement de la faune des Laurentides, je suis seul ce soir.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci. De la Municipalité de Labelle, madame Christiane Cholette.

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

40 Bonsoir, monsieur le président, madame et monsieur les commissaires. Oui, je suis 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 de madame Geneviève

Demers à ma gauche, responsable du Service de l'urbanisme à la Municipalité, et de monsieur Léonard Castagner, directeur général actuel à la Municipalité de Labelle.

45 Je peux peut-être profiter pour dire qu'on a déposé des documents. On a ajouté un plan de zonage, le règlement de zonage 2002-56 - vous l'aviez en petit format, on vous en donne une copie grand format - et la copie de la pétition aussi, dont madame Paquerette Léonard-Telmosse faisait mention au début, dans sa requête, à l'effet que les résidants et commerçants de Labelle refusaient catégoriquement que la route 117 passe à l'extérieur du
50 village de Labelle, ce qui nuirait à la survie du village de Labelle.

LE PRÉSIDENT :

55 Je vous remercie. Maintenant, du côté de Tourisme Québec, monsieur Michel Trudel.

M. MICHEL TRUDEL :

60 Bonsoir, monsieur le président, madame et monsieur les commissaires. Alors mon nom est Michel Trudel, délégué touristique pour les Laurentides, je suis le seul représentant de Tourisme Québec, et je n'ai pas d'autres documents à présenter.

LE PRÉSIDENT :

65 Je vous remercie. Du côté de la MRC des Laurentides - est-ce que la personne est ici? - monsieur Richard Morin. Non, elle n'est pas ici. Maintenant, pour ce soir, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, nous avons, je crois, monsieur Stéphane Bégin.

70 Bonsoir.

M. STÉPHANE BÉGIN :

75 Bonsoir. Stéphane Bégin, conseiller en aménagement pour le ministère de l'Agriculture. Je suis ici pour répondre aux questions, mais je devrais déposer dans les prochains jours un document auprès de la Commission.

LE PRÉSIDENT :

80 Je vous remercie. Nous avons également ce soir un représentant du ministère de la Sécurité publique. Si vous voulez vous avancer pour vous présenter.

M. SERGE FOREST :

85 Bonsoir. Mon nom est Serge Forest, je suis conseiller en sécurité civile pour la région des Laurentides, et, s'il y a lieu, je pourrai soit répondre à des questions ou les prendre en note.

90 **LE PRÉSIDENT :**

 Je vous remercie. Je dois également mentionner que nous avons également un contact par écrit auprès du ministère des Affaires Municipales et de la Métropole, alors si des questions ont à être adressées sur les champs de compétence du ministère, on peut le faire par écrit. A ce moment-là, s'il y a des personnes ici qui désirent poser des questions
95 au ministère, alors on n'a qu'à faire parvenir des questions au secrétariat de la Commission et la Commission se chargera de les envoyer à la personne concernée. Nous avons également un contact écrit avec le ministère de la Culture et des Communications.

 Encore une fois, avant d'inviter les gens inscrits au registre, tout à l'heure, dans la
100 séance de l'après-midi, il y a eu différentes discussions qui ont porté sur plusieurs sujets d'intérêt pour la municipalité de Labelle. Il y a eu un sujet, entre autres, qui a été mentionné, ça concernait les percées visuelles concernant la visibilité du noyau villageois de Labelle à partir du projet de contournement, je voudrais faire la mention qu'il existe un document qui a été déposé, qui s'appelle le document DA-3 - ce document a été déposé
105 par le ministère des Transports - il s'intitule... excusez-moi, c'est le DA-4, qui s'intitule Étude sur la mise en évidence des agglomérations contournées - Stratégie d'aménagement du paysage.

 J'aimerais ça avoir une petite précision du côté du ministère des Transports, d'entrée de jeu, concernant les percées visuelles qui ont été examinées. Il y a un document
110 qui a été déposé à cet effet, le ministère a étudié la question de percées visuelles à partir des contournements de L'Annonciation et aussi du contournement de Labelle. J'aimerais avoir une courte synthèse de la part du ministère des Transports concernant les conclusions des analyses de percées visuelles.

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

 Oui, monsieur le président, effectivement, il y a eu une vérification qui a été faite à partir de la possibilité de percée visuelle qui avait été identifiée de façon préliminaire dans
120 l'étude d'impact. C'était une percée visuelle qui avait été présentée comme étant un potentiel d'ouverture et qui, à l'époque, ne tenait pas compte du profil - le profil étant la hauteur de l'ouvrage par rapport à l'environnement - et suite aux vérifications, on a appliqué... C'est, disons, un logiciel qui permet de balayer... à chaque point sur la route, balayer l'environnement pour vérifier s'il y a une vue possible autour de la route et en
125 vérifiant s'il y avait effectivement... la zone bâtie du village de L'Annonciation pouvait être

130 mise en évidence, on a essayé, en considérant qu'il n'y avait aucune végétation, on a éliminé tout ce qu'il y avait comme obstacles entre le tracé et le village pour vérifier si on pouvait aménager une ouverture, puis la possibilité, finalement, n'existe pas, sauf qu'il y a quand même des zones visibles.

135 Le rapport comme tel n'en fait pas mention puisque l'objectif de l'opération, c'était vraiment le noyau villageois, et donc, de ce côté-là, c'est négatif. Mais, comme vous pouvez voir, comme il a été dit aussi au cours des séances précédentes, il y a tout le secteur développement de la rue Orban et tout ça qui est quand même visible, et s'il y avait une stratégie de développement par la Municipalité qui mettrait en évidence ce secteur-là, ce secteur-là serait très visible.

140 Notamment, au niveau de l'axe central, on parlait de possibilité de mettre en valeur le village de Labelle, alors s'il y avait une stratégie d'utiliser l'axe central comme zone de développement, des zones d'attractions, compte tenu qu'on a un échangeur, qui pourrait être l'entrée principale de Labelle, il y a un potentiel là, par exemple, c'est juste que ce n'est pas un secteur actuellement développé. Mais si on pense tirer profit de l'accès au niveau de l'échangeur et on pense développer une certaine trame commerciale, une trame résidentielle là, définitivement, il y a un potentiel d'ouverture là.

145 **LE PRÉSIDENT :**

150 Je vous remercie. Donc, en substance, selon l'évaluation qui a été faite avec le logiciel en question, de la route 117, nous ne voyons pas le noyau villageois en tant que tel, c'est-à-dire le noyau qui s'étend le long de la 117, c'est-à-dire les commerces, mais par contre, les sections du périmètre urbanisé qui sont plus près, situées plus en hauteur pourraient être visibles à l'aide de percées visuelles, d'aménagements analogues. C'est ça qu'on doit comprendre?

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

C'est bien ça, monsieur le président. Quand je disais Labelle, je parlais effectivement du noyau, du vieux noyau, du noyau villageois autour du pont.

160 **LE PRÉSIDENT :**

165 Je vous remercie. Maintenant, je vais appeler monsieur André Beaudry à venir s'asseoir à la table des intervenants.

Bonsoir, monsieur.

M. ANDRÉ BEAUDRY :

170 Bonsoir, monsieur le président, bonsoir, madame, bonsoir, monsieur le
commissaire. Je suis André Beaudry, conseiller municipal à Labelle. Ayant assisté à
plusieurs rencontres avec le ministère des Transports et discuté de VTT, motoneiges afin
de faire une voie sous le viaduc de l'axe central pour VTT, motoneiges, et, par hasard,
175 dans la semaine du 14 octobre, ayant affaire à un commerce, je me suis retrouvé en
présence du ministère des Transports et les clubs de VTT et de motoneige. Je suis resté
surpris. Alors ma question est : pourquoi une rencontre avec les deux clubs en question?

LE PRÉSIDENT :

180 Donc, il y a eu une rencontre récemment, dans les dernières semaines, entre le
ministère des Transports et les clubs de VTT et motoneige?

M. ANDRÉ BEAUDRY :

185 Oui, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

190 Alors du côté du ministère des Transports?

M. GUY D'ASTOUS :

195 Oui, monsieur le président, effectivement, lorsqu'on a rencontré la population au
mois d'avril dernier dans les séances d'information, on a eu des échanges avec les clubs
VTT et motoneige pour trouver une solution pour assurer la continuité des sentiers, et, à
l'époque, il y avait plusieurs hypothèses qui avaient été soulevées.

200 Suite à l'évaluation de ces hypothèses-là, on a convoqué les clubs VTT et les clubs
motoneige pour justement discuter de notre proposition, parce que notre proposition, c'est
effectivement d'utiliser le viaduc aménagé dans l'échangeur pour permettre la traverse des
VTT et des motoneiges. Donc, c'était dans le but de vérifier la faisabilité de ça pour eux
puis voir comment les sentiers pourraient être aménagés pour s'intégrer à ce passage-là.

LE PRÉSIDENT :

205 Donc, vous voulez intégrer un passage de VTT et motoneiges sur le viaduc?

M. GUY D'ASTOUS :

210 Oui.

LE PRÉSIDENT :

215 Donc, vous allez prévoir un aménagement spécifique en porte-à-faux, quelque chose comme ça?

M. GUY D'ASTOUS :

220 Non, c'est à même le tablier du pont. Si vous voulez, on a une petite image qui vous présenterait la section type du pont et les largeurs de voies qu'on a avec l'accotement. Tout ça permettrait pour nous de permettre la traversée à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

225 Donc, vous avez testé votre proposition sur les deux clubs?

M. GUY D'ASTOUS :

230 C'est ça, on voulait vérifier étant donné qu'il y a une problématique particulière. Et les sentiers, ce ne sont pas des sentiers permanents, c'est des sentiers qui doivent être aménagés par les clubs. Le ministère des Transports, sa responsabilité, c'est d'identifier un secteur où les traverses sont sécuritaires. Ce travail-là a été fait. Nous, on a fait une proposition, et c'est dans ce but-là qu'on a rencontré les clubs.

235 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Monsieur Beaudry, voulez-vous des précisions?

240

M. ANDRÉ BEAUDRY :

245 Non, c'est correct pour la première. Ma deuxième question, c'est : le ministère des Transports, avez-vous l'intention, du côté est de l'axe central, de faire une desserte ou un espace pour VTT et motoneiges jusqu'à la 117, une bande de terrain qui continuerait de l'axe central jusqu'à la 117?

LE PRÉSIDENT :

250 Axe central jusqu'à la 117 en allant vers le nord, si j'ai bien compris, du côté est?

M. ANDRÉ BEAUDRY :

Est.

255

LE PRÉSIDENT :

Du côté est, tout le long de la nouvelle 117 en s'en allant vers le nord?

260

M. ANDRÉ BEAUDRY :

Non. Non. De l'axe, qu'ils traversent l'axe...

LE PRÉSIDENT :

265

Selon le long de l'axe?

M. ANDRÉ BEAUDRY :

270

Après qu'ils ont traversé l'axe à venir jusqu'à la 117.

LE PRÉSIDENT :

O.K., je comprends, près de l'axe 130.

275

Ministère des Transports, s'il vous plaît.

280

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Monsieur le président, il n'est pas dans les intentions du ministère de développer un aménagement cyclable parallèle à l'axe central... pas cyclable - excusez-moi - VTT et/ou motoneiges. A l'intérieur de l'emprise, on a une distance de 540 mètres de longueur.

285

Il est permis à des véhicules hors-route d'utiliser les routes locales sans problème au niveau de la réglementation municipale. Mais le ministère ne développe pas d'axe... de réseau de sentiers de VTT ou de motoneiges. On permet la traversée de la route de contournement en utilisant le pont d'étagement - ça, c'est permis, la réglementation le permet - mais on ne développe pas de réseau. C'est au promoteur de s'organiser, si on veut, pour se rendre au pont d'étagement.

290

LE PRÉSIDENT :

295

Ce qu'on peut remarquer actuellement, d'ailleurs, on voit juste ici, à l'extrémité de la rue du Pont, on a une pancarte pour motoneiges, c'est-à-dire que les motoneiges peuvent emprunter une rue municipalisée, monter. Les motoneiges peuvent emprunter la rue de l'Église en hiver, je crois, et il semble exister aussi un autre tracé qui semble être dans l'axe de la rue du Couvent qui s'en va plus vers le nord, donc, ça va avoir comme deux branchements de pistes de motoneige actuellement, si mon schéma est bon.

300

Si j'ai bien compris, c'est-à-dire que, du côté municipal, c'est possible, donc, mais du côté du ministère des Transports, il ne serait pas possible que les motoneiges empruntent l'accès central. L'accès central serait sous la responsabilité du ministère des Transports. C'est ça que je dois comprendre?

305

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Au niveau de la réglementation, il y a une réglementation pour des VTT puis il y a une réglementation au niveau des motoneiges. C'est-à-dire qu'il est permis de circuler à l'intérieur d'une route, l'emprise d'une route, sur une distance n'excédant pas 500 mètres pour pouvoir éviter un obstacle infranchissable, et il est permis au niveau du VTT de circuler sur des routes, suivant une réglementation qui doit être approuvée par le ministère des Transports, sur des distances pouvant varier... qui pourraient être assez longues, quand même, plus que 500 mètres dans certains cas.

310

315

LE PRÉSIDENT :

Ça peut être plus que 500 mètres.

320

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Ça peut être dédié en tant que tel. Mais au niveau motoneige, c'est 500 mètres maximum pour éviter des obstacles. Ce qu'on considère comme obstacles, si on parle de la route... La voie de contournement, c'en est, un obstacle, ça, donc, on l'autorise à circuler sur le viaduc qu'on va aménager. Le viaduc, il n'a pas de particularités au niveau aménagement pour le passage soit des VTT et des motoneiges, c'est un viaduc conventionnel avec des surfaces normales, la visibilité devrait être bonne.

325

De même, il est permis de traverser... Advenant le cas où le sentier de motoneige ne peut se rendre au viaduc, on peut autoriser la traversée de la voie de contournement à un endroit qui est sécuritaire, où la visibilité est bonne au niveau des vitesses de circulation. C'est permis. Même s'il y a des non-accès, la réglementation nous permet d'autoriser une traversée de la voie.

330

335

LE PRÉSIDENT :

Bien identifiée?

340 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ :**

Oui, bien identifiée dans ce sens-là.

LE PRÉSIDENT :

345

Si je regarde le schéma que j'ai devant moi, c'est-à-dire qu'il y a une piste de motoneige qui se dirige vers l'endroit où est situé l'accès central, c'est-à-dire que les motoneiges, par exemple, pourraient emprunter, sur une centaine de mètres à peu près, l'axe central et se diriger vers le viaduc. Donc, ça, ce serait permis? Étant donné que c'est
350 moins de 500 mètres, la motoneige pourrait faire une centaine de mètres jusqu'au viaduc et passer sur le viaduc?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

355

Monsieur le président, ce qui est important au niveau de l'accès à la voie centrale, c'est... Le point de jonction est toujours important au niveau de la visibilité. Il faut absolument qu'on ait une visibilité sécuritaire pour que les véhicules puissent passer. Je vous dirais, si ça se situe à 185 mètres, ça va être 185 mètres, si c'est à 90 mètres, ça va être... Tu sais? De ce point de vue-là, c'est quand même nous autres qui l'autorisent, on
360 dit « vous accédez à partir de ce point-là, qu'on juge le plus sécuritaire, et puis vous le traversez ».

LE PRÉSIDENT :

365

Très bien, je vous remercie.

Alors monsieur Beaudry, est-ce que vous voulez avoir d'autres précisions?

M. ANDRÉ BEAUDRY :

370

C'est complet, merci.

LE PRÉSIDENT :

375

Ça va? Je vous remercie.

Je vais maintenant appeler monsieur Robert St-Cyr.

M. ROBERT ST-CYR :

380

Bonsoir, monsieur le président, bonsoir, madame, monsieur. Moi, ma question est : on parle de corridor de visibilité; pourquoi on ne rapproche pas l'entrée sud plus près de Labelle? On pourrait avoir une voie (sic) de visibilité sur la rue de l'Église. Je veux savoir pourquoi le ministère ne rapproche pas l'entrée sud du village de Labelle, vers le village.

385

LE PRÉSIDENT :

Donc, rapprocher sensiblement, disons, de - si je me fie à l'échelle - 500 mètres?

390

M. ROBERT ST-CYR :

Jusqu'à peu près où est-ce qu'était l'ancien poste de police, quelque chose du genre.

395

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça peut correspondre à l'ancien tracé? En même temps, en passant, pour le ministère des Transports, il y a un tracé qu'on appelait le tracé antérieur de 1980; est-ce que ce tracé débutait aussi plus près du noyau villageois? Peut-être exposer la problématique. Est-ce que le ministère a examiné la possibilité, dans sa conception de projet, donc, de rapprocher le début de la déviation du noyau villageois?

400

M. GUY D'ASTOUS :

405

Effectivement, monsieur le président, dans le cadre de l'étude d'impact, il y a eu deux tracés... enfin, il y a un tracé initial, qui originait des ententes de 1980, qui a été la base de l'étude. On a fait une cartographie de toutes les zones de résistances environnementales du corridor et on s'est aperçu que le tracé initial était très contraignant sur le plan environnement, dont notamment tout le secteur bâti sur le chemin de l'Église, et il y avait aussi tout le secteur agricole. Je pense que vous avez ça au niveau de la carte des résistances environnementales dans l'étude d'impact. Donc, ces tracés ont été jugés problématiques sur le plan de l'environnement.

410

415

Vous avez la carte exposée, donc, je peux vous montrer. Effectivement, le tracé initial, c'était celui-là, c'était un tracé qui pouvait permettre potentiellement une ouverture visuelle sur le noyau villageois - je dis bien **potentiel** parce qu'on ne l'a pas vérifié.

420 Par contre, c'était un tracé qui affectait tout le pâté de maisons sur le chemin de
l'Église, une zone de résistance humaine très forte qui a été identifiée dans l'étude d'impact.
Il empiétait aussi sur la zone agricole ici, dont monsieur Brassard a parlé - je pense que
l'exploitation de monsieur Brassard est en partie sur ces terrains-là - donc, c'était une zone
considérée forte sur le plan agricole. Il y avait aussi une zone forte sur le plan naturel au
niveau de la tourbière et tout le réseau de ruisseaux ici avec un lac situé un peu plus à
425 l'ouest.

Donc, on a comparé les deux tracés. On a, si nécessaire, une présentation
spécifique sur l'aspect environnemental de ces deux tracés-là un peu plus en détail. Mais si
je veux résumer, effectivement, les deux tracés, il était très évident qu'un tracé alternatif
430 était possible et on réduisait de beaucoup l'empiètement dans les zones... On évitait
complètement le chemin de l'Église, complètement la zone agricole ici, et presque
complètement la tourbière au sud.

Ce que je peux vous dire, c'est, lorsqu'on a présenté le tracé de référence dans les
435 premières consultations... On a eu plusieurs consultations de faites. C'est une étape
importante, dans le cheminement de l'étude d'impact, de vérifier les tracés et de vérifier
l'acceptabilité environnementale des tracés, et ce tracé-là a fait l'objet de vive opposition
des gens du chemin de l'Église.

440 Certains disaient « non, dans le fond, ils veulent se faire exproprier, c'est pas si
grave que ça ». Bien, écoutez, nous autres, on a dit « on n'ira pas avec des à-peu-près,
on va faire une consultation spécifique avec les gens concernés », et on leur a exposé le
tracé initial, le tracé alternatif, les tenants et les aboutissants des deux, et les gens ont
voté, c'est-à-dire, de façon secrète, écrite, pour se positionner sur un des deux tracés, et
445 le résultat a été très clair que les gens ici voulaient garder leur quartier résidentiel, c'étaient
des gens qui voulaient rester dans leur quartier, c'étaient des gens qui ne voulaient pas se
faire affecter par le bruit routier d'une voie de contournement. Donc, c'est pour ça que le
tracé alternatif a été choisi.

450 Pour remédier à la situation au niveau visibilité... Je ne sais pas si vous voyez ici le
secteur qu'on voit, qu'on pensait potentiel au niveau ouverture, mais ça s'est avéré qu'à
cause de la présence des deux boutons chaque côté et du profil de la route, l'ouverture
visuelle n'a pas été possible.

455 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Girard.

460 **Mme SYLVIE GIRARD :**

465 Je voudrais avoir quelques informations dans la foulée de la question de l'intervenant. Dans l'étude d'impact, vous dites qu'au niveau du milieu aquatique puis de l'habitat, il y a 20 pour cent de perte de la tourbière, puis pour un petit lac, il y a une perte de 50 pour cent de superficie. On s'entend bien que c'est pour l'optimisation du projet, les 4-voies, ça, ces résultats-là?

M. GUY D'ASTOUS :

470 Oui, c'était l'estimation sur le projet de phase II, phase optimale.

Mme SYLVIE GIRARD :

475 Pour éviter la tourbière puis le petit lac, puis aussi afin d'éloigner, du noyau d'habitations de la rue de l'Église, le tracé en termes d'impact sonore et tout ça, est-ce qu'il n'aurait pas été possible d'aller, au contraire, plus au sud dans cet angle-là pour éviter la tourbière et le lac ainsi que la proximité des habitations de la rue de l'Église?

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

Si je comprends bien votre question, c'est, au lieu de sortir ici, qu'on reste sur la 117 actuelle et, rendu ici, on courbe, c'est ça que vous voulez dire?

485 **Mme SYLVIE GIRARD :**

Non, c'est l'inverse. Si on veut éviter la tourbière...

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

Plus au sud encore?

Mme SYLVIE GIRARD :

495 Oui, et éviter le petit lac où on prend 50 pour cent... Je ne sais pas si on le voit, le petit lac, là-dessus. On ne le voit pas là-dessus?

M. GUY D'ASTOUS :

500 Je vous avoue qu'on ne l'a pas regardé comme tel, mais le petit lac est ici, puis la tourbière est là, puis on passe entre les deux, ça fait que si on...

Mme SYLVIE GIRARD :

505 Parce que, dans l'étude d'impact, vous dites que... il y a un petit lac, il y a une perte de 50 pour cent de superficie.

LE PRÉSIDENT :

510 Au pied du mont Labelle.

M. GUY D'ASTOUS :

515 Ça, c'est plus l'étang qu'il y a au pied du mont Labelle, c'est dans un autre secteur.

Mme SYLVIE GIRARD :

Qui se situe où?

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

C'est dans un autre secteur, c'est le secteur au pied du mont Labelle, au pied du mont Labelle, l'étang au pied du mont Labelle.

525 **Mme SYLVIE GIRARD :**

Mais dans le tracé que vous avez proposé, il n'y a pas moyen d'éviter les deux?

