

Municipalité de
Notre-Dame-de-Lourdes

MÉMOIRE

*PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131 ENTRE
LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS ET LA
MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DES-PRAIRIES*

Par Sylvain Gagnon

31 mai 2007

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	1
INTRODUCTION	2
POSITIONNEMENT DE LA MUNICIPALITÉ VERSUS LE FONDEMENT DU PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131	3
COMMENTAIRES ET OBJECTIONS DE LA MUNICIPALITÉ VERSUS CERTAINS ASPECTS DU PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131	4
Secteurs commerciaux et accès véhiculaires	4
Proposition :	5
Présence d'un muret de béton et d'un terre-plein au centre de la route 131.....	6
Pourquoi une telle objection ?.....	6
La clientèle de passage.....	6
La visibilité des commerces.....	7
L'accessibilité aux commerces	8
La facilité d'accès au réseau routier québécois.....	9
Proposition :	9
Pourquoi une telle objection (suite) ?	10
Virage agro-touristique	11
Inesthétisme du projet.....	11
La poudrerie	12
Improvisation et études manquantes.....	13
Temps de réponse des véhicules d'urgence - pensée magique	15
Passage de flux véhiculaires dans des développements résidentiels de juridiction municipale.....	15
Atténuation des impacts de l'actuelle route 131?	16
Vitesse trop élevée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sur la route 131	17
Solution :	18

PROPOSITIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES	
AFIN D'AMÉLIORER LE PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131	19
CONCLUSION.....	24

PRÉAMBULE

À la suite du dépôt, en date du 02 mai 2006, du projet d'élargissement de la route 131 entre la municipalité de Saint-Félix-de-Valois et la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies, le conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes a procédé à l'étude attentive dudit projet afin de s'assurer que l'impact de ce dernier serait nul ou positif pour la municipalité.

Hors, il ressort de cette étude que la réalisation du projet d'élargissement de la route 131 tel que proposé par le ministère des transports du Québec aura, à n'en pas douter, de forts impacts négatifs sur le développement de la municipalité. Il appert en effet, suite à l'analyse du projet et à l'analyse des audiences du Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (B.A.P.E.) qui se sont tenues les 15, 16 et 17 mai derniers à Notre-Dame-de-Lourdes, que cette dernière municipalité a tout à perdre et pratiquement rien à gagner de la réalisation du projet d'élargissement de la route 131 dans sa forme actuelle.

Le présent mémoire fait donc état desdits impacts négatifs et propose des alternatives jugées acceptables par le conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes.

INTRODUCTION

Le conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes est favorable au développement du nord de la grande région administrative de Lanaudière. Cependant, ledit conseil ne désire pas que le développement socio-économique de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes soit sacrifié afin de réaliser cet objectif.

En effet, le développement du nord de la grande région de Lanaudière ne doit pas se faire au détriment d'aucune municipalité ni d'aucune région.

Détourner l'économie et la vitalité de certaines municipalités pour en développer d'autres n'est pas une façon de faire acceptable.

De plus cette façon de faire n'est aucunement conforme aux principes du développement durable. En fait, en agissant ainsi, il n'y a pas création d'une nouvelle économie, mais bien un détournement d'économies, ce qui a pour effet de créer des laissés pour compte. Il n'existe pas et il ne doit jamais exister des québécois de second ordre !

La seule option qui soit conforme à la notion de développement durable, c'est la création pure et simple d'une nouvelle économie locale. Nul ne peut s'opposer à ce principe et ce n'est qu'en respectant ce dernier que le projet d'élargissement de la route 131 pourra être approuvé par les élus municipaux locaux.

POSITIONNEMENT DE LA MUNICIPALITÉ VERSUS LE FONDEMENT DU PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131

Sur la base du projet qui a été soumis à la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes en date du 2 mai 2006 et sur la base du projet qui a été présenté à l'audience publique du 15 mai dernier, le conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes se montre favorable audit projet et ce moyennant certaines réserves.

En effet, l'amélioration de la sécurité des usagers du réseau routier Lanaudois figure parmi les préoccupations des élus de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes.

Dans ces circonstances, le réaménagement des intersections, l'augmentation du nombre de voies de circulation et l'amélioration de la fluidité des véhicules sont autant d'objectifs que les membres du conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes cautionnent.

CEPENDANT, l'amélioration de la sécurité des usagers du réseau routier Lanaudois n'est pas une fin en soi ni un projet à étudier en vase clos. En fait, les réserves qu'expriment les membres du conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes proviennent justement du fait qu'il semble que le ministère des transports du Québec ai oublié que la route 131 traverse des municipalités en développement et non des espaces désertiques. Volontaire ou non, cette omission fait en sorte que dans sa version actuelle, le projet ne peut et ne pourra recevoir l'appui du conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes.

COMMENTAIRES ET OBJECTIONS DE LA MUNICIPALITÉ VERSUS CERTAINS ASPECTS DU PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131

Secteurs commerciaux et accès véhiculaires

Il est bon de noter que l'actuel secteur commercial de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes se situe directement le long de la route 131, d'une ligne imaginaire située à environ 250 mètres au nord de la 1^{ère} Avenue jusqu'aux terrains bordant la rue Claude plus au sud.

Il est également bon de noter que ce secteur commercial fait actuellement l'objet d'une demande d'expansion au niveau des instances de la municipalité régionale de comté de Joliette (second projet de schéma d'aménagement révisé).

Lorsque le nouveau schéma d'aménagement révisé entrera en vigueur (prévision fin 2007, début 2008), le principal secteur commercial de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes s'étendra d'une ligne imaginaire située à environ 250 mètres au nord de la 1^{ère} Avenue jusqu'au rang Sainte-Rose plus au sud.

De plus, un secteur commercial secondaire sera créé de manière à agrandir le secteur commercial de la ville de Notre-Dame-des-Prairies vers le nord en direction du rang Sainte-Rose (côté ouest de la route 131).

Comme le ministère des transports du Québec semble vouloir limiter les accès directs à la route 131 (boulevard Barrette) par des servitudes de non accès, il est évident que dans sa version actuelle le projet d'élargissement de la route 131 mettra fin au développement commercial de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, développement qui prenait jusqu'alors de plus en plus d'ampleur (près de 2 000 000\$ en investissement pour chacune des années 2005 et 2006 et un investissement de près de 1 000 000\$ annoncé jusqu'à maintenant en 2007). Actuellement le développement commercial peut se faire le long de la route 131, il faut donc que le développement puisse se faire même une fois le projet d'élargissement de la route 131 réalisé. La perte du potentiel commercial sans compensation n'est pas une solution envisageable.

