

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. LOUIS DÉRIGER, président
Mme CLAUDETTE JOURNAULT, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET
DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73 (ROBERT-CLICHE)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINT-GEORGES**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 8 novembre 2006 à 19 h
Salle paroissiale
Place de l'église
200, 18^{ème} Rue
Saint-Georges-de-Beauce

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 8 NOVEMBRE 2006
 SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

M. GUY QUIRION2

SYNDICAT DE L'UPA DE L'ÉRABLE8

 M. Mario Grondin

 M. Pierre Giguère

MANAC INC.18

 M. Charles Dutil

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE.....20

 M. André Morasse

 M. Philippe Lessard

CONSEIL ÉCONOMIQUE DE BEAUCE27

 M. Claude Morin

MRC DE BEAUCE-SARTIGAN31

 M. Luc Lemieux

 M. Claude Poulin

REPRISE DE LA SÉANCE

ASSOCIATION QUÉBEC-BOSTON.....43

 M. Christian Houde

 M. Michel Campéano

MUNICIPALITÉ DE SAINT-SIMON-LES-MINES.....50

 M. Martin Busque

LES AMIS DE L'AUTOROUTE57

 M. Charles A.-Roy

 M. Daniel Lessard

SYNDICAT DE L'ENSEIGNEMENT DE LA CHAUDIÈRE59

 Mme Brigitte Bilodeau

M. MICHEL MAHEUX.....61

SÉANCE DU 8 NOVEMBRE 2006
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir, nous allons poursuivre.

10 Alors mesdames et messieurs, bonsoir, bienvenue à cette troisième séance de la deuxième partie de l'audience publique consacrée à la présentation des mémoires et aux présentations verbales portant sur le projet de prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre Beauceville et Saint-Georges, par le ministère des Transports.

15 Avant de débiter les présentations, nous désirons vous rappeler que les participants qui sont inscrits seront appelés selon un ordre qui a déjà été conclu avec eux. Nous vous demandons également de synthétiser votre présentation, si vous avez un long mémoire à nous présenter.

20 Ceux qui n'ont pas annoncé à l'avance leur intention de s'exprimer sur le projet peuvent s'inscrire au registre, auprès de madame Renée Poliquin qui est à l'arrière. Je vous dirai que nous accordons préséance à ceux déjà inscrits et toute intervention supplémentaire sera permise en autant qu'on puisse avoir le temps pour le faire.

25 Je rappelle que ceux qui désirent s'ajouter aux gens déjà inscrits, quand vous venez présenter votre opinion, ce n'est pas sur un mémoire qui a déjà été présenté mais plutôt sur votre propre opinion sur le projet.

30 Je rappelle également qu'à la fin de chaque séance, le promoteur ou tout autre personne peut rectifier les faits qui ne sont pas exacts. Il ne s'agit pas à ce moment-là d'émettre une opinion. Vous pouvez également rectifier les faits par écrit, à ce moment-là vous adressez vos rectifications à la Commission.

Enfin, nous insistons que tout se fasse dans un climat respectueux.

35 À l'égard des services que nous vous offrons, à cette fin, il y a un formulaire, ce formulaire est disponible à l'arrière de la salle.

40

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

GUY QUIRION

45

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous invitons maintenant monsieur Guy Quirion.

50

PAR M. GUY QUIRION:

Mon nom est Guy Quirion.

55

LECTURE DU MÉMOIRE

FIN DE LA LECTURE (Page 1, milieu du cinquième paragraphe, "... par le tracé Est")

60

Ces deux (2) ravages, on les voit ici, il y en a un près du ruisseau Fraser et l'autre qui part à la tête du ruisseau Veilleux et qui s'étend jusqu'au ruisseau Bolduc, beaucoup plus long que ce qui est démontré sur la carte du ministère des Transports.

Parce que moi, je réside ici même, les champs qu'il y a là, les champs qu'il y a ici. Ça fait que je réside dans ce ravage-là, en réalité.

65

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 1, milieu du cinquième paragraphe, "Et aucun pour...")

FIN DE LA LECTURE (Page 2, milieu du deuxième paragraphe, "... depuis sept (7) ans")

70

C'est celui-là qui possède le lac avec deux (2) chalets, des vrais ceux-là, c'est pas des chalets effondrés comme on en a vu d'autres dans le tracé Ouest, qui sont alimentés en eau par gravité ainsi que son lac, par une source sise dans l'emprise du tracé Est. Important, parce que ces chalets n'ont pas d'électricité.