M. GUY D'ASTOUS :

530

Au pied du mont Labelle, c'est une autre problématique au niveau facteurs de localisation du tracé. Vous avez ici le mont Labelle et vous avez ici la zone construite, donc, le tracé est entre les deux zones, et pour éviter l'étang qui est au centre du centre de ski, il aurait fallu soit empiéter dans la zone construite, qui ne serait peut-être pas l'idéal, et toute une problématique au niveau de la topographie ici parce que, là, immédiatement à l'ouest du contournement, la topographie monte, puis monte rapidement, donc, ç'aurait été des travaux majeurs de remblai et déblai. Dans une montagne, ç'aurait été, disons, des travaux importants.

535

540

Mme SYLVIE GIRARD :

Puis à cet endroit-là entre, autrement dit, où il y a le lac et l'agglomération, avec la rue de l'Église, l'emprise est de quelle largeur?

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

Dans ce secteur-là, on doit aller dans l'emprise nominale qu'on appelle, donc, parce que c'est plat, on ne doit pas avoir... sur largeur, c'est peut-être autour de 90 mètres. 90 mètres.

550

Mme SYLVIE GIRARD :

90 mètres. Et est-ce qu'à cet endroit-là, il est prévu des glissières, ce qu'on appelle des New Jersey, ou bien c'est avec un terre-plein?

555

M. GUY D'ASTOUS :

Dans ce coin-là, je pense qu'on a... Il faudrait vérifier avec le plan, mais je pense bien que, tout de suite...

560

(Consulte monsieur Barabé)

Donc, madame le commissaire, le New Jersey se rétablit au niveau de la rue de la Montagne à peu près. Sur le plan, la localisation, c'est ici.

Mme SYLVIE GIRARD :

565

Donc, l'endroit dont on parle, il n'y pas de New Jersey?

M. GUY D'ASTOUS :

570

Non.

Mme SYLVIE GIRARD :

C'est un terre-plein. Il y a combien de mètres entre les deux?

575

M. GUY D'ASTOUS :

Une vingtaine de mètres, le terre-plein.

580

Mme SYLVIE GIRARD :

D'ailleurs, dans votre étude d'impact, vous faites état d'approximativement, presque toute cette surface-là - peut-être que ç'a été réajusté maintenant avec les New Jersey qui ont été... il y en a plus long - vous parlez en général de 26 mètres entre les deux

585

M. GUY D'ASTOUS :

Oui.

590

Mme SYLVIE GIRARD :

Si on se fie un peu à ce qu'on voit quand on fait toute la 15 où il y a deux voies, il semble y avoir peu d'endroits où il y a 26 mètres. Même, à certains endroits, il y a des New Jersey, mais la plupart du temps, il y a... Écoutez, je n'ai pas débarqué pour aller calculer, mais ça semble être à peu près autour... entre 7 et 12 mètres à peu près.

595

Alors je voudrais savoir pourquoi 26 mètres dans ce que vous proposez? Est-ce qu'il y a des contraintes de terrain ou est-ce qu'il y aurait une possibilité de diminuer la largeur de l'emprise, ce qui ferait qu'il y aurait peut-être moins d'empiétement sur le lac ou de proximité avec les habitations?

600

M. GUY D'ASTOUS :

Ce que je peux vous dire - on pourra peut-être le vérifier - ce que je peux vous dire, c'est que, normalement, l'objectif au sud de Labelle, c'est la même section type, donc, la même approche au niveau de largeur de terre-plein. Les endroits où il y a des rapprochements, c'est surtout où est-ce qu'il y a des coupes de roc. Pour aménager la voie, la contrainte roc rend le coût de construction de la deuxième chaussée trop prohibitif, donc, on rapproche la chaussée sur des courtes sections pour éviter des zones de coupes de roc. Mais règle générale, ce qu'on essaye de maintenir, c'est l'uniformité au niveau du *design* de la route. Et s'il y a des rapprochements dans les sections plus au sud, je pense bien que c'est pour des raisons comme ça, de coupes de roc ou de problématiques de terrain particulières.

605

610

615

LE PRÉSIDENT :

Je vais ajouter à l'intervention de madame Girard. Il y a une montée lorsqu'on... Avant d'arriver à l'axe central, on a une montée, donc, on peut voir sur les plans qu'il y a des coupes de roc assez importantes, mais il y a justement un New Jersey qui est installé, donc, immédiatement en amont de la tourbière.

620

Donc, si on parle d'uniformité... Par exemple, si on prolongeait le New Jersey vers le sud et on s'en allait vis-à-vis de la tourbière en New Jersey, là, on n'aurait pas besoin de 90 mètres d'emprise. Qu'est-ce qu'on sauverait à ce moment-là comme emprise? Et est-ce qu'on pourrait à ce moment-là éviter d'empiéter dans la tourbière en prolongeant le New Jersey qui est plus au nord, en restant à ce moment-là jusqu'à la tourbière?

625

M. GUY D'ASTOUS :

630

Ce que je peux vous dire - pendant que monsieur Barabé vérifie un certain nombre de choses - pendant que monsieur Barabé vérifie un certain nombre de choses, c'est qu'il y a l'intersection aussi au sud pour permettre les facilités des virages. Le concept 4-voies a été prolongé justement pour permettre une meilleure intégration de la sortie du village ici.

635

LE PRÉSIDENT :

Donc, l'entrée sur la 117 est immédiatement à côté de... O.K.

640

M. GUY D'ASTOUS :

Oui, parce que ceux qui sont en direction sud peuvent sortir, alors s'il y a un New Jersey, ce serait problématique, il y aurait besoin d'un aménagement spécifique pour ça. Peut-être qu'il y aurait aussi au niveau des voies de virage. Je vérifie, ce ne sera pas long.

645

Mme SYLVIE GIRARD :

Peut-être vérifier la même hypothèse mais pour... autrement dit, de prolonger de quelques mètres les New Jersey pour peut-être éviter soit le lac ou, encore, de s'éloigner du noyau de la rue de l'Église.

650

M. MARIO TURCOTTE :

Madame la commissaire, on pourrait peut-être demander à un professionnel chez nous qui a travaillé sur la conception de vous expliquer grosso modo dans quelles circonstances on met un New Jersey et dans quelles circonstances on met des chaussées séparées, puis on va vérifier également ce que vous nous parlez là, voir s'il n'y a pas à certains endroits qu'on pourrait le rapprocher. On va demander à monsieur Gervais Pigeon de vous expliquer sommairement c'est quoi les principes directeurs que l'on prend pour choisir la largeur des chaussées.

655

660

LE PRÉSIDENT :

Alors allez-y.

665

M. GERVAIS PIGEON :

Bonjour, monsieur le président, monsieur et madame les commissaires. En fin de compte, la largeur des voies... la largeur du terre-plein entre les voies, d'abord, au départ, on a maintenu celui qu'il y avait d'existant, donc, pour assurer une continuité, jusqu'à

670

l'accès sud. A l'accès sud, on ne sera pas capable de mettre un New Jersey là parce que ça prend un certain espace entre les deux chaussées pour pouvoir permettre l'intersection.

675 Après ça, on se trouve à monter dans la montagne. Pour réduire les quantités de matériaux à excaver, là, on a installé un New Jersey jusqu'à son extrémité là-bas. Quand on arrive plus loin, dans le bout du centre de ski, à ce moment-là la contrainte n'est plus nécessaire - en fin de compte, on se retrouve en terrain plat - là, on peut revenir avec une distance de 20 à 25 mètres entre les deux chaussées.

680 **Mme SYLVIE GIRARD :**

685 Donc - vous êtes rendu au terrain plat - si on continuait le New Jersey pour passer toute la section au pied de la montagne, c'est-à-dire où le tracé actuel empiète sur 50 pour cent du petit lac et qui est quand même plus rapproché de la rue de l'Église, qui donne des niveaux sonores quand même plus important et qui, selon ce que vous nous avez dit hier, qui exigerait peut-être la mise en place d'un talus ou de mesures pour la diminution du bruit, alors l'hypothèse que je soulève : est-ce qu'il y a possibilité de réduire l'emprise de telle façon - soit par un New Jersey ou autre chose - réduire l'emprise de telle façon qu'il y aurait moins d'impact sur le petit lac et peut-être moins d'impact sonore aussi sur la section de la

690 rue de l'Église?

M. GERVAIS PIGEON :

695 Étant donné que c'est sur la chaussée direction nord, si vous voulez, qu'on a construit le New Jersey, puis que le lac est du côté est du tracé, ça ne changera pas beaucoup, ça ne changera pas grand-chose, pour le lac du moins, à moins de faire une courbe dans la 117 pour s'éloigner du lac pour le contourner.

700 **Mme SYLVIE GIRARD :**

O.K. Si, autrement dit, le tracé était plus au sud... c'est-à-dire plus à l'ouest, est-ce que la topographie permettrait, avec une emprise moins large, de descendre un petit peu le tracé pour ne pas affecter le lac?

705 **M. GERVAIS PIGEON :**

C'est qu'il y a des résidences sur la rue de la Montagne qui seraient affectées à ce moment-là si on poussait tout ça vers l'ouest.

710 **Mme SYLVIE GIRARD :**

715 O.K. Dans votre étude d'impact, vous dites qu'il n'y aucune mesure d'atténuation possible pour le petit lac; par contre, il est envisagé des compensations. Dans les compensations envisagées pour le petit lac, vous parlez d'un agrandissement du lac vers le sud, soit du côté de la rue de la Montagne, puis un réaménagement de l'habitat faunique - ça compenserait aussi en partie pour l'espace de la tourbière.

720 Alors j'essaie de voir de quelle façon vous pouvez, autrement dit, agrandir le lac pour compenser vers le sud et vers la rue de la Montagne, et si c'est en cohérence ou en conformité avec ce qui est prévu comme développement résidentiel dans ce secteur-là.

M. GUY D'ASTOUS :

725 Madame la commissaire, le projet de compensation n'a pas été retenu. On n'a pas nécessairement beaucoup de détails à vous donner ce soir là-dessus. Mais ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a suffisamment d'espace du côté de la rue la Montagne avec, disons, l'emprise qui va demeurer pour faire un aménagement qui est en partie dans l'emprise du ministère, donc, qui ne rentrera pas en conflit avec l'utilisation qu'on prévoit faire au niveau du secteur de la rue Orban, le projet domiciliaire éventuel. On va être plus à l'intérieur de nos limites de l'emprise.

Mme SYLVIE GIRARD :

735 Je veux juste bien vous comprendre. Vous dites que le projet de compensation n'a pas été retenu; vous entendez quoi par ça?

M. GUY D'ASTOUS :

740 Au niveau de l'étang ici, ce qu'on parle, c'est que la rue Orban du côté est... la rue de la Montagne - excusez-moi - la rue de la Montagne du côté est, vous voyez ici l'étang qui... Les limites de l'étang qui est là, c'est très approximatif, ce n'est pas vraiment... ce n'est pas détaillé à savoir quel est le secteur vraiment potentiel, mais dans l'emprise, si vous voyez, il y a une possibilité qu'il y ait un aménagement de fait avec les terrains excédentaires qu'on va risquer d'avoir.

750 Parce que lorsqu'on va acquérir, on n'acquerra pas nécessairement tout... seulement l'emprise, il va y avoir des résidus de terrains, et c'est là, rendu à l'étape acquisition, qu'on voit le terrain réel dont on dispose. Et on est pas mal certain que dans le secteur de la rue la Montagne, il y aura suffisamment d'espace à l'intérieur de nos emprises pour permettre un aménagement d'habitat humide.

Mme SYLVIE GIRARD :

755 Un aménagement d'habitat humide qui compenserait pour...?

M. GUY D'ASTOUS :

Pour l'étang et pour la tourbière.

760 **Mme SYLVIE GIRARD :**

Qui compenserait en termes de surface, ou de qualité...

M. GUY D'ASTOUS :

765

Oui, c'est ça.

Mme SYLVIE GIRARD :

770

... ou de milieu?

M. GUY D'ASTOUS :

775

Bien là, comme je vous dis, on n'a pas beaucoup de détails encore sur quoi, mais on a de plus en plus l'habitude de proposer des aménagements de zones humides qui satisfassent les critères de nos gens qu'on consulte au niveau de la faune et le ministère de l'Environnement.

Mme SYLVIE GIRARD :

780

Merci.

LE PRÉSIDENT :

785

Petite question. Le fameux étang au pied du mont Labelle, est-ce que c'est un étang artificiel?

M. GUY D'ASTOUS :

790

Oui, c'est un étang artificiel. Je n'ai pas le détail de l'histoire de cet étang-là, mais on a supposé que c'était une baisseur qu'il y avait à l'époque au niveau de... en bas de l'exploitation de ski où l'eau de fond se ramassait, puis graduellement, ç'a créé un étang.

795 C'est aussi un secteur où l'ancienne piste d'atterrissage aboutissait, donc, il y avait
peut-être un aménagement là aussi où il y avait des excavations, puis avec le temps... C'est
entropique comme aménagement probablement.

800 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Du côté du ministère de l'Environnement - je vais commencer par
le ministère - et aussi du côté de la FAPAQ, est-ce que le ministère a élaboré des guides,
par exemple, d'intervention pour des mesures de compensation relativement à des restau-
805 rations, ou agrandissements, ou aménagements d'un milieu humide?

Monsieur Talbot.

810 **M. DENIS TALBOT :**

A ma connaissance, il n'y a pas de guide comme tel parce que les milieux à
réaménager ou le type de compensations à faire peuvent varier beaucoup. Cependant,
c'est certain que, bon, on peut demander ça comme condition, ou le promoteur peut le
proposer, puis à ce moment-là, on regarde ce qu'il nous propose, puis nous, on porte un
815 jugement là-dessus, puis effectivement, il y a un suivi qui est fait par la suite.

C'est des choses qui ont déjà été réalisées avec succès dans le cadre de d'autres
projets. Je ne dirais pas que c'est des pratiques courantes, mais c'est quand même des
choses qui sont connues. Puis pour le type de milieu dont on parle ici, je pense que ce
820 serait quelque chose qui serait relativement facilement réalisable compte tenu du milieu, de
ce que j'en ai vu, en tout cas.

LE PRÉSIDENT :

825 Je vous remercie. Du côté de la FAPAQ, est-ce que vous désirez ajouter des
compléments d'information concernant les mesures de compensation pour des milieux
humides?

830 **M. MICHEL RENAUD :**

Je pense qu'au niveau des commentaires qu'on pourrait ajouter, c'est que c'est, à
mon sens, relativement facile ou relativement aisé à recréer des milieux qui seraient milieux
humides, milieux de vie de façon... milieux de vie générale. C'est des choses qui se font à
grande échelle, par exemple, auprès de Canard Illimitée. Même au niveau aussi des

835 privés, il y a des étangs qui s'aménagement. C'est relativement aisé à mon sens, je ne
vois pas de difficultés de ce côté-là.

En passant, c'est un milieu très, très transformé. Il y a eu des interventions
probablement, comme monsieur D'Astous le soulignait, mais c'est un milieu qui est utilisé
840 par la faune depuis plusieurs années. Je suis passé hier puis il y a des indices d'activités de
castors actuellement. C'est un milieu qui a été réutilisé par la faune.

LE PRÉSIDENT :

845 Je vous remercie.

Mme SYLVIE GIRARD :

Peut-être juste pour compléter sur cet aspect-là. Actuellement, il n'y a pas eu
850 d'inventaires de faits, à part peut-être pour les oiseaux nicheurs. Dans le processus pour le
ministère de l'Environnement, est-ce que les inventaires devront être réalisés avant le
rapport sur l'analyse environnementale?

M. DENIS TALBOT :

855 On a posé la question au promoteur. On n'a pas exigé des inventaires avant
l'émission du décret; par contre, il y a des inventaires qui devront être faits avant les C.A.
puis, le cas échéant, s'il y a des espèces qui sont trouvées là, des espèces fauniques...
Peut-être mon collègue pourra rajouter là-dessus, parce qu'on parle d'espèces
860 essentiellement. Pour ce qui est des espèces floristiques, on sait déjà qu'il n'y a pas
d'espèces menacées qui sont présentes ni de potentielles. Mais pour les espèces
fauniques, à ce moment-là, si la présence est révélée, il y a des mesures de compensation
qui peuvent être exigées. A ce moment-là, on discuterait avec le promoteur pour arriver à
un terrain d'entente.

865

Mme SYLVIE GIRARD :

Si je prends l'exemple particulier des... Parce qu'il y a eu de répertoriées 33 espèces
d'oiseaux nicheurs dans le secteur du tracé de construction. Est-ce que, par exemple,
870 certaines mesures en regard de la période de construction, entre autres, les périodes de
nidification et tout ça, est-ce que, habituellement, ce genre d'informations-là se doivent
de... s'il y a des restrictions en termes de période de construction pour certaines zones, ces
restrictions-là doivent se trouver dans le décret et, donc, que les inventaires soient
complétés sur cet aspect-là avant le décret?

875

M. DENIS TALBOT :

880 Pour les espèces, si on parle d'oiseaux, effectivement, c'est le cas, oui, on parle de périodes... en tout cas, au moins de déboisement, certaines activités... Dans la mesure du possible, on essaye d'éviter les périodes les plus sensibles. Ça peut être le cas aussi pour certaines espèces piscicoles, les périodes de frai ou des choses comme ça.

Mme SYLVIE GIRARD :

885 Donc, ce sont des contraintes qui...

M. DENIS TALBOT :

890 Ça pourrait être des conditions de décret, effectivement.

Mme SYLVIE GIRARD :

Des conditions de décret et lors du certificat d'autorisation sur la manière de faire?

895 **M. DENIS TALBOT :**

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

900

Ma question est pour monsieur Trudel. Bonsoir. Concernant le centre de ski, le mont Labelle, est-ce qu'il est possible qu'un jour, ce centre puisse se réouvrir? Est-ce qu'il y a des intentions de promoteurs ou de personnes qui seraient prêtes à réexploiter le centre? Est-ce que c'est des choses qui se discutent?

905

M. MICHEL TRUDEL :

910 Je n'ai aucune information sur cette possibilité-là. J'avoue que j'ai appris ici qu'il y avait eu une opération de centre de ski à ce niveau-là, mais je ne suis aucunement au courant de quoi que ce soit de projets.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

915 Au niveau de la Municipalité, est-ce que, vous, de votre côté, il y a des choses qui...

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

920 Il n'y a rien, en tout cas à l'étape actuelle, pour redémarrer le centre de ski. Il a
fonctionné pendant un certain nombre d'années avec des injections privées, mais c'est
devenu de moins en moins rentable, surtout avec le développement, je crois, de Mont-
Tremblant qui a drainé une grande quantité de... la clientèle allait plutôt là. Et ce n'est pas
un centre qui pourrait, par exemple, faire beaucoup, en tout cas, de neige artificielle, si
925 bien que, bon, la saison étant très courte, ça ne devenait pas rentable, et c'est mort de sa
belle mort.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

930

LE PRÉSIDENT :

Monsieur St-Cyr, est-ce que vous avez une autre question?

935

M. ROBERT ST-CYR :

Bien, je reviendrais à la même question. Moi, quand je parle de m'approcher de
Labelle, je ne parle pas de reprendre le vieux tracé puis aller jusqu'où est-ce qu'il y a de
l'habitation, je veux tourner où est-ce que les boutons, là, s'approcher de Labelle pour s'en
940 aller là après. Là, des boutons, vous avez une visibilité de tout le secteur de la rue de
l'Église, le vieux village.

LE PRÉSIDENT :

945

Vous, ce que vous proposez, c'est d'emprunter... c'est ni plus ni moins - il peut y
avoir des contraintes de pente - si je comprends bien, c'est de tirer profit des boutons pour
donner une visibilité, à partir de la route en montant, sur le noyau villageois.

950

Alors est-ce que je peux avoir la réaction du ministère des Transports en regard avec
cette problématique?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

955 Monsieur le président, la problématique vient du fait justement des boutons. Quand
on parle de ce bouton-là ici, qui est quand même très élevé, il est à élévation 300. On en a
un autre ici, un autre bouton, qui est assez élevé. C'est pour ça que notre tracé, nous
autres, on l'a passé, ce qu'on peut appeler, un peu en flanc de côteau pour avoir un
minimum de pente ascendante.

960 Parce que vous comprenez qu'on fait deux voies de grimpage pour camions le long,
ici, justement parce qu'on part, si on veut, au niveau de la plaine puis on monte
graduellement dans la montagne, puis ça nous oblige à faire deux voies de grimpage, un
de grimpage et une descendante, de 6 pour cent. Si on passait dans ces boutons-là ici,
965 des volumes très, très, très importants de déblai, puis pour avoir des volumes quand
même à des prix... pour avoir des prix quand même intéressants au niveau des déblais, on
se ramasserait possiblement avec des pentes près de 10... 10, 11 pour cent de pentes.

970 Pour une voie de transit où est-ce qu'on a beaucoup de camions, aujourd'hui ce
n'est pas acceptable dans le sens qu'il faut optimiser nos tracés, puis à 6 pour cent, c'est
pas mal un maximum qu'on va chercher aujourd'hui, 6 à 7 pour cent, c'est pour ça qu'on
est même obligé de mettre des voies de grimpage.

LE PRÉSIDENT :

975 Je vous remercie.

 Monsieur St-Cyr, désirez-vous avoir une précision à ce sujet-là?

980 **M. ROBERT ST-CYR :**

 Non. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

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

M. ANDRÉ DUFRESNE :

990 Monsieur le président, bonsoir, madame le commissaire, monsieur le commissaire.
Si ma mémoire m'est fidèle, hier, la première question qui a été posée par l'intervenant
concernait le bruit dans le secteur Orban. La réponse du ministère a été que l'érection d'un
talus était considérée. Ce soir, on parle de visibilité possible à un seul endroit, secteur
995 Orban. C'est des talus qu'on va regarder avec des toitures l'autre bord? C'est quoi l'attitude
du ministère? On continue à jouer avec nous autres?

1000 **LE PRÉSIDENT :**

Alors comment prévoyez-vous concilier un potentiel de visibilité sur le secteur Orban si vous devez installer des buttes pour atténuer le bruit?

1005 **M. GUY D'ASTOUS :**

1010 Monsieur le président, c'est sûr que si on sent une volonté de la Municipalité de développer ce secteur-là plus à vocation commerciale, industrielle, ce sont les usages qui ne sont pas sensibles sur le plan du bruit. Nous, le talus qu'on propose dans ce secteur-là, c'est un talus pour atténuer l'impact sur, de mémoire, un ou deux récepteurs, une ou deux maisons, donc, c'est peu de récepteurs affectés, mais c'est plus une mesure pour protéger le secteur résidentiel qui est là.

