

CAHIER  
SPECIAL  
PUBLISCOPIE

La Presse

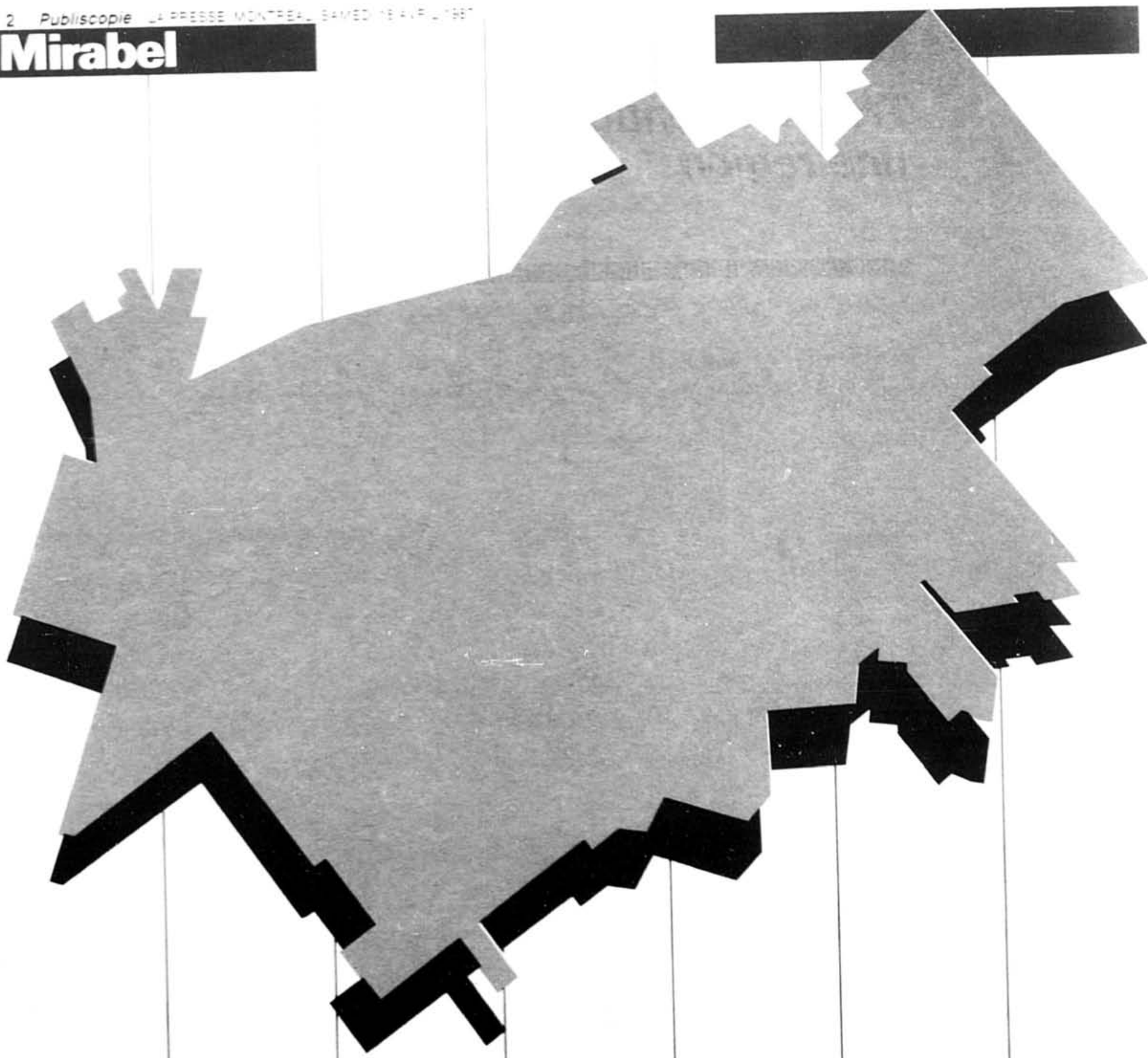
Publiscopie  
Montréal  
Samedi 18 avril 1987

# LAURENTIDES



DU TERRAIN DE JEU  
AU PARC INDUSTRIEL

**Mirabel**



**Société  
immobilière  
du Canada  
(Mirabel) ltée**

**Canada**

**Comme toutes les villes  
canadiennes, l'avenir de  
Mirabel dépend de ses  
citoyens. Nous sommes  
heureux d'avoir contribué à  
leurs retrouvailles. Ce sont  
des années prospères que  
nous leur souhaitons.**

## Trois Laurentides, une région

**C**e n'est pas pour rien que le territoire qui commence au nord de la région métropolitaine se nomme *les* Laurentides. Comment, mieux que par le pluriel, signifier la très grande diversité d'un coin de pays qui a les deux pieds dans l'agglomération montréalaise et la tête dans le Parc de La Verendrye ?

«L'autre matin, j'entendais Joël LeBigot et ses collègues de Radio-Canada discuter de la région d'appartenance de Terrebonne, de Sainte-Thérèse et d'autres villes de la rive nord de la Mille-Îles, raconte Guy Raynault, géographe et directeur général adjoint de la Corporation de développement des Laurentides. A les entendre, ces villes n'appartenaient ni à la région montréalaise, ni aux Laurentides, ni à Lanaudière, ni à... C'est dire à quel point les frontières véritables de notre région sont mal connues. A Terrebonne, à Sainte-Thérèse, à Boisbriand, à Carillon, à Calumet même, on est déjà dans les Laurentides.» Et à Mont-Laurier, on y est encore.

### Les trois Laurentides

Pareille confusion est fréquente. Et peut-être excusable. Sainte-Thérèse, par exemple, ressemble à s'y méprendre à n'importe quelle ville de banlieue montréalaise, mi-résidentielle, mi-industrielle. C'est encore la ville, et rien n'y évoque les bucoliques pentes et collines auxquelles sont identifiées les Laurentides: le «terrain de jeu» des Montréalais, mais aussi des Torontois et des Américains du Nord-Est.

C'est qu'il y a en réalité trois Laurentides: les basses, les moyennes, les hautes.

Les Basses-Laurentides, c'est essentiellement la plaine qui, depuis Terrebonne, longe la rivière des Mille-Îles, au nord de Laval, puis l'Outaouais, jusqu'aux environs de Calumet. Vers le nord, elle rejoint puis dépasse



*Les Laurentides, aux yeux des gens, représentent d'abord la beauté naturelle et la villégiature. Un joyau.*



*Mirabel compte de nombreuses érablières qui font l'orgueil de la région.*



*Belle maison québécoise, dans la verdure. Rêve de beaucoup de citadins.*

Saint-Jérôme de quelques kilomètres, où les montagnes plongent leurs racines dans la vallée du Saint-Laurent.

Les Moyennes-Laurentides commencent aux alentours de Piedmont (la bien-nommée) et forcent le voyageur à se hisser jusqu'à Saint-Jovite, puis La Conception. Les Morin-Heights, Saint-Sauveur, Mont-Tremblant et autres morceaux du «paradis skiestre», c'est dans cette portion qu'ils se trouvent.

Plus élevées, plus vastes, plus lointaines, viennent ensuite les Hautes-Laurentides, qui nous conduisent de Labelle à Mont-Laurier, en passant par le lac Saguy de Claude Gauthier et de son *Grand six pieds*. C'est la forêt, les innombrables lacs et rivières, c'est le chemin qui mène à l'Abitibi et à la baie James.

### Le tampon des Basses-Laurentides

Les Basses-Laurentides agissent comme une sorte de

tampon entre la métropole et le secteur montagneux auquel la région s'identifie. À mesure qu'on s'éloigne de l'île Jésus, sur l'autoroute 15, on dirait que quelque planificateur a prévu une zone de décompression destinée à faciliter la transition de la ville à la campagne, puis à la montagne.

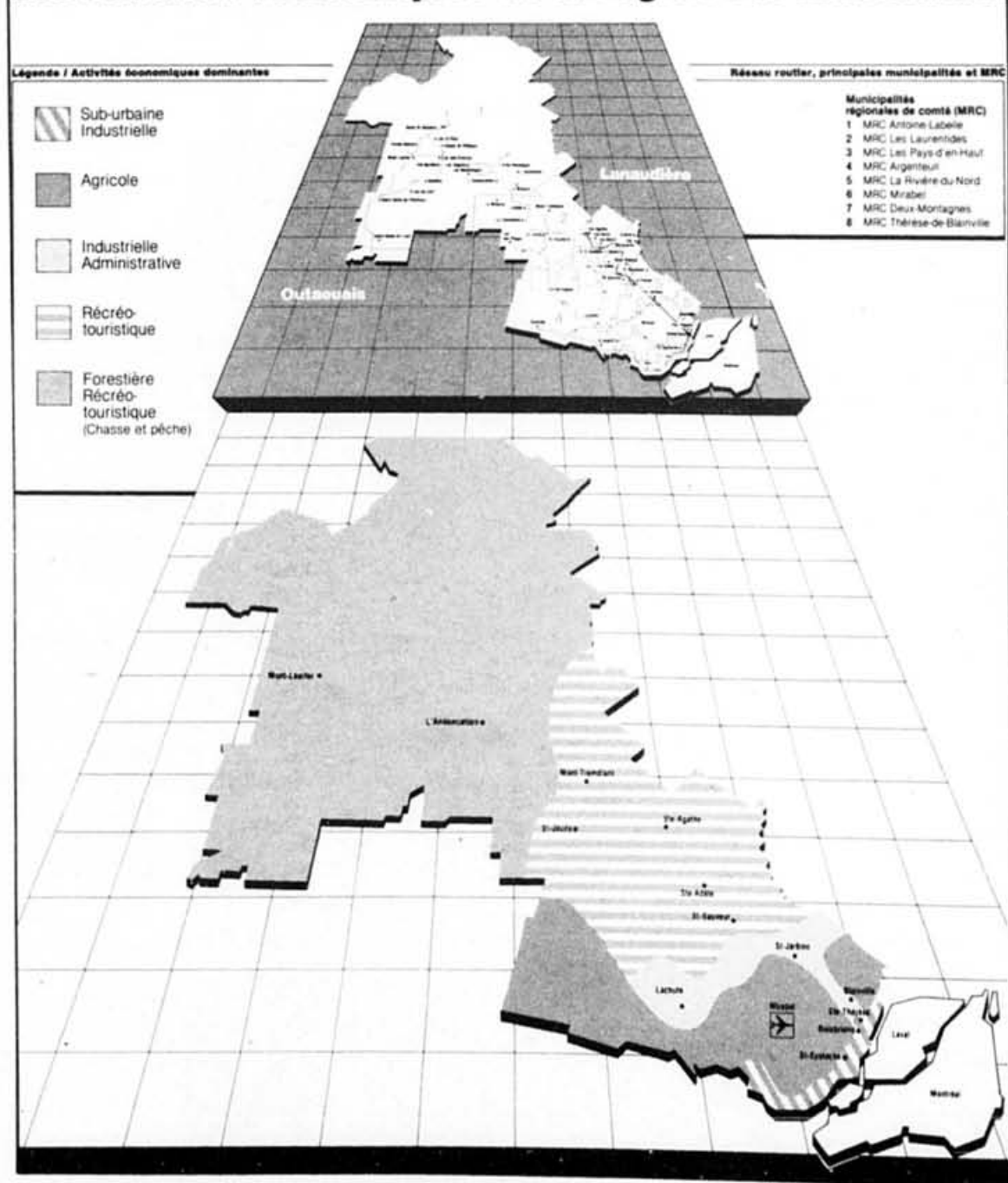
Au sud, près de la rivière des Mille-Îles, se côtoient parcs industriels et villes de banlieue résidentielles, qui s'étalent le long des grands axes routiers. Les pôles de développement y ont noms Sainte-Thérèse, Boisbriand, Terrebonne, Saint-Eustache. Des usines, grandes et petites, y fabriquent des automobiles et autobus GM, des camions Kenworth, des produits chimiques, etc.

Industrielle, relativement prospère — les fameux «secteurs mous» en sont quasi absents —, cette frange sud de la région est en symbiose avec la ville toute proche dans ses quartiers-dortoirs, qui abritent des familles habitant dans les Laurentides mais dont le gagne-pain se trouve à Laval et à Montréal. L'in-





## Les activités économiques de la région des Laurentides



fluence de la métropole y est lourde.

Çà et là, toutefois, quelques exploitations agricoles rappellent la tradition nourricière de ce sol, que l'urbanisation a obligé à changer de cap.

Plus au nord, justement, la ville n'a pas tant de prise. Sur une vaste plaine, agriculteurs, industriels et aviateurs se coudoient: c'est Mirabel, immense municipalité de près de 500 km<sup>2</sup> et de 15 000 citoyens. Connue pour son aéroport international, la fertilité de son sol, ses eaux de source et... la ténacité de ses habitants. À sa limite ouest, un champignon urbain s'acharne à affirmer sa vocation industrielle. Lachute produit des textiles et des vêtements, mais aussi des bateaux de plaisance, des meubles de salle à manger, etc. Lachute est aussi le pont entre les Laurentides, l'ouest du Québec et l'est de l'Ontario.

Quelques kilomètres au nord de Mirabel, Saint-Jérôme: dernière ville du sud ou première ville du nord, au choix. Ville industrielle, les PME y foisonnent. Ville administrative — publique et privée — à la fois privilégiée et privée par sa proximité de Montréal, qui nourrit et écrase tout à la fois.

### Les «Pays d'en-haut»

Devant, les Moyennes-Laurentides. D'abord des collines, puis des montagnes, qui ont même réussi à imposer leur volonté à l'autoroute, qui n'a eu d'autre choix que de devenir sinueuse.

C'est la région d'Amérique la plus riche en centres de ski. Patrie des *Belles Histoires des pays d'en-haut*, lieu des «chalets dans le nord», elle tire à la fois fierté et ombrage de ces caricatures.

L'hébergement et la restauration y fournissent bien un emploi sur quatre, chiffrant ainsi l'importance de la vocation touristique du coin. Mais, même sous-représenté, le secteur manufacturier n'en est pas absent. Témoins, entre autres, les Papiers Rolland ou de renommés artisans, comme les De Pasillé-Sylvestre.

Sainte-Anne-des-Lacs, Saint-Sauveur, Sainte-Adèle, Sainte-Agathe, Saint-Faustin,

Saint-Jovite... Bien accrochés à leurs flancs de montagne, les villes et villages sont coquets et accueillants. Car si tout le monde vante le charme des coins que le tourisme n'a pas découverts, force est de reconnaître que, par définition, c'est dans les coins touristiques que vont les touristes... Pour les «autochtones», l'accueil y devient un gagne-pain, une tradition, voire une façon de vivre.

### Les grands espaces

Aux «Saints» succèdent les «La»: Labelle, La Minerve, La Macaza, L'Annonciation, L'Ascension. Bienvenue dans les Hautes-Laurentides. Un air d'inexploré, à moins de cent cinquante minutes de route de Montréal. Un vaste plateau remplace les aspérités et les caprices de la croûte terrestre.

Pays de chasse et de pêche, pays d'agriculture, d'industrie forestière et de transformation du bois aussi. Tout sem-



## Laurentien ou laurentidien?

**C**e qui est propre à Montréal est mont-réalais; à Québec, québécois; à l'Estrie, estrien.

Et aux Laurentides, laurentien. Eh bien! non, à en croire Guy Raynault, qui prépare un mémoire de maîtrise sur l'économie... laurentidienne. «Le qualificatif «laurentien» désigne ce qui est relatif à la Laurentie, cette vaste région géologique qui couvre une large portion du Québec. Pour

désigner ce qui est relatif à la région des Laurentides, il a donc fallu trouver un autre mot. Il semble que «laurentidien» soit le plus approprié pour éviter la confusion.»