75

Ils ont l'eau par gravité, et le lac aussi, parce qu'il y a pas d'électricité là, c'est au milieu des terres, à ce moment-là.

80

Il y a facilement deux cents (200) à deux cent cinquante (250) chevreuils dans ce ravage. Étant donné qu'on le fréquente assidûment, en ski de fond, nous autres, l'hiver, en allant à ce chalet-là, on connaît pas mal le nombre exact, et par ce qui est récolté de la récolte aussi, on le voit sur la carte des récoltes que j'ai fournie à ce moment-là, ici, la carte ici.

85

L'autre partant du lot, environ le lot 384, dans le rang Saint-Charles, l'autre est situé, ils l'ont mis juste là, il part de là et il se rend jusqu'au ruisseau Bolduc, ici, il englobe ce secteur-là, ici, l'autre ravage. Partant du lot 384, environ la source du ruisseau Veilleux, c'est à peu près là

que part le ruisseau Veilleux, il s'étend jusqu'au ruisseau Bolduc avec une largeur de plus d'un kilomètre (1 km) et une concentration plus forte près de mes champs, et où je demeure d'ailleurs.

110 Il abrite facilement deux cents (200) à deux cent cinquante (250) cerfs, ayant compté moi-même plus de soixante (60) le même soir. Et c'est impossible d'en apercevoir à peu près plus de vingt-cinq pour cent (25 %) à la fois, ça, c'est à peu près impossible. On peut pas tous les apercevoir, c'est complètement impossible.

115 J'ai moi-même fauché trois (3) faons en 2005 et quatre (4) en 2006, en plus d'en éviter quatre (4) autres. Vu la vitesse d'avancement et la grosseur d'un faon à la naissance, trois (3 lb) à cinq livres (5 lb), eh bien, c'est impossible de les voir dans le foin à maturité, c'est plus petit qu'un lièvre, c'est à peu près la grosseur d'un lièvre, et ça bouge pas, en plus.

120 Avant, ça existait pas, jamais j'en avais fauché avant. Mais là, vu la croissance, ils les ont pas tous dans le bois, malheureusement, il y en a plusieurs qui les ont dans les champs, présentement, à cause du trop grand nombre de cerfs qu'il y a alentour de ces champs-là.

125 Pour ce qui est de la faune aquatique, je ne m'attarderai pas sur les ruisseaux Bolduc et Veilleux étant traversés par les deux (2) tracés. Alors il y a aucun impact de plus, ils sont traversés à quatre-vingt-dix degrés (90⁰), d'une manière ou d'une autre, c'est à peu près pareil.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 3, fin de la première phrase)

FIN DE LA LECTURE (Page 3, trois quarts du paragraphe, "... octobre dernier")

130

Et c'était des pluies de tout près de cent (100) ans, le 21 octobre.

135 Le ruisseau Bertrand avait six pouces (6 po) d'eau à ce moment-là, sur une structure d'environ quatre pieds (4 pi) de haut par six pieds (6 pi) de large. Alors si c'est pas suffisant, je pense que la différence de l'autoroute ne fera pas aucune différence dans ce ruisseau-là, pour le faire déborder.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 4, premier paragraphe)

140

FIN DE LA LECTURE (Page 5, fin du premier paragraphe, "... si monotone")

Je pense que vous l'avez fait à quelques reprises, il y a pas grand-chose dans le bout de Sainte-Marie jusqu'à Québec, il se passe pas grand-chose.

145

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 5, deuxième paragraphe, "En guise...")

FIN DE LA LECTURE (Fin du mémoire)

PAR LE PRÉSIDENT:

130

Merci monsieur Quirion.

Peut-être une première question, vous nous parlez de la question des terres agricoles qui sont non disponibles dans la région, expliquez-nous un peu la problématique, parce qu'on comprend que vous, vos terres sont affectées, on semble comprendre dans votre mémoire que si vous voulez retrouver ces terres-là à proximité, ça semble difficile. C'est un peu ça?

135

PAR M. GUY QUIRION:

Il y en a pas à moins de huit kilomètres (8 km), de disponible. Et elles ont toutes été plantées, nous autres, dans le rang Saint-Charles, les terres sont toutes plantées depuis plus de trente (30) ans.

140

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc à ce moment-là, ça impliquerait du déboisement.

145

PAR M. GUY QUIRION:

Du déboisement, mais lorsqu'on déboise un morceau de terrain, ça prend vingt (20) ans avant qu'il soit rentable; ça, c'est prouvé partout, je pense que le mémoire de l'UPA va vous le dire aussi, ça prend au moins vingt (20) ans avant de le rentabiliser, parce que la terre est tellement pauvre, le sol est tellement acide – j'en ai fait moi-même du déboisement, environ vingt (20) acres, quand j'ai acheté la ferme en 77, et puis ça prend ça, vingt (20) ans, avant d'être vraiment rentable.