Les terrains développables commercialement en bordure de la route 131 sont rares et très convoités, d'où leurs prix élevés. La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes a la chance de compter sur plus de 2500 mètres de terrains développables commercialement le long de la route 131. Pourquoi, à l'aube de son développement, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, qui se relève

péniblement de la perte de l'économie reliée à la production du tabac, accepterait de perdre ce qui semble être sa seule chance de se développer à la hauteur de ses possibilités ?

Des terrains commerciaux sans accès direct et/ou indirect à la route 131 ne valent rien, puisque personne ne peut s'y construire. Déjà à l'heure actuelle le projet d'élargissement de la route 131 fait mal à la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes puisqu'il fait régner un climat d'incertitude qui ralentit l'économie locale en retardant certains investissements commerciaux et en faisant reculer des gens d'affaires qui autrement investiraient à Notre-Dame-de-Lourdes.

Proposition :

Dans l'optique de ne pas perdre le potentiel de développement commercial de la municipalité, les membres du conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes sont ouverts à faire une concession dans leurs plans de développement commercial à court, moyen et long terme.

En effet, conscients du fait que développer commercialement les abords de la route 131 avec des accès directs sur celle-ci augmenterait significativement le nombre de points de conflit avec le flux véhiculaire de la route 131, les membres du conseil de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes seraient favorables à ce qu'il n'y ait plus de nouvelles entrées de service directement sur la route 131 à condition que le ministère des transports du Québec soit ouvert à aménager, à ses frais, des voies de service permettant de continuer le développement commercial de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. En effet, pourquoi serait-ce les citoyens de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes qui devraient payer la facture des correctifs reliés directement aux décisions du ministère des transports du Québec ? Pour une municipalité de 2 292 habitants, une facture de plusieurs centaines de milliers de dollars est insoutenable !

L'argument du ministère des transports du Québec voulant que de telles voies de service ne soient aménagées que pour desservir des commerces existants ne tient absolument pas compte des potentiels de développement des municipalités impliquées. Une municipalité qui ne se développe pas est une municipalité en déclin. Renoncer à l'implantation de nouveaux commerces équivaut à renoncer à la construction de nouvelles résidences (propriétaires de commerces, employés, clients, etc.). Dans le cadre économique actuel, une municipalité se doit d'être compétitive pour survivre. La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes lutte actuellement pour sauver son bureau de poste, sa caisse populaire et peut-être bientôt son école primaire. Toute perte économique de la municipalité peut signifier la perte de l'une ou l'autre de ces institutions ! L'économie roule dans un sens comme dans l'autre il faut s'assurer qu'elle roule dans la bonne direction.

Une municipalité comme Notre-Dame-de-Lourdes (en situation de réorganisation totale et en position financière extrêmement précaire) ne peut se payer le luxe de se sacrifier au profit d'une autre municipalité, ni même d'une région. Il en va de la santé et de l'avenir de la municipalité.

Présence d'un muret de béton et d'un terre-plein au centre de la route 131

L'un des principaux points d'opposition de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes vis-à-vis du projet d'élargissement de la route 131, c'est la présence d'un terre-plein avec muret de béton ou trottoir de béton au centre de la nouvelle route 131.

Pourquoi une telle objection ?

Le secteur commercial qui existe depuis de très nombreuses années, est en cours de consolidation depuis environ trois ans. À ce stade de sa consolidation, ledit secteur commercial est très vulnérable. En effet, bien que certains projets se soient déjà concrétisés (Portes Lapierre, Grégoire Sport, etc.), plusieurs projets sont actuellement en cours de planification (étude de marché). Ces projets, qui impliquent pour plusieurs le remplacement des bâtiments commerciaux existants et/ou la transformation de ceux-ci, sont fortement touchés par le climat d'incertitude que vient de créer le projet du ministère des transports du Québec.

En effet, pour un fort pourcentage, les commerces qui se trouvent dans le secteur commercial de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes ou qui veulent s'y implanter dépendent des points suivants :

- La clientèle de passage ;
- La visibilité de leur commerce ;
- L'accessibilité de leur commerce ;
- La facilité d'accès au réseau routier québécois ;

La clientèle de passage

La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes n'est pas encore une véritable municipalité de destination. La majorité des commerces s'y trouvant ne peuvent donc pas se limiter à une clientèle locale stable pour opérer. Ils doivent donc compter pour beaucoup sur une clientèle de passage.

Hors, bien que le projet d'élargissement de la route 131 ne nuit pas au flux véhiculaire nord sud, bien au contraire, il faut, pour que les commerces de Notre-

Dame-de-Lourdes continuent d'en profiter, que cette clientèle potentielle veuille bien s'arrêter. Hors, à la lumière des informations obtenues du ministère des transports du Québec et à la lecture de leurs plans, cette clientèle sera irrémédiablement perdue.

Pourquoi cette clientèle, qui par définition ne fait que passer, voudrait-elle faire de longs détours pour avoir accès à nos commerces alors qu'un peu plus au sud et au nord elle pourra trouver les mêmes biens et services sans devoir faire l'effort d'emprunter un détour ?

La clientèle de passage est une clientèle peu fidèle. En fait, elle arrête au niveau du territoire de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes pour plusieurs raisons, dont l'accessibilité. Si cette clientèle doit faire des détours aussi minimes soient-ils, elle cherchera des alternatives plus directes. Hors, il se trouvera toujours des alternatives plus alléchantes que de faire un détour.

Cette problématique existe et est connue depuis de nombreuses années au niveau de la revitalisation des artères commerciales. Même erronée, la perception de la clientèle est décisive dans la survie d'une artère commerciale. En effet, les gens refuseront de se stationner à une distance d'un coin de rue du commerce qu'ils désirent visiter sur une artère commerciale (ex. : 500 pieds) alors qu'ils accepteront d'être stationner au bout du terrain de stationnement d'un centre d'achats parce qu'ils sont « devant le bâtiment » (à plus de 1000 pieds).

Comme les commerces situés à Notre-Dame-des-Prairies demeureront facile d'accès (absence de terre-plein), ainsi que ceux de Saint-Félix-de-Valois (voie de desserte directe) et de Saint-Jean-de-Matha (statue quo), le client type s'adaptera à cette situation non pas en utilisant les infrastructures de virage à gauche, ce qui allongerait son trajet, mais bien en allant tout simplement vers des commerces plus accessibles ou « visiblement » plus accessibles.

L'étude d'impact du ministère des transports du Québec prévoit bien de suivre l'évolution du secteur commercial une fois leur projet d'élargissement réalisé, mais le meilleur suivi au monde ne réussira pas à solutionner la problématique de la désertion de la clientèle. Un commerce fermé reste un commerce fermé même si on le prend en note !