1015 Maintenant, comme on disait tantôt, au niveau potentiel d'attraction de la Municipalité, si elle veut choisir un endroit stratégique, nous, on pense que c'est un secteur stratégique, l'axe central, et s'il y a une stratégie pour - comment je peux dire! - guider les gens qui pourraient emprunter le contournement, être sollicités par la signalisation commerciale bien structurée, être sollicités aussi par un milieu bâti commercial déjà dans le secteur, donc, ça deviendrait une entrée principale de Labelle qui est très invitante. Mais
1020 c'est sûr que c'est un potentiel, c'est du futur, puis dans ce contexte-là, un talus ne serait pas nécessaire, on n'est plus dans une zone résidentielle, on est dans une zone commerciale industrielle. Sauf que, là, actuellement, on fonctionne avec le zonage qu'il y a là, avec les projets que l'on pressent dans ce secteur-là, puis on pressent, tel que le zonage le prévoit, du résidentiel.

1025 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1030 Une précision, monsieur D'Astous. La rue Orban dont on parle, c'est la rue qui est tout près du centre de ski, l'ancien centre de ski?

M. GUY D'ASTOUS :

1035 Effectivement, monsieur le commissaire, la rue Orban, c'est une rue qui est parallèle au contournement et qui relie la rue de la Montagne à la rue Belle-Pente, qui est le plus proche du contournement, et cette rue-là reprend aussi du côté plus au sud, en direction de l'axe central, mais ne débouche pas nécessairement actuellement.

1040 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Elle n'est pas reliée à l'axe central?

M. GUY D'ASTOUS :

1045

Non, actuellement, elle n'est pas reliée à l'axe central.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1050

Donc, le secteur dont vous parlez pour une stratégie de développement, c'est où exactement?

M. GUY D'ASTOUS :

1055

C'est au niveau de l'axe...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1060

L'axe central?

M. GUY D'ASTOUS :

1065

Au niveau de l'axe central. On voit ici tout un secteur relativement plat. C'est sûr que, actuellement, c'est un secteur utilisé à des fins agricoles... c'est-à-dire, il y a un secteur qui est utilisé, oui, à des fins agricoles et il y a un secteur aussi qui est actuellement zoné industriel. Donc, à notre avis, ce serait possible que dans tout ce secteur-là, compte tenu de la topographie, tout ça, que ça devienne un secteur vocation mixte, industriel, commercial et dans une stratégie pour amener des gens au centre-ville.

1070

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais quel est le lien avec, à ce moment-là, le talus? Le talus, lui, est situé sur la rue Orban?

1075

M. GUY D'ASTOUS :

Oui, le talus, il est situé ici, sur la ligne bleue, dans ce secteur-ci. C'est ici où est-ce que sont les résidences.

1080

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, un n'empêche pas l'autre, c'est-à-dire que le secteur stratégique, il peut se faire quand même, et le talus aussi pour Orban?

1085

M. GUY D'ASTOUS :

Oui, dans le fond, effectivement, c'est pas mal ça, monsieur le commissaire. Le talus pourrait être dans le secteur résidentiel et un petit peu plus loin à la zone commerciale. L'un ne va pas sans l'autre... l'un n'empêche pas l'autre, je veux dire.

1090

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dufresne.

1095

M. ANDRÉ DUFRESNE :

Il a été dit tantôt que quatre familles avaient été consultées... Non, on n'a pas présenté ça en quatre familles mais il s'agissait de quatre familles dans la zone de la rue de l'Église. On leur a présenté des projets, on leur a demandé de voter, et on insiste ce soir pour nous dire que le MTQ ne peut pas modifier son tracé à cause de ces quatre familles-là. Pourtant, il l'avait modifié à l'époque en ne passant pas là. Quatre familles. Je ne comprends pas. La volonté populaire des gens à Labelle, c'est de rapprocher l'entrée sud et on nous dit qu'on ne peut pas. J'ai de la difficulté à me situer dans tout ça, monsieur le président.

1100

1105

LE PRÉSIDENT :

Ce que je peux vous répondre sur ça - disons, le ministère a défini son projet, répond à certaines questions - à ce stade-ci, le but, c'est de s'informer du projet. Si vous avez des positions à prendre, par exemple, ou des incompréhensions à manifester, alors c'est pour ça que l'audience est structurée en deux parties, c'est-à-dire lors de la deuxième partie, vous pouvez venir exposer dans un mémoire vos positions, vos réactions face à tous les éléments du projet que vous considérez qui méritent une analyse.

1110

1115

M. ANDRÉ DUFRESNE :

Je le ferai avec plaisir. Bonsoir.

1120

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

Je vais maintenant appeler monsieur Léonard Castagner, s'il vous plaît.

1125

Bonsoir.

M. LÉONARD CASTAGNER :

1130 Monsieur le président, bonsoir. En fait, j'ai deux questions que je voudrais poser à ma prédécesseure en complément un petit peu des discussions qu'on a eus en fin d'après-midi parce que c'est plus elle qui est à même de répondre à ces informations-là.

1135 Je précise ma pensée. On a fait état qu'il y avait plusieurs projets en cours au niveau de la Municipalité qui ont été entamés antérieurement à mon arrivée - en fait, tous ont été entamés antérieurement à mon arrivée - mais qui démontrent une volonté de la part de la Municipalité de faire des efforts pour rénover ou revitaliser son noyau villageois, projets dont j'ai eu connaissance mais qui ont une certaine valeur.

1140 Je pense, particulièrement, on a parlé du programme particulier d'urbanisme, du renouveau villageois. On n'a pas parlé, par contre, des projets qu'on a pour les réfections des conduites et de la recherche en eau qu'on travaille actuellement dans le secteur municipal. Tout ça représente une somme de 2 millions \$ d'investissements.

1145 J'aimerais demander à madame Cholette d'expliquer un petit peu la capacité ou le fardeau fiscal des citoyens vu que, de toute façon, c'est elle qui a préparé le dernier budget et le dernier taux de taxation.

LE PRÉSIDENT :

1150 Votre question, c'est d'expliquer les futures contraintes ou les contraintes actuelles relativement au fardeau fiscal vu les dépenses, programme de recherche en eau, réfection d'aqueduc...

M. LÉONARD CASTAGNER :

1155 Renouveau villageois, programme particulier d'urbanisme...

1160 **LE PRÉSIDENT :**

Vous voulez que Mme Cholette nous expose ça?

M. LÉONARD CASTAGNER :

1165 C'est ça. Parce qu'on parle toujours dans l'optique où on va demander à la Municipalité de faire un effort après ça pour aider nos commerçants à - comment dire! - endurer le virage qu'exige la voie de contournement.

1170 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Madame Cholette, donc, un exposé le plus synthétique possible, bien entendu, sur les contraintes financières actuelles de la Municipalité et mettre ça en contexte avec le projet du ministère des Transports.

1175

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1180

Monsieur le président, je vais essayer de soulever les points surtout les plus importants. C'est qu'il a été mentionné que la population de Labelle pourrait difficilement payer plus. Déjà, il y a beaucoup de projets qui ont été soulevés, des demandes de subventions ont déjà été faites, mais, même à ça, la capacité financière des gens de payer est plutôt limitée. Mais c'est facile de dire ça sans étayer un peu plus.

1185

Juste pour vous dire qu'il y a peu près 10 ans, 15 ans, la Municipalité de Labelle, et de L'Annonciation, et un autre municipalité un petit peu plus loin ont dû faire les travaux par la Société québécoise d'assainissement des eaux, donc, tout le réseau d'aqueduc, bassin d'aération. Ça a été fait, ça a été largement subventionné, mais encore là, il restait une dette importante, si je ne me trompe pas, de 10 millions \$ au niveau de la Municipalité. Les gens ont encore, à Labelle, à payer ça, particulièrement la large part de la facture aux gens du village.

1190

Le gens villégiateurs sont moins concernés par ça, contribuent une petite part, mais au village les gens payent déjà ça. Les maisons ne sont pas si évaluées au village, mais ça peut représenter une contribution annuelle d'aisément 400 \$ ou 500 \$ par année juste pour l'assainissement des eaux.

1195

1200

Je vais faire un petit peu de coq-à-l'âne. Mais quand on parle de développement régional, il faut toujours aussi se comparer avec les autres villages autour. La municipalité de Labelle au niveau de son développement, autant au niveau de la villégiature, se compare avec, par exemple, La Macaza, se compare avec La Minerve. Ces deux municipalités-là n'ont jamais été soumises à cette grosse dépense-là au niveau de l'assainissement des eaux.

1205

Donc, déjà, la Municipalité de Labelle a essayé de faire du développement mais en ayant déjà un fardeau fiscal important que d'autres municipalités avoisinantes n'ont pas, si bien que Labelle a toujours été un centre de service pour ces municipalités-là. Particulièrement pour La Minerve, c'est Labelle qui fournit plusieurs services... bien, autant municipaux, mais des services - je ne sais pas - notaires, avocats ou des choses comme ça; il n'y a pas ça dans ces villages-là, ça se fait tout à Labelle. Le soccer pour les enfants, ça se fait à Labelle. Donc, la Municipalité donne les services mais n'a pas toujours les revenus en conséquence.

1210

1215 Les municipalités avoisinantes, c'est un peu comme on parlait dans les plus grands centres, les villes-centre qui ont toutes les dépenses, puis les banlieues qui... Les gens habitent aux banlieues parce qu'ils ne veulent pas avoir les contraintes de la ville mais bénéficient de la ville. A une plus petite échelle, Labelle, c'est un petit peu ça pour les villages avoisinants.

1220 Aussi, Labelle a la contrainte aussi de devoir essayer de répondre aux besoins qui sont complètement différents entre une population, je dirais, à peu près égale de villégiateurs et de résidents permanents. La Minerve, c'est, je ne sais pas, 90 pour cent de villégiature, donc, les revenus de taxes peuvent être dépensés pour satisfaire la majorité des gens parce que tout le monde a les mêmes besoins. Labelle doit répondre aux gens qui habitent à l'année - un service de bibliothèque, un certain nombre de choses - mais les villégiateurs ne sont pas sensibles à ça, n'ont pas ces besoins-là, donc, quand on va arriver avec des besoins de taxation supplémentaire...

1230 Par exemple, les gens de villégiature qui vont au lac Labelle, ou des choses comme ça, vont probablement être d'accord avec le contournement dans le sens où... Le coeur du village, eux ne sont pas si sensibilisés à ça. En autant qu'ils s'en vont à leur chalet, ils vont vivre, ils arrivent peut-être déjà avec leur commande d'épicerie, ils s'en vont là, ils sont tranquilles. Les gens du village, eux autres, ont intérêt à développer ça, parce que c'est la survie du village, mais n'auront pas la capacité financière de payer.

1235 On parlait tantôt de la Société québécoise d'assainissement des eaux, je vous disais que c'est un bon montant déjà qui était pour les gens du village. Monsieur Castagner vient de mentionner le règlement sur la qualité de l'eau potable qui est entré en vigueur il y a un an à peu près. Pour la Municipalité de Labelle, c'est énorme, la facture qu'il y aura à payer de ça une fois que les travaux auront été réalisés, encore là, parce que Labelle est vraiment, véritablement un village avec toutes les infrastructures qu'il y a dans une petite ville, disons, ce que les autres municipalités autour n'ont pas toujours comme contraintes. Ça, c'était au niveau des dépenses. Si on pense à Mont-Tremblant, c'est sûr qu'on a une perte commerciale, il y a certains commerces qui sont fermés. On avait une belle quincaillerie avant, il n'y en a plus maintenant parce que, bon, les gens vont aller dans les plus grandes surfaces à Mont-Tremblant.

1250 Au dernier rôle d'évaluation qui a été déposé, entre autres, il y a eu trois bâtisses importantes, dont la Quincaillerie Labelle, il y avait eu l'ancien poste de police - maintenant qui est occupé mais, à l'époque, qui avait été vacant pendant un certain nombre d'années - et il y avait, juste à côté ici, Chasse et Pêche, en tout cas, du gouvernement qui était installé là mais, bon, qui devait partir. Donc, le propriétaire a réussi à faire baisser l'évaluation sous prétexte que, bon, ce ne serait pas occupé. Mais ça, ça fait une grosse différence, c'étaient des gros montants au niveau de la baisse d'évaluation.

1255 Ça fait que si vous mettez tout ça ensemble, la SQUAE qui est déjà là encore au moins pendant, je pense, c'est 12 ans peut-être qu'il reste à payer, ajoutez à ça le règlement sur la qualité de l'eau potable qui va s'en venir et, bon, tous les projets qui ont été proposés, personnellement, moi, je n'ai aucune idée comment on va pouvoir financer ça et vendre cette idée-là aux gens.

1260 La Municipalité veut les faire, les projets, les gens souhaitent que ça se réalise, veut que le village soit attrayant, soit beau et soit viable, mais ça prend des sous, et la Municipalité, les sous, bon... En tout cas, sa possibilité d'aller en chercher est limitée, même en ayant les subventions. On parlait tantôt, je pense que c'était 2 millions \$ juste au
1265 niveau de la revitalisation, le PPU, des choses comme ça. Même si on recevait toutes les subventions qu'on a demandées, disons, qui seraient finançables à 50 pour cent, il reste 1 million \$ à financer par la Municipalité. Comme je vous disais, les gens de la villégiature ne sont pas particulièrement intéressés à voir leur compte de taxe monter pour des projets comme ça, et les gens du village sont limités dans leur capacité de payer.

1270 En tout cas, je voulais un petit peu clarifier ça avec vous, que l'impact était réel. Comme je vous dis, pour des maisons ici qui peuvent être évaluées au village peut-être, je dirais, à 50 000 \$ pour certaines maisons, qui payent, juste pour l'assainissement des eaux, 3, 400 ou 500 \$, c'est énorme. On ne peut pas leur demander de payer un 100 \$ de
1275 plus souvent... Il y a beaucoup de retraités, il n'y a pas beaucoup de professionnels tant que ça qui habitent à Labelle. Donc, c'est sérieux et c'est réel, la difficulté à devoir retaxer les gens pour des choses comme ça.

1280 **Mme SYLVIE GIRARD :**

Si je comprends bien, c'est que, quelle que soit la volonté autant de la Municipalité que des citoyens de Labelle, quels que soient les projets, disons, qui ont une certaine crédibilité au niveau de l'attrait ou du produit qui serait présenté, il restera toujours le
1285 problème de financement et la capacité de payer pour les gens actuellement à Labelle?

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

Tout à fait.

1290

Mme SYLVIE GIRARD :

Et donc, quand vous faites référence à « il manque toujours à peu près 1 million \$ », ça, vous voulez dire dans l'ensemble du financement de ces projets-là ou, ce million-là que
1295 vous parlez, c'est spécifiquement à la revitalisation suite à un contournement?

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1300 C'est-à-dire que ce n'est pas spécifiquement pour le contournement mais pour toutes
sortes de revitalisations qui devraient être faites. Pour garder une certaine vitalité au village,
ça prendrait ça, 1 million \$. Comme je vous dis, il reste à peu près une douzaine
d'années, en tout cas, au moins à payer pour l'assainissement des eaux. Après ça, ce
serait déjà, en tout cas, relativement plus facile de financer des travaux comme ça. Mais
d'ici là, en tout cas, c'est très difficile pour les citoyens.

1305

Mme SYLVIE GIRARD :

1310 Et quand vous parlez de financement de projets en termes de revitalisation, vous
parlez de structures, c'est-à-dire, ou vous parlez d'autres types de dépenses? C'est-à-dire,
vous parlez de structures, genre les trottoirs, la chaussée, l'aqueduc, des lampadaires,
ou des trucs comme ceux-là?

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1315 Oui, c'est ça, il y a eu de ça. Je pourrais peut-être demander à monsieur Castagner
par la suite de préciser, parce que, bon, moi, je suis partie au moment où PPU entrait un
petit peu en fonction, et monsieur Castagner a des coûts pour ça. Mais avant que, moi, je
quitte la Municipalité, il était déjà question de certains projets.

1320 On avait déjà mentionné hier une difficulté au niveau des stationnements - s'ils pas-
saient à deux voies vers le sud, ça enlève des stationnements, donc, est-ce que la
Municipalité peut faire des stationnements - je vous avais répondu que, bon, il y avait des
projets en cours. En tout cas, on les a analysés, on a fait des demandes de subvention
pour lesquelles on n'a pas eu de réponse encore. Mais ça devient à ce moment-là, comme
1325 je vous dis, des projets municipaux et finançables par la Municipalité pour solutionner un
problème du ministère des Transports, la Municipalité aurait à payer ça.

1330 Donc, il y avait des projets de stationnements, il y avait des projets de trottoirs, il y
avait des projets d'aménagement un petit peu près du Pont, si je ne me trompe pas, pour
un aménagement paysager, dans le sens d'une meilleure visibilité du bassin de la rivière.
Ça, c'est au niveau, en tout cas, des projets que, moi, j'ai eu à travailler, sur lesquels j'ai
travaillé avant de quitter.

1335 On peut peut-être demander à monsieur Castagner juste de préciser les projets du
PPU qui ont déjà été avancés par la firme d'urbanistes qui a suggéré, en tout cas, des
avenues pour revitaliser le centre villageois.

Mme SYLVIE GIRARD :

1340 Peut-être juste avant de demander à monsieur Castagner, j'aimerais comprendre. Tous ces projets-là que vous avez, ce manque à gagner aussi qui fait que, effectivement, on peut avoir des projets mais il faut aussi les financer, il faut trouver des partenaires, il faut voir la capacité des citoyens à les payer, je veux qu'on soit capable peut-être de bien situer. Ces projets-là, déviation ou pas, vous les avez?

1345

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1350 C'est-à-dire qu'on ne les ferait pas tous. Là, on s'est beaucoup activé parce que, dans peut-être la dernière année avec le ministère des Transports où on sentait que, bon, oui, ça s'en venait puis ça se ferait, de toute façon, donc, il fallait s'organiser, nous, pour ne pas mourir, et donc, on a commencé à voir, bon, qu'est-ce qu'il fallait faire comme projets justement pour revitaliser.

1355 C'est sûr que si le contournement ne se faisait pas ou se faisait dans 20 ans, il y a certains projets, oui, qui se feraient parce que, bon, il faut un peu moderniser, il faut s'actualiser par rapport à Mont-Tremblant, il faut essayer d'attirer les gens chez nous, qu'il y ait contournement ou pas. Mais s'il y avait contournement rapidement, on ne pourrait pas faire tous ces projets-là.

1360 **Mme SYLVIE GIRARD :**

 Mais c'est une question, entre autres, c'est sûr, de coûts...

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1365

 Oui.

Mme SYLVIE GIRARD :

1370 ... mais, entre autres, de délais, c'est-à-dire de temps avant de pouvoir...

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1375 C'est-à-dire qu'on ne les ferait probablement pas tous non plus - je pense, en tout cas - s'il n'y avait pas le contournement, ils ne seraient pas tous nécessaires à faire.

Mme SYLVIE GIRARD :

1380 Mais on a bien compris de l'explication du ministère du Transport que... c'est-à-dire
l'hypothèse d'utiliser l'emprise actuelle pour garder une certaine fluidité pendant au moins les
10 à 15 prochaines années, pour améliorer la fluidité en termes... ce qui n'implique pas... on
a compris que ça ne réglerait peut-être pas toute la problématique de sécurité mais que ça
pourrait éventuellement régler la problématique de fluidité. On a bien compris qu'ils ont
1385 besoin de l'espace complet actuel, à partir de la rue du Pont, au moins 500 mètres vers le
nord, 500 mètres vers le sud, ce qui implique, de ce qu'on a compris, la disparition des
stationnements?

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1390 Oui.

Mme SYLVIE GIRARD :

1395 Pour la Municipalité, en dehors du fait qu'il peut y avoir une possibilité de
stationnements à un, deux ou trois endroits - je ne sais pas - et non pas sur le bord de
l'ancienne 117 éventuellement, ça veut dire quand même que, sur 1 kilomètre, il n'y a per-
sonne qui peut stationner dans la rue? O.K.?

1400 **Mme CHRISTIANE CHOLETTE :**

Oui.

Mme SYLVIE GIRARD :

1405 Pour les projets de revitalisation de la municipalité de Labelle, qu'est-ce que ça
implique, le fait que les gens ne pourront pas s'arrêter dans cet espace-là en termes de
types de projets pour l'attrait touristique, l'attrait de clientèle, ou autres? Est-ce que ça ne
rentre pas en contradiction avec la fréquentation par le tourisme, ou autres, d'un noyau si
1410 on ne peut pas stationner, si on ne peut pas y avoir accès facilement?

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1415 Oui, c'est ça. C'est qu'à l'heure actuelle, il a toujours pu y avoir du stationnement,
comme monsieur Turcotte disait tantôt, qui était prohibé uniquement les fins de semaine et
les journées fériées. Pour l'instant, en tout cas, au niveau de la Municipalité, ça nous
semble satisfaisant, ça, ça ne pose pas de problèmes. Il y a des commerces qui sont déjà
là - un salon funéraire, une épicerie, un restaurant, un ingénieur - les gens peuvent
stationner des deux côtés, et, à notre sens, il n'y en a pas, de problèmes, là.

1420

1425 Mais c'est sûr que si le ministère prenait l'avenue de prendre les deux allées direction sud, ça prend du stationnement, on ne pourrait pas penser qu'il n'y ait pas de stationnement pour les voitures qui vont chez ces commerçants-là ou ces professionnels-là. Je veux dire, ça tuerait ces commerçants-là parce qu'il n'aurait pas de place à stationner du tout.

Mme SYLVIE GIRARD :

1430 Quand vous dites « il n'y a pas de problèmes actuellement », il n'y a pas de problèmes actuellement dans le statu quo, par rapport à la situation actuelle. Vous ne tenez pas compte de la problématique à ce moment-là, éventuelle, et de sécurité et de fluidité. Vous dites « actuellement, nous, ça nous convient sur les espaces qu'il reste de stationnement pour certaines heures »?

1435 **Mme CHRISTIANE CHOLETTE :**

1440 C'est-à-dire que, actuellement, en tout cas - à moins que l'idée du conseil ait changé depuis peu - c'est que la problématique au niveau de la circulation, de la fluidité est limitée à quelques fins de semaine par année. On parle fins de semaine mais je dirais même quelques jours, donc, parce que, direction sud, on peut parler de cinq dimanches ou six dimanches par année. Donc, sur 52 semaines, ce n'est pas beaucoup. Le reste du temps, véritablement, il n'y a pas de problèmes de circulation, il n'y a pas de problèmes importants. Je pense qu'un des gens du ministère du Transport a même dit que, bon, en semaine, il n'y en a pas, les gens circulent et ça va assez bien, il n'y a pas d'embouteillages.