C'est, en tout cas, le vocable que des experts en la matière lui ont fortement conseillé d'utiliser. Avis à ceux qui veulent parler des gens et des choses de l'endroit: ils et elles sont laurentidiens et laurentidiennes.

### SPÉCIAL RÉGION DES LAURENTIDES Hebdobec

Directeur des cahiers spéciaux **Manon Chevalier**

Textes Daniel Larouche  
Photos Pierre Charbonneau  
Graphisme Linda Wilson  
Montage Atelier *La Presse*

Représentant publicitaire Jean-Claude Dumouchel  
Impression T.R. Offset **Hebdobec**  
7, rue Saint-Jacques  
Montréal H2Y 1K9  
Tél.: (514) 285-7299



**M. Guy Raynault,**  
géographe et  
directeur général  
adjoint de la  
Corporation de  
développement des  
Laurentides.

*Dominant le paysage,  
l'usine d'assemblage  
d'automobiles General  
Motors, à Boisbriand.*

ble si loin de Sainte-Thérèse, et pourtant nous sommes toujours dans la même région.

On ne doit donc pas s'étonner si, comme l'affirme Guy Raynault, « le sentiment d'appartenance régionale est moins évident dans les Laurentides que dans d'autres régions plus homogènes, comme le Nord-Ouest ou le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Par contre, affirme-t-il, il devient de plus en plus présent. »

Mais les Laurentides — les trois Laurentides ne formant qu'une seule région — existent bel et bien, malgré leur diversité. Si l'histoire se permettait plus de clins d'oeil, on trouverait en son centre une ville appelée... La Trinité!

# LE PARC DU DOMAINE VERT

## *un site à visiter*

### ACTIVITÉS OFFERTES PAR SAISON:

#### ÉTÉ:

— **Camp de jour pour enfant** (6 à 12 ans); (13 à 17 ans); (de 9 h à 16 h, du lundi au vendredi).

**N.B.:** il devra y avoir un nombre minimum de jeunes pour justifier le transport.

— **Coin des petits** (3 à 5 ans); (type garderie)

— **Bain libre**

— **Cours de natation**, 5 semaines; 2 heures par semaine

— **Stationnement et pique-nique**

#### PRINTEMPS-AUTOMNE:

— Classes vertes et rouges  
— Pistes cyclables  
— Randonnée pedestre

#### HIVER:

— Ski de fond, raquette, patinoire, glissoire.

— **Passé familiale disponible:** (stationnement et piscine)

— **Restauration:** repas disponibles sur place

— **Location site et/ou salle:** Il est possible de louer le site entier et/ou la salle de 300 places, sur demande. Réservation nécessaire.

— Location chevaux et bicyclettes

Date limite pour ce camp de jour: 5 juin 1987

Les écoles devront communiquer avec le Parc pour prendre entente.



#### LE PARC DU DOMAINE VERT

MIRABEL  
10423, Montée-Ste-Marianne  
20 minutes de Montréal (sortie 23 autoroute des Laurentides)  
En provenance du nord — sortie 24

POUR INFORMATION: 435-6510

## Une économie diversifiée et spécialisée

L'économie, c'est un peu comme le transport aérien. Plus on vole haut, plus on voit grand, mais moins on voit de détails.

Cette évidence, l'examen de l'économie laurentienne nous la rappelle. Prise dans son ensemble, l'économie de la région est remarquablement équilibrée et diversifiée, une sorte de reflet de l'économie du Québec entier. Mais un examen plus détaillé révèle des sous-régions qui ont su tirer parti de leurs avantages propres pour se spécialiser et contribuer à la formation d'un ensemble fait de blocs complémentaires.

### Une croissance accélérée

Avec près de 325 000 habitants, les Laurentides abritent environ 5 p. cent des Québécois. La population régionale a connu un accroissement spectaculaire depuis quelques années, ayant progressé à un rythme deux fois et demi plus rapide que la population du Québec dans son ensemble.

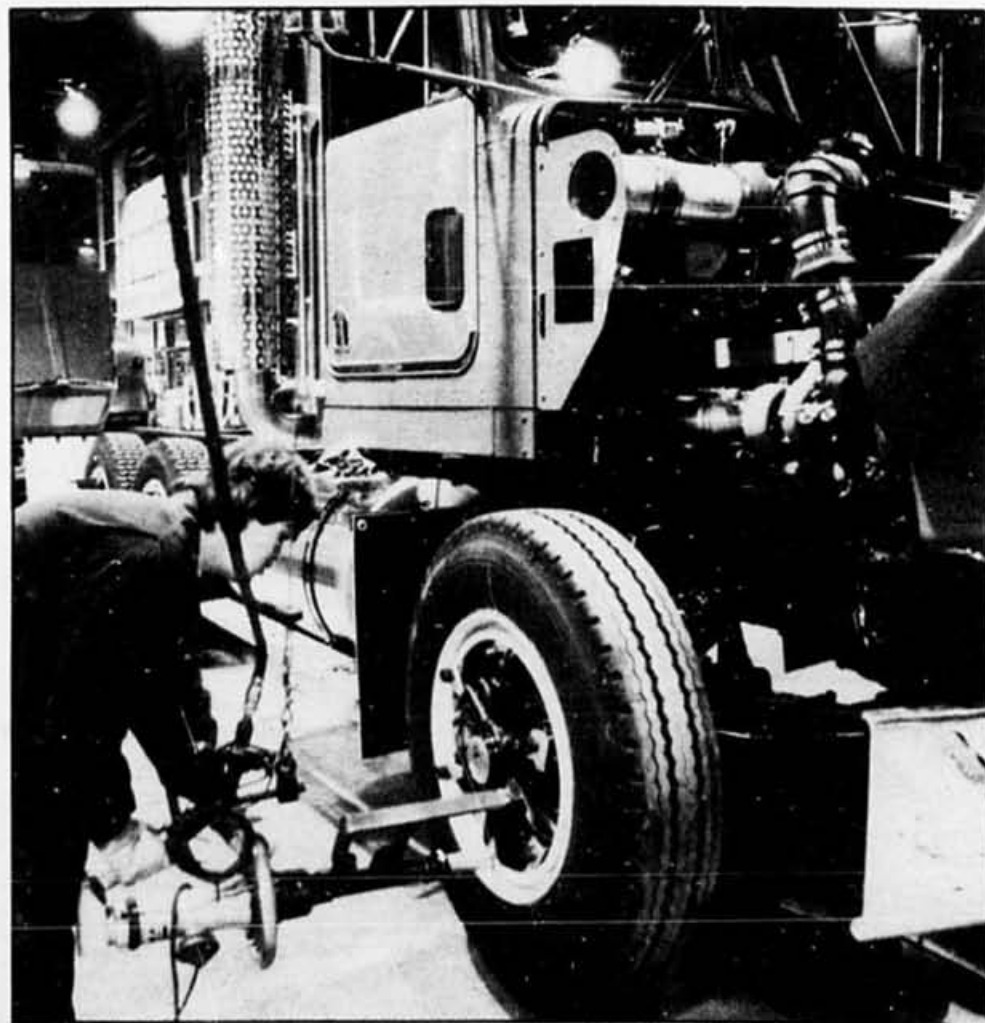
La majeure partie de cette augmentation s'est concentrée dans le sud de la région, que la banlieue de Montréal a progressivement occupé. Ainsi, quatre des cinq villes les plus importantes de la région font partie de cette couronne suburbaine : Saint-Eustache, Sainte-Thérèse, Blainville, Boisbriand. Parmi les autres villes de la grande région des Laurentides, seule Saint-Jérôme — pas très éloignée non plus — réussit à se glisser dans ce palmarès de l'urbanisation.

Chose étonnante, cependant, au cours de cette période de fort accroissement démographique, la proportion des personnes travaillant à l'extérieur de la région — donc essentiellement à Montréal — a légèrement chuté, même si elle est demeurée



*M. Claude Ducharme, directeur général de la Corporation de développement des Laurentides.*

*En face de l'usine de GM, mais sise à Sainte-Thérèse, l'usine de camions de Kenworth assemble des mastodontes routiers.*



très élevée, aux alentours de 40 p. cent. Le constat s'impose donc que les Laurentides n'ont pas seulement accueilli leur part du trop-plein de la population montrealaise. L'industrie et le commerce ont progressé au même rythme que la population.

La structure économique de la région dans son ensemble est très semblable à celle du Québec tout entier. La part relative des services est en croissance et érode peu à peu l'importance des secteurs primaire et manufacturier. Bien que le niveau de ces dernières activités augmente, elles progressent moins rapidement que l'ensemble de l'économie. Toutes les économies développées connaissent d'ailleurs une telle « tertiarisation ».

Malgré cette similitude, les Laurentides se distinguent par certains traits particuliers. L'activité minière y étant très

marginale, le secteur primaire repose presque exclusivement sur l'agriculture, au sud, et l'exploitation forestière, plus au nord. Il y est donc légèrement moins important que dans l'ensemble du Québec. Assez paradoxalement, selon Guy Raynault, directeur général adjoint de la Corporation de développement des Laurentides, « des fonctionnaires de Québec qualifient notre région de région-ressource ».

L'industrie manufacturière, avec près de 22 p. cent des emplois en 1981, a un poids dans l'économie régionale qui se compare à celui qu'elle a dans l'ensemble québécois.

L'industrie du bâtiment et des travaux publics prend plus de place dans les Laurentides que dans le Québec en général. Il n'y a là rien d'étonnant, quand on songe au rythme d'expansion que connaît la région depuis plusieurs années. Quartiers résidentiels, centres commerciaux, usines, tout ça ne pousse pas tout seul! En 1986, la valeur des permis de construction a atteint dans la région un demi-milliard de dollars.

Les secteurs des services, de la finance et du commerce accaparent les deux tiers des emplois de la région. Avec 8,8 p. cent des emplois pour l'ensemble de la région en 1981, le secteur de l'hébergement et de la restauration est certes important, mais pas si « écrasant » que ne le supposent bien des gens de l'extérieur.

### L'agriculture à l'écoute de Montréal

La plus grande portion du territoire agricole des Laurentides est concentrée au sud de la région, entre la rivière des Millelles et Saint-Jérôme. Moins concentrée dans la production laitière que le reste du Québec, la région écoule sur les marchés urbains ses fruits et légumes, domaine de prédilection de plus d'une ferme sur cinq.

Au sud, les sols sont de très bonne qualité. Mais au nord, l'activité agricole, moins importante, n'est pas négligeable. Les environs de Saint-Jovite et Arundel, de même que ceux de Mont-Laurier et de Ferme-Neuve, constituent des « îlots agricoles » dans des mers de forêts. À cause d'un climat plus rude, à cause aussi d'un sol moins riche, l'élevage et



# SAINT-JÉRÔME C'EST PLUS QUE LE CURÉ LABELLE...



## C'EST UNE CAPITALE EN MOUVEMENT

Saint-Jérôme c'est une agglomération de 50 000 personnes au coeur même de la merveilleuse région des Laurentides.

Saint-Jérôme, c'est l'aéroport international Mirabel, c'est 12 000 emplois, c'est plus de 100 industries, c'est un parc industriel avec tous les atouts, c'est 1 100 commerces et services, c'est le siège des services gouvernementaux, publics et para-publics au nord de Montréal.

Saint-Jérôme c'est une ville en plein développement, dans un milieu de vie agréable.

**Saint-Jérôme c'est plus qu'une ville, c'est  
La Capitale régionale des Laurentides.**

... et heureusement, c'est aussi le Curé Labelle et un riche patrimoine.

VILLE DE SAINT-JÉRÔME  
280 rue Labelle, Saint-Jérôme, J7Z 5L1  
Téléphone: (514) 436-1511

SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE SAINT-JÉRÔME  
222 rue St-Georges, bureau 225, Saint-Jérôme, J7Z 4Z9  
Téléphone: (514) 431-0707



la production laitière y ont davantage la faveur qu'au sud. L'activité agricole sera parfois la source d'un revenu d'appoint plus qu'un emploi à temps complet.

### La forêt: l'affaire du nord

L'exploitation de la forêt et les industries qui en dépendent pour leur approvisionnement — transformation du bois, meubles, papier — fournissaient, en 1981, 5500 emplois dans la région des Laurentides. C'est loin d'être négligeable. De ce nombre, près de 1000 étaient consacrés à l'exploitation forestière comme telle, presque exclusivement dans la portion nord de la région.

De fait, plus de la moitié du territoire des Hautes-Laurentides est recouverte de forêts publiques concédées à de grandes sociétés, comme McLaren, CIP et Consolidated-Bathurst, qui s'y approvisionnent pour alimenter leurs usines de pâtes et papiers, surtout situées dans la région de l'Outaouais.

### Le royaume du transport

Les Laurentides ne sont pas Detroit. Pas encore, souhaiteraient sans doute pouvoir dire certains citoyens du coin. Car déjà, le matériel de transport occupe une place prépondérante dans l'industrie de la région.

Ce secteur d'activité fournit en effet plus d'un emploi manufacturier sur quatre, dans les Laurentides. Bien entendu, avec une usine d'assemblage de voitures à Boisbriand et une autre qui produit des autobus à Saint-Eustache, General Motors est le plus important employeur de la région.

Mais il n'y est pas le seul fabricant d'équipement de transport. En face de l'usine de voitures de Boisbriand, mais sise à Sainte-Thérèse, l'usine de camions de Kenworth assemble ses mastodontes routiers. À Lachute, Thundercraft construit ses bateaux de plaisance. À Mirabel, Bell Hélicoptères occupe déjà 500 personnes et ce nombre devrait atteindre 800 vers la fin de cette année. D'autres entreprises, de taille moindre, fabriquent roulottes, voitures de golf, etc.

Cet important secteur du transport est une énorme source de travail pour des sous-traitants. Mais cette source est encore largement inexploitée localement,



**Les populaires cascades d'eau sont parmi les nombreux atouts des Laurentides. L'hiver, ce sont les centres de ski qui alimentent l'industrie touristique.**

puisque la majorité des sous-traitants est accordée à des sous-traitants de l'extérieur de la région. Plutôt que d'y voir un handicap, plusieurs citoyens de la région préfèrent y voir une belle occasion de développement et de croissance.

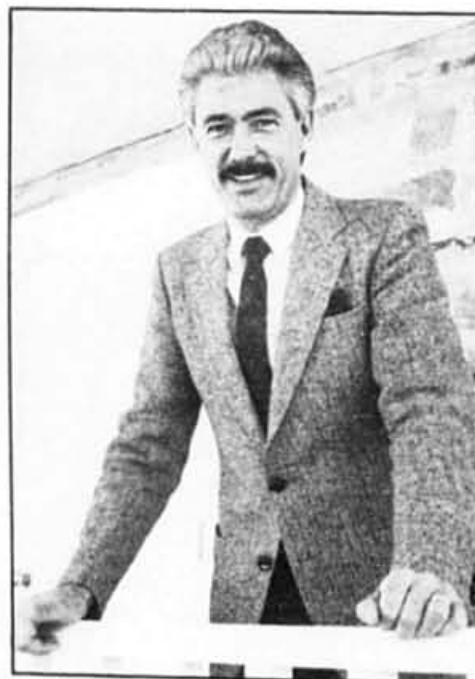
« Notre faiblesse relative dans le secteur de la sous-traitance semble tenir à deux facteurs, explique Claude Ducharme, directeur général de la Corporation de développement des Laurentides. D'une part, plusieurs contrats sont octroyés à

partir des sièges sociaux de multinationales et ont tendance à se concentrer chez des sous-traitants éprouvés, qui sont des partenaires de longue date, situés plutôt dans le sud de l'Ontario. La popularité croissante de l'approche « Juste à temps » en production revalorise la proximité géographique du sous-traitant, ce qui pourra contribuer à modifier cette habitude. D'autre part, les exigences sévères en matière de précision et de qualité dans le domaine de l'équipement de transport rebutent plus d'un candidat à la sous-traitance. Mais cet obstacle est loin d'être insurmontable. »

Des entreprises comme Waterville, qui fabrique des tableaux de bord à Saint-Jérôme, montrent d'ailleurs déjà la voie.