La visibilité des commerces

Les commerces s'implantent aussi le long de la route 131 pour s'afficher. Même si l'on ne veut pas nécessairement s'acheter une motoneige, si l'on passe devant le commerce plusieurs fois par année, lorsque le besoin se fera sentir, nous penserons inévitablement à ce commerce pour le combler.

Le projet d'élargissement du ministère des transports du Québec nuit à la visibilité des commerces sur la route 131 principalement par la hauteur des murets. Si les personnes assises dans leur automobile ne voient, de leur position, qu'un muret de ciment, aucun commerce ne sera visible. Pour qu'un client arrête, il faut qu'il voie le commerce d'assez loin pour réagir. Pourquoi ne pas baisser la hauteur du muret aux abords des secteurs commerciaux (développés et en voie de développement?)

Aussi, notons que certaines enseignes seront expropriées et qu'il ne restera plus nécessairement suffisamment de terrain à certains commerces (suite à l'expropriation) pour refaire une enseigne fonctionnelle sur poteau (ex. : perte de droits acquis). N'ayant pas eu de réponse claire quant au mécanisme de compensation monétaire hormis en terme de « valeur d'un bien », il convient de se questionner sur le mécanisme de compensation lorsqu'il sera question des « potentiels » et « droits acquis » commerciaux.

L'accessibilité aux commerces

Le muret ainsi que le terre-plein seront autant de barrières physiques qui empêcheront les commerces présents et à venir d'avoir accès à des clientèles qui leur seraient autrement fidèles. En effet, comme certains clients choisissent nos commerces en fonction de la facilité d'y accéder rapidement et facilement, une fois cette barrière physique implantée, il sera ou difficile d'entrer à un commerce ou difficile d'en sortir.

Par exemple, une entreprise de Joliette qui ferait entretenir sa flotte de véhicules par le « Garage Ste-Marie », pourrait changer d'idée s'il faut, au départ du commerce faire un détour d'un kilomètre avant de pouvoir reprendre le chemin de Joliette. La même situation peut s'appliquer à d'autres commerces ainsi qu'à d'autres types de clientèle. Un commerce mal situé peut perdre sa clientèle à la faveur d'un commerce mieux situé.

Quant à la clientèle locale, le même phénomène se produira inévitablement. En effet, même si les gens ont un réflexe vers l'achat local, s'il faut faire des détours ou risquer un « U Turn » sur la route 131 pour aller « acheter local », il est fort possible, voir probable que cette clientèle profite de ses achats hebdomadaires dans le grand Joliette (ex. : épicerie) pour y effectuer les achats qu'elle faisait auparavant sur le territoire de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes.

Le facteur accessibilité est donc un des principaux facteurs que le ministère des transports du Québec devra revoir dans son projet d'élargissement de la route 131.

La facilité d'accès au réseau routier québécois

Un bon nombre de commerces font le choix de s'implanter dans le secteur commercial de Notre-Dame-de-Lourdes parce qu'ils doivent avoir accès rapidement, pour des fins de livraison ou autres, à l'ensemble du territoire de la région. En effet, l'intersection de la rue Principale avec la route 131 offre actuellement l'avantage de donner rapidement accès à la Matawinie et au secteur de Saint-Gabriel-de-Brandon via la route 131 Nord, de donner rapidement accès au secteur de Joliette et même à Montréal (via les autoroutes 31 et 40) par la route 131 sud, de donner rapidement accès au secteur de Sainte-Mélanie et Rawdon via la rue Principale Ouest et de donner accès rapidement à la région de Berthier via la rue Principale Est.

L'implantation d'un muret ou d'un terre-plein vient anéantir cet avantage stratégique, puisque les commerçants ne pourront plus avoir accès facilement à la route 131 comme actuellement. En effet, le terre-plein ainsi que le muret ne permettront pas d'avoir accès directement à la route 131 sud et à la route 131 nord d'un même emplacement. Les commerçants devront donc eux aussi faire des détours longs, fréquents et à la longue très coûteux.

Proposition :

Lors de l'audience publique de mai, le ministère des transports du Québec proposait aux commerçants l'utilisation de virages en « u » au Nord et au Sud du secteur commercial principal. De plus, il proposait aussi certains détours via des rues résidentielles paisibles (rue Raymond, 1^{ère} Avenue, rue Adam, etc.).

Comment peut-on détourner la circulation lourde et commerciale en la faisant passer au travers de quartiers résidentiels de faible densité (résidences unifamiliales isolées) sans affecter gravement la quiétude et la sécurité de ces secteurs ? Le ministère des transports n'a pas soulevé ce point, rejetant le réaménagement de ces rues sur la compétence municipale. Hors pourquoi ce serait encore une fois la municipalité qui paierait pour des inconvénients qui sont hors de son contrôle ?

Nous demandons donc que des voies de service soient aménagées là où c'est possible afin de ne pas affecter l'accessibilité des commerçants existants et à venir. Plus particulièrement, une voie de service qui passerait derrière les commerces situés sur le coin nord-est de l'intersection « route 131 et rue Principale » devrait être aménagées. Cette voie de service qui partirait de la rue Principale et qui se terminerait au nord du commerce « Grégoire Sport » serait

conçue autant pour accueillir la clientèle de ces commerces que pour accueillir les livraisons effectuées par de longs camions.

Pourquoi une telle objection (suite) ?

La municipalité est contre la création d'une barrière physique infranchissable séparant en deux la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes ainsi que son village.

La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes est traversée du nord au sud par la route 131. Hors, malgré la présence de cette importante voie de circulation, les citoyens de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes ne percevaient pas significativement, jusqu'à maintenant, l'effet de barrière qu'elle constituait.

Avec la venue dudit terre-plein et du muret de béton, la perception des gens changera radicalement. Il y aura création de Notre-Dame-de-Lourdes Est (à l'est de la route 131) et de Notre-Dame-de-Lourdes Ouest (à l'ouest de la route 131).

Ce genre de division est non seulement préjudiciable à l'économie locale, mais aussi et surtout préjudiciable à la réalité sociale de la municipalité. Avec le temps, ce qui se passera à l'est ne sera plus nécessairement l'affaire des gens de l'ouest et vice-versa. Le sentiment d'appartenance étant primordial à plusieurs niveaux, il faut éviter de créer des divisions internes et artificielles. Si une intervention crée plus de problèmes qu'elle n'en résout, il faut la modifier ou l'abandonner ! Non au nouveau mur de Berlin !