1445
1450 Donc, pour solutionner, en tout cas, un problème de quelques fins de semaine par année, ça semble engendrer, en tout cas, un gros, gros projet et engendrer des coûts pour la municipalité aussi... en tout cas, qui ne nous semblaient pas justifiés à date.

Mme SYLVIE GIRARD :

Merci.

1455 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Castagner.

M. LÉONARD CASTAGNER :

1460 Ma deuxième question s'adresse plus au ministère des Transports. J'ai remarqué, en consultant les plans, qu'en plus des trois accès, nord, sud et central, il y a aussi des

servitudes d'accès qui sont montrées pour les terres, différentes terres, plutôt côté ouest, et je pense qu'il y en a aussi du côté est, je ne suis pas certain.

1465

Là, je me pose la question : c'est quoi ces servitudes-là exactement. Est-ce que ça peut être modulé, est-ce que ça peut être changé, modifié, changé de place? Est-ce que ça va devenir une rue... est-ce que ça peut devenir une rue? En fait, c'est quoi ces bebelles-là?

1470

LE PRÉSIDENT :

Alors également, lorsque j'ai consulté les plans ce matin, j'ai remarqué qu'il y avait au moins une servitude d'accès pour désenclaver des terrains du côté ouest. Alors pouvez-vous nous apporter des précisions sur les différentes servitudes? Quel est l'objectif des servitudes, qu'est-ce que ça implique? Qu'est-ce que le ministère fait lors de l'acquisition et qu'est-ce qu'il ne fait pas avec les servitudes?

1475

1480

M. MARIO TURCOTTE :

Monsieur le président, je demanderais à monsieur Denis Trudel de vous faire une courte présentation pour répondre aux préoccupations que vous venez de soulever.

1485

M. DENIS TRUDEL :

Monsieur le président, nous avons présentement au tableau l'entrée sud. Nous avons, au mois d'avril, lors des consultations, remarqué les impacts majeurs sur les terrains de grande surface. Nous avons, avec le non-accès, enclavé les lots 14, 15, 16, 17 et 18. Pour limiter les dommages causés à ces terrains-là, on a levé le non-accès en face de l'accès sud. Étant déjà une zone où il y a des conflits au niveau circulation, le fait d'ouvrir le non-accès, face à ça, nous permettait de désenclaver les lots 15B, 16A et 17B. Une possibilité aussi existe pour faire une servitude de passage sur le lot 16A pour désenclaver le 15 B. Ça, c'est à l'accès sud.

1495

Nous avons aussi, au niveau de la rue de l'Église, des terrains qui sont enclavés, on parle du 19, du 20, du 21, du 2 et du 4. Il existe présentement des accès qui peuvent être faits en passant sur le lot 236 pour désenclaver ces terrains-là, ça donne accès à tous les terrains résidus situés à l'ouest du contournement entre l'entrée sud et l'accès central où on va avoir un chemin de desserte du côté ouest.

1500

Vous voyez ici des contracteurs, qui sont présentement sur le lot 236, qui vont faire des travaux de récoltes Sylvicole sur le lot 18 et 19A. Le chemin existe de par son utilité présentement; il s'agit de régulariser une situation de fait.

1505

A l'entrée nord, on avait proposé un non-accès temporaire pour faciliter l'exploitation des terrains qu'il y a un producteur d'une porcherie au nord, et le fait de faire cette entrée temporaire nous permet de désenclaver la gravière qui se trouve au nord de ce terrain-là. Donc, au total, on se trouve à désenclaver... sur un potentiel de terrains enclavés de 460

1510 acres, on désenclave 445 acres, soit on diminue les terrains résidus de 97 pour cent sur le projet initial qui était présenté au mois d'avril. C'est les propositions qu'on a faites pour ça.

LE PRÉSIDENT :

1515

Dans le cas des servitudes, c'est-à-dire le ministère acquiert des servitudes, donc, des droits de passage et il ne fait aucun aménagement, il ne fait qu'acquérir...

1520

M. DENIS TRUDEL :

Pour le terrain comme ici, on pourrait faire comme une surface de roulement de 3 mètres pour donner accès sur le terrain voisin, pour donner accès à son terrain au voisin. De toute manière, il faut qu'il y ait un roulant quelque part. Ça, c'est en négociation avec

1525 les propriétaires concernés.

LE PRÉSIDENT :

Donc, dans ces cas-là, vous pouvez aménager vous-même...

1530

M. DENIS TRUDEL :

Oui, au niveau... mais c'est le propriétaire qui va le faire avec les argents du ministère. Ce n'est pas dans le contrat de construction comme tel.

1535

LE PRÉSIDENT :

Mais vous pouvez donner de l'argent...

1540

M. DENIS TRUDEL :

Une compensation pour ça.

LE PRÉSIDENT :

1545

... au propriétaire pour qu'il aménage lui-même le chemin.

Voulez-vous avoir des précisions à ce sujet, monsieur Castagner?

1550 **M. LÉONARD CASTAGNER :**

Je pense qu'à ce moment-là, comme ce ne sont pas des rues, ça fait des lots qui ne sont pas desservis par des rues et, donc, non « constructibles ». Je pense, je ne suis pas certain, je ne suis pas tout à fait certain en termes d'urbanisme, mais ça ressemble à ça, en tous les cas.

1555

LE PRÉSIDENT :

Nous allons poser la question à la Municipalité.

1560 **Mme GENEVIÈVE DEMERS :**

Pour pouvoir permettre la construction, il faut absolument être adjacent à un chemin privé ou à un chemin public. Le terrain en lui-même, il peut être desservi par un accès autre mais il doit être adjacent quand même à un chemin public ou à un chemin privé. Si je peux voir par rapport aux lots... Par exemple, un lot qui n'aurait pas d'usages, ce serait un terrain vacant, la personne voudrait se construire une maison et qu'elle est adjacente à la 117, là, il n'y aurait pas de problème en ce sens-là s'il y a un accès qui se fait par un autre terrain. Mais si la personne voudrait exploiter un peu plus grandement ce lot-là, en ce sens-là, au niveau de la réglementation d'urbanisme, il n'y aurait pas d'ouverture là-dessus, il faudrait absolument qu'on construise un chemin privé ou un chemin public qui se rattacherait à un chemin public ou privé déjà existant.

1565

1570

LE PRÉSIDENT :

1575 Vous avez des normes municipales pour l'aménagement de tel chemin...

Mme GENEVIÈVE DEMERS :

Oui, il y a des emprises.

1580

LE PRÉSIDENT :

... ce qui correspond à une emprise plus large que 3 mètres, je présume?

1585 **Mme GENEVIÈVE DEMERS :**

Si c'est une collectrice, il faudrait que ce soit une emprise de 18 mètres. Si c'est une rue locale, à ce moment-là, c'est 12 mètres.

1590 **Mme SYLVIE GIRARD :**

Est-ce qu'il y a actuellement des lots qui pourraient être enclavés ou pas, mais qui sont affectés par le projet de déviation, qui sont incompatibles avec les zonages actuels ou avec les projets de dézonage ou de changements d'affectation envisagés par la
1595 Municipalité?

1600 **Mme GENEVIÈVE DEMERS :**

Ça va toujours par rapport à c'est quoi les projets des personnes. Si on regarde, tout le côté ouest, par exemple, ils ont tous des potentiels de résidentiel dans ce secteur-là, il n'y a pas d'interdictions de ce côté-là. Commercial, oui, mais pas résidentiel.

1605

Mme SYLVIE GIRARD :

Mais actuellement, il n'y a pas de projets assez avancés, ou de déposés, de développement qui existent à la Municipalité et qui ont été présentés à la Municipalité par des promoteurs privés, ou autres, et qui seraient mis en péril par le tracé actuel?
1610

Mme GENEVIÈVE DEMERS :

Pas ce qui a été déposé officiellement à la Municipalité, non. Sauf que si on parle d'un projet de voie de contournement comme ça, si on n'en parle pas maintenant et qu'on ne prend pas des ententes présentement, quelqu'un qui arrive puis qui se réveille, par exemple, dans cinq ans, qui veut faire quelque chose, là, tout ça serait bloqué pour lui.
1615

Donc, c'est un petit peu dans ce sens-là qu'on pose la question : est-ce que les voies d'accès, les servitudes qui sont ouvertes par le ministère, est-ce qu'elles sont coulées dans le béton ? Est-ce qu'on peut les bouger ? Est-ce que ça peut être réouvert par la suite ? Qu'est-ce qui va passer, puis qu'est-ce que ça peut devenir ? C'est quoi la compréhension de cette servitude-là ? Est-ce que ça peut devenir un chemin éventuellement pour permettre un certain développement là-dessus ?
1620

1625

LE PRÉSIDENT :

Nous allons aller en complémentaire sur ce sujet-là auprès du ministère des Transports. La question des servitudes, est-ce que ça peut être plus large, est-ce que ça peut être discuté? De quelle façon le ministère est flexible à ce sujet?
1630

M. DENIS TRUDEL :

1635 Le non-accès qui est levé, il est levé sur une largeur de 15 mètres. Normalement, une rue privée va être possible, et il n'y a aucun problème au niveau du ministère pour une rue privée comme telle, que ce soit l'accès sud ou l'accès nord.

1640 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1645 Une question pour la Municipalité. Tout à l'heure, vous aviez parlé de difficultés financières pour entretenir, pour tous les coûts que supportait la Municipalité pour les services que vous rendez à la population. Si vous faites de nouvelles rues pour du développement, est-ce que c'est des frais supplémentaires pour vous ou si ce n'est pas mieux pour vous de concentrer sur les voies actuelles le développement pour maximiser, si on veut, les services?

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1650 Si je comprends bien votre question, pour la Municipalité, évidemment, dans la mesure où ça devient des chemins publics, la Municipalité aura à les entretenir et, possiblement, les construire. Mais habituellement, on essaie que ce soit le promoteur d'un développement qui aménage lui-même le chemin, et il est privé, bien, tant qu'il n'a pas été
1655 accepté, acquis par la Municipalité, et que ça devienne un chemin public qui alors sera entretenu aux frais des contribuables.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1660 Donc, est-ce que vous préférez plus concentrer le développement autour des infrastructures existantes?

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1665 Je m'excuse, pourriez-vous répéter?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1670 Est-ce que vous préférez concentrer le développement près des infrastructures existantes que de développer de nouvelles infrastructures?

Mme CHRISTIANE CHOLETTE :

1675 C'est-à-dire que c'est toujours ce qui est privilégié au niveau de la Municipalité, mais
comme il n'y a peut-être tant de développements que ça qui se font à la municipalité, si
quelqu'un arrive avec un projet de développement, qu'il veut s'installer à un certain endroit,
bien, on ne va pas lui dire « non, je regrette, c'est barré, allez vous installer ailleurs » et
risquer de perdre ces investissements-là. Donc, on est relativement souples parce qu'on
n'a pas la capacité d'être très difficiles, je vous dirais.

1680 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, en fait, ce que vous voulez, c'est vous donner toutes les possibilités
possibles pour développer?

1685 **Mme CHRISTIANE CHOLETTE :**

Bien, on essaie, oui, on essaie de pouvoir développer le plus possible en ne
mettant, en tout cas, pas trop de contraintes mais, bon, en incitant évidemment les gens...
quand on peut les inciter à se greffer déjà aux installations existantes, que ce soit aqueduc
1690 ou égout, bien, on préfère densifier la population au niveau des réseaux existants, même
routier, plutôt que développer de nouveaux chemins.

LE PRÉSIDENT :

1695 Monsieur Castagner, est-ce que ça répond à votre question sur les accès? Très
bien.

Nous allons faire une pause d'une dizaine de minutes, alors nous allons reprendre
vers 9 h 10.

1700

PAUSE

LE PRÉSIDENT :

1705 Alors, nous allons reprendre. Avant d'inviter le prochain intervenant, je vous
informe que nous avons discuté pour ce qui est du déroulement de l'audience et nous avons
l'intention de fermer le registre dans quinze minutes. Donc, à 21 h 30, le registre sera
fermé.

1710 Alors, nous allons, ensuite de ça, donc poursuivre d'inviter les intervenants jusqu'à
ce que le registre soit épuisé et, à ce moment-là, nous allons mettre fin à cette première
partie de l'audience publique.

1715 Alors, sur ce, je vais inviter monsieur François Labelle à venir à la table des intervenants.

M. FRANÇOIS LABELLE :

1720 Alors, bonsoir Monsieur le Président, monsieur et madame la commissaire.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

1725 **M. FRANÇOIS LABELLE :**

1730 Ma première question, ça serait pour la municipalité. Je ne suis pas sûr d'avoir tout saisi les investissements qui sont à venir, ceux qui sont en lien avec le route, ceux qui ne le sont pas. Alors, ce que j'en comprends, c'est qu'il y a la mise à niveau du réseau d'aqueduc. Il y a la dette liée au traitement des eaux. Il y a des coûts aussi, qu'on n'a peut-être pas dit, qui sont lien avec les nouvelles normes de sécurité d'incendie. Ça inclut peut-être même l'achat de camions de pompiers qui est rendu nécessaire par les nouvelles normes gouvernementales. Il y a le dépôt à neige aussi qui est demandé par le ministère des Transports actuellement. Il y a des coûts qui sont reliés aux rues de l'Église, rue du Couvent, le chemin du Lac Labelle, le chemin du Moulin.

1740 Tout ça, c'est des projets qui ne concernent pas le contournement, mais qui ne sont pas payés, qui ne sont pas financés encore, sauf celui d'épuration des eaux, sauf le traitement des eaux, c'est ça? Et ces projets-là, on a des pressions qui viennent du gouvernement. Et pour le chemin du Lac Labelle, puis le chemin du Moulin, c'est plus des pressions qui viennent du fait que les gens utilisent le chemin du Mont-Tremblant. Et du chemin du Lac Labelle, c'est plus nos citoyens, nos villégiateurs qui vont de la pression dans ce sens-là.

1745 Et ça, ce sont des projets qui ne concernent pas le contournement, mais qu'on peut évaluer à combien finalement?

LE PRÉSIDENT :

1750 Alors, je vois que, monsieur Labelle, vous semblez quand même très au courant des projets, même si vous ne les comprenez pas.

Alors, du côté de la municipalité, pouvez-vous nous donner une synthèse des coûts globaux que vous anticipez en rapport avec la protection incendie et autres obligations

1755 relativement à des réfections de rues, dépôt à neige? Ça peut représenter combien d'investissement, disons, dans les deux ou trois prochaines années?

1760

MME CHRISTIANE CHOLETTE :

À vrai dire, ça, c'est une question piège que monsieur Labelle me pose. Honnêtement, j'hésiterais à vous donner un chiffre global. Je préférerais qu'on le fasse
1765 vérifier à la municipalité et qu'on vous le donne.

Tantôt en tout cas, mon intervention était plus pour mentionner un certain nombre de projets, oui, qui sont à réaliser et, compte tenu de la capacité de payer des citoyens de Labelle, arriver à dire qu'il fallait qu'on priorise certains projets.

1770

Monsieur Labelle souligne le fait qu'il a certains... puis j'en mentionnais tantôt, le règlement sur la qualité de l'eau potable. Lui ajoute d'autres choses au niveau de la sécurité incendie, les dépôts à neige, et caetera, qui sont des obligations. On n'aura pas le choix, on va devoir les faire et on va devoir faire payer les citoyens.

1775

Après ça, certains autres, on parlait de développement tantôt. Il y a une partie du développement qui doit quand même continuer de se faire, veux, veux pas, mais on y va un petit peu à notre rythme. La ministère des Transports, dans le mesure où on parlait tantôt des deux voies vers le sud, on parlait de stationnements, oui, on a des projets. On
1780 en a deux entre autres déjà de localisés, des projets de stationnement, mais on pourrait en faire uniquement un quand le moment sera venu au niveau du développement. Alors que là, si le ministère décidait de faire les deux voies vers le sud, le stationnement devra se faire immédiatement. Il n'est plus question de dire: « Bien, on le fera l'année prochaine ou dans trois ans quand l'affluence de visiteurs le justifiera. »

1785

En tout cas, moi, c'était plus dans ce sens-là que je parlais tantôt. Comme je vous disais, au niveau des chiffres, on les a la municipalité. Moi, ça fait un petit bout de temps que je ne suis plus là, je n'ai plus ça frais à la mémoire. On pourra les donner par catégorie de projet.

1790

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous pourrez nous faire un document donc qui synthétise l'ensemble de vos projets que vous devez réaliser. Alors, on pourra à ce moment-là...

1795

MME CHRISTIANE CHOLETTE :

Parfait.

1800

LE PRÉSIDENT :

La Commission va examiner des documents pour voir la capacité de payer de la ville.

1805

MME CHRISTIANE CHOLETTE :

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

1810

Alors, très bien.

M. FRANÇOIS LABELLE :

1815

Et le PPU et le programme de renouveau villageois sont plutôt directement en lien avec le projet de contournement. On est obligés d'aller de l'avant avec ça en raison du contournement. Ce sont deux projets supplémentaires qu'on fait en lien avec ça.

LE PRÉSIDENT :

1820

Oui. Madame Girard?

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

1825

Oui. Bien, en fait, dans la suite de votre question, est-ce qu'il y a moyen de déposer... je sais que, actuellement, vous êtes en préparation de votre projet de PPU. C'est ce que j'ai compris.

MME CHRISTIANE CHOLETTE :

1830

Oui.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

1835

Est-ce qu'il y a moyen quand même de déposer à la Commission les projets actuellement que vous avez? Peut-être faire un état de situation, où vous en êtes actuellement dans la rédaction de votre PPU et peut-être nous signaler dans ces projets-là ceux qui sont directement en lien avec un contournement potentiel ou ce qui se ferait de

1840 toute façon à autre niveau, pour qu'on soit bien capables de bien cerner quels sont les projets qui peuvent être soit mis en cause...

MME CHRISTIANE CHOLETTE :

1845 Oui.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

1850 ... par un contournement éventuel ou encore soit favorisés par un contournement éventuel. Est-ce que c'est possible pour vous de nous déposer ce document-là?

MME CHRISTIANE CHOLETTE :

1855 Oui, ça sera possible. Ce n'est pas un document qui existe déjà, mais c'est quelque chose qui peut être fait.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Est-ce que ça va dans le sens de votre question?

1860 **M. FRANÇOIS LABELLE :**

Oui, tout à fait.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

1865 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1870 Alors, monsieur Labelle, donc votre deuxième question s'il vous plaît.

M. FRANÇOIS LABELLE :

1875 Oui. La deuxième question, ça concernait plus les compensations environnementales. Il a été question du milieu humide qui était touché. Il a été question de compensation qu'il était possible pour ça, pour réaménager de genre de milieu-là.

1880 Ma question, c'est de savoir: est-ce que c'est une coutume courante ou pas du tout de penser que si l'environnement est touché sur un côté de la municipalité, on peut se permettre de compenser, toujours au plan environnemental, ailleurs dans la municipalité?

1885 Je pense à la rivière Rouge qui est un élément important dans notre développement futur. Ça fait que si on doit réinvestir pour l'environnement, est-ce qu'on peut le faire, par exemple, pour aller stabiliser les berges de la rivière Rouge en prévision de projets qui vont être faits là?

LE PRÉSIDENT :

1890 Alors, on pourra adresser la question au ministère des Transports et au ministère des Transports. Dans vos propositions de compensation, est-ce que le projet de réaménagement et d'agrandissement de l'étang existant peut être abandonné en faveur d'autres compensations que vous pourriez faire ailleurs?

M. GUY D'ASTOUS :

1895 Monsieur le Président, la question de compensation d'habitat, c'est effectivement une pratique qui est en développement. Et, règle générale, ce qu'on fait lorsqu'on a un milieu déjà existant qui perd une superficie, c'est le même milieu qu'on essaie d'aménager. C'est le même type d'habitat. Et c'est prioritairement relié aux travaux qu'on fait là, parce que faire des travaux un peu partout, c'est beaucoup de contraintes aussi, vérifier des accès, obtenir des permis, obtenir des autorisations de propriétaires riverains, tout ça. Donc, ça, ce sont des projets beaucoup plus complexes et ça va un peu à l'encontre de notre philosophie de compensation.

1900
1905 Nous, lorsqu'on compense un habitat, bien, c'est l'habitat qui est affecté. C'est le milieu qui est affecté à proximité. Et c'est, règle générale, intégré à la réalisation du projet physique sur le terrain. Donc, ça, c'est vraiment la priorité qu'on fait dans les projets de compensation.

1910 **LE PRÉSIDENT :**

1915 Bien que ça soit votre priorité, je pense comprendre ça, mais par contre dans l'optimisation du projet, finalisation du projet, vous allez établir des coûts relatifs à cette compensation-là. Donc, vous allez aboutir à un montant requis pour mener à terme le projet de compensation pour compenser complètement, disons, la perte d'habitat humide.

Donc, à partir du moment où vous avez déterminé un montant, est-ce que vous pouvez être ouvert à ce que le même montant soit investi ailleurs?

1920 **M. MARIO TURCOTTE :**

1925 Monsieur le Président, c'est peut-être la première fois qu'une proposition dans ce sens-là nous est adressée. Il faudrait la vérifier. Peut-être que c'est possible comme tel. Il faudrait le vérifier. C'est parce que si on va travailler à l'extérieur de notre projet, bien, il faut avoir, comme monsieur D'Astous le disait tantôt, d'autres autorisations. Ça amène d'autres démarches de plus, puis on change... on peut toujours la rattacher, mais il faudrait vérifier vraiment à quel endroit il faudrait la mettre, c'est quoi vraiment la nature des travaux, des compensations qu'il faudrait faire, puis les évaluer.

1930 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

1935 Du côté du ministère de l'Environnement, dans l'optique de compensation, pour vous, est-ce que les compensations doivent être absolument adjacentes au projet ou ça peut se faire dans un lieu autre que la zone visée par le projet?

M. DENIS TALBOT :

1940 Bien, idéalement, la philosophie qui est en arrière de tout ça, c'est de ne pas avoir de perte nette du type d'habitat qui est affecté. Donc, dans la mesure du possible, si on est capable, dans le même milieu, si on a l'espace disponible pour réaménager à peu près le même milieu avec la même productivité, c'est ce qui est favorisé.