### Des PME diversifiées

Mise à part la prédominance du secteur du matériel de



**M. André Goyer,**  
directeur général de  
l'Association  
touristique des  
Laurentides.

transport, la région des Laurentides affiche une structure industrielle « normale » et diversifiée. La deuxième industrie en importance est la transformation du bois, secteur où oeuvrent un grand nombre de PME. L'industrie du papier, dominée par les Papiers Rolland, est également importante. Les industries des minéraux non métalliques (surtout le ciment, le béton et l'asphalte), le caoutchouc et le plastique, et l'industrie chimique sont également plus importantes dans l'économie laurientienne que dans l'ensemble de l'économie québécoise.

Depuis une dizaine d'années, la région des Laurentides a vu s'implanter sur son territoire une foule de PME. Le nombre d'entreprises manufacturières s'est accru de plus d'une centaine, sans que l'emploi n'augmente dans les mêmes proportions. La PME y est donc source d'une bonne part du dynamisme de la région.

De fait, sur un peu moins de 700 établissements manufacturiers de la région en 1985, onze seulement comptaient plus de 250 employés, contribuant tout de même pour environ 40 p. cent de l'emploi manufacturier total.

### La montagne sacrée

Les montagnes sont une richesse naturelle que les Laurentides ont su exploiter relativement tôt. Les Moyennes-Lauren-

tides, avec une trentaine de centres de ski alpin, sont la région d'Amérique où la concentration de ces centres est la plus élevée. L'hiver, près de 40 p. cent des touristes viennent de l'extérieur du Québec pour skier dans les Laurentides.

La concurrence est plus vive qu'il y a vingt ans pour obtenir la faveur du skieur. L'Estrie et le nord de Québec se sont posés en concurrents sérieux des Laurentides. De plus, la région a payé le prix de son statut de « patriarche » des régions de ski du Québec: son infrastructure a pris de l'âge. Mais cela se corrige. « Depuis 1983, 75 millions de dollars ont été investis dans la rénovation de l'infrastructure de ski alpin et celle de l'hébergement dans la région », lance André Goyer, directeur général de l'Association touristique des Laurentides. Et puis, il y a un facteur que personne ne réussira à enlever à la région. « Nos enquêtes nous ont appris qu'un des principaux critères de choix des skieurs, c'est la qualité de la neige; c'est pour ça qu'ils viennent ici », ajoute André Goyer.

Le tourisme d'été est différent. Plus québécois, il attire les gens de Montréal et des environs; il est aussi plus axé sur la villégiature que sur le tourisme « itinérant ». Plus du tiers de toutes les résidences secondaires du Québec se trouvent dans les Laurentides!



# Visez un peu plus haut

---

Les Laurentides et l'ensemble de la Rive-Nord de Montréal forment un vaste marché en pleine croissance.

Pour y avoir accès  
un seul numéro suffit  
(514) 430-9708

---

## Sogain

SOCIÉTÉ DE  
GESTION ET  
ANALYSE  
D'INFORMATIONS INC.

---

300, rue Longpré, bureau 300  
Saint-Jérôme (Québec) J7Y 3B9

---

- listes informatisées de clients potentiels
- études de marché
- enquêtes et sondages
- répertoires spécialisés
- banques informatisées sur mesure

→

Vers le nord de la région, plus loin que le pays du ski, la chasse et la pêche reprennent leurs droits. Des pourvoies nombreuses, immenses, bien équipées, attendent ceux qui aiment traquer le gibier, taquiner le poisson, ou simplement goûter l'air pur, la nature... la sainte paix, quoi!

Et au sud, les industrielles et agricoles Basses-Laurentides ne manquent pas d'attraits. La proximité de Montréal en fait une destination d'excursion plus que de tourisme, mais il y reste encore de très beaux morceaux de nature où l'on pratique le ski de fond, la randonnée pédestre. C'est notamment le cas du parc du Domaine Vert et du bois de Belle-Rivière. Selon la saison, on y va aux pommes ou aux sucres.

La directrice générale du Conseil régional de la culture, Lucette Lupien, fait remarquer que ce coin du Québec est particulièrement riche de patrimoine et d'histoire. L'organisme qu'elle dirige travaille, entre autres projets, à faire connaître cette richesse aux gens de la région et d'ailleurs. Le Conseil n'a pas pour mandat, cependant, de mousser l'activité touristique de la région. Mais André Goyer voit d'un très bon oeil les initiatives du Conseil. Le «tourisme culturel», s'il n'a pas encore la taille du tourisme sportif, est en croissance et est appelé à croître davantage encore.

«Malgré l'émergence d'autres régions touristiques au Québec, ajoute André Goyer, les Laurentides demeurent la région par excellence pour les vacances et la villégiature.»

### Et l'avenir?

C'est avec enthousiasme que Michel Gagné, président de la Corporation de développement des Laurentides, parle de l'avenir de sa région. «Le matériel de transport devrait continuer de se développer et d'être très important pour la région», explique-t-il.

La région n'a pas eu l'usine Hyundai, qui aurait concrétisé son statut de capitale québécoise de l'automobile. Michel Gagné n'en nourrit aucune amertume. «Notre développement ne passera pas par des querelles de clocher avec d'autres régions québécoises», précise-t-il. Hyundai est au Québec, et c'est tant mieux. L'aventure nous a toutefois permis de rappeler à une foule de gens des



*M. Michel Gagné,  
président de la  
Corporation de  
développement des  
Laurentides et  
maire de Boisbriand.*

secteurs privé et public que les Laurentides ne sont pas que le terrain de jeu des Québécois. Au début de l'aventure, nous n'étions même pas sur la liste des emplacements possibles. À la fin, nous étions de très sérieux aspirants.»

«Dans l'avenir il pourra y avoir d'autres fabricants de voitures, même si les implantations d'usines d'assemblage ne sont pas monnaie courante. Tôt ou tard, des installations devront s'ajouter dans l'Est de l'Amérique du Nord. Les Basses-Laurentides ont tous les atouts pour devenir le principal pôle de l'automobile à l'est de Detroit.»

Et puis il n'y a pas que l'assemblage de véhicules. «Il y a les pièces; il y a de la place pour de la sous-traitance locale, et nous y travaillons. Au fait, la piste d'essai de Blainville, qui appartient à Transports Canada, constitue un attrait indéniable pour quiconque fabrique des pièces qui doivent être testées sur route, pas seulement pour ceux qui assemblent des voitures.»

Mais on ne parle pas l'avenir industriel d'une région sur un seul secteur. Michel Gagné le sait. «Le milieu de vie

agréable de notre région, la présence de Mirabel, la qualité de la main-d'oeuvre, tout ça nous ouvre une foule de créneaux de développement.»

Certains capitalisent sur la tradition agricole de la région et ont trait à l'industrie agro-alimentaire. D'autres focalisent davantage sur les industries ayant besoin d'un réseau de transport souple et efficace. Bref, les Laurentides, particulièrement dans leur portion sud, devraient conserver, et même augmenter, leur importance dans l'industrie québécoise.

«Quant au nord du territoire, il connaît certains problèmes. Plus éloigné des grands marchés, son développement continuera sans doute d'être lié à ses ressources, principalement le bois. Mais il se situe maintenant à la fine pointe en matière de foresterie et d'utilisation du bois. Ainsi, le cégep de Saint-Jérôme et la Commission scolaire Pierre-Neveu ont uni leurs efforts pour ouvrir à Mont-Laurier un Centre d'excellence en foresterie. Pour les Hautes-Laurentides comme pour les autres parties du territoire, il y a un avenir», conclut Michel Gagné. ■



*A Lachute, la  
compagnie  
Thundercraft construit  
des bateaux de  
plaisance.*

## La concorde des clochers

«**L**es Laurentides ne se développeront pas au détriment de Montréal, ni des autres régions du Québec, ni même d'ailleurs au Canada», lance Michel Gagné. Ces querelles interrégionales sont absurdes.»

Lorsque Michel Gagné parle de développement régional, du développement de sa région, il situe toujours le problème dans une large perspective: celle de la grande agglomération montréalaise, du Québec, voire du Canada... À la querelle des clochers, il veut substituer la concorde des clochers.

«Montréal, sa périphérie sud et sa périphérie nord ne doivent pas se poser en concurrentes en matière de développement, affirme-t-il. Il s'agit

d'une seule et même dynamique. Tout ce qui fait croître l'une des trois est bon pour l'ensemble.»

Avec une telle philosophie de base, on comprend qu'il trouve désagréable le discours de certaines personnes qu'il qualifie de «montréalistes insulaires», qui sentent Montréal «menacée» par ses banlieues du sud et du nord. «Ma région ne sera forte que si Montréal est forte, et si la Rive sud est forte; le raisonnement inverse est vrai.»

C'est dans cet esprit que l'organisme qu'il préside participe de plus en plus à des démarches suprarégionales, notamment avec la Société du progrès de la Monterégie. «Même dans le dossier Hyundai, par exemple, nous avons collaboré avec eux.»

## Une histoire liée aux voies de communication

**P**endant la quasi-totalité de ses deux cents ans d'existence, la région des Laurentides aura été celle du bout du chemin. Chemin de terre, de gravier, de fer ou d'asphalte, cela a peu d'importance. Dans l'axe nord-sud, il y a moins de cinquante ans qu'une voie traverse les Laurentides et va... quelque part.

«En un sens, on peut affirmer que le développement des Laurentides aura toujours été conditionné à peu près exclusivement par l'existence ou l'absence d'une volonté politique de prolonger les voies de communication vers le nord», affirme Serge Laurin. Celui-ci enseigne l'histoire au cégep de Saint-Jérôme et amorce le «dernier droit» de la préparation de son *Histoire des Laurentides*, qui doit paraître dans quelques mois aux éditions de l'Institut québécois de recherche sur la culture.

### Aller au-delà de nulle part

Comme toutes les régions contiguës à la région immédiate de Montréal, les Laurentides se sont d'abord développées en symbiose avec le pôle économique du Québec. Comme en Estrie, dans Lanaudière ou dans la vallée du Richelieu, la région a été à l'origine essentiellement agricole et s'est étendue au fur et à mesure que le nombre de terres devenait insuffisant pour loger tous les héritiers des cultivateurs. Pour ces régions agricoles, point de gisements miniers, ni d'éventuels sites hydroélectriques, pour accélérer, transformer et mouler le développement économique.

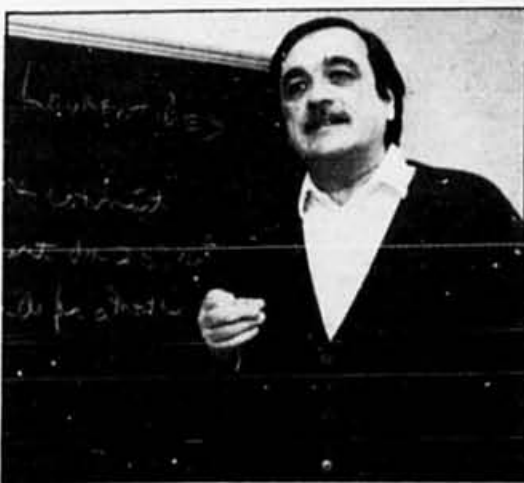
Dans la vallée du Saint-Laurent, la vie était plus tranquille. Les plaines sises au sud de Montréal pouvaient étendre rapidement leur trop-plein de population: de belles voies navigables le permettaient, et les besoins de communication et de commerce avec l'Ontario et les États-Unis incitaient les décideurs à y réaliser, en priorité, l'implantation des voies terrestres, comme des chemins de terre et de fer.

Mais au nord, où les voies pouvaient-elles mener? Nulle part, sinon à la limite du Québec habité. C'est donc très lentement que, après s'être étalées le long de la rivière des Mille-Îles, de l'Outaouais et de quel-



Documentation La Presse

*Avant de devenir du folklore, le flottage du bois a été une importante réalité économique des Laurentides.*



*M. Serge Laurin, professeur au cégep de Saint-Jérôme, termine une Histoire des Laurentides.*

ques affluents, les cultivateurs québécois pénétrèrent l'arrière-pays. Faut de voies navigables d'importance, cette colonisation était toujours à la merci du réseau de transport terrestre.

### 1700-1850: le bois et la terre

«À l'origine, les Laurentides — à l'époque, il ne s'agit que des Basses-Laurentides — sont donc essentiellement agricoles et s'organisent autour des seigneuries de Terrebonne, puis de Mille-Îles, rappelle Serge Laurin. Cette dernière sera d'ailleurs scindée en deux: Blainville (Sainte-Thérèse) et Rivière-Duchessne (Saint-Eustache). Vers l'ouest, la seigneurie d'Argenteuil est plus tard peuplée par des anglophones, vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.»

Il faut attendre le début du XIX<sup>e</sup> siècle pour trouver une première «industrie»: celle du bois, relativement florissante, mais sans réel effet d'entraînement. Sa vocation est essentiellement de fournir du bois équarri aux chantiers navals britanniques. Équarri sur place à la hache, le bois ne subit aucune autre transformation avant d'être flotté jusqu'au port de Québec, d'où il part pour l'Angleterre. Dans les Laurentides, pas d'industrie de sciage, ni de pâte à papier.

«A une exception notoire, précise Serge Laurin. Une petite usine à papier — la première au pays — est exploitée, pendant un certain temps, presque exclusivement pour alimenter la Gazette.»

### 1850-1920: les premiers touristes

La deuxième grande phase de l'histoire des Laurenti-



# SORAM

SOCIÉTÉ DE RECHERCHE  
D'ANALYSE DE MARCHÉ

PIERRE LAFLAMME

4842, rue Patricia  
Montréal Québec  
H4V 1Y6

(514) 489-2823



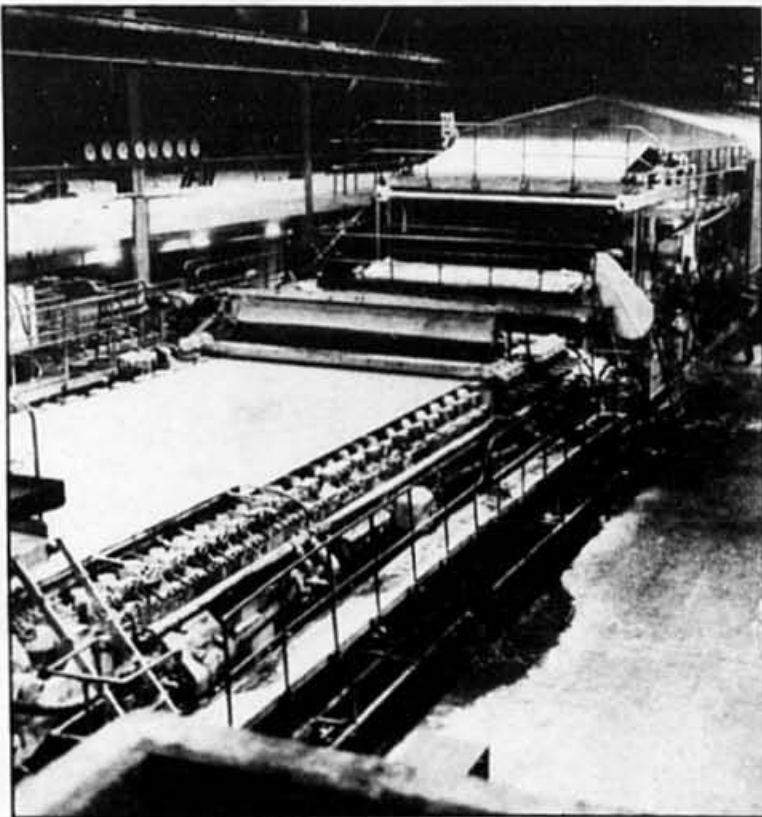
des, selon Serge Laurin, s'étend du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à l'entre-deux-guerres, vers 1920. Cette période voit une deuxième vague de peuplement envahir le « Nord », les débuts de la véritable industrialisation de la région, et la découverte de sa vocation touristique.