Lors des audiences publiques du mois de mai dernier, le ministère des transports du Québec s'est contenté de nous dire qu'il installerait une lumière pour les piétons au coin de la rue Principale avec la route 131. Hors c'est très insuffisant. Jamais il n'a démontré la moindre ouverture à la piste cyclable (sécurité du cycliste), au passage piéton (on ne propose rien de sécuritaire pour les gens âgés qui se meuvent lentement ou pour les jeunes écoliers), aux circuits d'autobus scolaires qui devront couper 4 voies sans feux de circulation à l'intersection du rang Sainte-Rose et de la route 131 (et oui, l'autobus doit passer du rang Sainte-Rose ouest au rang Sainte-Rose est pour aller chercher des écoliers et ce malgré ce qu'en dit le promoteur du projet d'élargissement), aux itinéraires que doivent emprunter les véhicules d'urgence qui perdront de précieuses minutes à négocier des détours qui n'existent pas actuellement (deux minutes en cas de crise cardiaque ça peut faire la différence entre la vie et la mort ou la lucidité et l'incapacité mentale), etc. Le ministère des transports du Québec ne doit-il pas étudier tous les impacts de son projet et non pas se limiter à quelques aspects et en rejetant à la légère les autres ? Nous demandons que l'étude d'impact soit complète et précise.

Virage agro-touristique

Suite à la chute de son économie locale, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes a décidé de devenir proactive et de relancer elle-même son économie afin d'assurer un bel avenir à ses citoyens. La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes qui ne peut désormais plus compter sur l'industrie du tabac pour faire tourner son économie, désire profiter de cet occasion rare qui lui est donné afin de réaliser un virage stratégique pour ne plus être une municipalité où l'on passe mais bien une municipalité où l'on arrête (municipalité de destination).

Pour réaliser cet objectif, la municipalité a commencé en 2005 à revoir sa réglementation d'urbanisme et ainsi se donner une vision à long terme de son avenir. Cependant, cette réglementation ne sera effective qu'en 2007 ou 2008 (le nouveau schéma d'aménagement de la MRC de Joliette n'est toujours pas en vigueur). De plus il faudra compter sur une dizaine d'années d'application de celle-ci pour que la nouvelle politique de la municipalité porte ses fruits.

Comme la réalisation du projet d'élargissement de la route 131 est prévue pour l'année 2011 ou 2013 (selon les sources rencontrées), la municipalité n'aura pas le temps de consolider suffisamment son économie afin de ne pas trop souffrir de la réalisation de l'actuel projet d'élargissement tel que proposé par le ministère des transports du Québec.

Si la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes comptait sur une population de 10000 habitants et/ou sur une économie stable et prospère, la donne serait différente. Mais au moment d'écrire ces lignes, la population est bien en deçà de ce seuil et l'économie locale est vacillante suite à la perte totale de l'économie du tabac qui constituait la majeure partie de l'économie locale.

Il nous faut du temps pour s'adapter et il nous faut aussi de l'aide. De véritables négociations doivent débuter (aucune réelle négociation n'a eu lieu entre le promoteur du projet et le conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes bien que ce dernier soit ouvert à toute discussion (contrairement à Saint-Félix-de-Valois où le ministère négocie depuis plusieurs années).

Inesthétisme du projet

En effet, les touristes qui vont vers le nord cherchent pour la plupart à être dépaysés par la présence de beaux paysages ainsi que par l'omniprésence de la verdure. Hors, le projet du ministère des transports du Québec va à l'encontre de ces valeurs et en conséquent n'est absolument pas respectueux du caractère rural de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes.

La réalisation de l'actuel projet d'élargissement de la route 131 prévoit l'aménagement d'une mer d'asphalte et de béton. La verdure aurait pourtant sa place dans ce genre de projet. Des aménagements de verdure aux intersections et des plantations en bordure du nouveau trajet seraient aisément réalisables. Pourquoi le ministère des transports du Québec s'obstine-t-il à réaliser le minimum alors qu'il pourrait être un intervenant majeur de la relance des municipalités du Québec? Est-ce à la municipalité de réparer les pots cassés par le ministère des transports du Québec ? La réponse est non !

Lors de l'audience publique de mai dernier, le promoteur du projet d'élargissement déclarait que le secteur commercial de Notre-Dame-de-Lourdes était trop ouvert pour permettre de baisser la vitesse sécuritairement. Un aménagement paysager en bordure de la route pourrait, en plus d'être esthétique, permettre de créer un sentiment d'encadrement et ainsi permettre la baisse de la vitesse (sécurité accrue). Une vitesse moins grande ne veut peut-être pas dire moins d'accidents, mais inévitablement, il y aura moins d'accidents graves.

Pourquoi les aménagements de coin de rue ne seraient pas agrémenter de bacs à fleurs intégrés aux infrastructures ? Des rangées d'arbres et d'arbustes agrémenteraient également très bien le paysage en plus de régler en partie ou en totalité des problématiques évidentes (bruits, poudrerie, coup de vent, etc.).

La poudrerie

Le muret que le ministère des transports du Québec entend implanter au centre de la route 131 ne tient nullement compte des intempéries qui caractérisent la route 131 de Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Notre-Dame-des-Prairies. En effet, l'hiver il y a énormément de poudrerie sur la route 131 puisque les vents sont souvent perpendiculaires à cette route et de chaque côté il y a d'immenses champs à découvert. Bien que la poudrerie soit déjà dangereuse à cause de la faible visibilité qui en découle (il faut parfois conduire en se fiant aux fils électriques pour savoir où l'on est !), il n'y a pas beaucoup d'accumulation de neige sur la chaussée puisqu'il n'y a pas d'obstacle au vent.

Cependant, dans la version actuelle du projet d'élargissement de la route 131, le muret sera un obstacle au vent et augmentera la problématique considérablement dû à l'accumulation de « lames de neige » derrière celui-ci. En plus de ne rien voir, les automobilistes se heurteront à des « lames de neiges » qui leur fera perdre la maîtrise de leur véhicule. En quoi la sécurité des automobilistes s'en trouvera accrue ?

Improvisation et études manquantes

Au regard de certains sujets et des réponses du ministère des transports du Québec aux audiences publiques de mai dernier, nous croyons que ce dossier a été partiellement improvisé. Comment peut-on vouloir concrétiser un projet d'une telle ampleur alors qu'aucune étude digne de ce nom n'a été réalisée et/ou rendue publique sur le sort du transport scolaire, du transport piéton, du transport à vélo, des véhicules d'urgences, du problème de poudrerie, etc. ?

Sur ces sujets, le promoteur a « contré » les questions posées à l'audience publique en invoquant « que le niveau de risque ne justifiait pas de telles études » ou « que les études seront effectuées dans un futur prochain. Les débuts de réponses dans ces sujets ne sont que des opinions personnelles qui ne sont aucunement étayées par des chiffres concrets. Avant d'affirmer qu'il n'y a pas de risque, il faut justement faire des études ! Pourquoi aurait-on prévu de faire d'autres études d'impact après la tenue des audiences publiques sur l'environnement ? C'est un non sens qui démontre bien un manque de sérieux de la part du ministère des transports du Québec.