1945 Dans le cas où ça ne serait vraiment pas possible ou, par exemple, il pourrait y avoir des plantes rares menacées dans un habitat très spécifique qui est détruit, on pourrait demander de recréer un habitat similaire qui ne serait pas nécessairement dans le même secteur. Mais ça, c'est plus exceptionnel. Dans la mesure du possible, puis quand c'est réalisable, on va demander effectivement, comme le ministère le propose... mais il va y avoir tout un encadrement pour voir qu'est-ce qu'il va être fait exactement mais, si possible, sur les lieux mêmes des travaux. Sinon, on peut parler de choses qui sont complètement différentes, d'habitats complètement différents, puis on peut se retrouver avec quand même une perte nette d'un certain type de milieu et ce n'est pas ce qui est visé.

1955 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

1960 Madame Girard?

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

1965 Oui. Donc, je comprends bien que la politique de compensation de perte nette
d'habitat, c'est pour l'habitat qui est perturbé. C'est-à-dire qu'il y avait un habitat là qui est
perturbé par un projet; on veut retrouver cet habitat-là pour ne pas qu'il y ait de perte
d'habitat, donc autant pour les aspects floristiques, pour l'accès à la faune et tout ça. Et
1970 donc ce n'est pas vraiment une compensation, vous avez un milieu, on va vous en créer un
autre. C'est: le milieu qui a été perturbé doit se retrouver ailleurs le plus près possible?

M. DENIS TALBOT :

1975 Le plus près possible, puis idéalement le même type de milieu pour ne pas perdre
ce type de milieu-là dans la mesure du possible. Si on est dans le même espace
géographique, évidemment, on a le même substrat, on a les mêmes conditions de base,
c'est certainement plus facile de recréer le même type de milieu.

1980 Dans d'autres cas, ça peut être plus problématique effectivement où l'espace est
plus restreint. Il faudrait voir cas par cas.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

1985 Mais dans le démarche de toute façon qui aura lieu, c'est que, à partir du moment
où le ministère va exiger la compensation pour perte d'habitat, c'est le ministère qui va
évaluer avec le ministère des Transports ou selon la suggestion du ministère des Transports
l'acceptabilité ou le potentiel de réussite de ce milieu-là pour être recréé. C'est-à-dire qu'il ne
peut pas y avoir, si je comprends bien, de négociations entre, je ne sais pas, moi, la
municipalité et ministère des Transports de dire: « Oui, mais nous autres, ce milieu-là, on
1990 n'en a pas vraiment besoin. On aimerait mieux que vous alliez dans cet autre milieu-là. »
C'est le ministère de l'Environnement ou la FAPAQ, dépendant des juridictions, qui va
décider: « Non, s'il y a une perte d'habitat là, c'est ce lui-là. » Si on vous demande de le
compenser, c'est parce qu'il doit être compensé. Il ne peut pas être transigé pour un autre.
C'est ça qu'on comprend?

1995

M. DENIS TALBOT :

2000 Oui, si on veut. Dans un cas comme celui-là spécifiquement où le ministère des
Transports dit qu'il peut utiliser entre autres des parcelles d'emprise résiduelles ou des
parcelles qu'il a acquises, qui sont résiduelles, puis qui peuvent servir à cet effet-là,
effectivement, c'est quand même son projet. Il nous soumet quelque chose, puis si c'est
acceptable, puis ça semble avoir des chances de réussite, de fonctionnement,
effectivement, ça va être acceptable pour nous.

2005

C'est certain qu'il y a peut-être une série de plans ou de descriptions des mesures qui vont être prises, qui vont être présentées au ministère. Puis il va y avoir un suivi qui va être effectué par la suite pour vérifier l'efficacité de ce qui aura été fait.

2010 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

2015 Mais dans la mesure où, effectivement, il y a un remplacement d'habitat dans le même secteur qui est possible, ma question, c'est: est-ce que ça peut être transigé autrement? Dire: « Oui, on peut le faire. C'est ça qu'on peut faire pour cet habitat-là, le remplacer tout de suite juste à côté. De cette façon, on va le retrouver. » Mais comme le milieu voudrait que ça soit plutôt autre chose pour ce que ça vaut en termes de coûts financiers, on voudrait aller le faire ailleurs.

2020 Pour vous, ça reste à ce moment-là, la perte d'habitat n'est pas comblée, même s'il y a eu compensation pour aller créer ailleurs?

M. DENIS TALBOT :

2025 Bien, idéalement, comme je reviens à ce que je disais, c'est de tendre à recréer le milieu qu'on a perdu. Puis idéalement, bien, ça se fait à proximité, parce qu'on a les mêmes conditions de base de l'environnement qui sont présentes.

2030 Dans le cas où ce n'est pas possible, il pourrait y avoir autre chose, évaluer d'autres espaces disponibles avec peut-être d'autres intervenants...

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2035 Mais qui comblerait les mêmes besoins...

M. DENIS TALBOT :

2040 Dans la mesure du possible, oui.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

... pour le même type de milieu qui a été affecté?

2045 **M. DENIS TALBOT :**

Oui, oui, autant que possible.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2050

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2055

Juste pour poursuivre dans la question des milieux, pour ce qui est du projet, il y a une perte de 20 % du marais qui serait compensé par l'agrandissement de l'étang qu'on parlait tout à l'heure au bas de la pente de ski. Est-ce que, pour vous, le marais, c'est le même milieu que l'étang?

2060

M. DENIS TALBOT :

Le marais? Vous parlez plutôt de la tourbière, je pense?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2065

Excusez-moi, la tourbière, oui, qui est à l'accès sud.

M. DENIS TALBOT :

2070

Oui, pour la question de la tourbière, mais il faudrait voir une fois que vraiment les plans et devis définitifs auront été réalisés, quel pourcentage exact de cette tourbière-là peut être affecté par le projet.

2075

Puis ça, recréer une tourbière, c'est quand même évident. Ça fait que, à la limite, c'est certain que la compensation... disons, la création d'un marais plus grand peut jusqu'à un certain point compenser pour la perte de la tourbière qui n'est pas très importante. En passant, on ne parle pas d'une grande tourbière, puis on parle d'une petite superficie de cette tourbière-là qui est affectée. Mais recréer une tourbière, c'est quelque chose qui est pas mal moins évident que recréer un marais ou un marécage. Ça pourrait compenser.

2080

LE PRÉSIDENT :

2085

Alors, monsieur Labelle, ça vous donne une idée des contraintes relatives aux mesures de compensation. Si vous avez des suggestions, bien entendu, vous pouvez les faire dans un mémoire.

M. FRANÇOIS LABELLE :

2090

Alors, merci, Monsieur le Président et monsieur, madame les commissaires.

LE PRÉSIDENT :

2095

Je vais maintenant inviter monsieur Hubert Clot à venir à la table des intervenants.

M. HUBERT CLOT :

Oui, bonsoir.

2100

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

2105

M. HUBERT CLOT :

Moi, ma question, c'est plutôt un petit exposé. Je veux essayer de comprendre un peu toute la grande salade qu'on a ce soir au niveau de la municipalité où on veut revitaliser un centre-ville. D'après ce que je peux comprendre, il y a beaucoup de gens qui font la promotion de mettre un quatre voies à l'intérieur de ce centre-ville-là.

2110

On a des problèmes... on a des projets d'investissement à Labelle, parce qu'on manque de taxes, on n'a pas d'argent. On a des problèmes qui tournent en rond. Moi, j'essaie de concilier revitaliser un centre-ville, mettre une autoroute, faire un projet, noyauter un centre-ville, et j'essaie de comprendre tout ça.

2115

J'aimerais que la municipalité explique un peu s'ils ont prévu un plan. Lorsque le contournement se ferait, est-ce qu'ils ont vu un village? Est-ce qu'ils ont vu un centre-ville? Est-ce qu'ils ont vu la vocation de Labelle? Est-ce qu'ils ont vu quelque chose autre que des parcelles de projets qui ne sont même pas embryonnaires? Ça, c'est ma première question.

2120

J'aimerais que quelqu'un essaie de me synthétiser qu'est-ce qu'il se passe à Labelle avec le contournement. Est-ce qu'on veut un centre-ville? Est-ce qu'on veut revitaliser un centre-ville? Est-ce qu'on veut arriver un jour à quelque chose avec ça?

2125

LE PRÉSIDENT :

Donc, dans l'hypothèse que le contournement se réalise, vous demandez du côté de la ville de Labelle qu'elle est la vision à ce moment-là pour revitaliser le centre-ville dans l'optique de la réalisation de la voie de contournement?

2130

M. HUBERT CLOT :

2135 Oui. Puis de comprendre aussi l'acharnement aussi de vouloir mettre un quatre
voies aussi à l'intérieur de ce village-là. Est-ce que c'est compatible avec un développement
touristique?

LE PRÉSIDENT :

2140 La question serait plutôt dans l'hypothèse où un quatre voies est dédié à l'intérieur de
l'emprise existante, est-ce qu'il est possible à ce moment-là de pouvoir revitaliser le centre-
ville?

2145 **M. HUBERT CLOT :**

Stationner les touristes, regarder la rivière Rouge, développer la rivière Rouge ou
développer autre chose, avoir un centre-ville avec un quatre voies sans stationnement.

2150 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, du côté de madame Cholette, s'il n'y a pas de contournement donc et que le
ministère des Transports se voit contraint de faire un réaménagement à l'intérieur de
l'emprise existante et devoir prendre les quatre voies existantes dans le noyau villageois, de
2155 quelle façon la municipalité, à ce moment-là, va essayer de se développer pour revitaliser
son noyau commercial notamment?

MME CHRISTIANE CHOLETTE :

Si vous me permettez, je vais céder la parole à monsieur Castagner. Je sais que la
2160 municipalité a déjà commencé à travailler au niveau du PPU qui devrait donc aider la
municipalité dans ses orientations par rapport à différentes alternatives ou différentes
avenues qu'il y ait ou non contournement ou aménagement de route principale dans le
village.

2165 **LE PRÉSIDENT :**

Mais, disons, allons-y vraiment dans l'hypothèse d'un aménagement à quatre voies
à l'intérieur du noyau villageois pour garantir la meilleure fluidité possible à moyen terme.

2170 **M. LÉONARD CASTAGNER :**

J'aimerais un petit peu peut-être le scinder dans le sens suivant. Effectivement, la
réflexion de la municipalité est entamée au niveau du programme particulier d'urbanisme.

2175 Je n'ai pas la réponse en ce moment pour pouvoir vous dire à quoi va ressembler le programme particulier d'urbanisme, puisqu'il n'est pas déposé non plus qu'adopté évidemment par le conseil, vous comprendrez.

2180 Donc, dans cet effet-là, c'est une réflexion qui a cours actuellement. C'est un dossier. Pourquoi on a pu avancer des chiffres tout à l'heure? C'est parce qu'on a demandé à notre professionnel de nous envoyer rapidement un ordre de grandeur de ce que voudrait dire comme immobilisations si le projet qu'il entend présenter se réalisait. Mais on est encore à l'état très embryonnaire à cet effet-là.

2185 De même que la notion d'aménagement d'un quatre voies de haut en bas dans le village, on parle de 500 mètres, 600 mètres, 700 mètres de part et d'autre de la rue du Pont. C'est encore, ça aussi, un dossier qui n'est pas... comment je dirais donc? Le ministère n'a pas optimisé non plus que la municipalité à cet effet-là pour voir son aménagement et son impact réel sur l'aménagement du noyau villageois.

2190 Il y a plusieurs optiques ou il y a plusieurs modes d'aménagement qui peuvent se faire là-dedans. Ceux-ci ne sont pas finalisés. Aux dires mêmes des gens du ministère, si on regarde la largeur des voies sur le boulevard Métropolitain et la largeur des voies qu'on utilise actuellement sur la 117, on a plusieurs mètres de moins de largeur de voie. Donc, on peut, dans un même espace, concentrer un peu plus, tout dépend de comment on
2195 l'aménage et comment on gère l'espace routier.

On peut également aménager un espace routier qui va permettre du stationnement, peut-être pas nécessairement en rive, mais à proximité ou en arrière lot par des accès arrières pour desservir les commerces au centre. Il y a moult avenues qui sont actuellement
2200 à être réfléchies ou à être posées sur papier au niveau de la municipalité.

Sauf que cette réflexion-là est effectivement entamée de façon sérieuse par la municipalité. Et dans le cadre de cette réflexion-là, la municipalité consulte l'organisation ou le groupement du Comité de survie pour l'arrimer avec ces gens-là, pour pouvoir vous dire:
2205 « C'est ça qu'on veut comme aménagement. » Les membres du Comité de survie sont le milieu le plus touché, si je peux dire, par l'aménagement.

La réponse est à la fois ambiguë puisque, comme disait le ministère, on ne sait pas comment va finir le dossier. Est-ce qu'on va avoir un contournement ou pas? Si jamais il y avait contournement, est-ce qu'on va avoir besoin effectivement, après le contournement,
2210 d'un quatre voies dans le centre-ville? Je pense que tout le monde s'entend pour qu'on puisse refaire cette réflexion-là et la faire très sérieusement pour utiliser cet espace-là après coup.

2215 Mais là, on n'en est pas là. Pour l'instant, on a trois voies littéralement qui vont vers le sud pour la montée, à cause du ralentissement que représente la côte, mais deux voies suffisent amplement. La preuve, c'est que dans le projet qui est présenté par le ministère, au nord de la municipalité, c'est deux voies qui suffisent. Ce n'est qu'une question de la montée qu'est le quatre voies.

2220

LE PRÉSIDENT :

2225 C'est ça. Dans l'hypothèse où est-ce que le ministère... parce qu'il faut penser aussi aux années futures comme augmentation du trafic, mais on peut penser que le trafic de pointe pourrait augmenter d'environ 2 % par année, le trafic en moyenne 3 %, 3,1 %. On peut voir quand même qu'un quatre voies peut potentiellement inciter les automobilistes, les camionneurs, et caetera, à aller un peu plus vite, parce qu'ils voient une route dégagée devant eux. Et ça, ça peut entraîner, disons, des vibrations, de la poussière, bruit additionnels dans le noyau villageois.

2230

À ce moment-là, ne craignez-vous pas que ça puisse devenir une contrainte justement une revitalisation pour rendre les commerces conviviaux et inciter les gens à déambuler sur les trottoirs si on a à ce moment-là une accélération des vitesses à l'intérieur du noyau villageois?

2235

M. LÉONARD CASTAGNER :

2240 Il existe plus d'une municipalité qui ont des centres-villes avec des voies assez larges qui permettent à la fois une circulation et quand même une vie commerciale intense. Un des conseillers me signalait Baie Saint-Paul. On a qu'à penser aussi à Montréal, certaines artères, je pense à la rue Saint-Denis, à la rue Saint-Laurent, ce sont des artères qui sont très larges, mais qui n'empêchent pas une vie riveraine intense.

2245

En dehors des heures de pointe, ces rues-là sont des artères où on peut circuler assez rapidement. Elles permettent un bon flot de véhicules d'une façon importante. C'est un milieu urbain, vous me direz, qui n'est pas... on n'a pas la prétention de se comparer à la rue Saint-Laurent ou à la rue Saint-Denis, mais il reste quand même que ce sont des exemples où il y a une forte circulation qui vit en convivialité avec du commerce riverain.

2250

Tout est une question évidemment d'aménagement détaillé. Et ça, c'est à faire effectivement.

LE PRÉSIDENT :

2255

Donc, vous n'êtes pas inquiet à ce sujet-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2260 Pour poursuivre sur cet aspect-là, vous parlez de la rue Saint-Denis à Montréal ou de la rue Saint-Laurent. J'essaie de voir, parce que la route 117, la vocation en tout cas qu'on semble lui donner, c'est une vocation de transit. Donc, le but de la circulation n'est pas nécessairement de s'arrêter. C'est parcourir une certaine distance donc le plus vite possible et c'est un peu l'objectif, je pense, du ministère.

2265 Dans le cas, par exemple, de Saint-Laurent ou Saint-Denis, ce sont des artères plus à vocation, je dirais, boulevard urbain, donc pour une utilisation plus locale.

2270 Comment est-ce que vous conciliez, vous, la vocation de transit à ce moment-là dans votre centre-ville?

M. LÉONARD CASTAGNER :

2275 Une comparaison est toujours boiteuse au départ, mais la circulation de transit dans le noyau villageois ne suppose pas nécessairement une vitesse de 70 kilomètres/heure ou 90 kilomètres/heure si le flot est continu et constant. Ce qui bloque le flot, c'est l'arrêt de 60 ou 45 secondes que représente le feu de circulation pour permettre le passage de la transversale. Et donc, on doit compenser par un certain nombre de voies cette interruption-là du flot. Et si le flot se fait régulièrement, effectivement, le temps de transit entre 2280 l'Annonciation et La Conception va être de quelques minutes plus long par le village que si on passait par la voie de contournement.

2285 Ça revient un petit peu toujours le point soulevé par la municipalité, ça fait cher de la minute gagnée. Et ça fait cher non seulement en coût financier pour le ministère des Transports, mais en coût pour la municipalité de Labelle. Les gens du noyau villageois et les gens de la ville de Labelle, vous pourrez poser la question à des gens qui y vivent depuis moult générations, ont une vie, ont organisé leur vie autour d'une route qui passe effectivement au centre-ville.

2290 C'est un peu comme vivre avec des enfants en bordure d'une rivière. On leur apprend à respecter la rivière. On apprend aux gens à respecter donc la route comme un flot qui existe, dont on peut tirer partie, dont on peut vivre économiquement, mais c'est un flot qui existe. C'est un fait, il va exister dans le village. Et ça donne une particularité peut-être au village d'avoir ce mélange-là, mais ça va amener un débit constant. L'idée, c'est de 2295 ne pas créer de blocage pour ne pas créer d'animosité face au village que les gens peuvent ressentir, que les villégiateurs peuvent ressentir, parce que ce ne sont pas les camionneurs de toute façon qui sont pris dans les congestions. Aux dires du ministère, au moment où il y

a congestion, il n'y a pratiquement pas de camions. Ce sont surtout les villégiateurs. Donc, il s'agit de créer un milieu dans ce sens-là.

2300

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2305

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Pour en revenir peut-être à la question de l'intervenant, quelle est cette vision-là de l'avenir de la ville de Labelle? Je pense qu'il y a eu des réponses suite à un questionnement cet après-midi sur quelles sont les voies possibles pour la municipalité de Labelle pour se donner un objectif en fait de revitalisation, de mettre fin au déclin économique de la municipalité.

2310

D'après ce qu'on a eu comme réponses cet après-midi en termes de projets ou d'objectifs, c'était de créer un produit pour l'attrait touristique, de profiter de... d'ailleurs, c'est ce qu'on constate aussi dans le dépliant de la municipalité, de créer des opportunités pour répondre à la demande autant d'un produit touristique qu'aussi même en termes de soutien à ces entreprises-là, en termes d'hébergement pour les gens et tout ça.

2315

Alors, cette vision-là qui se concrétise par des projets éventuels dans le secteur de développement, c'est ce qu'on essaie de comprendre, la compatibilité de cette vision-là avec les projets qui sont sur la table et le fait qu'il y ait aussi cette position-là qui nous semble être, à la municipalité ou de certains citoyens, à savoir que, ça, ça peut se concilier avec pas juste un trafic important qui utiliserait l'emprise actuelle sur sa largeur, sans possibilité de stationnement dans les rues, mais aussi avec quand même un pourcentage assez important de véhicules lourds qui passeraient.

2320

2325

Si je comprends bien, cette vision-là que vous avez de l'avenir de la municipalité de Labelle, comment elle se concrétise en regard de l'éventualité du projet?

2330

M. LÉONARD CASTAGNER :

Là, je vais être obligé de projeter un petit peu. C'est ma vision. Ce que je vais vous dire, ce n'est pas la vision de la municipalité, puisqu'on n'en est pas là dans notre réflexion, dans le sens où on a demandé à notre consultant de nous déposer, au travers du PPU, le canevas de réflexion. C'est ce canevas de réflexion qui est en train de s'écrire.

2335

À mon sens, la municipalité de Labelle va se développer avec les deux pôles. Il y a le pôle... bien, le flot de circulation qui va vivre au coeur de la ville et, juste à côté, on a le flot liquide, c'est-à-dire la rivière qui vit. On va se servir de la rivière pour faire un pôle

2340 touristique sur la rive est probablement — je dis bien « probablement », parce que c'est loin
d'être arrêté dans les pensées de tous et de chacun — et se servir du flot de circulation pour
en faire la zone commerciale qui alimente ou qui subvient aux besoins du milieu
récréotouristique.

2345 Quand on développe un hôtel, ou un resto, ou quelque chose, ils ont besoin de
services qui vont autour de ça. Ils ont besoin de services de professionnels. Ils ont besoin
de services de quincaillerie de base pour tous les besoins. Et ces commerces-là seront en
rive de la route principale, de même que les commerces qui sont reliés directement au
transit.

2350 D'autre part, on a greffer autour de ça, en zone tampon ou pas, on espère, une
espèce de vie industrielle. Encore là, tout dépendra si la concurrence de la MRC ressource
au nord de chez nous ne nous sera pas trop adverse. Essayer de créer une vie autonome
par l'industrie comme telle. On a l'industrie récréotouristique qui a un potentiel qui est du
2355 côté est, on a l'industrie pure qu'on a aussi du côté nord du village qui peuvent attirer.

Il restera à greffer autour de tout ça dans les zones qui nous restent,
particulièrement le secteur de la Belle Pente, si jamais le projet nous laissait assez
d'espace, un quartier résidentiel intéressant qui peut avoir un potentiel, juste assez loin des
routes et juste assez près quand même du travail pour permettre aux gens d'avoir un milieu
2360 de vie intéressant.

C'est, comme je vous dis, des projections potentielles. C'est un canevas de
réflexion. Le conseil n'a pas statué à cet effet-là, vous comprendrez.

2365 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2370

Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2375

Pour le ministère, concernant les temps de parcours, vous avez évalué dans le
document des mises à jour, qui est le DDA-15, les temps de parcours qui indiquent les
pertes ou les gains, selon la façon dont on l'évalue.

2380

Ce qu'on peut comprendre, c'est que durant la période de la fin de semaine de la
Fête du travail, quand le débit moyen, disons, atteint pratiquement un débit de saturation

de la capacité du carrefour, donc on a des pertes de temps de 9 minutes ou de 4,5 minutes selon la direction où on se dirige ; est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu comment vous avez évalué ces pertes-là?

2385

M. MARIO TURCOTTE :

Monsieur Jean-Luc Pellerin va répondre à votre interrogation.

2390

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Bonsoir, Monsieur le Président. On a effectué effectivement, la fin de semaine de la Fête du travail, aux mois d'août et septembre, le 30 août en direction nord et le 2 septembre en direction sud, des relevés de temps de parcours.