C'est en partie grâce au « libre-échange » que les Laurentides connaissent leur deuxième vague de développement. La signature du Traité de réciprocité, en 1854, ouvre toutes grandes les portes du marché américain au bois de sciage canadien. Au nord de Montréal, une véritable industrie du sciage prend la relève du bois équarri; elle connaît son âge d'or entre 1890 et 1920. Autour de la coupe du bois et du sciage, des entreprises de transformation naissent, pour produire des portes et châssis, des meubles, etc. La quête du bois poussera progressivement le peuplement plus au nord, jusqu'à Saint-Jovite dans les années 1860, puis passé Mont-Laurier, vers 1920. S'ajouteront à ce facteur « naturel » la volonté politique du patriote Augustin-Norbert Morin, du célèbre curé Labelle et d'autres de coloniser cette terre: ils réclament et obtiennent de meilleures voies de communication avec la métropole.

Tel un jeu de dominos, les anglophones d'Argenteuil s'étendent aussi vers le nord et rejoignent les francophones à Saint-Jovite. Mais la concurrence sera de courte durée, les anglophones étant séduits par les grandes plaines de l'Ouest.

Plus près du fleuve,

Documentation La Presse



Dans la région des Laurentides, les Papiers Rolland dominent l'importante industrie du papier.

l'agriculture se modernise. On cultive du foin et de l'avoine, notamment pour nourrir les chevaux de Montréal. La Guerre de Sécession aux États-Unis fait monter les prix et les cultivateurs en profitent, devenant les précurseurs des producteurs pétroliers, dans ce que le vocabulaire d'au-



Le curé Labelle, colonisateur des Laurentides, surnommé le roi du Nord. Photo tirée du tableau du peintre A. Labelle.

Documentation La Presse

jourd'hui qualifierait probablement de « crise du fourrage ».

Le tourisme fait son apparition, se manifestant d'abord par la construction de résidences secondaires cossues pour certains privilégiés du Golden Mile montréalais. Puis la villégiature se démocratise, des bourgeois se construisent des « chalets d'été » près de la Mille-Îles, puis plus au nord. L'été, des bateaux emmènent des excursionnistes jusqu'à Terrebonne, pour le pique-nique et la baignade. Et, dans les années 1890, sont créés le Gray Rocks Inn et le Castel des Monts — qui, déjà, offrent des forfaits —, qui donnent le coup d'envoi à la construction d'une des infrastructures touristiques les plus complètes d'Amérique.

### 1920-1960: la ville atteint la campagne

Cette vocation touristique ne se démentira plus. Mais le début du XX<sup>e</sup> siècle est également la période d'un renouveau industriel. Grâce au chemin de fer, grâce à la présence de quelques bons petits rapides fournissant de l'énergie hydraulique, grâce aussi à la présence d'une main-d'œuvre abondante, l'élite locale réussit à susciter des projets industriels. Les Papiers Rolland, Dominion Rubber, Regent

Knitting (qui deviendra Tricotil) s'implantent, croissent et prospèrent, entourées de PME et d'entreprises de moins en moins artisanales.

À la suite de l'organisation des premiers « trains de neiges » en 1927, le rail connaît son apogée, puis, petit à petit, sera inexorablement délogé par l'automobile. Le réseau routier devra suivre et la première autoroute du Québec reliera Montréal à Saint-Jérôme, pour ensuite pousser jusqu'à Sainte-Agathe.

Le profil industriel et démographique de la région se transforme, pour converger vers son état actuel. Les ressources forestières sont moins abondantes, l'industrie du sciage perd de l'importance et le bois coupé pour la pâte est acheminé vers les usines de la Gatineau et de l'Outaouais. À la faveur de la Seconde Guerre mondiale, la ville gagne la frange sud de la région, qui accueille des usines de guerre. La banlieue s'y installe aussi, et, faute de zonage à l'époque, la spéculation déloge des agriculteurs, qui doivent plier bagage et faire place à l'industrie et au lotissement résidentiel.

Lorsque, dans les années 60, General Motors viendra s'installer à Sainte-Thérèse (aujourd'hui Boisbriand), elle sera « en ville ». Mais tout à côté, la campagne et la montagne sont toujours là.

**Pâtes, Pizza**  
**Veau à l'italienne**  
**Poissons, Menus divers**  
**Desserts, Vin et boissons**



**L'habitude de bien manger**  
**Le plaisir de le faire en famille**  
**La surprise de ne pas trop dépenser...**

Ouvert 24 heures...

258, rue Labelle, Saint-Jérôme 436-1555

...ne manquez pas nos déjeuners

**CHAPEAU LAURENTIDES!**

# Rendez-vous dans Groulx!



**Blainville**



**Boisbriand**



**BOIS  
des FILLES**



**LORRAINE**



**ROSEMERE**



*Ste-Anne des Plaines*



**SAINTE-THÉRÈSE**

**Là où...  
Vivre et investir  
rend heureux!**



**SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE DE GROULX**

26, BLAINVILLE OUEST  
SAINTE-THÉRÈSE, QUÉBEC J7E 1W9

TÉL.: (514) 430-6666

# Air pur et vocation industrielle

**C**omme région industrielle, les Laurentides n'ont pas fini de se développer! En tout cas, pas si tout se passe comme le souhaitent certaines personnes qui ont à coeur son développement.

Il fut un temps où l'industrie s'implantait en fonction de la proximité de ressources essentielles et importantes, ou de celle des marchés, ou, lorsque la chance donnait un coup de pouce, des deux. C'est encore parfois le cas. La proximité des marchés demeure importante, et personne ne s'en éloigne pour le simple plaisir. Mais le formidable développement des communications, depuis quelques décennies, a donné un tout autre sens au terme «proximité».

Quant à la ressource essentielle, il s'agit maintenant de matière grise pour un grand nombre d'industries. Les cadres de qualité, les spécialistes hors pair, voilà la «ressource» dont les compagnies recherchent la proximité. Or, ces «ressources» ont le défaut — ou la qualité, c'est une question de point de vue — d'être mobiles: non seulement faut-il les trouver, il faut encore leur plaire! C'est ce qui explique que la variable «qualité de vie» soit devenue un facteur d'implantation industrielle si important. Aux États-Unis, la *Sun Belt* (le sud-est du pays) et le Colorado, pour ne nommer que ces régions, lui doivent une grande part de leur développement.

## «Vendre» un environnement

«Nous avons l'espace, nous avons l'infrastructure de loisirs pour plaire au cadre le plus exigeant, nous ne connaissons pas la congestion des grandes villes, nous avons l'air pur... tout ça à quelques minutes du centre-ville de Montréal. Mais nous avons quand même accès à tous les services, le réseau scolaire est d'excellente qualité, de même que celui des soins de santé. C'est la situation dont rêvent une foule de présidents, de cadres ou de travailleurs de toutes sortes», explique Claude Ducharme, directeur général de la Corporation de développement des Laurentides.

«À quelques minutes d'avis, je peux être sur une pente de ski ou à Place des Arts. C'est



le genre d'environnement que les entreprises recherchent de plus en plus.» Les embouteillages deux fois par jour? connais pas! «Je connais le président d'une filiale de multinationale qui est venu s'installer ici récemment. Il s'est trouvé une maison à son goût, à quelques minutes de son travail. À un prix fort raisonnable il a pu acheter un terrain assez grand pour pratiquer son sport favori, l'équitation. Il a accès à tout en un rien de temps. Il est heureux comme un roi.»

C'est en faisant valoir ces avantages que Claude Ducharme «vend» les Laurentides. Et il n'est pas le seul. Bien entendu, les maires, les commissaires industriels en font tout autant face aux industriels à la recherche de l'emplacement idéal. Mais Guy Raynault, l'adjoint de Claude Ducharme, ajoute qu'il existe un «Cercle des ambassadeurs»: des industriels déjà implantés dans la région et qui croient tellement aux avantages qu'elle offre qu'ils ont accepté de les faire connaître à d'autres.

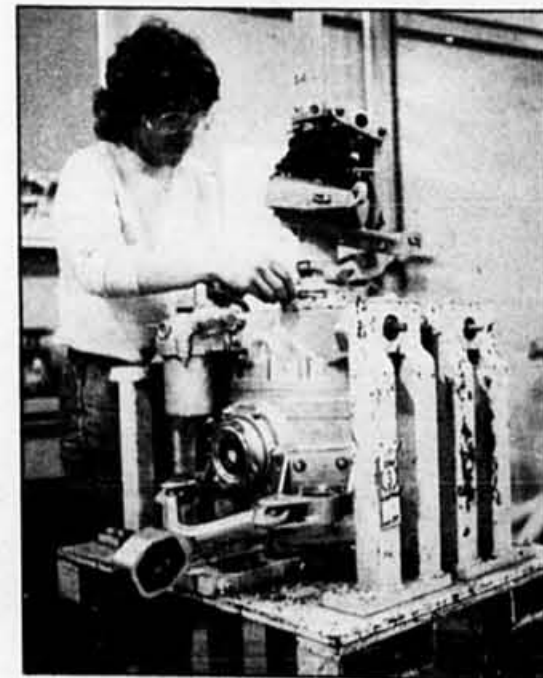
## Les avantages plus «sérieux» aussi...

Il va de soi que la qualité de vie et de loisirs ne peut, à elle

À l'usine de Thundercraft, à Lachute, un ouvrier au travail.



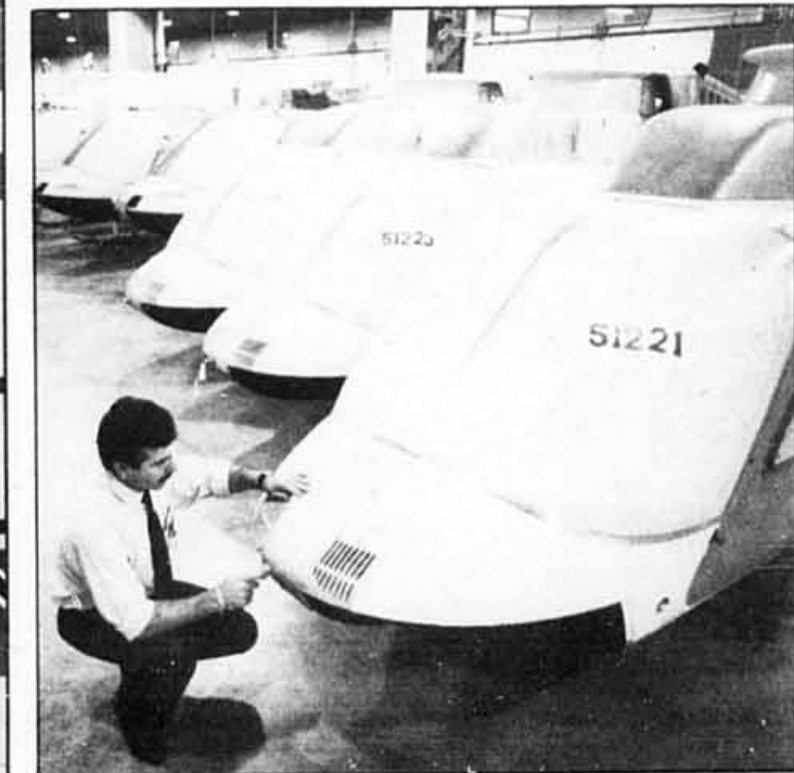
Un technicien d'avionnerie à l'aéroport de Mirabel.



Une technicienne en transmission-moteur à Bell Hélicoptères (Mirabel).



Au sortir de l'usine, le havre de paix. C'est cela, la région des Laurentides.



À Mirabel, Bell Hélicoptères occupe déjà 500 personnes et ce nombre devrait atteindre 800 vers la fin de cette année.

seule, décider une entreprise à s'installer dans une région. Si tel était le cas, les Clubs Med deviendraient des parcs industriels!

Mais les Laurentides ne manquent pas d'attraits «sérieux», de ceux qui touchent directement à la conduite des affaires et qui se traduisent en dollars.

«Mis à part le milieu de vie, que recherche une entreprise? demande Claude Ducharme. Elle demande l'accès à une main-d'oeuvre qualifiée; la proximité d'un réseau de transport efficace; de l'espace à des prix concurrentiels, mais doté de tous les services. Notre région offre tout ça.»

Côté main-d'oeuvre, la forte croissance démographique des dernières années dans la région a donné une nouvelle profondeur au marché. Les deux cé-

geps de la région — le cégep de Saint-Jérôme et le cégep Lionel-Groulx à Sainte-Thérèse — sont à même d'accroître régulièrement le réservoir de techniciens qualifiés, même dans certaines spécialités plutôt «pointues».

Par exemple, le Centre de matériaux composites, du cégep de Saint-Jérôme, est bien situé, puisque les industries du matériel de transport et de la transformation du bois, très importantes dans la région, utilisent de plus en plus ce type de matériaux, aussi bien dans la fabrication de pièces d'automobiles que dans celle de portes et fenêtres. Et l'Institut d'ordinaire du cégep Lionel-Groulx forme des spécialistes du matériel informatique et robotique, qui ont longtemps été négligés au profit des spécialistes des logiciels.

«Et si une main-d'oeuvre donnée n'est pas disponible dans la région immédiate, note Guy

Raynault, les entreprises ont accès à tout le bassin de la région montréalaise. Par exemple, l'importance de la main-d'oeuvre spécialisée dans l'industrie aéronautique à Montréal et ses environs a pesé dans la balance au moment du choix de l'emplacement de Bell Hélicoptères.»

Côté transports et communications, la région n'est pas mal servie non plus. Grâce au réseau autoroutier, on peut atteindre Montréal avec facilité. Mais on peut aussi facilement éviter Montréal, pour aller à Toronto, à New York ou vers Québec et l'est du pays. Dans le sud de la région, le transport ferroviaire des marchandises est satisfaisant. Et malgré toute la controverse qui a entouré son utilisation, Mirabel peut être un facteur d'intérêt, du moins pour les entreprises qui accordent de l'importance au transport rapide de marchandises sur de longues distances.

Et l'espace industriel ne manque pas. La région compte une quinzaine de parcs industriels, desservis par les services publics à des prix extrêmement concurrentiels: prix généralement inférieurs, en fait, à tout ce qu'il y a de comparable à Laval, sur l'île de Montréal ou sur la Rive sud. Certains offrent en outre des avantages distinctifs. Ainsi celui de Lachute est un des rares dans l'est du Canada à occuper un sol assez solide pour accueillir de l'industrie lourde.

## Un développement ordonné

Il peut sembler contradictoire de vouloir industrialiser un territoire dont on vante par ailleurs les qualités d'environnement: plus l'argument séduira, moins il sera vrai!

«La contradiction n'est qu'apparente, retorque Claude Ducharme. Le développement peut se faire de façon ordonnée, en prenant soin de préserver le caractère et les qualités de la région.» Des schémas d'aménagement de pièces d'automobiles que des municipalités régionales de comté, prévoient la répartition de l'espace selon les vocations industrielles, résidentielles, touristiques.

L'air pur et la montagne pourront donc demeurer des facteurs favorables à l'implantation industrielle pendant de très longues années encore. ■



## Les aéroports de Montréal

### Moteur économique

Les Aéroports de Montréal, Dorval et Mirabel, offrent plus que du transport aérien — ils sont d'importants moteurs économiques pour leur région.

Voici, à titre d'exemple, le portrait d'une semaine:

- 142,000 voyageurs y sont accueillis
- 4,000 atterrissages et décollages s'y font en toute sécurité
- 2,200 tonnes métriques de courrier et de marchandises sont manutentionnées
- des millions de dollars ont été versés à l'économie locale
- 16,000 chèques de paye d'une valeur de près de \$10 millions sont distribués.