150

155

Alors c'est impossible, à ce moment-là. Rendu à un certain âge, on rapetisse tout simplement ou on va en chercher à plus que huit kilomètres (8 km), mais faire plus que huit kilomètres (8 km) avec des tracteurs et des instruments aratoires, là...

160

PAR LE PRÉSIDENT:

Effectivement, vous, dans votre cas, étant coupé en deux (2), vous allez avoir, si jamais c'était le tracé Est qui serait retenu, j'imagine que ça implique des détours pour vous, comme c'est là.

165

PAR M. GUY QUIRION:

Oui, mais le rang, moi, est pas trop loin. Les détours sont pas longs, dans mon cas.

170

PAR LE PRÉSIDENT:

Non. Donc vous, dans le fond, votre problématique, c'est plus en termes...

175 **PAR M. GUY QUIRION:**

Perte de terrain.

180 **PAR LE PRÉSIDENT:**

... perte de terrain et d'en trouver des similaires.

PAR M. GUY QUIRION:

185 Oui, parce que si on regarde ici, moi je demeure exactement là, les terres qu'il y a là, chaque côté du ruisseau Veilleux, c'est à moi aussi, mais ça ici, c'est monsieur St-Hilaire, je pense qu'il a signé aussi la présentation de madame Bilodeau, et les autres terrains agricoles, ce sont tous des producteurs agricoles, il y en a pas d'autres, elles sont toutes plantées, les terres agricoles qu'i y avait alentour de chez nous, il y en a pas d'autres de disponibles.

190

PAR LA COMMISSAIRE:

Et puis vous, vous avez besoin d'une certaine surface, est-ce que c'est pour se conformer aux exigences pour les épandages ou bien c'est par rapport à la rentabilité de l'entreprise.

195

PAR M. GUY QUIRION:

Par rapport à la rentabilité surtout; évidemment, plus qu'on rapetisse, les revenus baissent.

200

PAR LA COMMISSAIRE:

D'accord.

205 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Actuellement, les terres qu'on a, on entend souvent parler des classes 4 et 7, et tout ça, vous, dans votre cas, c'est des terres qui sont de quelle classe que vous avez.

210 **PAR M. GUY QUIRION:**

Nous autres, c'est presque toutes des classes 5, dans la Beauce, mais elles sont meilleures que des classes 5.

215 Parce que ce reclassement-là, ça a pas été fait depuis très longue date, et puis les terres
qui restent présentement sont bien meilleures que le classement comme tel qui a été classé
avant.

220 La production, nous autres, c'est parce qu'on produit facilement deux cents (200) balles
de foin à l'acre sur nos terres, présentement, et pour être classé bon, ça prend cent cinquante
(150) balles de foin à l'acre.

Et dans notre coin, les terres agricoles sont très bonnes pour le fourrage et pour le grain
aussi.

225 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais vous avez dû investir, j'imagine, pour les rendre plus...

230 **PAR M. GUY QUIRION:**

Oui, oui, évidemment, on a mis de la chaux et on les a rendues le pH nécessaire pour la
culture d'orge et la culture de foin.

235 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Vous nous parlez aussi dans votre mémoire de votre frère qui a un chalet et qui
s'alimente via un lac, ce serait un problème pour lui?

240 **PAR M. GUY QUIRION:**

Bien, le tracé Est passe dans sa source d'eau, parce que là, en gravité, son chalet se
trouve près du ruisseau Fraser et puis l'autoroute passe dans sa source d'eau, en haut.

245 Mais il y a pas d'électricité à leur chalet, les deux (2) chalets qu'il y a là, alentour du lac, et
le lac est alimenté par cette source d'eau là aussi, et c'est un lac ensemencé, évidemment.

Ça fait que là, étant donné qu'il y a pas d'électricité là, même s'ils creuseraient un puits
artésien tout près, il faudrait qu'ils fournissent l'électricité nécessaire. Je sais pas si ça peut se
faire, probablement, je le sais pas.

250

PAR LA COMMISSAIRE:

Est-ce qu'il y a eu des démarches qui ont été entreprises?

255 **PAR M. GUY QUIRION:**

Je pense qu'il a répondu à un questionnaire, lui était dans les cent un (101) rencontrés.

260 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Et est-ce qu'on lui a dit qu'il y aurait des aménagements qui seraient faits pour faire en sorte qu'il puisse encore avoir l'eau potable?