Par exemple, à notre avis, on ne peut élargir l'emprise de la route 131, y implanter un terre-plein, y implanter un muret de béton central, retirer à certains endroits les feux de circulation (rang Sainte-Rose) et dire que rien ne changera quant aux autres modes de transport.

Jamais le promoteur du projet d'élargissement n'a expliqué comment, un cycliste, un piéton ou même un automobiliste qui provient du rang Sainte-Rose Ouest pourra traverser l'intersection avec la route 131 et emprunter la route 131 nord (direction de Saint-Félix-de-Valois), soit l'équivalent de 4 voies sans feu de circulation et ce en toute sécurité ! Bien au contraire, le promoteur a déclaré que cette étude n'avait pas encore été faite et qu'à son avis la présence du feu de circulation à cet intersection relevait exclusivement de pressions politiques et non d'un besoin réel (merci aux pressions politiques).

Est-ce que seule la sécurité des automobilistes déjà présents sur la route 131 compte ? Le promoteur promet de faire, dans le futur, une étude d'opportunité pour un feu de circulation à cet endroit et ensuite de décider si un tel feu de circulation est vraiment nécessaire. Il y a vraiment lieu de se poser une question ! Si un automobiliste ou un piéton ou un cycliste veut suivre ce parcours (virage du rang Ste-Rose ouest vers la route 131 nord), est-ce que ce sera plus sécuritaire pour lui s'il est seul à vouloir faire ce virage ou s'il est accompagné de 20 autres automobilistes (à vouloir faire le même virage en même temps) ? Nous ne croyons pas, puisque de toute manière ils feront tous leur manœuvre individuellement et non pas en équipe ! C'est une simple question de logique.

Cette manœuvre demeurera périlleuse tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas de feux de circulation.

Le phénomène est aussi visible au niveau de l'axe « route 131/rue Principale ». En effet, des secteurs résidentiels et des institutions sont situés de chaque côté de la route 131. Hors, les déplacements d'est en ouest ne se faisant pas tous à l'aide d'automobiles, il faut que le projet tienne compte des autres modes de transport.

Les piétons sont nombreux à traverser la route 131, dont deux clientèles principales, les élèves de l'école primaire et les personnes âgées. Pourquoi le projet ne tient-il pas compte de cette clientèle ? Il n'y a aucun aménagement sécuritaire les visant dans le projet du ministère des transports. Est-ce que la sécurité des automobilistes est la seule que doit prendre en compte le ministère des transports du Québec ? Ces gens sont-ils des gens de second ordre ? Nous, nous croyons que non !

Nous ne pouvons nous satisfaire de la réponse obtenue lors de la rencontre du Bape « les piétons qui n'auront pas le temps de traverser pourront attendre sur le terre-plein au milieu de la route ». Comment demander à une personne âgée ou à un enfant de six ans d'attendre le prochain changement de lumière au centre d'un boulevard, à quelques pieds de trains routiers qui roulent à 110-120-130 kilomètres/heure (beau temps mauvais temps)? Même en été personne ne voudrait se retrouver dans cette situation. Imaginer cette même situation lors d'une chute de neige en plein hiver !

Pour ce qui est des transports scolaires, comme nous l'avons mentionné précédemment, il y a des domaines résidentiels situés de part et d'autres de la route 131. Comment peut-on affirmer que le terre-plein avec muret de béton n'aura pas d'impact sur ces transports alors qu'il faudra, après réalisation du projet actuel du ministère des transports du Québec, que les autobus reviennent sur leurs pas à plusieurs reprises ne pouvant plus avoir accès facilement à la route 131? Les coûts déjà élevés de ces modes de transports augmenteront assurément.

Bien que ces coûts ne soient pas à la charge du ministère des transports du Québec, il faudrait que ce dernier se rende compte que ce sont les citoyens qui absorberont ces coûts supplémentaires et ce sans amélioration du service. Pourquoi augmenter inutilement le fardeau des contribuables ?

Enfin, pour les cyclistes, le projet du ministère demeure discret. Comment peut-on couper une municipalité en deux et ne pas prévoir de pistes cyclables en bordure de la route 131 (dans l'accotement ou ailleurs) ni d'aménagement leur permettant de traverser d'est en ouest (feux spéciaux, etc.) ?

À l'heure où la municipalité exige de ses promoteurs résidentiels et commerciaux l'aménagement de pistes cyclables sur toutes nouvelles rues, comment ce fait-il que le ministère des Transports n'en tienne pas compte dans son projet? Les politiques doivent être harmonisées et non étudiées en vase clos.

Temps de réponse des véhicules d'urgence - pensée magique

La position de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes versus le rejet du terre-plein et du muret de béton au centre de la future route 131 (élargie), réside aussi sur la pensée magique du ministère des transports du Québec qui statue que malgré les détours que devront effectuer les véhicules d'urgence pour avoir accès aux commerces et résidences situés le long de la route 131, les temps de réponse ne s'allongeront pas !

Imaginons la situation suivante : Une ambulance qui part de Saint-Jean-de-Matha et qui vient chercher un client en arrêt cardiaque au garage Sainte-Marie (auparavant qui pouvait avoir accès directement à ce commerce), cette ambulance devra désormais tourner à l'est sur la rue Principale, tourner au sud sur la rue Raymond, tourner à l'est sur la rue Thibodeau, tourner au nord sur la route 131 et enfin enfile au garage Sainte-Marie. Pour repartir, l'ambulance pourrait prendre la route 131 nord jusqu'à la rue Principale et faire un « U Turn » pour reprendre la route 131 sud ou aller vers le pont Baril. Le détour engendré par le projet est donc à l'allée d'environ 1,2 kilomètres, le tout à basse vitesse et en majeure partie dans un quartier résidentiel.

Comment peut-on affirmer qu'il n'y aura pas de modification significative dans le temps de réponse des véhicules d'urgence s'il faut parcourir 1.2 kilomètres de plus simplement à basse vitesse pour se rendre sur le lieu d'une urgence ? Selon les informations dont nous disposons, les ambulances ne volent pas encore ! La vie des gens a-t-elle de l'importance aux yeux du ministère des transports du Québec ? Nous l'espérons !

Passage de flux véhiculaires dans des développements résidentiels de juridiction municipale

Une autre raison pour laquelle le terre-plein et de muret de béton du projet du ministère des transports du Québec est inacceptable pour le conseil de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, c'est le détournement du flux véhiculaire au travers de quartiers résidentiels composés majoritairement par des résidences unifamiliales isolées.