Les Aéroports de Montréal cherchent constamment de nouvelles façons de maximiser leur participation à l'économie de leur région.

Pour plus d'informations, écrivez à:

Aéroport international de Montréal (Dorval)  
Édifice de l'aérogare  
C.P. 250  
Dorval (Québec)  
H4Y 1A8

Aéroport international de Montréal (Mirabel)  
Édifice de l'administration  
C.P. 1000  
Mirabel (Québec)  
J7N 1A4



Transport  
Canada

Groupe de gestion  
des aéroports

Transport  
Canada

Airports  
Authority Group

Canada

## La rétrocession des terres À Mirabel, fini le grand dérangement

«**T**iens! La quincaillerie du village est rouverte depuis ce matin. Ça faisait bien quinze ans qu'elle était fermée.»

Nous sommes à la mi-mars 1987. Dans son bureau de Sainte-Scholastique, village qui fait maintenant partie de Mirabel, Pierre Hardy prononce cette phrase avec une évidente satisfaction. Président de la Société immobilière du Canada (Mirabel) depuis octobre 1984, il a réussi à négocier avec les anciens propriétaires et locataires de Mirabel un mode de rétrocession des terres que le gouvernement avait expropriées en trop en 1969.

Les dirigeants du Centre d'information et d'animation communautaire de Mirabel, le CIAC, ont signé l'entente-cadre qui prévoyait la façon de rendre les terres aux habitants du coin. Sans couteau sur la gorge, sans fusil sur la tempe. De toute façon, depuis la quinzaine d'années qu'ils contestaient et qu'ils résistaient au gouvernement fédéral, ils avaient largement démontré qu'ils étaient peu impressionnables.

«Les gens de Mirabel ont été suffisamment dérangés, dit Pierre Hardy. Si l'on fait abstraction de la région aéroportuaire, le gouvernement fédéral et sa Société immobilière quitteront bientôt la région. Et nous voulons partir en beauté.» L'avenir reprend ses droits à Mirabel, et la quincaillerie est de nouveau ouverte.

### Être à l'écoute

Comment ce problème, qui perdurait depuis quinze ans, a-t-il pu se régler par consentement mutuel alors que bien des observateurs avaient perdu tout espoir?

Depuis que le gouvernement fédéral, directement ou par



M. Pierre Hardy, président et directeur général de la Société immobilière du Canada (Mirabel).

Signe de renouveau, la quincaillerie de Sainte-Scholastique a rouvert ses portes. Elle était fermée depuis quinze ans.



l'entremise d'une société d'Etat comme la Société immobilière, était propriétaire de quelque 97 000 acres — 17 000 ont largement suffi à l'aménagement de l'aéroport —, près de 3 000 anciens propriétaires étaient devenus locataires ou avaient quitté la région.

Des levées de boucliers, il y en avait eu dès l'annonce par le gouvernement fédéral de sa

décision d'exproprier les terres, en 1969. Il y en avait eu à chaque maladresse commise par des politiciens ou des fonctionnaires qui proposaient tel ou tel projet d'aménagement de «leurs» terres, dans l'attente que Mirabel devienne la ville de 300 000 habitants prévue au plan original. «Comme ce projet de plage publique sur la rive d'un ruisseau qui ne devient qu'un filet d'eau en

été», s'esclaffe Jean-Paul Raymond, président du CIAC depuis la première heure. Des levées de boucliers, il y en avait même eu lorsque le gouvernement fédéral avait décidé, en 1982, de revendre une partie des terres expropriées: la formule de rétrocession fut rapidement dénoncée par le CIAC.

L'impasse. Roch LaSalle, qui était le ministre responsable du dossier, et qui demeure toujours son principal défenseur

à Ottawa, décréta un moratoire sur la revente des terres. Le temps de trouver un terrain d'entente. Ce terrain d'entente, c'est à Pierre Hardy qu'il s'adresse pour le négocier. Il l'assure de sa ferme volonté de voir le problème se résoudre avec justice et équité dans les plus brefs délais.

«J'ai passé les cinq premiers mois de mon mandat à écouter les représentants du CIAC, se rappelle Pierre Hardy. Pour savoir ce que les gens de Mirabel voulaient exactement, mais aussi pour leur permettre de faire baisser la pression; de libérer le fiel et l'amertume accumulés depuis quinze ans. Mais après, tout a été très vite.»

Le protocole d'entente entre la Société immobilière et le CIAC était signé le 27 mars 1985 à 14 h 20, seize ans, jour pour jour, heure pour heure, après l'annonce officielle de l'expropriation. Un court document de quatre pages de huit pouces et demi sur quatorze, écrit dans un français que même un non-avocat peut comprendre, a réussi à régler l'épineuse question et à annuler les quelque cent millions de dollars de poursuites intentées contre le gouvernement.

### Le «gros bon sens»

«Il ne s'agit que de «gros bon sens», commente Pierre Hardy. Il fallait permettre aux expropriés de racheter leurs terres, et donc donner la priorité aux anciens propriétaires. Mais il fallait aussi tenir compte du fait que certaines propriétés étaient occupées par des locataires qui n'étaient pas les anciens propriétaires. Ces locataires, il ne fallait pas les rendre victimes d'un «second Mirabel». Et il fallait trouver une formule de détermination du prix de la revente qui soit juste et qui tienne compte de la situation actuelle, et des plus de quinze années qui se sont écoulées depuis l'expropriation.»

«En 1982, le gouvernement a commencé à vendre des propriétés à Mirabel, rappelle Pierre Hardy. Il les offrait alors en priorité à l'occupant-locataire, qu'il fût l'ancien propriétaire ou non. L'entente prévoit maintenant que toute propriété est offerte en priorité à l'ancien propriétaire», explique Pierre Hardy.

La détermination du prix de revente vise à simuler ce que donnerait un marché libre, pour une entreprise qui voudrait écouler dans un délai raisonnable une telle superficie de terrains et un tel nombre de résidences et de propriétés agricoles. «Ce prix tient compte aussi de ce que nous appelons la désorganisa-



tion sociale qui a caractérisé Mirabel depuis l'expropriation: il tient compte également de la proximité de la zone aéroportuaire, lorsque c'est le cas», ajoute Pierre Hardy.

Afin de minimiser tout ce qu'il peut y avoir d'arbitraire dans un tel processus d'évaluation, même effectuée par des professionnels, la Société et le CIAC se sont entendus sur les prix d'une vingtaine de « propriétés de référence », auxquelles tous et chacun peuvent se comparer sans avoir fait un cours en évaluation foncière.

« Pour donner aux anciens propriétaires et aux locataires une incitation à racheter rapidement, explique Pierre Hardy, nous donnons ensuite une remise de 15 p. cent sur le prix ainsi calculé. Et, bien entendu, si l'ancien propriétaire est l'occupant à bail de la propriété qu'il rachète, la valeur des améliorations qu'il a apportées à la ferme ou à la résidence est appliquée au paiement de la propriété. Autrement, nous aurions pénalisé ceux qui avaient pris le meilleur soin de la terre ou des résidences qu'ils occupaient. »

Il restait à trouver une solution au problème des locataires qui n'étaient pas d'anciens propriétaires. Pour les quelque 30 p. cent des propriétés qui se trouvent dans ce cas, le locataire et l'ancien propriétaire sont en quelque sorte en « concurrence ». Si l'ancien propriétaire n'a pas montré d'intérêt pour le rachat de sa propriété, le problème ne se pose pas, puisque le locataire se voit dès lors offrir de la racheter. Mais en cas contraire...

« La solution, c'est de faire en sorte que les deux parties trouvent un terrain d'entente satisfaisant. Nous cherchons donc à inciter l'ancien proprié-



Documentation La Presse

*Signature du protocole d'entente sur la rétrocession des terres expropriées en trop à Mirabel. Signe M. Jean-Paul Raymond, scus les yeux de M. Roch LaSalle (debout) et M. Pierre Hardy.*



*M. Jean-Paul Raymond, président du Centre d'information et d'animation de Mirabel (CIAC).*

re à ne pas déplacer le locataire, sans l'obliger toutefois. Ainsi, nous offrons à l'ancien propriétaire une propriété à peu près équivalente à celle qu'il avait quittée. Nous lui faisons la remise habituelle de 15 p. cent sur cette propriété de remplacement, plus une autre d'une valeur de 15 p. cent de la propriété qu'il accepte de ne pas réintégrer. S'il tient tout de même à retourner sur son ancienne terre, il bénéficie de sa remise de 15 p. cent mais doit indemniser le locataire pour les améliorations qu'il a apportées à la terre et lui accorder deux ans pour quitter les lieux. Nous offrons alors une terre de remplacement au locataire, aux mêmes conditions avantageuses. »

Cette entente-cadre se vit dans la souplesse. Pierre Hardy pratique la politique du « livre ouvert ». « Les résidents qui négocient avec nous ont accès à leur dossier en tout temps, précise-t-il. Et en cas d'insatisfaction, ils peuvent en appeler à un comité de consultation et de contrôle, réunissant des représentants de la Société et du CIAC. Depuis que les mécanismes de rétrocession sont en marche, j'ai dû recevoir 500 personnes dans mon bureau pour discuter de leur cas individuel. On m'a presque traité de fou d'accepter d'agir ainsi, mais pour ces gens, l'entente-cadre importe peu. C'est de leur terre et de leur vie qu'il s'agit. »

Sur les quelque 1500 propriétés qu'il restait à vendre à l'automne 1984, 1376 avaient fait l'objet d'une offre à la mi-mars 1987; 1116 offres d'achat étaient signées. Pierre Hardy prévoit que toutes les offres d'achat auront été expédiées en juillet prochain et que la rétrocession des terres sera achevée en mars 1988. Si Pierre Hardy réussit à convaincre Ottawa de réduire la zone aéroportuaire et de rétrocéder d'autres terres, quelques mois supplémentaires seront sans doute nécessaires.

Après quoi, il restera à Pierre Hardy et à la Société immobilière du Canada (Mirabel) à « quitter Mirabel en beauté ». Ce jour-là, peut-être Pierre Hardy ira-t-il saluer une dernière fois le quincailler de Sainte-Scholastique.

## Toujours à la recherche de l'espace et des services nécessaires à vos réunions ?

Les entreprises et les associations doivent souvent déboursier des sommes astronomiques afin d'assurer le succès de leurs activités de groupe. L'hôtel Sheraton Laval vous propose une solution terre-à-terre qui allie l'utile à l'agréable.

- 42 722 pieds carrés de superficie • emplacement idéal • équipement ultra-moderne • services de la plus haute qualité • excellents restaurants • nombreuses activités récréatives • grande facilité d'accès aux salles d'exposition

**Sheraton Laval**  
HOTELS & LIFE  
2440 autoroute des Laurentides (Route 15)  
L.AVAL (Québec) Canada H7T 1N5  
Tél.: (514) 687-2440 • Télex: 05-268655

*Centre des Congrès de Laval*  
Un complexe d'affaires et d'agrément

**Laval, la porte d'entrée des Laurentides**

## La relance agricole de Mirabel

« **A**u Québec, on ne fait pas d'agriculture à bail. Ça n'est pas dans les moeurs, ça n'est pas dans le système »

L'anthropologue André Bouvette parle en connaissance de cause. Conseiller de l'Union des producteurs agricoles de Mirabel depuis le début des années 70, il a suivi et étudié la lente dégradation des activités agricoles de Mirabel depuis lors. Et il apprécie d'autant plus le plan de relance agricole qui fait partie du protocole d'entente sur la rétrocession des terres de Mirabel.

### 7,5 millions de dollars

Le plan de relance agricole de Mirabel est possible grâce à une somme de 7,5 millions de dollars que le gouvernement fédéral a convenu d'injecter dans l'économie agricole locale. Une moyenne de près de \$30 000 par ferme, que les producteurs agricoles pourront utiliser, à parts égales avec leurs propres fonds, pour améliorer leurs terres, rénover et agrandir leurs bâtiments,



Documentation La Presse



*Ce panneau donne le ton d'une longue bataille qui a eu une fin heureuse dans la rétrocession des terres expropriées en trop.*

*Le but du programme de relance est de normaliser l'activité agricole de Mirabel.*

renouveler et moderniser leur équipement. Une partie de la somme sera consacrée à des «projets spéciaux» qui réuniront plus d'un producteur désireux de se doter d'équipement partagé, comme des sècheurs, etc.

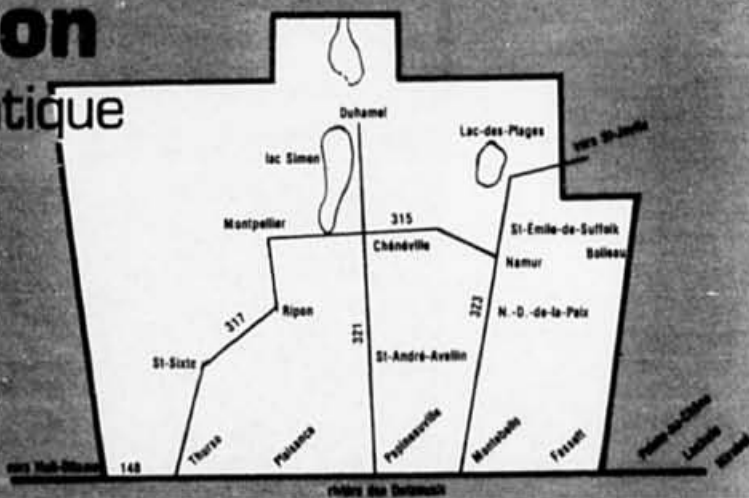
«Le but du programme de relance est de normaliser l'activité agricole de Mirabel», explique Jean-Paul Raymond, président du Centre d'information et d'action communautaire de Mirabel, le CIAC, et aussi président de l'UPA de Mirabel. «Les exploitations agricoles, qui appartenaient au gouvernement fédéral depuis 1969, ont souffert de sous-investissement pendant de nombreuses années. Une foule d'améliorations, comme des systèmes efficaces de drainage des terres, n'ont pas été effectuées. On a laissé vieillir les bâtiments, le matériel, en n'effectuant que l'entretien minimum. Pourquoi investir dans des installations qui ne nous appartiennent plus ?» Surtout lorsque le bail contient une clause qui prévoit sa rupture sur avis de six mois, comme cela a longtemps été le cas à Mirabel.



## La Petite-Nation

vallée de l'accueil authentique

UNE RÉGION À DÉCOUVRIR



La Chambre de commerce vallée de la Petite-Nation: 428-7190

Un événement à ne pas manquer

**Festival des Outardes**



du 25 avril au 3 mai  
Plaisance  
Inf.: 427-5000



**À Mirabel, c'est une nouvelle génération d'agriculteurs qui reprend le collier.**

Démotivés, repliés sur le court terme, les cultivateurs de Mirabel ont donc laissé passer une foule de programmes provinciaux d'aide et de financement des activités agricoles. Dommage pour eux, mais dommage pour le Québec tout entier, qui voyait ainsi dépérir une de ses régions les plus fertiles et les plus productives: dans les années 60, le comté de Deux-Montagnes — exproprié en grande partie — se classait deuxième au Québec en termes de fertilité, derrière celui

de Saint-Hyacinthe. « Et c'est ici qu'était, jusqu'à récemment, la meilleure vache du Canada », renchérit Jean-Paul Raymond.