2395

Vous pouvez voir à l'écran les résultats de ces relevés de temps de parcours. Comme on peut voir en direction nord le vendredi soir, on a observé des files d'attente variant de 3 à 6 kilomètres pour des retards moyens de 4,5 minutes. Le retard moyen est calculé par rapport à un écoulement libre de circulation. Donc, c'est un 4,5 minutes additionnel au temps de parcours sans congestion.

2400

Ces files d'attente-là ont été observées entre 18 h 00 et 22 h 00. À 22 h 00, on a arrêté les relevés, mais la file était toujours présente.

2405

Pour la direction sud, le relevé a été fait le lundi, 2 septembre, et la file avait une longueur variable entre 4 et 10 kilomètres. La file a été observée entre 12 h 00 et 19 h 00. Le retard moyen par véhicule était de 27 minutes.

2410

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dites-moi, monsieur Pellerin. Dans la figure que j'ai devant moi, la figure 3.2, et aussi dans les annexes, on parle de 9 minutes. Pourquoi est-ce que, à ce moment-ci, on parle de 27?

2415

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Oui. Effectivement, on parle de 9 minutes. C'est que les relevés ont été faits par un consultant et on lui avait indiqué de s'insérer à partir du chemin de La Minerve qui fait 4 kilomètres. Mais les véhicules entraient directement en congestion.

2420

Or, cette journée-là, on avait des gens du ministère qui étaient sur les lieux pour superviser les relevés et eux ont été en amont, au début de la file. Et ils ont fait deux

2425 passages à deux heures d'intervalle et la file avait 10 kilomètres. Et le temps de parcours à l'intérieur de ce 10 kilomètres-là était de 27 minutes additionnelles au temps de parcours sans congestion. C'est consigné dans le rapport suite à la figure...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2430 C'est 3.2 la figure, la page 19.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2435 19, oui, c'est ça. Je pense que c'est consigné à la page 18. Le paragraphe à la page 18, on parle d'un relevé complémentaire.

« Deux temps de parcours effectués en parallèle par le MTQ cette même journée permet d'évaluer que le retard total était approximativement trois fois supérieur à celui calculé. »

2440 Donc, on parle de 27 minutes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, il faut considérer 27 minutes? C'est ça que...

2445 **M. JEAN-LUC PELLERIN :**

C'est ça. C'est bien ça, 10 kilomètres.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2450 Mais maintenant, le gain de temps dans une situation sans congestion, je veux dire, si, par exemple, il y a contournement versus passer dans le noyau villageois, on parle d'un gain de combien de temps?

2455 **M. JEAN-LUC PELLERIN :**

1,4 minutes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2460 De gain qui est dû principalement du fait que la vitesse est supérieure?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2465 Exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Qu'il n'y a pas d'accès?

2470

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Exactement.

2475

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

2480

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Clot, votre deuxième question s'il vous plaît?

M. HUBERT CLOT :

2485

Oui. Un petit commentaire sur la première question, disons qu'on a vu que la municipalité n'a pas grand vision. Ce sont des embryons au point qu'on est rendus dans le projet.

2490

Ma deuxième question serait: on parle beaucoup d'impacts environnementaux, de tourbière, d'oiseaux, tout ça. J'ai rien contre les oiseaux, j'ai rien contre les grenouilles. Mais dans tout ce que j'ai entendu, moi — ça fait deux réunions que j'assiste — j'ai jamais entendu parler le nom « citoyen de Labelle ». J'ai jamais entendu parler de ça.

2495

Le citoyen de Labelle est complètement devenu une automobile qui transite, un gros camion qui transite. On travaille tout simplement en vue du trafic. Mais le citoyen de Labelle, lui, il entend tout ça, ce bruit-là, il respire tout ça, cette poussière-là, et ça va en augmentant.

2500

Monsieur Castagner disait tantôt de poser la question des gens de Labelle qui restent près de la route. J'en suis un qui reste près d'une route. Et on a beaucoup d'avantages à rester près d'une route mais, présentement, c'est devenu un problème. C'est un problème de rester près d'une route.

2505

Ça fait que, moi, je me demande s'il y a eu au niveau soit de la municipalité, soit du ministère des Transports, soit du ministère de l'Environnement qui s'occupe de toutes ces choses-là... est-ce que l'être humain ou le citoyen a été avisé? Est-ce qu'il a été consulté?

Est-ce que, à un moment donné, on s'occupe de lui, là? Est-ce qu'on s'occupe de son environnement à lui? Est-ce qu'on s'occupe de lui à un moment donné dans ça?

2510

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vais adresser la question au ministère des Transports. Donc, on peut voir dans l'étude d'impacts qu'on a traité des impacts, on pourrait dire, positifs relatifs à la baisse de trafic. Mais en parallèle à ça, est-ce que, dans le cadre de votre consultation, vous avez approché formellement ou de façon méthodique les personnes qui résidaient le long de la route 117 pour voir leur appréciation de l'état actuel du trafic?

2515

M. GUY D'ASTOUS :

Oui, Monsieur le Président. En 1996, il y a eu une première consultation de faite sur l'étude de justification. À ma connaissance, les citoyens ont été invités... non? O.K. C'était une consultation qui a été faite auprès de la municipalité, des MRC, pour expliquer le projet et la justification du projet. Donc, ça, c'est une première période de consultation qu'il y a eue.

2520

2525

Par la suite, lorsque l'étude d'impacts a débuté, il y a eu au minimum deux rencontres. Une première rencontre où les gens étaient invités par une annonce dans les journaux et on avait aussi sollicité le conseil municipal pour en parler aux citoyens, pour qu'il y ait une rencontre publique qui se fasse, et dans laquelle on expliquait les deux alternatives de tracé et les implications du contournement. Ce qui a débouché par la suite à une deuxième rencontre qui impliquait principalement les gens de chemin de l'Église pour leur expliquer le détail des impacts entre les deux tracés. C'était des impacts qu'on parlait un peu plus tôt, que c'était juste quelques familles. Mais je peux vous dire qu'il y avait beaucoup de monde avec toutes les implications au niveau du bruit et des impacts d'un tracé comme ça dans un milieu bâti. Il y avait beaucoup plus de monde que ça et beaucoup plus de monde d'impliqués.

2530

2535

Donc, tout ça pour dire qu'il y a eu cette période de consultation-là publique aussi qui a été faite. Il y a eu la rencontre d'information que le BAPE a organisée aussi au mois d'avril. Donc, ça, ce sont les périodes de consultation dans lesquelles on a expliqué aux citoyens, à toutes les personnes... là, je ne parle pas des autres rencontres qu'il y a eues avec le conseil municipal, puis le groupe Action Survie et les commerçants. Il y a eu plusieurs autres rencontres ad hoc. Mais publiques, il y a eu minimum deux rencontres.

2540

2545

Et à l'intérieur de ça, ce que je peux vous dire, c'est que, nous, on a toujours fait valoir que le dossier était beaucoup, je dirais, polarisé sur des commerçants qui, effectivement, subissent un impact négatif. Ça, on ne le nie pas. On a fait des évaluations. Il y a 50 % des commerces qui subissent un impact négatif. Il y a aussi un autre 50 % de

2550 commerçants qui, eux, sont moins touchés par ça, puis qui peuvent être atteints positivement par un projet de contournement comme ça. Et je pense que l'exposé qu'a fait monsieur Couette cet après-midi, il a parlé un peu de ces retombées positives-là d'un projet.

2555 C'est sûr que, au niveau d'un contournement, il y a des impacts, mais je pense qu'au niveau à long terme pour la qualité de vie dans un village, lorsqu'on a une trame urbaine qui risque dans le futur de développer un peu plus sa vocation, comme on dit, conviviale au niveau des restaurants, des trucs comme ça, une zone touristique, pour nous, c'est comme évident que le trafic de transit n'est pas compatible avec un milieu urbain à forte densité de piétons, cyclistes, VTT, éventuellement Skidoo, des trucs comme ça.

2560 Pour nous, si on parle au niveau du citoyen comme tel, on pense que c'est un impact positif important et on l'a chiffré. C'est d'ailleurs dans notre mise à jour au niveau de l'évaluation du bruit. Je vais vous donner un exemple. Le climat sonore actuel, première rangée de maisons en bordure de la 117 dans le village, on a des niveaux sonores de près
2565 de 65 dBa, donc des niveaux sonores qu'on considère fortement perturbés. Et c'est vrai que les gens s'habituent, c'est un fait. Sauf que, ça, ça va augmenter. Ça va augmenter, puis on sait aussi que la proportion de camions risque d'augmenter aussi.

2570 Donc, ça, si on maintenait la situation évoluer, au bout de dix ans... je crois que c'est quinze ans notre évaluation, ce n'est pas juste la première rangée de maisons qui serait affectée, c'est la deuxième et la troisième. Donc, c'est une bonne portion du village s'il n'y a pas de mesure de prise.

2575 Et si le transfert de véhicules se fait, la première rangée de maisons, qu'on parlait de 65 dBa, tombe à 58, 59. Donc, c'est déjà un niveau de perturbation inférieur. On tombe dans une zone de perturbation qu'on appelle moyenne.

2580 Donc, c'est un gros avantage effectivement au niveau du bruit, sans parler de toute la question sécurité dans le village, la question de poussière. Il y a beaucoup d'avantages pour les citoyens. C'est sûr que les citoyens... je pourrais vous dire qu'en écoutant les séances qu'on a eues ici et les séances qu'on a nous-mêmes organisées dans le cadre de ce projet-là, on n'a pas entendu souvent l'intérêt des citoyens vraiment pris en compte.

LE PRÉSIDENT :

2585

Alors, monsieur Clot, vous vouliez avoir une précision?

M. HUBERT CLOT :

2590

Non. Je crois que ça va aller.

LE PRÉSIDENT :

Ça va aller à ce moment-ci?

2595

M. HUBERT CLOT :

Merci.

2600

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'était vos deux questions? Je vous remercie.

Je vais inviter monsieur François Labelle.

2605

M. FRANÇOIS LABELLE :

Alors, bonsoir encore une fois.

2610

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

M. FRANÇOIS LABELLE :

2615

Seulement une question. Je pense qu'elle a été posée hier et répondue par le ministère, mais je ne suis pas sûr sur la réponse était si claire ou, en tout cas, je me permets de la reposer.

2620

Il était question de l'aménagement à l'accès central de la voie de desserte qui est là, de rendre ça à caractère commercial, ce qui fait que les deux bretelles qui servaient à entrer sur la route et à sortir, autant sur le côté est que le côté ouest, pouvaient peut-être s'allonger et permettre un certain développement commercial. Est-ce que c'est quelque chose qu'on peut s'attendre qui soit retenu ou qu'on ait un projet qui nous soit présenté dans ce sens-là à court terme ou si ce n'est pas plus que ça finalement?

2625

LE PRÉSIDENT :

Alors, hier, monsieur Barabé a décrit un aménagement avec des genres de bretelles allongées qui se transforment en voies de dessertes, si je me souviens bien. Quelles sont les contraintes, les possibilités à ce moment-là d'utilisation et est-ce que, aussi, ça peut porter un risque de confusion, parce que ça va être dans la partie bretelle? C'est à sens unique, bien entendu. Dans la partie voie de desserte, ce que j'en

2630

2635 comprends, c'est à deux directions. Est-ce que ce type d'aménagement-là est possible? Et
quels sont les risques à ce moment-là et comment éviter justement ces risques-là que
quelqu'un prenne une voie de sortie comme entrée?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2640 Monsieur le Président, techniquement parlant, il y a moyen d'aménagement une
entrée et sortie à partir d'une voie rapide pour desservir un chemin de service à double sens.

2645 Techniquement parlant, ça se fait et il y a des façons de faire. Il faut tenir compte de
la topographie des lieux, mais ça se fait d'une façon sécuritaire avec la signalisation
appropriée pour éviter tout risque de confusion de la part des usagers.

Ça, de ce côté-là, il y a des exemples un peu partout dans la province. Il n'y a pas
de problème là. Ça, ça va.

2650 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a des exemples, oui?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2655 Oui, il y a des exemples.

LE PRÉSIDENT :

2660 Pouvez-vous nous en donner un s'il vous plaît?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

2665 Regardez, je vais vous donner l'exemple ici, même la 117 ici, ce qu'on prévoit au
niveau de l'entrée sud, on a une bretelle de sortie qui va arriver sur une route à double
sens. C'est ce qu'on va vivre au niveau aménagement.

2670 On a un par exemple à Saint-Jovite et Mont-Tremblant. On a des sorties actuelles
où on arrive sur une route à double sens près de la rue Saint-Jovite. C'est une configuration
qui n'est peut-être pas adaptée à l'année 2002, mais ça se fait.

Même on travaille présentement à un projet à Saint-Félix-de-Valois où
l'aménagement va se faire avec une bretelle de sortie sur une voie à double sens qui est
une artère commerciale que la municipalité veut développer.

2675 Ce qu'il faut comprendre, c'est que tout aménagement qu'on pourrait proposer à l'égard d'utiliser une voie de service à d'autres fins que de relier des terrains enclavés, il va falloir que ça se fasse dans le cadre d'un aménagement municipal, dans le sens qu'il va falloir s'entendre avec la municipalité, qu'est-ce qu'elle veut faire exactement avec ces chemins de service-là, quelles sont ses orientations, possiblement un PPU à l'égard de
2680 cette desserte-là pour ne pas créer non plus des zones potentielles de développement que la municipalité subirait après coup. C'est ça qu'il faut comprendre.

Si on regarde sa capacité de payer entre autres, si on crée l'appétit, bien, il y a bien des gens qui ont tendance à vouloir en profiter.

2685

LE PRÉSIDENT :

Effectivement. Ce que j'ai compris, c'est que, pour l'instant, la municipalité développait son PPU, semblait vouloir se laisser le maximum d'options ouvertes dépendamment de l'évolution de la situation. Donc, dans ce contexte-là, j'imagine qu'il
2690 peut y avoir des discussions, mais je pense que monsieur Labelle voulait savoir jusqu'à quel point le ministère est prêt à discuter avec, bien entendu, la municipalité.

Et je peux comprendre aussi que la municipalité va sûrement tenir compte de ces orientations dans son PPU pour voir quelle emphase elle veut donner dans le cadre de la réalisation du projet, c'est-à-dire revitalisation du centre-ville, parce que, effectivement, on peut noter que si on ouvre des opportunités de développement commercial le long d'une voie de desserte, le long d'un accès central, ça peut potentiellement effectivement susciter une compétition commerciale avec les commerces existants dans le centre-ville. Je pense
2695 qu'il faut être conscients de ça effectivement. Mais je pense que monsieur Labelle voulait savoir la flexibilité à ce sujet-là du ministère.

2700

Est-ce que ça répond à votre question?

2705 **M. FRANÇOIS LABELLE :**

Oui, c'est beau, merci. Puis finalement, il m'en est venu une autre pendant que j'étais là, une deuxième plus pour la municipalité de Labelle. La question est de savoir combien de citoyens ont signé la pétition demandant de laisser la 117 dans Labelle.

2710

LE PRÉSIDENT :

C'est un rapport avec la pétition que vous nous avez déposée? On n'a pas pu encore en prendre connaissance. Alors, en substance, combien de citoyens l'ont signée par rapport à la population, disons, totale qui vit dans le secteur urbanisé?
2715

M. LÉONARD CASTAGNER :

2720 On a une pétition de 600 noms qui a été ramassée au mois de septembre, qui a été
déposée au mois de septembre 1999, soit six mois grosso modo après le dépôt... pas tout à
fait six mois après le dépôt de la résolution dont vous avez eu copie du mois d'avril. 600
noms, c'est la moitié des électeurs, des gens qui peuvent être inscrits au rôle d'élection.
2725 Donc, ça représente une part importante de la population qui s'est exprimée dans ce sens-
là, qui s'est exprimée en s'objectant au contournement, à la sortie de la route du noyau
villageois.

LE PRÉSIDENT :

2730 Bien entendu, nous allons prendre connaissance du préambule de la pétition. Il faut
bien pouvoir la contextualiser le mieux possible. Je peux comprendre qu'il peut y avoir des
conditions reliées à ça. En tout cas, on va en prendre connaissance, on va voir qu'est-ce
que ça impliquait la pétition. Bien entendu, je vous remercie de l'information.

2735 Est-ce que vous voulez des précisions à ce sujet, monsieur Labelle?

M. FRANÇOIS LABELLE :

Non, ça va. Je vous remercie encore une fois.

2740

LE PRÉSIDENT :

Merci. Je vais inviter monsieur Luc St-Cyr maintenant.

2745 **M. LUC ST-CYR :**

Bonsoir, Monsieur le Président, les commissaires.

LE PRÉSIDENT :

2750

Bonsoir.

2755 **M. LUC ST-CYR :**

Ma question s'adresse au ministère des Transports. C'est concernant l'accessibilité
à mon commerce. Moi, je suis propriétaire du lot 28, puis sur le même lot, j'ai mon

2760 commerce et ma maison. Puis selon le projet du ministère, la voie de contournement passerait entre la maison et le commerce. Alors, je voudrais savoir si je peux espérer avoir un meilleur accès à mon commerce.

LE PRÉSIDENT :

2765 Si j'ai bien compris, la route va passer entre votre maison et votre commerce?

M. LUC ST-CYR :

2770 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Et, actuellement, vous avez un lien direct entre votre maison et votre commerce?

2775 **M. LUC ST-CYR :**

Un lien direct, c'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

2780 C'est sur le lot 28?

M. LUC ST-CYR :

2785 C'est ça. Actuellement, j'ai environ 300 mètres...

LE PRÉSIDENT :

2790 300 mètres de distance.

M. LUC ST-CYR :

... entre la maison puis les serres. Puis avec le projet proposé, ça me donnerait une distance d'environ 6 kilomètres.

2795 **LE PRÉSIDENT :**

2800 Donc, 300 mètres à 6 kilomètres. Pouvez-vous nous apporter des précisions sur ce cas et, effectivement, si monsieur St-Cyr peut être pris à faire 6 kilomètres au lieu de 300 mètres pour accéder à son commerce?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Monsieur le Président, monsieur St-Cyr exploite des serres situées du côté est de la voie de contournement et sa maison est située à l'ouest.

2805

Présentement, si on parle au niveau acquisition, les dommages qui pourraient être payés dans ce sens-là, c'est une compensation économique pour défrayer les coûts supplémentaires de déplacement qui peuvent être requis pour ses déplacements additionnels.

2810

LE PRÉSIDENT :

On parle de serres et, là, ce que vous offrez, c'est une compensation économique qui va être équivalente aux coûts de transport basés sur combien de temps? Une période de...

2815

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Normalement, on actualise ça sur une durée de 40 ans qui est considérée comme une perpétuité.

2820

LE PRÉSIDENT :

Et si on compare ça à une relocalisation de la serre, est-ce que c'est une grosse différence monétaire? L'avez-vous examinée?

2825

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Monsieur St-Cyr vient de refaire ses serres à neuf, je crois.

2830

M. LUC ST-CYR :

Oui.

2835

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Il serait en mesure plus... c'est quelque chose qui est discutable. Si la compensation monétaire du déplacement est équivalente à la relocalisation de ses serres, c'est un choix que monsieur St-Cyr aura, mais j'ai des doutes que le montant de relocalisation implique l'achat d'un terrain, la relocalisation de deux serres, ainsi que deux bâtiments accessoires qu'il se sert sur ce terrain.

2840

LE PRÉSIDENT :

2845 Mais vous êtes ouvert à regarder?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2850 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Parce que ça peut être possible de...

2855 **M. JEAN-LUC PELLERIN :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2860 ... de déplacer l'équipement. Donc, il n'y a pas nécessairement une perte d'investissement complète.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2865 Non, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2870 Mais vous êtes ouvert?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2875 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Madame Girard?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2880 La résidence aussi peut être relocalisée.

LE PRÉSIDENT :

2885 Oui, c'est ça.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2890 Ce n'est pas obligatoirement la serre. Économiquement, ça va être son choix.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2895 Est-ce qu'il a été envisagé un accès, soit ponceau ou autre, pour donner un accès direct?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2900 Techniquement, c'est impossible de faire un accès souterrain pour donner... on a vérifié suite au mois d'avril, puis monsieur Pigeon, qui est l'ingénieur, a vérifié la faisabilité de ce projet-là et on ne peut pas le faire dans ce secteur-là comme tel à cause de la topographie des lieux.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2905 J'aimerais comprendre comment vous évaluez. Ce que vous nous avez dit tout à l'heure, vous avez évalué l'espèce de rente en fait qui est donnée à vie sur... est-ce qu'elle est d'abord lié à la propriété, la personne qui est propriétaire? Si monsieur vend, par exemple, est-ce que ce même droit-là, cette même compensation-là se continuera pour la personne qui aura à faire 6 kilomètres au lieu de 300 mètres? Et comment vous évaluez la

2910 perte de temps, le temps entre les deux?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2915 Ça rentre dans le calcul du déplacement comme tel. Monsieur gagne un salaire. Un personne qui travaille dans les serres a un salaire qui est moyen et qu'on peut retrouver selon différentes études économiques. Il y a ce montant-là qui rentre en ligne de compte, les coûts de carburant, la dépréciation de son véhicule. C'est actualisé selon une base annuelle, et puis à perpétuité par rapport à ça.

2920 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Et ça tient compte...

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2925

Par rapport, mettons, s'il a 6 kilomètres à faire, puis il en faisait 500 mètres avant, bien, c'est le différentiel de 5,5 kilomètres qui est actualité pour nombre d'années.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2930

Et est-ce que c'est actualisé dans le sens que c'est indexé? C'est évolutif en termes de...

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2935

C'est actualité selon le... normalement, on applique un taux favorable. Autrement dit, on va au-dessus du taux qui est payé par un placement sûr. Mettons que les obligations du Québec 25 ans sont à 7 %, on va actualiser à du 8 % pour donner une plus-value à ça, pour ne pas brimer le monsieur dans l'avenir par rapport à cette indemnité qui est payée en 2001 ou 2002.

2940

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2945

Et l'autre partie de ma question, à savoir est-ce que c'est transférable cette indemnité-là si, par exemple, monsieur éventuellement vend son entreprise, et que la personne qui rachète, est-ce qu'elle a les mêmes droits, les mêmes acquis?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2950

Non, parce que le montant qui est payé est payé au propriétaire. C'est un montant, mettons, forfaitaire, mettons de 100 \$. Le monsieur prend le 100 \$, le place à la banque et, chaque année, il y a un revenu d'intérêt, qui lui est payé sur son placement à la banque, qui lui permet de payer ses déplacements supplémentaires par rapport à ça. Je dis le montant de 100 \$, parce que c'est irréaliste, mais le revenu va servir à payer ses déplacements.