En effet, si les gens n'ont plus accès directement aux commerces de la route 131, une partie de la clientèle qui demeurera fidèle aux commerces la bordant passera par la rue Raymond pour ainsi revenir par la route 131 sud et ainsi éviter le plus possible de détour.

Même chose pour la 1^{ère} Avenue qui servira de voie d'accès notamment au commerce « Grégoire Sport » et ce pour les clients qui viendront du nord (avec de lourds et longs chargements).

Ces courts-circuits amèneront une augmentation significative de la circulation à l'intérieur de développements résidentiels calmes et jusqu'alors sécuritaires. Lorsque nous avons soulevé ce problème aux gens du ministère des transports du Québec, on nous a simplement répondu que ce sont les habitués qui agiront ainsi et non la majorité. Cette affirmation est totalement fautive, puisque de l'aveu même des commerçants touchés, une campagne de publicité propagera « La bonne nouvelle »!

Nous sommes d'accord que ce n'est pas 15000 véhicules/jour qui passeront sur la rue Raymond et la 1^{ère} avenue (1^{ère} Avenue et rue Adam). Cependant, si 1000 véhicules/jour de plus passent sur les rues Raymond, 1^{ère} Avenue et Adam, il se peut fort bien que le bruit et la pollution dans ces développements augmentent et que la sécurité y baisse.

La vie d'un jeune enfant qui joue en bordure d'une rue résidentielle paisible est-elle moins importante que la vie d'un automobiliste sur la route 131 ? Un accident du genre arrivera à coup sûr, les gens rouleront plus rapidement, prendront plus de risques pour éviter de trop se retarder, etc. Un accident est trop vite arrivé ! Si c'était votre enfant qui risquerait d'être frappé, que feriez-vous?

La seule solution pour éviter ce phénomène, c'est de rendre l'accès aux commerces plus facile à partir de la route 131 ou à partir d'une voie de service qui ne passerait pas par les développements résidentiels de la municipalité.

Atténuation des impacts de l'actuelle route 131?

En lisant l'étude d'impact du projet d'élargissement de la route 131 au niveau de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et en écoutant le promoteur du projet lors des audiences publiques du mois de mai dernier, nous nous posons certaines questions à savoir : Pourquoi le ministère des transports du Québec avoue que le niveau du bruit en bordure de la route 131 est déjà trop élevé (ex. : Chez M. Sylvain Naud) mais que rien n'est prévu pour atténuer ces nuisances ?

En effet, le ministère des transports du Québec accepte de suivre de près la hausse de l'impact sonore qu'aura le projet d'élargissement de la route 131, mais du même coup refuse de tenir compte des impacts sonores de l'actuelle route 131. Est-ce que 65 décibels dans une chambre à coucher c'est plus préjudiciable si c'est causé par une nouvelle situation que si c'est un problème récurrent ?

Nous croyons que la planification de l'actuel projet d'élargissement est le meilleur moment pour régler les problèmes de l'actuelle route 131. Après la réalisation du projet du MTQ, il sera peut-être difficile voir impossible de le faire. De plus une saine gestion oblige les promoteurs à régler d'un coup les problèmes et ainsi éviter de refaire deux fois un même tronçon de route.

Le bruit, la vitesse excessive, l'aménagement des voies de circulation, l'esthétisme des abords de la route et des intersections, la gestion des accès privés à la route 131, la localisation des futurs accès publics à la route 131 sont autant de problèmes qu'il faudra régler inévitablement un jour et le plus tôt sera le mieux !

Vitesse trop élevée à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sur la route 131

Bien que la vitesse maximale sur la rue Principale soit de 50 kilomètres/heure, la vitesse maximale sur la route 131 au niveau du périmètre d'urbanisation est de 90 kilomètres/heure.

Nous croyons que la vitesse sur la route 131 est excessive au niveau du périmètre d'urbanisation. En effet, à Notre-Dame-des-Prairies, la vitesse sur la route 131 est de 70 kilomètres/heure, à Saint-Félix-de-Valois la vitesse sur la route 131 au niveau du village est de 50 kilomètres/heure et de même au village de Saint-Jean-de-Matha.

Pourquoi ce qui est bon pour ces municipalités ne l'est pas pour la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes ? Baisser la vitesse pourrait même contribuer à faire baisser le nombre d'accidents graves (mortels).

Pour ce qui est des équipements existants (feux clignotants), les gens du ministère des transports du Québec nous affirment qu'ils devront les retirer, puisqu'une politique interne oblige de retirer les feux clignotants pour les tronçons de rue dont la vitesse est de 70 kilomètres/heure et moins.

Hors, on nous dit que sans cet équipement, même si l'on descend la vitesse permise, l'intersection deviendra dangereuse. Pourquoi l'enlever ? Parce que la politique interne l'exige ? Pour sauver de l'argent (les gens du MTQ nous disent

que cet équipement vaut 40000\$) ? Et bien nous avons une solution simple à tous ces problèmes.

Solution :

Baisser la vitesse à 50km/h dans les secteurs commerciaux et à 70km/h ailleurs le long de la route 131, laisser les feux clignotants et le tour est joué. L'intersection sera plus sécuritaire et le ministère des transports du Québec sauvera les coûts relatifs à l'enlèvement des clignotants et du réaménagement de la voie de circulation.

PROPOSITIONS DU CONSEIL MUNICIPAL DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES AFIN D'AMÉLIORER LE PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131

Le conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes demande au ministère des transports du Québec de modifier comme suit son projet d'élargissement de la route 131 :

- Ne pas installer de terre-plein ni de muret de béton au centre de la chaussée de la route 131 au niveau du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. Un aménagement du style de celui existant sur la route 131 au niveau de la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies répondrait adéquatement à la vision du conseil municipal (deux voies dans chaque sens avec une voie de virage à gauche au centre). La proposition de « phase 1 » proposée par le ministère des transports du Québec est vouée à l'échec, puisqu'il n'est question que d'une voie dans chaque sens et d'une voie de virage à gauche au milieu.

De plus, bien qu'aux intersections il faille des aménagements spéciaux, ces derniers devraient faire en sorte que « tous » les commerces présents dans le périmètre d'urbanisation le long de la route 131 soient accessibles à la clientèle en provenance du Sud et du Nord (ex. : Garage Ste-Marie).

- Conserver les feux de signalisation à l'intersection du rang Sainte-Rose avec la route 131 ainsi que les clignotants annonçant un feu rouge imminent.

À moins de vouloir nier que 50% de la population de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes demeure aux abords du rang Sainte-Rose Ouest, il est évident que ces feux doivent demeurer. La vie de ces gens en dépend ! Un mort c'est déjà trop.