**La rationalité du cultivateur**

Négligence? « Pas du tout, rétorque André Bouvette. Le comportement des cultivateurs a été très rationnel, pour peu qu'on l'évalue de leur point de vue. Si sophistiquée qu'elle devienne,

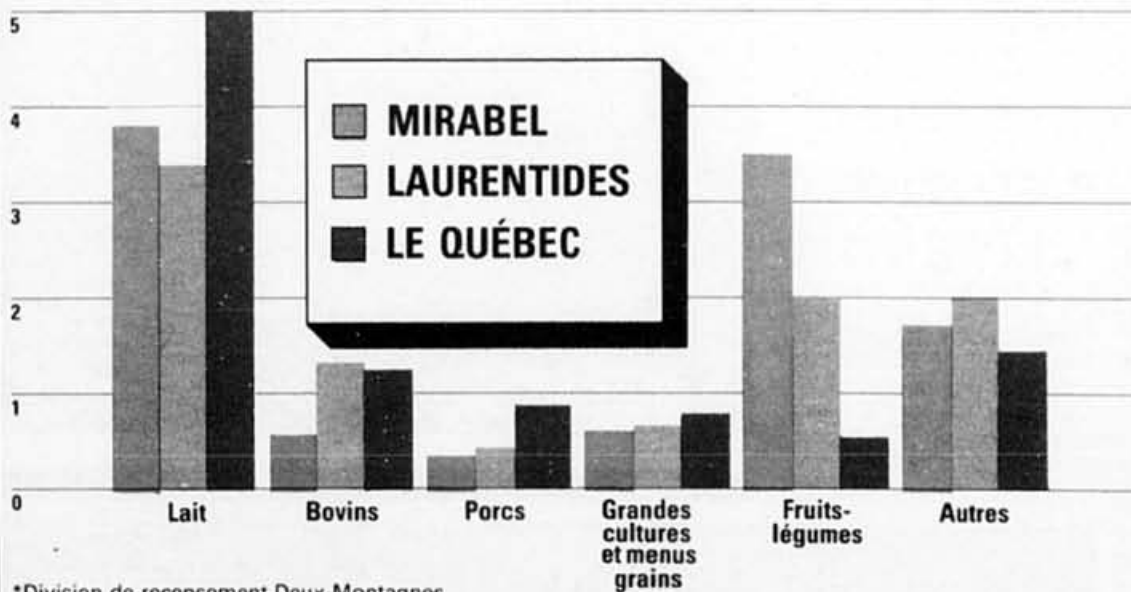
l'agriculture au Québec ne peut évaluer sa rentabilité exactement comme une autre entreprise industrielle. Un élément qui contribue entre autres et de façon importante à rentabiliser cette activité, c'est la plus-value que prend le fonds de terre au fil des ans. C'est le fonds de retraite du cultivateur, c'est l'héritage qu'il prépare à ses enfants, c'est une de ses principales motivations à investir dans une perspective de long terme. Priver le cultivateur



**UNE AGRICULTURE DIVERSIFIÉE**

L'agriculture laurentidienne se caractérise par une plus grande diversification que celle de l'ensemble du Québec. La culture maraîchère (fruits et légumes) y est beaucoup plus importante.

**RÉPARTITION DES FERMES PAR TYPES DE PRODUCTION, 1981 (%)**



\*Division de recensement Deux-Montagnes

*Laurentides plus*

**PLUS QU'UN ENVIRONNEMENT, UN SITE INDUSTRIEL**

**REVUE SPÉCIALE À NE PAS MANQUER.**



Corporation de développement des Laurentides (CDL)\*

DATE DE PUBLICATION  
JUN 1987  
(Date de tombée 29 avril)  
Pour réserver votre espace publicitaire appelez  
**436-7477**

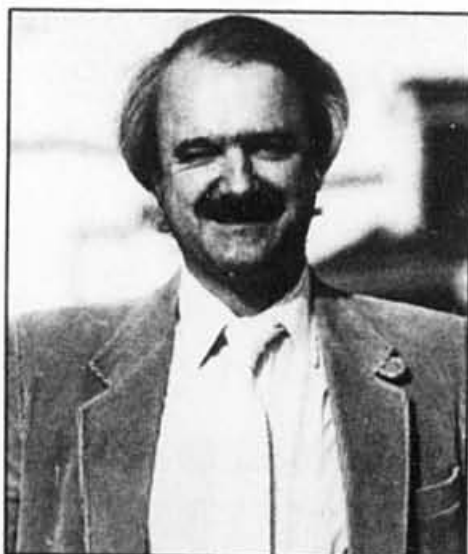
LA REVUE INDUSTRIELLE

**le Décideur**

LE N° 1 DES GENS D'AFFAIRES QUI AGISSENT

Région des Laurentides

**DU GROUPE STARBER INTERNATIONAL**  
**St-Arnaud Bergevin Limitée**  
COURTIERS EN DOUANE TRANSITAIRES INTERNATIONAUX  
**Plus de 60 ans d'expérience à votre service!**  
Edifice Cargo "D" - Bureau 250  
Aéroport International de Montréal  
Mirabel J7N 1C2  
(514) 476-3334



M. André Bouvette,  
conseiller de l'Union  
des producteurs  
agricoles de Mirabel.

de sa propriété, c'est le priver de cette plus-value, c'est le démotiver quant au long terme.»

S'il ne peut plus préparer cet héritage, le cultivateur voit ses enfants abandonner la ferme, aller travailler dans une usine, ou s'inscrire à l'aide sociale. Quant au cultivateur, il aura tendance, comme plusieurs l'ont fait à Mirabel, à réorienter sa production pour minimiser son investissement à long terme. Il délaissera la production laitière, qui immobilise des fonds dans la possession de quotas de production, dans la possession et l'entretien de vaches et de bâtiments, d'équipement coûteux. Il vendra ses quotas et se lancera dans ce que les anglophones appellent les *cash crops*, pour lesquelles les cycles financiers sont annuels, au rythme des semis et des récoltes. Le court terme.

Une enquête menée par André Bouvette et ses collègues a ainsi pu établir, pendant les années 70, qu'une écrasante majorité de cultivateurs de Mirabel cultivaient la terre « en attendant ». En attendant quoi? De partir, de mourir, de trouver autre

chose, ou en attendant que quelque chose se passe...

### Pour une nouvelle génération

Quelque chose s'est enfin passé: le plan de relance. Personne n'en attend de miracles, mais les espoirs sont réels. André Bouvette, quant à lui, renoue avec sa curiosité d'anthropologue. Il sait que la région ne recréera pas, presque une génération plus tard, le Mirabel agricole de la fin des années 60. La technologie et les marchés ont changé, bien sûr, mais il y a autre chose. « D'abord les quotas de lait vendus ne reviendront pas. Ils sont maintenant hors de prix pour quiconque veut rentabiliser une exploitation laitière. La région devra donc se réorienter, et je suis curieux de voir dans quelle direction. Et puis, dix-huit ans se sont écoulés depuis l'expropriation de Mirabel. C'est une nouvelle génération d'agriculteurs qui reprend le collier. Plusieurs d'entre eux se souviennent à peine de ce que c'était « avant ». Cette génération sera intéressante à suivre. » ■

*Si on se retrouvait!*



## UPA – Cameroun

Il fut un temps où Jean-Paul Raymond était un cultivateur ordinaire. Un cultivateur qui tire les vaches plutôt que de tirer à boulets rouges sur un gouvernement.

En ce temps-là, André Bouvette orientait son savoir et sa curiosité anthropologiques vers les civilisations asiatiques.

Puis survint « l'affaire Mirabel », qui vit se former le tandem Raymond-Bouvette, qui a toujours reçu l'appui des gens de Mirabel: alchimie étrange a priori, mais qui s'est de toute évidence révélée efficace. Aux dires des deux intéressés, « Jean-Paul est devenu un excellent théoricien de l'intervention sociale », alors qu'« André s'est très bien intégré à notre milieu ».

Plus de quinze ans de

contestation, ça marque, ça donne du tonus. Une fois l'affaire réglée, on a comme une dent creuse à remplir... Plutôt que d'ouvrir un bureau de consultation en intervention anti-gouvernementale pacifique et efficace — qui sait? peut-être y ont-ils pensé! — ils canalisent maintenant leur énergie débordante et déterminée vers le développement international.

En collaboration avec la firme de génie-conseil Pellemont International, l'UPA de Mirabel intervient comme conseillère au Cameroun, où elle supervise l'implantation d'une industrie laitière moderne, partageant ainsi le savoir-faire de Mirabel en matière de production laitière. Le « consortium » a également eu des contacts avec le Togo. Il ne reste que les ententes à signer.

## De l'agriculture à l'agro-alimentaire

Il y a plusieurs façons de transformer une région agricole et de l'utiliser pour construire une base d'industrie agro-alimentaire. Il y en a de directes, mais il y en a de tortueuses. La transformation de Mirabel, c'est la deuxième voie qu'elle aura dû emprunter.

La recette? Un peu complexe, et plutôt coûteuse. Il faut d'abord exproprier un immense territoire, puis y installer un vaste aéroport pendant que le trafic aérien de la région croît au ralenti. Ensuite, aménager un parc industriel en rase campagne, mais pas trop loin de l'aéroport. Laisser reposer quelques années, puis rendre aux agriculteurs la portion du territoire exproprié inutilisée par l'aéroport: disons les trois quarts. Instaurer un plan de relance agricole pour faciliter le nécessaire rattrapage des cultivateurs. Ajouter une volonté de développement. Saupoudrer de commissaires industriels, au goût.

Voilà! Vous avez maintenant une région au sol riche et au passé agricole solide, avec tout le savoir-faire que cela comporte, et elle est en voie de redéfinition. Vous avez un aéroport sous-utilisé et un parc industriel inoccupé, bien placé par rapport à celui-ci, et bien branché sur un réseau routier efficace. Et vous avez des gens que la relance intéresse.

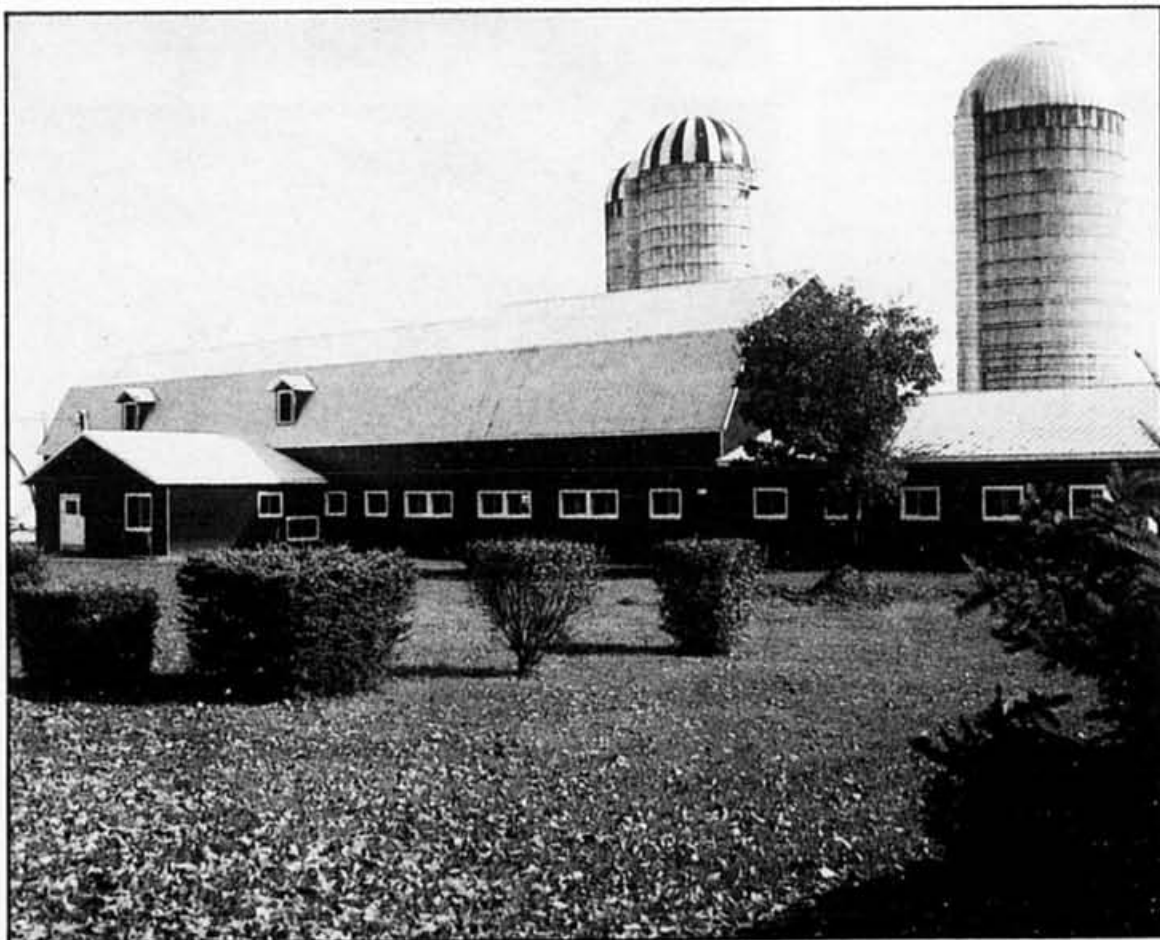
Que faites-vous?

### L'avantage agro-alimentaire

Vous pouvez vous appuyer sur la fatalité qui vous a fait vivre ces péripéties, bien entendu. Mais ça ne mène pas à grand-chose.

En revanche, vous pouvez tenter de trouver des projets rendus possibles par ce « concours de circonstances ».

Depuis environ un an, Jean-Luc Riopel est commissaire industriel pour la municipalité de Mirabel. Son territoire est vaste: près de 500 km<sup>2</sup>. Aussi il ne compte pas le remplir exclusivement avec des entreprises agro-alimentaires. Il a une vision plus diversifiée que cela de sa ville. Mais il compte quand même donner à ce secteur toute l'importance qui lui revient. «Après tout, 80 p. cent du territoire de Mirabel



M. Jean-Luc Riopel, commissaire industriel pour la municipalité de Mirabel.

À proximité d'un aéroport, Mirabel pourrait devenir un centre important de transit agro-alimentaire.

est agricole», constate-t-il. Avec d'autres gens concernés de la région, il pilote quelques dossiers intéressants.

Par exemple, une des premières entreprises à s'installer dans le Parc industriel, commercial et aéroportuaire de Mirabel, le PICA, pourrait fort bien cultiver des tomates ou des concombres. Trois importants projets de culture en serre sont à l'étude. Il s'agit de projets à l'échelle respectable: l'investissement serait d'une quinzaine de millions de dollars. Les gouvernements du Canada et du Québec songent d'ailleurs à y aller de subventions de deux millions chacun.

Le marché montréalais est tout à côté, et si la production permet d'exporter, Mirabel est aussi à deux pas. Et la région est de tradition agricole. Voilà comment on réussit à marier de façon productive des choses d'apparence aussi disparates qu'un parc industriel, une vocation agricole et un aéroport.

On songe aussi à un centre de transit agro-alimentaire pour Mirabel. Il fallait y penser! Les éleveurs du monde entier s'approvisionnent au Canada, notamment au Québec, lorsqu'ils cherchent des animaux de qualité aux fins de reproduction. Et les boeufs et les porcs, paraît-il, ne prennent pas l'avion comme « tout le monde ». Il leur faut une aérogare un peu spéciale, dont la présence donnerait un avantage très distinctif à Mirabel, où l'espace ne manque pas pour l'aménager. À ce centre de transit pour animaux pourraient s'ajouter des installations de transbordement et de conservation de denrées périssables: des hangars conçus spécialement pour charger et décharger des avions de matières périssables, des entrepôts à atmosphère contrôlée.

Bref, on veut compléter la vocation agro-alimentaire de Mirabel en en faisant une plaque





*La transformation des produits laitiers est une industrie en pleine expansion.*

*Vision bucolique de ce qui est en réalité une industrie: l'agriculture moderne.*

tournante pour le bétail et les denrées du Québec, du Canada et du monde.

«Ce projet a reçu l'appui très explicite du ministre québécois de l'Agriculture Michel Page, précise Jean-Luc Riopel. Il s'est engagé à ce que le gouvernement verse \$450 000 pour ce projet.»