2955

2960

C'est non transférable, parce que ça a été payé au propriétaire actuel. Et éventuellement, quand il va avoir à vendre son commerce, ce n'est pas dit que la personne qui va acheter son commerce va être située l'autre bord. Elle ne restera peut-être pas à la même place, parce que l'entreprise de monsieur Cyr est sa propriété propre à lui et la ferme est la propriété de lui et de sa conjointe. Donc, on a deux entités dans son cas à lui.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

2965

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2970 Par contre, j'ai mal compris votre réponse au sujet de l'actualisation. Si vous actualisez un montant... parce que ça va donner un montant sur le 40 ans, donc vous m'avez dit 8 % par rapport, disons, à des obligations qui sont à 7 %.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2975 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2980 Et vous venez de me dire que la personne va placer ça à la banque. Mais si la personne ne peut pas avoir 8 %, elle a plutôt 7 %, à ce moment-là, vous n'avez pas donné un montant suffisamment élevé à l'origine si vous dites que c'est comme une rente.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

2985 C'est pour ça qu'on donne plus d'intérêts que le montant qui est payable aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

2990 C'est ça. Donc, vous, vous donnez un montant plus élevé forfaitaire au début?

M. JEAN-LUC PELLERIN :

On actualise un montant plus élevé...

LE PRÉSIDENT :

2995 C'est ça, vous actualisez...

M. JEAN-LUC PELLERIN :

3000 ... que le montant actuel d'une placement sûr.

LE PRÉSIDENT :

3005 C'est ça.

M. JEAN-LUC PELLERIN :

3010 Donc, il y a un revenu supplémentaire qui devrait éventuellement compenser pour ça. Que le taux d'intérêt d'un placement sûr baisse ou monte, il y a une tendance moyenne qu'on a à long terme, qu'on peut retrouver en général dans ce type d'actualisation-là.

LE PRÉSIDENT :

3015 Là, ça va. C'est parce que vous aviez rementionné le dépôt. Donc, je me suis dit...

M. JEAN-LUC PELLERIN :

Oui, mais dans le fond...

3020 **LE PRÉSIDENT :**

... si on a fait baisser le montant... parce que c'est ça, si on pense avoir un rendement de 10 % sur 40 ans, on donne un plus petit montant à l'origine que si on pense seulement avoir un rendement de 5 % si on veut vraiment compenser.

3025 **M. JEAN-LUC PELLERIN :**

Exact.

3030 **LE PRÉSIDENT :**

C'est clair votre précision.

Alors, monsieur St-Cyr, est-ce que vous voulez d'autres précisions?

3035 **M. LUC ST-CYR :**

Bien, j'aurais une deuxième question qui est en rapport à la première.

3040 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

3045 **M. LUC ST-CYR :**

C'est à savoir le pourquoi qu'on ne peut pas donner un droit d'accès ou de passage soit par un passage à niveau, comme on a vu que ça se faisait pour d'autres producteurs agricoles qui possédaient des lots enclavés. Dans mon cas, ce n'est pas un lot qui est enclavé, mais puisque le passage à niveau est permis pour des gens, pourquoi ça ne peut

3050 pas se faire chez nous? Ou aussi le ponceau lui-même, pourquoi qu'un ponceau, ça ne peut pas se faire si ça s'est fait ailleurs au Québec?

LE PRÉSIDENT :

3055 Alors, un passage à droit exclusif par exemple?

M. LUC ST-CYR :

Oui, c'est ça.

3060

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que vous avez à l'esprit.

3065

Alors, du côté du ministère des Transports, est-ce que vous avez envisagé une solution comme ça? Si, par exemple, vous prenez, encore une fois, la valeur du déplacement, monsieur St-Cyr parlait de 6 kilomètres à l'aller, ça fait 12 kilomètres par jour à 300 jours, et on actualise ça sur 40 ans pour donner un montant raisonnable, est-ce que, à ce moment-là, l'aménagement d'un ponceau peut être compétitif au point de vue financier au versement de ce montant forfaitaire?

3070

M. MARIO TURCOTTE :

3075

Monsieur le Président, concernant les accès que monsieur St-Cyr fait allusion, les deux endroits où nous avons autorisé des accès sur lot privé, c'est aux intersections, soit à l'entrée nord et à l'entrée sud, parce qu'il y a déjà une intersection à ces endroits. C'est les deux seuls endroits où ils sont autorisés. Le reste, c'est du nonaccès pour la première partie de la question.

3080

LE PRÉSIDENT :

Mais précédemment tantôt, vous avez mentionné la possibilité qu'il peut y avoir un droit de passage pour des motoneiges éventuellement qui ne passeraient pas nécessairement par le viaduc existant. Vous avez mentionné cette possibilité cet après-midi.

3085

M. MARIO TURCOTTE :

3090 Oui, mais pour une traverse de motoneiges?

LE PRÉSIDENT :

Oui, une traverse de motoneiges à niveau à ce moment-là.

3095

M. MARIO TURCOTTE :

Oui.

3100

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous dites que ça serait possible pour une motoneige mais, disons, un passage à droit exclusif à niveau, est-ce que ça serait possible?

3105

M. MARIO TURCOTTE :

Non. Bien, en fin de compte, c'est parce que la loi nous permet pour... en tout cas, il est accepté dans les usages du ministère pour les voies de contournement de pouvoir permettre le passage de VTT ou de motoneiges.

3110

Mais concernant les accès privés à un lot, comme on vous disait tout à l'heure, c'est des non-accès. C'est une route à accès protégé, donc on n'autorise pas d'accès, parce que si on commence à l'ouvrir à des accès privés, bien, on peut avoir une multitude de demandes.

3115

Où on va débiter? Où on va arrêter dans l'ouverture? Ça veut dire que, nous, on veut s'assurer de la protection du corridor que l'on vient de mettre en place. Puis les seuls accès que nous autorisons sont ceux aux intersections.

3120

LE PRÉSIDENT :

Ça, est-ce que c'est la loi qui vous contraint à ça ou si c'est une politique qui vous...

M. MARIO TURCOTTE :

3125

Bien, ce n'est pas une loi. C'est la politique du ministère pour la construction des contournements, les nouveaux corridors routiers.

LE PRÉSIDENT :

3130

Ça, c'est votre politique pour les nouveaux corridors?

M. MARIO TURCOTTE :

3135 C'est une politique, ce n'est pas une loi.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger?

3140

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3145 Monsieur Turcotte, la montée Fugère dont on parle actuellement, la montée Fugère ou le chemin du rang 1, ce chemin-là, il dessert pas juste les serres. Il dessert aussi certains chalets qui sont, par exemple, au lac À-la-Pie ou au lac Paradis, si je comprends bien? Est-ce que c'est ça?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3150 C'est exact, monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3155 Donc, le détour que monsieur St-Cyr doit faire, les propriétaires des chalets doivent le faire eux aussi. Donc, il n'y a pas seulement un propriétaire privé qui est touché par ce détour. Il y a une série de résidents qui sont aussi touchés par ce projet-là.

3160 Pourquoi, à ce moment-là, est-ce qu'il n'y a pas, par exemple, un viaduc tout simplement pour laisser la montée Fugère en ligne directe, un viaduc sans accès par exemple?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3165 C'est plus l'analyse au niveau des coûts. Admettons, demain matin, je fais un viaduc vis-à-vis de là, on ne parlerait probablement plus des serres. Ça ne serait plus un problème, parce que l'emplacement nécessaire pour construire le viaduc ferait en sorte qu'on aurait besoin du terrain où les serres sont situées. Je vous le dis sous toute réserve, parce qu'on n'a pas fait l'analyse au niveau des profils, mais ça, ça pourrait arriver.

3170

La construction d'un viaduc qui sauterait par-dessus la route...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3175 Ou en dessous.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3180 Ou en dessous? En dessous, physiquement parlant à cause des profils, ça prendrait probablement une station de pompage, et caetera. Ça serait assez coûteux. Mais c'est toujours la valeur au niveau... des coûts au niveau de la réalisation qu'on tient compte au niveau de l'optimisation du tracé.

3185 C'est sûr qu'on pourrait étager à peu près toutes les routes que l'on croise au lieu de faire des chemins de service, mais les coûts ne sont pas les mêmes. C'est ça qui est la différence.

LE PRÉSIDENT :

3190 Alors, monsieur St-Cyr, avez-vous besoin d'une précision additionnelle ou ça va?

M. LUC ST-CYR :

3195 Non, ça va. Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3200 Merci. Je vais maintenant inviter monsieur Marcel Machabée.

M. MARCEL MACHABÉE :

Bonsoir, Monsieur le Président.

3205 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur.

M. MARCEL MACHABÉE :

3210 Bonsoir. Bonsoir madame, bonsoir monsieur le commissaire. Depuis le début des audiences, on parle de contournement, chose qui se discute depuis 25 ans. Je pense que, durant toutes ces années, personne a réalisé et pris ce projet au sérieux.

3215 Ce n'est peut-être seulement depuis une couple d'années qu'on est conscients que le projet va se réaliser. Je pense que tout le monde dormait sur la switch, comme on dit,

puis là, bien, on vient de se réveiller. On se sent coincés, au pied du mur, puis tout le monde a pris panique. Puis c'est sûr qu'on se débat comme des diables dans l'eau bénite.

3220 Moi, je voudrais revenir à requête que j'ai présentée hier au niveau du Comité de survie sur l'item « autre solution ». Le Comité de survie a présenté au ministère des Transports dans des rencontres précédentes, comme j'ai mentionné hier, une solution que, nous, on croyait possible, d'une solution à trois voies pour la route déjà existante.

3225 Monsieur Barabé, à ma question, a répondu qu'il y avait, oui, des possibilités d'une autre solution. Lui, il nous est venu avec une solution avec un quatre voies qui, selon lui, pourrait régler la problématique, évidemment temporairement, mais peut-être jusqu'en 2015.

3230 Alors, je me demande pourquoi le ministère des Transports ne pourrait pas développer cette autre solution que, nous, on a proposée ou sa solution à lui et la mettre à l'étude sérieusement et la présenter, je veux dire, aux intéressés et aller de l'avant pour donner du temps? Je crois que c'est ce que la municipalité et tout le monde cherche; c'est du temps qu'on cherche.

3235 On est tard pour y penser. On aurait dû commencer avant à regarder des solutions, à présenter ou projeter des projets, ce qu'il se fait maintenant parce qu'on se sent coincés. On n'est pas à la dernière minute, mais comme on n'a pas pris le projet au sérieux, bien, aujourd'hui, c'est du temps qu'on cherche, qu'on a besoin.

3240 Alors, c'est pourquoi je me demande si le ministère ne pourrait pas vraiment mettre ce projet-là à une étude sérieuse et aller de l'avant, ce qui permettrait à tout le monde du temps supplémentaire pour aller de l'avant avec les projets dont il a été question avec la municipalité et qui permettrait aussi, selon la situation financière, eh bien, d'avoir moins de misère pendant ces années. C'est ça qu'est ma question.

3245

LE PRÉSIDENT :

3250 Alors, pour reprendre un peu la question du trois voies que vous avez abordée hier, c'était autrement dit deux voies en direction sud à partir de la rue du Pont?

M. MARCEL MACHABÉE :

3255 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Et deux voies en direction nord également de l'autre côté en partance de la rue du Pont toujours?

3260

M. MARCEL MACHABÉE :

Non. Nous, ce qu'on avait proposé, c'est un trois voies dont deux voies sortantes vers le sud...

3265

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, deux voies sortantes vers le sud.

3270

M. MARCEL MACHABÉE :

3275

C'est ça. Et monsieur Barabé, lui, nous a parlé d'une solution à quatre voies, ça veut dire deux voies vers le sud, deux voies vers le nord.

3280

Je pense que, d'une façon ou de l'autre, cette solution proposée, soit par monsieur Barabé ou par notre comité, pourrait être vraiment mise à l'étude sérieusement et, à ce moment-là, discuter avec les intéressés, avec la municipalité pour venir vraiment à un... pas un compromis, mais à la meilleure solution et aller de l'avant avec ce projet-là.

LE PRÉSIDENT :

3285

Alors, pour l'instant, ministère des Transports, il a été question de cet aspect-là hier. Je me souviens de la réponse au sujet de la capacité du feu de circulation, mais pouvez-vous refaire une synthèse et, si c'est possible, pouvez-vous nous donner — ce peut être une réponse par écrit par après — la capacité d'une telle solution au niveau de la fluidité? Est-ce que ça changerait quelque chose au niveau de la capacité du feu de circulation et au niveau des risques d'engorgement les fins de semaine? Alors, je vous laisse aller.

3290

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3295

Monsieur le Président, on a regardé justement au niveau du concept. Au départ, on parle... pour revenir au concept du trois voies que la municipalité... dont j'ai mentionné cet après-midi...

LE PRÉSIDENT :

3300

Oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3305

... c'est au sud du pont. Donc, ça ne règle pas la problématique du feu, parce qu'on se trouve à être en aval du feu. Nous autres, le problème de congestion se situe en amont du feu.

3310

C'est pour ça que dans la logique des choses, au niveau technique, au niveau circulation, on mentionnait que pour augmenter la capacité du feu ici, il faut faire passer plus d'autos en même temps. Donc, je pense que c'est logique de penser comme ça. J'avais dit d'ailleurs à monsieur Déryger qu'on ne double pas la capacité actuelle, parce qu'il y a toujours des contraintes. Quand même, on a des véhicules qui sont côte à côte sur un deux voies en milieu urbain. Mais à notre avis, on est capables, à partir d'un quatre voies

3315

dissiper en majorité la congestion qui peut se faire en amont du feu.

3320

Que ce soit du sud ou du nord, on circule sur un deux voies. Donc, on a un volume de circulation, un débit qui se fait sur un deux voies. Lorsqu'on arrive à la contrainte du feu, il se produit des retards, des accumulations lorsque la demande est plus forte que la capacité du feu. Donc, il se crée une accumulation, puis on ne vient pas à bout de vider cette accumulation-là de véhicules dans un court laps de temps. C'est pour ça qu'on a des retards, puis on a des files d'attente qui peuvent durer de 3, 4, 5, 6 et on a eu jusqu'à 10 kilomètres, dus principalement que même si le feu... le premier automobiliste situé au feu part, bien, celui qui est rendu le 60e automobiliste, lui, il n'a jamais su que le premier était parti, puis il accumule un retard. Puis à un moment donné, bien, il va réussir à se rendre au feu. Je pense que tout le monde peut comprendre ce phénomène-là.

3325

3330

On a une route à deux voies au nord. On a une route à deux voies au sud. Donc, c'est bidirectionnel. En théorie, les volumes de circonstances, si on avait un écoulement fluide, il n'y aurait pas d'accumulation au feu, si on avait un écoulement fluide. À cet endroit ici, on n'a pas de problème d'accumulation, ça circule librement. À 6 kilomètres au nord, en temps normal, ça circule bien. En direction nord, on n'en a pas. Donc, le débit est ajusté en fonction de la voie qui est présente.

3335

Ce qu'on a regardé, on a dit: « Il faudrait une aire d'accumulation à deux voies pour permettre d'augmenter le passage du nombre de véhicules par cycle de feu pour éliminer ça. » Ce qu'on a regardé sommairement, on parlait 500 à 600 mètres de voie d'accumulation sur deux voies. À partir de là, normalement, on pense, sans calcul très, très, très scientifique pour l'instant, être capables de minimiser l'effet du feu sur une congestion et des files d'attente.

3340

On a regardé physiquement parlant aussi les lieux. Si on regarde du côté nord du feu, on se retrouve avec une zone où il n'y a pratiquement pas de contrainte au niveau de gens qui veulent tourner à gauche, sauf à l'intersection ici. Quand on parle de l'intersection près de la caisse populaire, il y a une rue ici — je pense que c'est la continuité de la rue Principale, si je me m'abuse — et puis la rue Gagnon qui est tout près ici à proximité de la halte routière où c'est des contraintes où on peut avoir des gens qui veulent tourner à gauche. Donc, une personne qui veut tourner à gauche fait en sorte qu'elle va créer un retard, va rajouter une contrainte au feu qu'on a déjà là.

Ça fait que ce qu'on préconise, c'est qu'à partir de la rue Du Pont à aller aux environs du futur accès ici de la voie de contournement, l'axe central, ça nous prend un quatre voies dans les deux directions avec un terre-plein central pour éviter tout effet de contrainte de virage à gauche.

En direction sud, lorsqu'on a regardé le tronçon, on a une voie de grimpage actuellement à cause de la pente. À partir de la rue du Couvent, il y a une voie de grimpage qui se rend jusque légèrement au sud de la rue David et où se situe le restaurant L'Étoile de Labelle.

On doit préserver cette intégrité-là au niveau de la voie de grimpage parce que, justement, une voie de grimpage, c'est pour des véhicules lents. On a beaucoup de véhicules lents. On parlait jusqu'à 1 100 véhicules dans une journée. On a dénoté des fins de semaine, des samedis et dimanches où ça pouvait aller de 300 à 500 véhicules lents, ce qui veut dire que cette voie-là est quand même nécessaire, parce qu'elle crée une contrainte au niveau de la dissipation du volume de circulation.

Ce qui veut dire qu'on serait obligés de faire un terre-plein central pour éviter justement des virages à gauche aux diverses rues. Il y a la rue Brossard, je crois. Il y a la rue du Couvent. Après ça, je pense qu'il y a la rue Gagnon. En tout cas, je pense qu'il y a à peu près cinq intersections ici qui créent des problèmes de virages à gauche, ce qui va créer un effet de retard. Donc, c'est une contrainte qu'on peut ajouter.

Ça fait que, en un mot, on a un feu de circulation qui est présent. On ne veut pas créer d'autres choses que ce feu-là de circulation en fait de contrainte pour amener des retards au niveau de l'écoulement de la circulation. Et puis c'est de cette façon-là que de la rue David à aller jusque près de la halte routière, c'est un quatre voies divisé, terre-plein central. De cette façon-là, on a un écoulement qui est fluide, sans contrainte autre que les contraintes de véhicules qui veulent accéder par la droite à des rues existantes, ce qui crée quand même un certain retard.

Et puis de part et d'autre de cette zone de quatre voies, on a mentionné ici que c'est une zone de transition à évaluer, dans le sens qu'au niveau des commerces qui sont là

3385 présentement, au niveau des résidences qui sont présentes, au niveau du futur aussi parce
que, là, on parle d'une dizaine d'années, quinze ans peut-être ça fonctionnerait, au niveau
du futur, on ne sait pas le développement qui va se faire là. Donc, s'il y a un
développement concentré qui génère beaucoup de mouvements, de virages à gauche, ça
peut arriver que ça augmente l'insécurité des lieux. Donc, il pourrait y avoir un
aménagement différent. Je ne vous dis pas que ça prendrait quatre voies, je ne le crois
3390 pas, mais peut-être un trois voies, une VVG2S permettant des virages à gauche de part et
d'autre.

Pour l'instant, je ne crois pas que ça soit nécessaire. Ça devrait bien se dissiper au
niveau de la circulation. C'est pour ça qu'on a mentionné une zone de transition qui resterait
3395 à évaluer avec le temps. Ça nécessite l'utilisation de l'emprise actuelle, je vous dirais, à
100 % pour la section peut-être jusqu'à une couple de 100 mètres de la rue David où on a
une emprise qui varie entre 18,5, 19, 20 mètres. Après ça, ça s'élargit tranquillement en
direction sud. Mais en direction nord, l'emprise est suffisante, est au-delà de 20 mètres
pour permettre l'aménagement d'une quatre voies.

3400 On a fait une coupe en travers, si on veut, que je pourrais vous présenter, une
section en travers à quoi pourrait ressembler un quatre voies. Et puis on a préparé une
simulation dans un milieu bâti. Si on veut, on a un milieu bâti. On a fait de la superposition
d'images qu'on avait de disponibles chez nous. C'est en valeur réelle. On a ici qu'est-ce
3405 que ça donnerait au niveau section en travers pour une route du type comme la route 117,
un quatre voies divisé. On parle d'une bande centrale d'un mètre avec deux voies de 3,5
mètres de part et d'autre et des trottoirs de 1,5 mètre, ce qui nous amène à une emprise de
20 mètres.

3410 C'est certain que dans un endroit où est-ce qu'on aurait juste 19 mètres ou 18,5
mètres, il faut adapter ces voies-là. On peut avoir 3,4 mètres, puis au niveau du drainage,
on s'ajuste pour diminuer cette largeur-là ici, et puis on fait les drainages en conséquence
avec les dévers de route, et puis ça rentre.

3415 Moi, je pourrais vous dire que, règle générale, on s'appuie dans les emprises
actuelles, et puis on construit un quatre voies. Selon nos premières évaluations en ce
moment, il y a moyen de le faire en réduisant certains endroits, un petit bout peut-être, la
largeur des voies, mais c'est faisable.

3420 Un quatre voies nécessite un éclairage. Actuellement, on a des éclairages sur des
poteaux d'Hydro avec luminaires. Ça nécessite un éclairage pour éclairer le quatre voies. Il
y a présence de fils électriques. Ce n'est pas la photo de Labelle que je vous présente là,
mais c'est comparable. On a des fils électriques, des fils téléphoniques. On met un
éclairage au centre pour éclairer comme il faut les deux voies de part et d'autre.

3425

3430 Lorsqu'on arrive à une intersection, dans le sens comme l'intersection de... je vous ferai remarquer que ces autos-là que l'on voit ici, ça serait comparable à ce qu'on voit à Labelle avec du stationnement. Actuellement, il y a des autos qui stationnent devant, entre autres, le centre funéraire en descendant la côte. En montant la côte, il y en a qui stationnent devant des résidences et divers commerces. Ça fait qu'on voit qu'il n'y a pas de place pour du stationnement.

3435 Après ça, si on veut regarder lorsqu'on arrive à un intersection, ce que je vous parlais entre autres, l'intersection... imaginons que c'est la rue David ici, il faut aménager des voies de virage. Vous voyez ici, il y aurait une voie de virage à gauche ici dans les deux directions. Face à la rue David, pour permettre des retours pour que ça circule bien, peut-être qu'il faudrait relier la rue David avec la rue Brousseau qui est en arrière. Il y a un kiosque, un restaurant de crème glacée sur le coin. Ce sont des choses qu'il faut regarder pour relier, pour pouvoir permettre aux gens de revenir sur leurs pas. C'est un aménagement qu'on a regardé et qui fonctionnerait.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

3445 J'aimerais avoir juste un petit peu plus de précisions. Ce qu'on comprend, c'est que c'est envisageable.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3450 Oui.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

3455 Je comprends aussi que ça nécessite absolument une quatre voies, un terre-plein. Ça limite les virages à gauche de part et d'autre de la destination.