- Fixer à 50km/h la vitesse sur la route 131 au niveau du périmètre d'urbanisation (zone commerciale) afin de rendre ce tronçon de route plus sécuritaire et conforme au caractère villageois des lieux. Bien entendu, il va de soi que les équipements présents actuellement

devraient demeurer (feux clignotants et feux de signalisation au niveau de la rue Principale et du rang Sainte-Rose). La vitesse ailleurs sur la route 131 devrait être limitée à 70 km/h toujours pour plus de sécurité.

- Des aménagements spéciaux devraient être réalisés afin de rendre les intersections sécuritaires pour tous (Sainte-Rose et Principale). Ces aménagements, devraient notamment permettre le passage sécuritaire des piétons (ex. : avec affichage visuel incluant décompte d'une longueur suffisante), de cyclistes et tous autres usagers.
- L'aménagement d'une piste cyclable dans l'emprise de la route 131 est nécessaire, puisque cet artère est la seule qui puisse relier nos réseaux cyclables entre eux (présents et futurs). De plus la route 131 est la seule route qui puisse nous permettre d'être relié au réseau cyclable du grand Joliette (NDP, Joliette et Saint-Charles-Borromée).
- Étant donné que la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes se tourne vers l'industrie touristique pour stabiliser et relancer son économie, il faudrait que l'aménagement de la route 131 ne soit pas synonyme de laideur, d'asphalte et de béton. La verdure doit être présente. Nous suggérons donc que les intersections reçoivent un traitement paysager particulier (fleurs, arbustes, gazon, mobilier urbain plus soigné, etc.). De plus, les abords de la route 131 auraient l'avantage d'être boisés. Non seulement ce genre d'aménagement améliorera l'aspect de la porte d'entrée de la municipalité, mais il aura aussi pour effet de briser le vent, source de fortes poudreries et de nombreux accidents en hiver (le représentant du ministère de la sécurité publique dit qu'un coroner en est déjà venu à la conclusion que ce genre d'aménagement sauverait des vies humaines) en plus de créer un sentiment de resserrement qui aura, de l'aveu même du ministère des transports du Québec, ce qui fait baisser naturellement la vitesse des automobilistes. Notons que la piste cyclable nord-sud aurait avantage à être aménagée dans un tel cadre paysager.
- Aménagement de trois voies de service afin de conserver le potentiel commercial des secteurs déjà développés ainsi que des secteurs à développer.

Ainsi, nous voulons une voie de service au niveau de la rue Principale est (côté nord de la rue Principale) de manière à desservir par l'arrière des commerces qui souffriraient durement de la réalisation du projet du ministère des transports du Québec (ex. : Grégoire Sports, Plomberie aux consommateurs, etc.). Cette voie aurait même avantage à être réalisée dès maintenant, puisque les camions de livraison qui

approvisionnement ces commerces entravent dangereusement la route 131 lors de leurs manœuvres.

Une seconde voie de service devrait être construite entre la rue Claude et le rang Sainte-Rose dans le prolongement de la rue Raymond (côté est de la route 131). Ce secteur est déjà défini comme étant un secteur d'expansion prioritaire du périmètre commercial de la municipalité. Pour ne pas créer de nouveaux points de conflit avec la route 131 et ainsi faire baisser le niveau de sécurité sur ce tronçon de la route, la municipalité pourrait concéder que ce secteur se développe à partir d'une voie de desserte et non de la route 131 elle-même.

Une dernière voie de service devrait être construite à partir de la limite sud de la municipalité (avec Notre-Dame-des-Prairies) jusqu'au rang Sainte-Rose (côté est de la route 131), puisqu'il existe déjà des pressions pour agrandir le périmètre commercial de la ville de Notre-Dame-des-Prairies à même le territoire de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. Pressions que le conseil municipal entend satisfaire, puisque les terres agricoles impliquées sont de piètre qualité et qu'elles ne sont pas cultivées.

L'ensemble de ces voies de service devrait être bien identifié (panneau annonçant l'accès aux commerces) par le ministère des transports du Québec de manière à ce qu'elles soient connues et utilisées par tous. De plus, en annonçant ces voies de service et les commerces qu'elles desservent, le ministère des transports éviterait l'apparition de panneaux publicitaires qui nuisent tant à la sécurité (elles distraient les automobilistes) qu'à la beauté du paysage.

- Aménager une voie de décélération du côté est de la route 131 au niveau du coin nord-est de l'intersection 131 et Principale afin de permettre aux véhicules d'accéder sécuritairement aux différents commerces présents sur place, dont notamment à « Grégoire Sports » (de longues remorques privées ont besoin de plus d'espace pour décélérer sécuritairement).
- Aménager une voie d'accélération dans le prolongement de la voie de décélération identifiée au précédent paragraphe afin de permettre aux clients de Grégoire Sports d'accéder à la route 131 en toute sécurité (un véhicule tirant un bateau ou une remorque de quatre motoneiges n'accélèrent pas au même rythme qu'un véhicule léger).
- Les murets présents de part et d'autre du périmètre d'urbanisation devraient, s'ils ne peuvent être totalement enlevés, être conçus de

manière à ne pas nuire à la visibilité des commerces situés en bordure de la route 131. À cet effet, ils auraient avantage à être moins élevés.

- Comme la route 131 sera élargie vers l'ouest et que les réseaux d'aqueduc et d'égout y sont déjà présents, nous demandons que ces services soient relocalisés au frais du promoteur du projet d'élargissement de la route 131 afin que ces services ne se retrouvent pas sous la chaussée ni sous d'autres infrastructures coûteuses. De plus, comme l'obstacle à traverser sera dorénavant colossal et extrêmement onéreux à franchir avec les services municipaux (en « push pipe », nous demandons que des « passages » (ex. : tuyaux) soient aménagés tout au long de la route 131 (ex. : aux intersections) afin que nous puissions mieux contrôler le coût du passage de nos services aux citoyens. La nouvelle route 131 ne sera pas seulement une barrière physique à la population. En fait elle risque également d'être une barrière infranchissable (économiquement) pour nos infrastructures et celles des autres services publics (ex. : internet haute vitesse par fibres optiques).
- Bien que ça ne fasse pas directement partie du projet, le climat d'incertitude qui règne depuis quelques années, nuit considérablement au développement de la municipalité. En fait, de l'aveu de plusieurs investisseurs, plusieurs projets sont en attente de la décision de réaliser ou non le projet et de la nature même de ce projet. Plusieurs millions de dollars en investissement commercial sont en suspens et risquent d'être définitivement perdus. Le ministère des transports du Québec ne pourrait-il pas aider la municipalité en investissant dans des moyens de contrer ces effets (ex. : campagne de publicité positive, création de comités conjoints (commerçants, municipalité et gouvernement), etc.
- Aménager la route 131 de manière à atténuer ou régler les problématiques liées à l'actuelle route 131 et à la route une fois élargie. Des investissements aussi importants devraient couvrir toutes les facettes de la route 131 et non seulement celles reliées directement au projet d'élargissement. Le bruit, les vibrations, la vitesse, la sécurité, la poudrerie, etc. sont autant de problèmes qui doivent être réglés avec ce projet. Il faut arrêter de cloisonner les investissements. À une époque où l'argent public doit être géré de très près, la réalisation en vase clos d'un projet de cette envergure est inconcevable.
- Améliorer l'éclairage le long de la route 131 puisque 100% des accidents mortels arriveraient la nuit ! L'éclairage dans le périmètre urbain devrait aussi tenir compte de ce fait. Un éclairage fonctionnel peut aussi être beau !