Un tel centre serait apprécié pour l'activité qu'il provoquerait, tant dans la région que sur les pistes mêmes de Mirabel. Mais pour les cultivateurs de Mirabel, et pour ceux de toute la vallée du Saint-Laurent, il faciliterait en outre l'accès à de nouveaux marchés.

**Les Laurentides**  
(au Nord de Montréal)  
**La destination touristique par excellence au Québec**



Centre régional  
d'accueil, d'information  
et de réservation touristique  
de la région des Laurentides



**Association touristique  
des Laurentides (ATL)**

14 142, rue de Lachapelle, r.r. no 1  
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 5T4 (514) 436-8532

La Maison du tourisme est située en bordure de  
l'Autoroute des Laurentides, sortie 39

**Société de  
développement  
touristique des  
Laurentides inc.**

**Notre mission:**

Contribuer à l'amélioration  
de la performance  
économique régionale

**Services administratifs**

- Consultation en administration
- Financement d'entreprises
- Petites et moyennes entreprises de tous secteurs

14 142, rue de Lachapelle, r.r. no 1  
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 5T4  
(514) 436-8637



## Un défi: tirer le maximum de l'aéroport

**Q**uatre décembre 1986. Le gouvernement fédéral annonce sa décision quant au sort des aéroports de Montréal. Mirabel et Dorval resteront ouverts. Leur partage du trafic aérien sera essentiellement le statu quo: vols nationaux et transfrontaliers (liaisons avec les États-Unis) à Dorval; vols internationaux à Mirabel.

Les innovations: d'abord le regroupement de l'administration des aéroports sous un même chapeau, «Les aéroports de Montréal», qui pourra centraliser certaines fonctions comme la finance, le personnel, la mise en marché, et ainsi soit réaliser des économies de fonctionnement, soit accroître ses services, soit les deux; cette administration sera épaulée par un conseil consultatif, formé de représentants des divers milieux de Montréal et de la région; ensuite, rendre gratuit l'usage de la navette routière entre Dorval et Mirabel pour les passagers qui l'utilisent; enfin, le déblocage de sommes qui serviront à parfaire l'infrastructure routière autour de Mirabel, par le prolongement des autoroutes 13, vers Mirabel, et 50, vers Lachute.

### Des sentiments partagés

À Mirabel et un peu partout dans les Laurentides, les sentiments sont partagés. «Je suis toujours d'avis que le scénario que nous défendions aurait été meilleur», affirme Michel Gagné, président de la Corporation de développement des Laurentides. Tout ce que nous réclamions dans ce scénario, le «3b» dans notre jargon, c'était le rapatriement à Mirabel des vols nationaux et transfrontaliers de



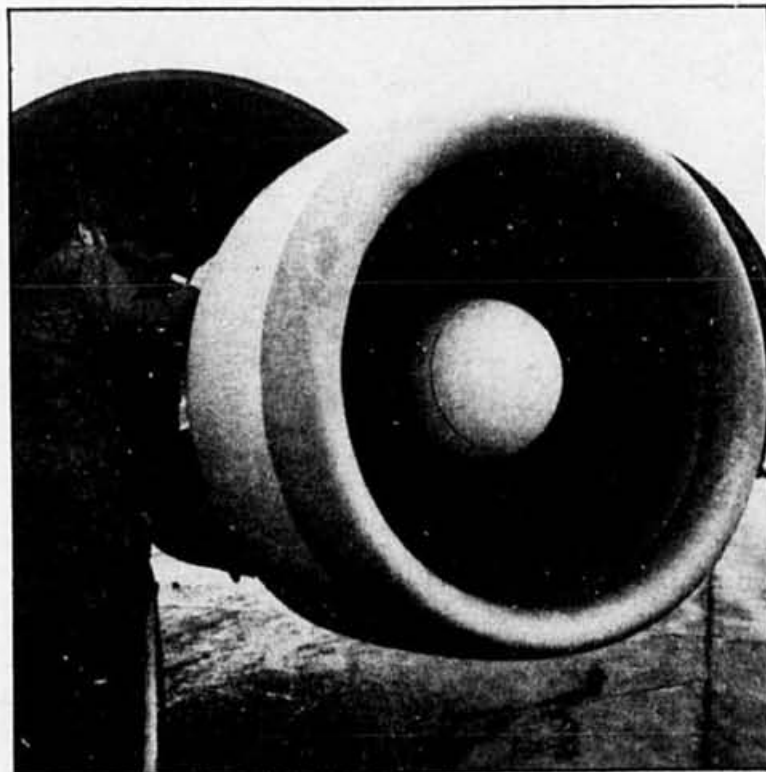
Vue de l'aéroport de Mirabel, avec l'aérogare à gauche, face à la tour de contrôle.

longue durée, ce qui aurait permis de diversifier le trafic de Mirabel. On n'a jamais voulu forcer les gens d'affaires à renoncer à Dorval pour leurs vols courts, comme Montréal-Toronto ou Montréal-New York.»

«Au moins, une décision a été prise, affirme de son côté Claude Ducharme, directeur général de la Corporation, même si ce n'est pas celle que nous aurions souhaitée. Cela a l'avantage d'éliminer l'incertitude qui paralysait plusieurs décisions d'investissement. Les investisseurs savent maintenant que les deux aéroports demeureront ouverts; ils savent que l'autoroute 13 sera achevée et que la 50 sera prolongée.» Les choses pourront recommencer à bouger sérieusement. «Et puis, nous continuons, nous, de travailler au développement maximal de Mirabel et du réseau aéroportuaire de Montréal afin de consolider leur position concurrentielle dans le marché nord-américain.»

### Achever l'aéroport

Mais dans l'esprit des gens des Laurentides, le «dossier Mirabel» n'est pas clos. Pas question, pour l'instant, de chercher à contester la décision de décembre dernier. Mais il importe



Vérification d'un moteur d'avion à l'aéroport de Mirabel.

de tirer le maximum de la présence de Mirabel dans la région pour stimuler le dynamisme des Laurentides et de toute l'agglomération montréalaise.

«Concrètement, l'aéroport existe», précise Jean-Luc Riopel, commissaire industriel de la ville de Mirabel. Il y a les pistes, l'aérogare, la tour de contrôle, les hangars de manutention de fret, tout est là pour faire de Mirabel l'aéroport le plus moderne et le plus fonctionnel du Canada.

«Mais dans son rôle économique, l'aéroport de Mirabel reste à compléter, ajoute-t-il. Ce qui manque, c'est notamment une infrastructure routière autour de lui. Le parachèvement de l'autoroute 13 et le prolongement de l'autoroute 50, ce sera déjà bien, mais cela ne suffira pas. L'autoroute 50 devra éventuellement se rendre jusqu'à Masson, afin de relier Mirabel par autoroute à Hull, Ottawa et à toute cette région.»

«Et cette décision d'achever le lien avec l'Ouest devra se prendre rapidement, renchérit Claude Ducharme. Il y a une certaine urgence.»

Autre élément souhaité pour Mirabel: un centre d'entretien, qui créerait du trafic et des emplois. L'initiative viendrait vraisemblablement du secteur privé. Un tel centre viserait la rentabilité commerciale d'abord. «N'importe quel investisseur capable d'offrir un service d'entretien d'appareils commerciaux de qualité à des prix raisonnables peut tirer son épingle du jeu», affirme Rubin Ginzburg, directeur général de l'aéroport de Mirabel.

Il s'agit d'un marché mondial. Lorsqu'elle possédait





des Boeing 707, Quebecair les faisait entretenir en Israël. Il va de soi qu'on ne vise pas les grands transporteurs nationaux. Air France a son propre service d'entretien à Paris, Iberia à Madrid, etc. Mais il y a sans doute moyen d'attirer ici la clientèle d'un grand nombre de transporteurs régionaux du Nord-Est de l'Amérique, moyennant un service et des prix concurrentiels. «Le fait que le port d'attache de National soit Mirabel change la problématique à cet égard, ajoute Rubin Ginzburg. Cette ligne concrétise le besoin, ici, d'un hangar d'entretien.» À cela s'ajoute le fait qu'aucune installation de peinture d'aéronefs commerciaux n'existe dans l'Est: les avions doivent aller se refaire une beauté à des distances assez impressionnantes, comme à Seattle.

Rien d'étonnant à ce que, dans la région, on souhaite que Canadair s'installe à Mirabel pour exécuter son contrat d'entretien des F-18. «De toute façon, je ne sais pas si vous avez déjà entendu un F-18 décoller, mais je doute fort que ce soit bienvenu à Dorval ou à Ville Saint-Laurent, si tant est qu'un F-18 peut décoller de la piste de Canadair», opine Rubin Ginzburg. Si, en plus, Canadair obtenait un contrat d'Airbus, cela mettrait de la vie dans cet aéroport.

### «Vendre» Mirabel

«On demande souvent aux aéroports de vendre leur ville, commente Rubin Ginzburg. Mais c'est aussi à la ville de vendre ses aéroports! Il ne sert à rien de penser avec nostalgie au temps où Montréal était le seul port d'entrée au Canada. Le progrès a permis des vols directs plus longs, vers l'Ouest, et rien ne peut battre un vol direct. Il faut quand même se rappeler qu'avant Montréal, le port d'entrée était Gander. Maintenant, des ports d'entrée, il y en a 13!»

C'est donc avec cette réalité qu'il faut composer. Mais Mirabel n'est pas sans avantages. Il suffit d'un peu d'imagination. Ainsi, Mirabel sert de port d'entrée en Amérique à des compagnies d'outre-mer qui s'en servent comme plaque tournante.

«Par exemple, El Al, la ligne nationale d'Israël, possède des permis pour desservir plusieurs villes nord-américaines, explique Rubin Ginzburg. Mais le trafic vers chacune d'elles ne suffit pas à justifier l'usage d'autant



*Dans la tour de contrôle de l'aéroport, une aiguilleuse du ciel communique avec un avion.*



*Sur la piste, avant le décollage, un technicien vérifie la pression des pneus du train d'atterrissage.*

## Le cabotage aérien

**L**es vertus du cabotage aérien sont peu connues des Montréalais. Les lignes aériennes font du cabotage lorsqu'elles peuvent prendre des passagers lors d'un arrêt intermédiaire pour les emmener vers une destination qui se trouve plus loin sur l'itinéraire.

Par exemple, plusieurs lignes d'outre-mer font escale à Montréal et continuent sur New York ou Chicago. Elles ont parfois le droit de faire monter des passagers pour la portion Montréal-New York, ou New York-Montréal, lors de leur retour. Ainsi la ligne tchèque offre Montréal-New York à \$55, \$82,50 aller et retour. Sabena vous emmène à Chicago pour \$100.

Des transporteurs sud-américains acceptent

de vous laisser à New York ou Miami, en route pour l'Amérique du Sud, à des taux avantageux, si vous réservez suffisamment à l'avance. C'est le cas de Varig, la ligne nationale brésilienne, et d'Aerolineas Argentinas.

Bien entendu, la fréquence des vols n'est pas celle d'Air Canada, d'Eastern ou d'American Airlines et ne convient sans doute pas au voyageur d'affaires. Au surplus, ces tarifs s'obtiennent à certaines conditions, comme le paiement d'avance, et un temps de séjour minimum dans le cas des allers et retours. Mais c'est idéal pour un long week-end.

Et sur une ligne tchèque, belge ou sud-américaine, le voyageur a l'exotisme en prime!



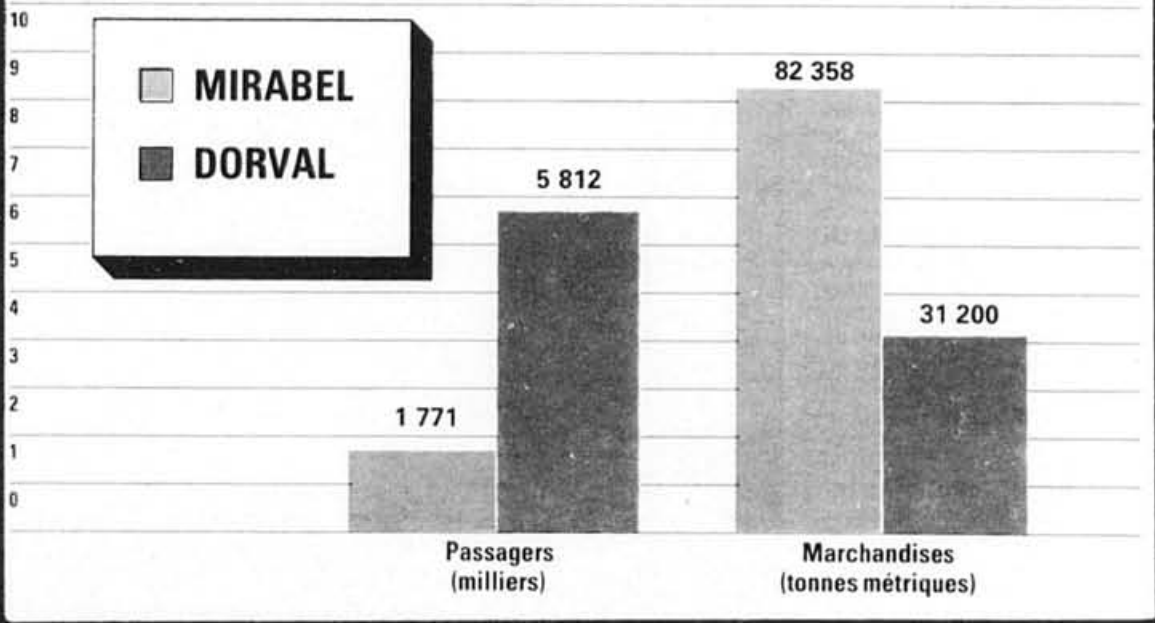
de gros porteurs. Alors, El Al vient ici avec un 747. Des réactés de plus petite taille, appartenant à CP et National, assurent la navette avec les destinations secondaires d'El Al, vers Miami, Chicago et Boston. Mais il s'agit toujours du vol El Al, même si les appareils sont loués avec l'équipage. Et le 747 continue vers New York. Au retour, les appareils convergent sur Mirabel et le 747 repart - plein - vers Israël. Pour El Al, c'est plus économique. Pour les passagers, c'est plus pratique: grâce aux transbordeurs, ils n'ont même pas à pénétrer dans l'aérogare. C'est moins long et moins compliqué qu'une correspondance à New York. Et El Al a ainsi pu augmenter la fréquence de ses vols sur Mirabel.

La direction de l'aéroport négocie d'ailleurs d'autres arrangements de ce genre avec des transporteurs européens. Les avantages économiques consentis par Transports Canada aux usagers de Mirabel, comme la déduction des droits d'atterrissage et la suppression de la taxe sur les carburants — qui datent déjà de quelques années — ajoutent aux arguments de «vente» et de promotion de Mirabel. Personne ne croit que Mirabel sera utilisé à 100 p. cent des les années qui viennent. Mais avec les changements récents et à venir, il ne fait pas de doute qu'il sera plus utilisé qu'au cours des dix dernières années — sans nuire à Dorval!

## DES MARCHANDISES À LA TONNE

On insiste beaucoup sur le nombre relativement petit de passagers qui utilisent Mirabel. On connaît moins, cependant, l'importance de cet aéroport pour le fret aérien: Mirabel reçoit et expédie plus de deux fois et demie de marchandises que Dorval.