3460 Et ce que je comprends moins, c'est que le fait qu'il y ait quatre voies va réduire la longueur des files d'attente, puisque si on part du deux voies et qu'on élargit aux quatre voies, c'est-à-dire que la même circulation, le même nombre de voitures va se partager en deux voies.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

C'est ça, oui.

3465 **MME SYLVIE GIRARD, commissaire :**

Puis il va arriver au feu.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3470

À deux voies.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

3475

Je veux dire, ce que je comprends, c'est que la file d'attente va être moins longue, mais le nombre de gens qui vont attendre et le temps d'attente va être le même.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3480

C'est-à-dire que...

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

3485

Mais ils vont être sur deux voies qui attendent pour le feu.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3490

C'est en plein ça. C'est un peu sur le principe qu'on pourrait dire d'un entonnoir inversé. On arrive avec un petit conduit. On veut faire traverser un obstacle qui est le feu de circulation. Lui, il crée des retards. On n'a pas le choix, on ne peut pas donner juste priorité... on ne pourrait pas enlever le feu demain et ne pas en mettre, parce que sur l'artère secondaire qui est la rue du Pont, on a à peu près 16 %, 17 % du volume de circulation. Donc, il faut que ces gens-là puissent s'insérer sur la route 117 à un certain moment donné.

3495

Ça fait que ce qui veut dire qu'admettons qu'on a le même nombre de véhicules, au lieu de les avoir, exemple, sur 1 kilomètre, ils sont sur 500 mètres. Ça veut dire qu'au feu, pour un même temps donné, on passe plus de véhicules. On en passe deux fois plus entre guillemets, là. Ce n'est pas tout à fait deux fois plus, c'est pour ça que je dis qu'on ne double pas la capacité du feu, mais on en passe beaucoup plus. Donc, ça permet de dissiper cette file d'attente-là. Je ne vous dis pas que ça éliminerait complètement en tout temps les files d'attente. Ce n'est pas vrai, ça.

3500

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

3505

Oui. Si je comprends bien, quand c'est un peu plus loin, ils se retrouvent à une voie. Comment ça se passe là?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

3510

Ils se retrouvent à une voie. C'est là que ça se dissipe. Actuellement, on a le même phénomène si on regarde les périodes qu'on a couvertes entre autres à la Fête du travail. On a le même phénomène. Les files d'attente, on les a toujours en amont du feu. On a beau avoir trois à six kilomètres en amont, en aval, actuellement ça traverse à deux. Si on

3515 regarde en direction nord, ça traverse à deux, mais c'est très, très court pour se rejoindre, puis ça se dissipe; pas comme ça devrait être, mais ça se dissipe. Mais ça, il faudrait que ça soit un petit peu plus long.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

3520

Et on comprend que vous avez dit tout à l'heure que ça pourrait fonctionner dix à quinze ans mais, ça, ça dépend aussi des projets éventuels qu'il pourrait y avoir, de l'exploitation d'autres aspects, est-ce que ça va avoir un impact ou pas sur cette possibilité de dix à quinze ans. Mais c'est dix à quinze ans à partir de quand? 2008?

3525

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Ça pourrait fonctionner à partir d'hier, parce que des files d'attente, on en a présentement. Des files d'attente à la Fête du travail, on en avait 10 kilomètres en direction

3530 sud.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Oui, mais ce que j'essaie...

3535

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Mais ça fonctionnerait. Si on regarde l'augmentation prévisible de circulation, c'est-à-dire qu'en heure de pointe, on évalue aux alentours de 2 % d'augmentation de circulation, puis hors pointe en général, on parle de 3,1 %, 3,2 %. À 2 % d'augmentation de circulation

3540 sur un horizon 2015, ça va passer, on est convaincus de ça. Il va y avoir quelques périodes... c'est sûr que si j'augmente la capacité de mon feu... là, on parlait de 950 véhicules/heure dans une direction. Si j'augmente sa capacité à 1 500, bien, avant que ma demande atteigne 1 500 véhicules/heure, on va peut-être être rendus en 2012, 2013, 2015

3545 suivant les prévisions. C'est peut-être 2016 même. Mais s'il arrivait un événement quelconque, un boom quelconque où on a vu des années... on a des données où, des années, on va avoir 6 % d'augmentation cette année-là. Pour quelle raison? On ne le sait pas, mais il y a 6 % cette année-là. Puis l'année suivante, on a 1 %.

3550

Mais cette année-là, si on est près de la limite de la capacité horaire du feu, bien, on peut avoir une congestion pendant trois, quatre jours, trois, quatre fins de semaine

d'affilées, puis ça arrive comme ça. Ça, c'est le hasard un peu, mais on ne peut pas le prévoir, ça. Mais ça réglerait le problème strictement congestion de circulation. Je ne vous dis pas qu'on est en faveur de ça.

3555

Je peux vous dire que, à notre sens à nous autres, c'est incompatible par rapport à la revitalisation d'un centre-ville, à moins que la municipalité ait des projets qui sont compatibles avec un tel aménagement. Mais le principal effet négatif de faire un aménagement comme ça, c'est qu'on prend le projet de la voie de contournement, on le remet encore dans le schéma d'aménagement pour dix, quinze ans, puis on dit: « On s'en reparlera dans sept, huit ans, neuf, dix ans, lorsque les débits de circulation sur la route 117 auront atteint un seuil où on dit: "Bien, là, il faudrait peut-être refaire une autre étude de justification pour voir si, dans cinq, six ans, on doit faire la voie de contournement". »

3560

3565

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

Si je comprends bien la préoccupation qu'exprime monsieur Machabée, c'est que... même, à la limite, c'est plus une préoccupation de temps pour avoir à se retourner de bord, de voir comment est-ce qu'ils peuvent se réorienter par rapport à leurs projets d'ensemble et tout ça.

3570

Actuellement avec le projet de déviation, on parle de quels délais? Est-ce que ça implique que ça donne du temps au milieu de se réajuster par rapport au projet ou que c'est difficile pour le milieu dans les calendriers que vous avez pour s'ajuster au projet? Est-ce que, autrement dit, ça prend une solution, je dirais, palliative pour qu'ils puissent s'organiser ou, dans le cadre des calendriers que vous avez, il y a toute la marge de manoeuvre par la municipalité et les citoyens de se réorienter en fonction d'un projet éventuel de contournement?

3575

3580

M. JEAN-PIERRE BARABÉ :

Actuellement, Madame la Commissaire, les dates qu'on affiche, on parle d'ouverture d'une voie de contournement en 2008. On est présentement en 2002, ce qui veut dire que ça fait six ans, disons cinq ans après avoir eu l'autorisation du conseil des ministres de réaliser une voie de contournement.

3585

On pense qu'avec le protocole de suivi, protocole d'accompagnement qu'on veut mettre en marche dès qu'on aura les autorisations requises, dans une période de cinq ans... en tout cas, on pense qu'il y a moyen de faire quelque chose, que la municipalité a quand même le temps de se replacer, surtout dans l'éventualité que la voie de contournement, ce n'est plus un projet de l'Halloween. C'est vraiment un projet qui est concret, qui s'en vient. Le ministère des Transports, il est sur le terrain, il fait ses relevés.

3590

3595 Il complète ses relevés. Il complète ses plans. Il prépare ses négociations avec les propriétaires. Il fait l'acquisition des terrains. C'est quelque chose qui est tangible. Là, c'est vrai, c'est ça.

3600 Donc, ce que les municipalités mentionnaient dans certains cas, puis certains intervenants municipaux: « Ah! Ça fait 25 ans qu'on en parle. Est-ce que ça va arriver? On ne le sait pas trop. Ils ne veulent pas investir », et caetera, et caetera. Ce n'est plus ça maintenant. C'est qu'on fait un projet de voie de contournement qui est une réalité.

3605 On vous dit: 2008, l'ouverture, tenant compte des disponibilités budgétaires. Si c'est en 2009, si c'est en 2010, ça donne un an, deux ans de plus. Chose certaine, ça va être bien difficile de commencer avant 2007. Ça, ça va être très, très difficile.

MME SYLVIE GIRARD, commissaire :

3610 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3615 J'aimerais revenir justement sur le point des disponibilités budgétaires, parce que, bien entendu jusqu'à maintenant le projet a été justifié sur un aspect de nécessité technique, c'est-à-dire de fluidité du trafic, mais vous avez la contrainte des disponibilités budgétaires en fonction de vos plans quinquennaux et autres d'investissement. Advenant le cas où, pour des raisons de contraintes budgétaires, vous vous retrouvez... bien entendu, même si vous avez fait les plans et devis, vous ne pouvez initier la construction, tel que prévu, et le retard à ce moment-là, potentiel, peut être, disons, de trois à cinq ans - ce qui est dans le domaine du possible si, je ne sais pas, on tombe en récession économique, ou des choses comme ça - mais le projet est toujours justifié au point de vue technique et au point de vue nécessité technique, quelle est votre attitude à ce moment-là? Est-ce que vous allez vous rabattre sur une solution de réaménagement à l'intérieur de l'emprise existante vu qu'elle serait beaucoup moins coûteuse qu'un contournement?

3625

M. MARIO TURCOTTE :

3630 Monsieur le président, disons que la petite annotation conditionnelle aux disponibilités budgétaires, ça, on le fait sur toutes les présentations parce que les budgets sont approuvés annuellement par le ministère des Transports.

3635 Le projet qu'on vous présente, bien, nous, normalement, quand il va être requis, nous croyons que le ministre des Transports va le prioriser par rapport aux autres interventions provinciales qu'il va y avoir à ce moment-là en compétition.

3640 Pour répondre à votre question, si les disponibilités ne sont pas là, on n'aura pas d'autre projet alternatif, parce que le projet alternatif pour contrer ça, c'est, comme on vous disait tout à l'heure, l'aménagement d'un 4-voies avec tous les non-accès ou la bande centrale avec tous les aménagements, puis ça, c'est très lourd comme actions ou comme travaux à l'intérieur d'un centre villageois, ça veut dire qu'on ne fera pas ça pour deux ans, parce que ce n'est plus le même centre villageois qu'il va y avoir ici, à Labelle, si jamais on fait ça. Ça veut dire que, nous, on espère que si la solution de la déviation est acceptée, qu'elle va se réaliser au moment... on va la construire au moment où ça va être opportun.

3645 Présentement, on constate déjà qu'il y a des... la plus grosse problématique, c'est les problèmes de congestion, puis dans notre horizon de planification, on prévoit que ça va « rempirer », ça va être multiplié par 5. Ça veut dire que, normalement - on ne peut pas parler pour l'avenir - ce projet-là devrait être priorisé en temps opportun.

3650 Ce qui est important pour nous, c'est de réserver un corridor routier dans la démarche qu'on a faite là. Si on ferait une solution alternative, qui est le 4-voies, puis qu'on met notre projet, comme monsieur Barabé, tout à l'heure, le disait, sur la tablette puis qu'on le ressort dans 15 ans - on ne sait pas les développements qui vont se faire à ce moment-là - il faut tout recommencer la démarche et ça nous reporte... En tout cas, les problématiques qui vont être vécues vont être encore plus grandes, puis là, il va y avoir encore plus d'impacts à plusieurs niveaux, soit le milieu bâti ou autre.

LE PRÉSIDENT :

3660 Je vous remercie.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3665 Pour revenir à la question des budgets, dans le plan de transport, le plan d'action, c'est indiqué que, pour les contournements de Labelle et de L'Annonciation, il y a eu un budget de prévu de 34 millions \$, puis il y avait un montant de 10 millions \$ qui serait dépensé d'ici 2006. Comment est-ce que ça fonctionne? Est-ce que le budget de 10 millions \$ est reporté automatiquement ou s'il est complètement éliminé?

M. MARIO TURCOTTE :

3675 Monsieur le commissaire, dans le plan de transport, c'est des prévisions, c'est des estimations au moment où on fait le plan qui sont indiquées là. Ce genre de projet-là, c'est un projet de développement qui est sous la responsabilité du ministre des Transports. Ce projet-là est dans une enveloppe budgétaire provinciale où, tous les projets de

développement de la province, les argents sont puisés, et c'est le ministre qui se réserve le choix, à la limite, de les prioriser. Ça veut dire que ce projet-là va être en compétition avec un projet sur l'autoroute 50, exemple, sur l'autoroute 15, sur la route 175 dans le Parc des Laurentides.

C'est-à-dire que le ministre, pour ces projets-là d'importance pour une région, pour l'ensemble de l'économie du Québec, veut avoir le pouvoir de les prioriser en moment opportun et de les mettre en compétition. Ça veut dire que le montant que vous voyez dans notre plan d'action ou dans notre plan de transport, c'est le montant qui a été estimé lors de la réalisation de notre plan d'action, mais nous faisons une révision à toutes les années. Parce que plus notre projet évolue, plus on se rapproche de l'année de réalisation, bien, les montants se précisent.

LE PRÉSIDENT :

Pour revenir à la question de monsieur Machabée en rapport avec la proposition... c'était le Comité de Survie qui avait fait cette proposition d'un 3-voies, serait-il possible que vous nous produisiez, soit sous forme de tableau, soit sous forme de petit document, la problématique?

On peut comprendre que le principal problème est relié au feu de circulation, à la capacité technique du feu de circulation. Est-ce qu'on peut avoir un tableau, à ce moment-là, qui synthétise, dans l'état actuel de la route, quelle est la capacité de la route par rapport au feu de circulation?

La proposition que vous nous avez montrée, un 4-voies dans l'emprise, quelle serait la capacité à ce moment-là de la voie, et, bien entendu, en fonction du 3-voies tel que proposé par le Comité de Survie, quelle serait sa capacité pour qu'on puisse comparer ces trois options? Est-ce que vous pourriez nous produire un tableau qui synthétise cette information?

M. MARIO TURCOTTE :

C'est à nous, au ministère des Transports, que vous demandez la production...

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça, ministère des Transports. Seriez-vous capable de nous faire un tableau-synthèse?

M. MARIO TURCOTTE :

3720 Oui, on va vous produire un tableau donnant les principales données que vous nous demandez.

LE PRÉSIDENT :

3725 Et les caractéristiques physiques, bien entendu, pour ne pas que nous les perdions de vue, et, bon, qu'est-ce que ça implique comme aménagements, mais de façon le plus synthétique possible, et quelle sera la capacité à ce moment-là de la route. Donc, situation actuelle, 3-voies, tel que proposé par le Comité de Survie, et le 4-voies, tel que vous nous l'avez montré, pour avoir les capacités.

3730 **M. MARIO TURCOTTE :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3735 Monsieur Machabée, est-ce que vous voulez avoir d'autres précisions?

M. MARCEL MACHABÉE :

3740 Est-ce que je peux apporter un commentaire?

LE PRÉSIDENT :

3745 Un court commentaire.

M. MARCEL MACHABÉE :

3750 Écoutez, tout le monde reconnaît que la problématique est principalement les fins de semaine pour le trafic qui se dirige vers le sud. Quand on parle d'un 4-voies, évidemment, c'est pour régler aussi une problématique du sud au nord. Pour nous, en tout cas, à notre avis, c'est que des congestions du sud vers le nord, il n'y en a pas vraiment; s'il y en a, il y en a peut-être une fois par année. C'est la raison pour laquelle on avait proposé un 3-voies seulement, qui, à notre avis... je veux dire, le 4-voies ne serait pas nécessaire pour régler une problématique qui n'existe à peu près pas pour le trafic qui s'en vient du sud vers le nord.

3755 Les vendredis, les jeudis, ou quand ça monte, il est très, très, très rare - vous avez fait des études, vous avez pris des... Je sais qu'il y a des fins de semaine qu'il y a eu des décomptes de faits. Mais j'aimerais connaître vraiment le nombre de fins de semaine où

3760 il y a vraiment eu une problématique de congestion du trafic qui vient du sud et qui se dirige vers le nord.

3765 Pour nous, le vrai problème est du nord vers le sud, et trois, quatre fins de semaine par année, puis avec un 3-voies... avec une voie additionnelle vers le sud et, aussi, qui serait prolongée jusqu'aux quatre voies déjà existantes, à notre avis, la problématique, elle serait réglée pour un bon bout de temps.

LE PRÉSIDENT :

3770 Peut-être, à ce moment-là, le ministère, pourriez-vous rajouter une quatrième option, parce qu'on a effectivement pu constater tout à l'heure, à la présentation des délais, que le délai d'attente... de retard, plutôt, était substantiellement plus élevé pour les automobilistes provenant du nord vers le sud. Serait-il possible, à ce moment-là, si vous aménagez un 3-voies... un peu dans le sens de ce que monsieur Machabée vient de dire, 3775 donc, on aurait à ce moment-là un 2-voies complet en direction sud, donc, et en amont et en aval de la rue du Pont, un plein 2-voies à ce moment-là de ce côté-là, tout en maintenant l'aménagement actuel du côté sud. Alors qu'est-ce que ça changerait au niveau des délais et des bouchons, au bouchonnement de la route, et en direction sud et en direction nord? On serait capable d'avoir cette quatrième option?

3780

M. MARIO TURCOTTE :

Nous allons l'inclure dans notre petit rapport que nous vous allons vous fournir.

3785

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça vous va, monsieur Machabée?

M. MARCEL MACHABÉE :

3790

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3795 Je vous remercie. Alors ceci met fin... L'intervention de monsieur Machabée était la dernière inscrite au registre. Alors nous allons maintenant procéder à la fin officielle de la première partie de l'audience publique concernant le projet de déviation de la 117 à Labelle.

3800

Je vais apporter des précisions. Bien entendu, la première partie de l'audience est terminée, nous allons procéder à une lecture attentive, nous allons avoir les transcriptions

des documents, on va prendre connaissance. Les transcriptions vont être rendues publiques ici même, dans les centres de consultation de Labelle.

3805 Je vais vous expliquer le but de la seconde partie de l'audience. Donc, la deuxième partie de l'audience publique permet aux citoyens de prendre position sur le projet, donc, dans ce contexte, la Commission entend l'opinion de ceux et celles qui le désirent. Le début de la deuxième partie de l'audience sera le 26 novembre prochain à compter de 19 h 30, ici même, dans la grande salle de l'hôtel de ville de Labelle.

3810 Bien entendu, pour pouvoir accueillir les intervenants ici, on doit manifester son intention de produire un mémoire. Ce mémoire, nous vous demandons d'indiquer à la coordonnatrice du secrétariat de la Commission, madame Monique Gélinas... nous vous demandons de lui signifier votre intention de déposer ce mémoire. Si vous nous l'indiquez le plus tôt possible, ceci permet à la Commission de préparer la logistique pour les
3815 réservations de salle et aussi prévoir le temps qui sera requis pour entendre les mémoires.

Vous devrez faire parvenir vos mémoires avant le 22 novembre, et ce, afin de permettre à la Commission d'en faire une lecture attentive et appropriée avant le début de la deuxième partie. C'est très important. En pouvant les lire avant d'entendre les gens, ça nous permet de pouvoir les analyser et de préparer des questions, ça nous permet à ce moment-là un meilleur échange. Parce que, lors de la présentation de votre mémoire, ce n'est pas nécessairement requis et souhaitable de faire la lecture intégrale du mémoire; idéalement, c'est d'en faire une synthèse. Parce qu'on va allouer une plage de temps d'environ une vingtaine de minutes par mémoire, alors en faisant une synthèse de quelques
3820 minutes du mémoire, ça permet à la Commission d'échanger plus longuement avec vous que si vous faites une lecture exhaustive d'un mémoire, et si ça prend, disons, 15 minutes, ça laisse moins de temps compte tenu à ce moment-là des cédules de présentation des mémoires.

3830 Vous pouvez également présenter un mémoire à la Commission sans le présenter. Donc, ceci est à votre discrétion. Bien entendu, si vous n'avez pas l'intention de le présenter, vous devez le signaler à la coordonnatrice du secrétariat de la Commission parce que, bien entendu, nous allons établir une cédule en fonction des mémoires qui seront présentés.

3835 S'il vous plaît, si possible - bien entendu, ce n'est pas une obligation - veuillez, s'il vous plaît, indiquer vos intentions de présenter un mémoire ou d'envoyer un mémoire à la Commission avant le 8 novembre prochain. De cette façon-là, ça va nous permettre de planifier le mieux possible. Bien entendu, je répète, si possible, de préférence, envoyez-
3840 nous vos mémoires avant le 22 novembre, ça va nous laisser quelques jours pour en prendre connaissance.

3845 Pour la deuxième partie de l'audience, la disposition de la salle va être sensiblement
différente de ce que nous avons ce soir. Bien entendu, la table de la Commission va
toujours être au même endroit, la table des intervenants également, il va y avoir aussi la
table du secrétariat de la Commission à l'arrière. Ce qui va être la différence, c'est qu'il n'y
aura pas de table attitrée pour le promoteur et de table attitrée pour les personnes-
ressources. Bien entendu, une audience publique est ouverte à tous, on s'attend à ce que
3850 le promoteur, le ministère des Transports, soit ici à écouter les mémoires et possiblement
d'autres personnes-ressources aussi, mais ni le promoteur ni les personnes-ressources
n'auront de rôle attitré et actif à jouer au sein de la deuxième partie de l'audience.

3855 Je dois également mentionner, cependant, qu'il existe un droit de rectification des
faits. Ce droit est disponible pour tout participant qui est présent dans l'audience, ça peut
être un droit utilisé par le promoteur, par un citoyen, par la Municipalité, le ministère de
l'Environnement. Donc, quiconque a le droit de se prévaloir de ce droit de rectification.

3860 Bien entendu, lors des échanges entre la Commission et les gens qui vont présenter
leur mémoire, il peut y avoir des éléments, des données, des statistiques, des dates qui
sont soit énoncés par la Commission, soit énoncés par les gens qui viennent présenter leur
mémoire, et cette date s'avère... ou cette donnée n'est pas exacte, à ce moment-là les
gens, par exemple, qui ont produit ces données peuvent demander à la Commission de
venir rectifier les faits. Alors ce système existe au sein des procédures du BAPE.

3865 Alors je crois que ça met fin à l'ensemble des éléments de la première partie de
l'audience, alors je vais vous souhaiter une bonne fin de soirée à tous, et au plaisir de vous
revoir dans quatre semaines. Alors bonne soirée.

FIN DE L'AUDIENCE

3870 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.

3875 **ET J'AI SIGNÉ:**

3880 _____
BERNARD J. RAVEAU, s.o.

3885

3890

3895

3900