- Créer un comité regroupant le ministère des transports du Québec, la municipalité, les commerçants et les clubs de VTT et de motoneiges pour planifier et gérer les accès est-ouest de ces véhicules le long de la route 131. Nous ne voulons pas que ces véhicules nuisent à la sécurité ni à la circulation, mais nous voulons qu'ils aient leur place à Notre-Dame-de-Lourdes et qu'ils puissent avoir accès à nos commerces et ce peu importe leur provenance.

CONCLUSION

En tant que municipalité, nous ne pouvons accepter que le projet d'élargissement de la route 131 à Notre-Dame-de-Lourdes se fasse sans modifications importantes. Pour cette raison, nous demandons qu'une véritable négociation débute incessamment entre les différents intervenants et la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, principalement avec le ministère des transports du Québec.

Jusqu'à maintenant, il n'y a eu aucune négociation ni même début de négociation entre le ministère des transports du Québec et la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. Nous croyons que cette étape est incontournable et qu'il est même bien tard dans le processus pour qu'elle puisse avoir la portée qu'elle aurait pourtant dû avoir.

Nous désirons que nos revendications comptent réellement dans la réalisation du projet du ministère des transports du Québec. La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes n'est peut-être pas une plaque tournante importante dans le développement économique de la région, mais nous le deviendrons si l'on nous en laisse la chance !

À ce sujet, comment ce fait-il que la municipalité de Saint-Félix-de-Valois puisse compter sur ce genre de négociation depuis de nombreuses années (depuis la fin des années 90) ? Nos gens ne sont t-ils pas des citoyens québécois à part entière ?

Nous voulons, au même titre que toutes villes ou municipalités touchées par un projet gouvernemental, pouvoir intervenir sur ce qui déterminera, à coup sur, de la survie d'une collectivité qui se considère un atout pour la région et pour le Québec en entier.

À ce sujet, est-ce que le ministère des transports du Québec sait qu'avec la réalisation de l'actuel projet d'élargissement de la route 131, il aura sur la conscience des vies ruinées ? Des familles entières de commerçants qui devront rebâtir leur avenir ? Des familles qui n'y arriveront peut-être pas ? Des familles qui devront peut-être se déraciner pour repartir à zéro ailleurs ? À entendre le discours monocorde de certains fonctionnaires du ministère des transports du Québec, il semble qu'ils n'en soient pas conscients !

Oui les routes d'une province doivent être sécuritaires. Mais le but premier de toute route n'est-il pas de permettre aux gens d'aller où ils veulent ? Le ministère des transports du Québec a déjà trop souvent contribué au déclin de

municipalités locales par ses décisions basées un seul coté de la médaille. Ce ministère doit tenir compte des élus municipaux et des gens locaux. Un tel projet ne doit pas se décider seulement à Québec ou dans un quelconque bureau local du ministère des transports du Québec. C'est de l'avenir d'une municipalité et de ses gens dont il est question !

Modifié ou non, le projet du ministère des transports du Québec aura des effets négatifs sur la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. D'ailleurs il en a déjà ! Nous croyons donc que le ministère des transports du Québec, de concert avec le gouvernement du Québec, doit penser à des compensations pour relancer l'économie de la municipalité et suppléer aux pertes de revenu pour la municipalité (moins d'investissement égale inévitablement des pertes de taxes municipales, le tout cumulées sur de très longues périodes). Il faudra y voir !

À ce sujet, nous sommes d'accord qu'un suivi soit fait suite à la réalisation du projet du ministère des transports du Québec (les intervenants locaux sont les mieux placés pour voir les impacts réels du projet), mais nous croyons qu'il doit se faire par un comité formé par l'ensemble des intervenants impliqués dans le présent projet.

De plus, les conclusions de ce comité devraient donner naissance à des compensations et programmes d'aides mis sur pieds pour corriger tout effet néfaste du projet du ministère des transports du Québec (ex. : mise sur pied de programmes d'aide financière pour la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et les gens d'affaires de la route 131) sur le territoire de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes.

Le ministère des transports du Québec prévoit que la réalisation de son projet apportera un essor économique pour la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. Peut-il nous démontrer avec preuves à l'appui, comment cela arrivera t-il et quels sont les actions à prendre pour que la vision du ministère des transports du Québec se réalise sur notre territoire ? Vu de l'extérieure (Hé oui, nous avons été mis de côté) ce n'est pas évident ! Le ministère des transports du Québec est-il près à prendre des engagements tangibles advenant le cas où il se tromperait ?

Il a été dit, aux audiences publiques, que plus une municipalité est petite, plus elle souffrira de la réalisation du projet d'élargissement du ministère des transports du Québec. Comme la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes est la deuxième plus petite municipalité dans la MRC de Joliette avec ses 2292 habitants, nous seront très probablement les plus touchés négativement par ledit projet. Comment le ministère des transports du Québec peut-il, suite à cet énoncé, dire que le projet aidera l'essor de la municipalité ? Advenant la réalisation du projet du ministère des transports du Québec, nous aurons besoin d'aide et non de promesses aux visions utopiques !

Finalement, nous ne pouvons passer sous silence le fait qu'à cause de la réalisation du projet d'élargissement de la route 131 du ministère des transports du Québec, les citoyens de la municipalité auront à souffrir d'une baisse au niveau du service des véhicules d'urgence. En effet, les multiples détours que devront parcourir ces véhicules ne peuvent qu'augmenter le temps de réponse lors d'appels d'urgence (ex. : ambulances). Qu'entend faire le ministère des transports du Québec et/ou le gouvernement pour régler ce problème et voir à conserver et/ou à améliorer le temps de réponse desdits véhicules d'urgence à Notre-Dame-de-Lourdes ?

Daniel Arseneault, maire

Micheline Miron, directrice-générale

Sylvain Gagnon, officier municipal

Coordonnées complètes :

4050, rue Principale
Notre-Dame-de-Lourdes, Québec
J0K 1K0

Tél. : (450) 759-2277
Fax. : (450) 759-2055