**TRAFIC PASSAGERS ET TRAFIC MARCHANDISES, DORVAL ET MIRABEL, 1985.**  
(Milliers de passagers embarqués et débarqués; tonnes métriques)



Académie de la danse des Laurentides Achard Jan-Rok Allard Karen Alliance des chorales des Laurentides Alternatim Arène Bernard Arène Jean-Luc Atelier Théâtre du Cégep Atelier Théâtre du Cégep Auclair Jeannette Barette Denyse Bart Gisèle Bergeron André Bertrand Jean-Luc Bilodeau Rollande Bohamed Linda Boileau Borquez Pedro Bouman Hendrik Bourque Louise Bouvrette Gilles Brabant Pierre Brunet Gabriel CAMMAC Lac McDonald Camp musical des Laurentides (Lac Lucerne) Campeau Daniel Catafo Chamailard Deryn Monique Choeur de Blainville Choeur de Deux-Montagnes Choeur de Grands-Brûlés Inc. Choeur de Saint-Haut Choeur de Claude Choeur de Annette de Blainville Choeur de Choeur de Saint-Christiane Deschêre Dumontville Inc. Cyr Alain Cyr Raoul Depelteau Isabelle Desautels Gilles Deschêre Duvault Forgel Grégoire Guérard La Famille jeunesse Lyne Marie-Josée Léonard Léonard Claire Lepege Cyril LeProhon Denise Les Chanteurs de Lorraine Les Chanteurs de Sainte-Adèle Les Chanteurs de Saint-Thérèse Les Disciples Innés Les Productions et Éditions A Propos Les Vivaldistes des Laurentides Léveillé Claude Ligue majeure d'improvisation Claude Vadeboncoeur Limoges Daniel Loyer André Lussier André Lussier Yves Maison de la Danse des Laurentides Mapp Christiane Marien Robert Mercier Serge Migneault Félicien Millette Sylvain Monette André Monette Renée Ouellet Diane Paradis André Paul Guylaine Peatman Linda Piché Estelle Piérard Alain Pilon Michel Production Centre d'art des Laurentides Laurentides Productions Laurentides Jacques Desjardins Propulsion Scène Inc. Suzanne Beaucaire Provost Sylvain Raymond Serge Richard Claire Rigal Jacques Rivard Robert Rodrigue Juliette Roy Denis Sarrazin Roger Sicotte Sylvie Sonorisation des Laurentides Bruno Paquin Spec-Jeunesse Spritzer Louis St-Aubin Yves Studio d'enregistrement André Perry André Perry Studio des Colibris Théâtre de la Grand'Rue Théâtre de Rue Guy Pelletier Théâtre Sans Sac Théberge Roger Thériault Roger Therrin Louise Thibodeau Claudine Tielffry Léandre Tremblay Dominique Tremblay Hélène Trudeau Agnès Vigneault Gilles Wagner Ronald A. Aird-Bélanger Jocelyne Allard Florent Alieyn Claude Arseneault Solange Atelier de l'île Gilles Boisvert, prés. Atelier Publi-Compo Jacques Desjardins Aubé André Auclair Louise Banks Lionel Barot Micheline Baxter Bonnie Beaulieu François Beaulieu Paul V. Benoit Jocelyne Benoit Micheline Bergeron Germain Bergeron Michèle Bergot Joseph Bernier Denis Berthiaume Christiane Bérubé Denyse Blachford Jennifer Blanchard Louise Blanchet Micheline Blin Claude Boileau Richard Boissonneault Sylvie Boisvert Gilles Bonnet Louise Bouchard Nicole Boucher Gilles Bourassa Michel Bourgie Pierre Bourjois Léopold Bourret Rita Bouruel-Aubertot Catherine Brodeur Michel Broillet Danièle Campbell Ann Carrier Jean-Guy Caron Denise Caron François Carrier Marcel Carrier Paul Casavant Claude Casavant Fernand Castagner Pierre Cavalli Roger Centre d'exposition de Mont-Laurier Christiane Dupont Centre d'exposition du Vieux Palais Francine Laroche Chagnon-Dugas Lise Chalifoux Dominique Charette Gilles Charland Robert Charron Claude Chauvin Nicole Chevrier Anne Cisneros Domingo Clermont Claude Cortés Jean-Claude Côté Richard Coulombe René Couture Francine Couture Georges Créateurs Associés de Val David Crestaz Elvire Creyf Danielle D'Annunzio Marie-May d'Aragon Louise Dallaire Lyne Danis-Leblanc Suzanne Dawson Tex de Gosztonyi Andréa de Lorimier Albert Démidoff-Séguin Tatiana Demontigny François Der Jack Derouin René Desautels Madeleine Desjardins Christiane Desseroit Maurice Dhaine Jean-José Donaldson Robert Drouin Robert Ducharme Gabrielle Dufort Denis Dufour Denise Dufour Georges Dufresne Jean-Claude Dumarais-Lesage Lise Dussault Dani Ethier Gisèle Everell Jeannine Fabb Jeanne Faubert Michel Fendle Louis Ferré Robin Jackie Fleury Claude Forest Huguette Forget Sylvain Fortier Ivanhoé Fournier Serge Froment Gaétan Galerie d'art Cégep Lionel-Groulx Galerie d'art de l'île des Moulins Gascon Philippe Gauthier Claude Gauthier Claude Gauthier Gérard Gauthier-Mitchell Louise Genest-Gravel Gertrude Gernain Marcel Giguère Roland Gobeil Francine Goodwin Betty Grandmont Roland Gransow Helmut Grenon Monique Guertin Pierrette Guilbord Benoit Hébert Gisèle Henri Caroline Héon Marthe Hogue Denise Hurtubise Jacques Huyscom Wim Imagin'art Enr. Italiano Marilyn Jacques Céline Jarry Monique Jesenko Anna Catherine Joyal André Jubinville Ginette Jussaume Daniel Kelly Thérèse Kennedy Diane L'Espérance Alphonse Lachaine-Lacasse Huguette Lachapelle Lizon Lachapelle-Hébert Gisèle Ladouceur Louise Lalonde Guy Lamoureux Jean Lanchôt Gilles Lanthier Jacqueline Lanthier Roch Laplante Josette Lapointe Jeanne Lapointe Laurent Larocque-Brunet Esther Lasnier-Ethier Suzanne Lauzé Gilles Lauzon Jacqueline Lauzon Pierre-Lauzon Solange Lavigne Ghislaine Lavigne Richard Lavole Georges Le Colletier Jeanne LeBel Madeleine L. Leblanc Pauline Leblanc Pierre Leblanc Roger Lecor Tex Lecor-Kirouac Louise Ledoux Andrée Leduc Jean-Paul Leduc Jean-Paul Lefebvre Yolaine Legault Jacynthe Léger Jean Léger-Boivin

Établie à Saint-Jérôme depuis plus de cinquante ans, Casavant est fière de souligner, en collaboration avec le Conseil Régional de la Culture des Laurentides et Art Transit, l'importante contribution des 678 artistes des Laurentides à l'enrichissement culturel et économique de leur région.



## VILLE DE MIRABEL

### UNE VILLE CHAMPÊTRE...

À mi-chemin entre Montréal et les Laurentides, une ville champêtre s'épanouit chaque jour d'avantage: Mirabel!

En plus de l'aéroport international qui contribue à répandre son nom sous tous les fuseaux horaires, Mirabel se distingue par la qualité de la vie incomparable qu'elle procure à ses résidents et à ses visiteurs.

De grands espaces, le calme de la nature, la plénitude du grand air, des paysages façonnés pour émerveiller l'oeil, une agriculture en constante progression, des aménagements récréatifs quatre-saisons, une vie communautaire diversifiée: voilà quelques-uns des traits dominants de Mirabel.

C'est aujourd'hui vers Mirabel que les regards se tournent... et avec raison!

### À UN MEILLEUR COÛT...

Partout, les contribuables municipaux en réclament pour leur argent. Sauf à Mirabel où la gestion demeure pratiquement sans résonance. Vivre à Mirabel coûte en effet beaucoup moins cher qu'ailleurs.

Pourquoi? Parce que l'étendue du territoire municipal exerce une influence favorable à l'acheteur quant au prix et aux dimensions des terrains.

Mais il y a aussi d'autres bonnes raisons. Mirabel arrive en tête de liste des villes québécoises où les taxes foncières sont les plus basses. D'une façon générale, les résidences sont à prix abordable à Mirabel.

Voilà autant d'avantages qui se reflètent sur le budget des résidents de Mirabel et de ceux qui choisissent de s'y installer. Mirabel représente l'une des villes des Basses-Laurentides offrant le plus d'espoir et d'attrait et pour cause.

Car, à la qualité de la vie à un meilleur coût, s'ajoute une gamme complète de services municipaux — loisirs, sports, bibliothèque, activités récréatives et culturelles — qui favorisent l'épanouissement physique et intellectuel tant de la jeunesse que de ses aînés.

Tout cela au carrefour d'un réseau routier qui vous conduit en quelques minutes au plein coeur des centres urbanisés de la région de Montréal, des Laurentides ou de l'Outaouais.

### LES ACQUIS:

40 entreprises manufacturières	— 1 100 emplois
275 entités commerciales	— 1 650 emplois
l'aéroport de Mirabel	— 3 420 emplois

### LES OUTILS:

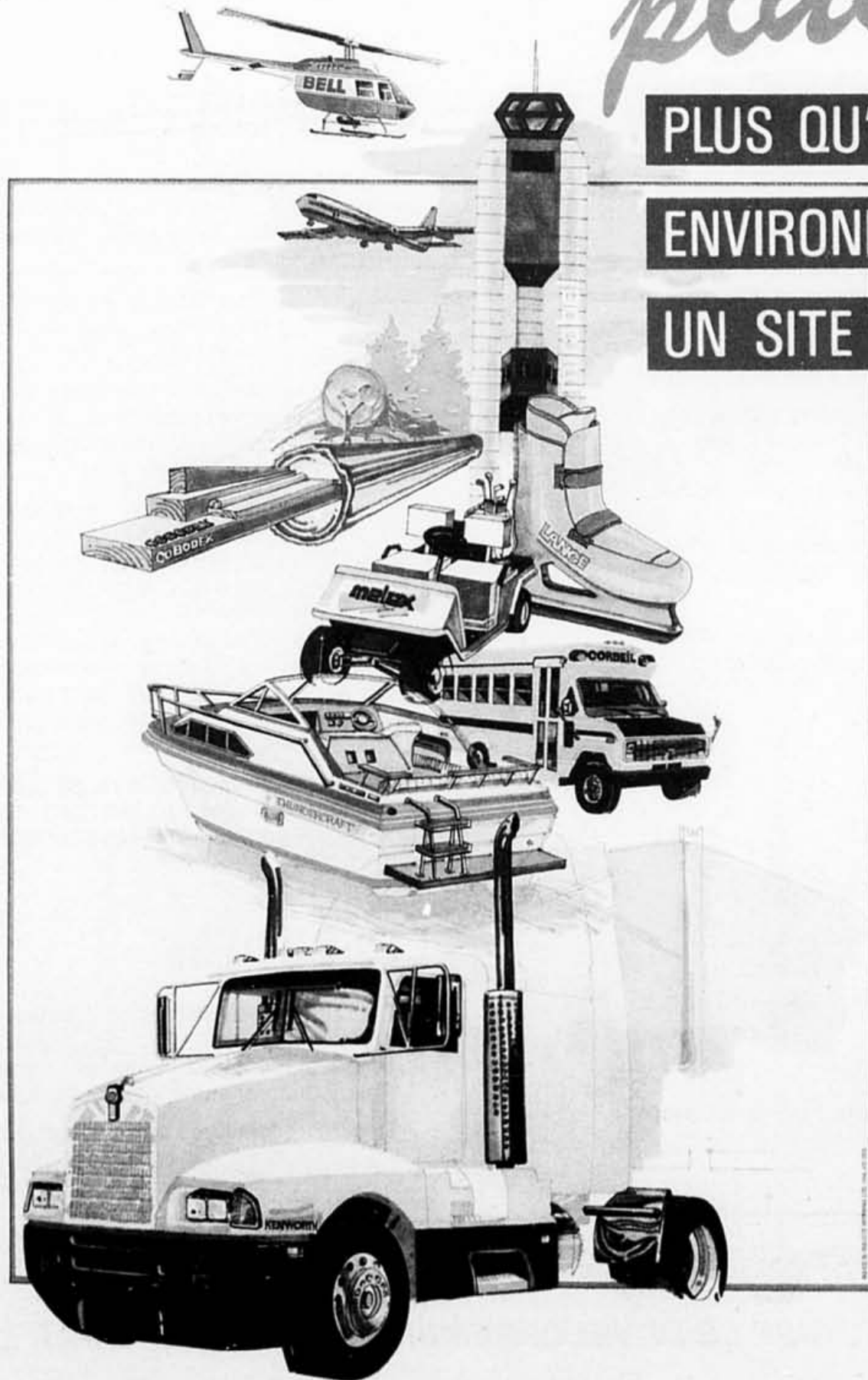
- Des zones industrielles de premier choix à prix fort compétitifs, soit:  
Parc commercial et industriel - route 117  
Parc industriel municipal - autoroute 15
- Des taxes foncières parmi les plus basses au pays
- Un bassin exceptionnel de main-d'oeuvre et des outils de formation d'un haut calibre
- Une région d'expérimentation des technologies d'avant-garde

**FAVORISE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE PAR LA**

 **CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE MIRABEL (C.D.E.M.)**

**POUR TOUTE INFORMATION: UNE SEULE ADRESSE: 14111, rue Saint-Jean, Sainte-Monique, Mirabel - J0N 1R0**  
**TÉL.: (514) 475-8653 - De Montréal: (514) 476-0360**

# Laurentides plus



**PLUS QU'UN**  
**ENVIRONNEMENT,**  
**UN SITE INDUSTRIEL**

## COMMISSARIATS INDUSTRIELS — INDUSTRIAL COMMISSIONS

RÉGION D'ANTOINE-LABELLE  
 COMITÉ INTERMUNICIPAL  
 DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE  
 DE LABELLE  
 390, BOUL. ALBINY PAQUETTE,  
 MONT-LAURIER (QUÉBEC)  
 CANADA  
 J9L 1J9  
 TÉL.: (819) 623-1545

RÉGION DE L'ACHIGAN  
 CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT  
 ÉCONOMIQUE DE L'ACHIGAN  
 232, 12<sup>e</sup> AVENUE LADRIER,  
 C.P. 580,  
 LAURENTIDES (QUÉBEC)  
 CANADA  
 J0R 1C0  
 TÉL.: (514) 439-1400

RÉGION DE GROULX  
 SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT  
 ÉCONOMIQUE DE GROULX  
 26, RUE BLAINVILLE OUEST,  
 STE-THERÈSE (QUÉBEC)  
 CANADA  
 J7E 1W9  
 TÉL.: (514) 430-6666

RÉGION DE LACHUTE  
 CONSEIL D'EXPANSION  
 ÉCONOMIQUE D'ARGENTEUIL  
 505, CHEMIN BÉTHANIE, SUITE 402,  
 LACHUTE (QUÉBEC)  
 CANADA  
 J8H 4A6  
 TÉL.: (514) 562-8829

RÉGION DE MIRABEL  
 CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT  
 ÉCONOMIQUE DE MIRABEL  
 14, 111, RUE ST-JEAN,  
 STE-MONIQUE-MIRABEL (QUÉBEC)  
 CANADA  
 J0N 1R0  
 TÉL.: (514) 475-8653

RÉGION DE ST-EUSTACHE / DEUX-MONTAGNES  
 COMMISSION INDUSTRIELLE  
 DE MIRABEL-SUD  
 144, RUE ST-EUSTACHE,  
 ST-EUSTACHE (QUÉBEC)  
 CANADA  
 J7R 2K9  
 TÉL.: (514) 472-1502

RÉGION DE ST-JÉRÔME  
 SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT  
 ÉCONOMIQUE DE ST-JÉRÔME  
 222, RUE ST-GEORGES,  
 ST-JÉRÔME (QUÉBEC)  
 CANADA  
 J7Z 4Z9  
 TÉL.: (514) 436-1511

UNE PRODUCTION DU COMITÉ PERMANENT DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES LAURENTIDES (C.P.D.E.L.)