265 **PAR M. GUY QUIRION:**

Non, il y a pas eu rien, aucun contact depuis ce temps-là.

PAR LA COMMISSAIRE:

270 Vous nous parlez aussi, bon là, vous êtes ici pour vous exprimer sur deux (2) tracés, est-ce que vous auriez souhaité que la consultation sur ces tracés-là se fasse plus tôt dans le processus?

275 Parce qu'on nous dit, bon, on se parle d'un projet d'autoroute depuis trente (30) ans, bon, on a entendu parler à un moment donné, il y a quelques années ou il y a une dizaine d'années, qu'il y aurait ce projet-là peut-être, mais là on en est à la consultation officielle du gouvernement via le BAPE...

280 **PAR M. GUY QUIRION:**

C'est ça qui est très déplorable, parce qu'on a toujours investi, nous autres, moi j'étais là quand ils ont fait le premier tracé, le tracé de référence, le tracé Ouest à toutes fins pratiques, parce qu'ils l'avaient déboisé environ six pieds (6 pi) de large, ça s'était bûché et moi, quand j'ai investi sur la ferme, c'était déjà là.

285 Alors on investissait, et on n'avait pas peur d'investir, on n'est pas touché par l'autoroute. Et ça a toujours resté comme ça.

290 Mon frère a acquis cette terre-là, où les deux (2) chalets, je pense que c'est en 94-95, il s'est informé à la Ville de Beauceville, non, il y a pas d'autre tracé, il y a rien d'autre que ça, c'est le tracé de référence et puis c'est encore là.

Mais on l'a su au mois de mai 2004, à la soirée à la Villa des Pins. C'est là qu'on a su qu'il y avait possiblement un autre tracé.

295

Et là, au mois de novembre, ils avaient décidé de retenir le tracé Est. Alors c'est comme ça qu'on l'a su, dans les assemblées publiques, on n'avait pas aucune autre référence. On l'a su très tard.

300 Parce que moi, c'est toutes des terres agricoles qui sont drainées, et qui sont épierrées évidemment, j'ai pris deux cents (200) heures de travaux mécanisés, les six (6) premières années, alors il y a eu de l'argent de mis là-dedans pas mal, parce qu'évidemment, il y avait pas de tracé d'autoroute là, ça fait qu'on pouvait investir amplement, on se fiait là-dessus.

305 Parce qu'en agriculture, on peut pas investir à court terme; vous savez qu'il faut investir à long terme, ça se rentabilise pas, un morceau de terrain qu'on achète, ça prend dix-quinze (10-15) ans à se rentabiliser, on peut pas investir à court terme.

PAR LE PRÉSIDENT:

310 Merci beaucoup, monsieur Quirion.

315 **SYNDICAT DE L'UPA DE L'ÉRABLE**

PAR LE PRÉSIDENT:

320 Nous invitons maintenant monsieur Berthier Guay. Il est pas présent? Non.

Donc monsieur Pierre Giguère, du Syndicat de l'UPA de l'Érable.

Vous pourriez peut-être vous nommer, s'il vous plaît.

325 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Bonsoir monsieur le Président, Mario Grondin, représentant du Syndicat de base de l'Érable, et monsieur Pierre Giguère, aménagiste à la Fédération.

330 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

PAR M. MARIO GRONDIN:

335 Je vais vous présenter un bref résumé de notre mémoire, comme vous l'avez demandé.

340 Je tiens à remercier la Commission, en premier lieu, de nous avoir accordé cette audition du BAPE, c'est très important pour nous de prendre en considération tous les éléments qu'on vous a démontrés, c'est très important, c'est pour ça qu'au point de vue environnement agricole et investissement de la ville aussi.

345 Les principaux points que l'on désire préciser à la Commission, on souhaite reprendre ici l'essentiel du mémoire déposé à la Commission et apporter certaines précisions. Au départ, on souhaite, comme tous les intervenants entendus, que l'autoroute se réalise dans les meilleurs délais, depuis longtemps qu'on en parle.

350 Depuis longtemps qu'on en parle, moi je suis né dans cette autoroute-là quasiment, parce que ça fait vingt-cinq (25) ans, un petit peu plus, mais c'est qu'en 2000, 98-2000, on avait commencé les consultations au point de vue, le ministère des Transports avait commencé des consultations, avait provoqué des consultations avec les producteurs, et on s'était réuni, toujours pour le tracé Ouest bien entendu, parce que le tracé Est n'était pas invoqué dans ce temps-là. Les producteurs s'étaient réunis, et on avait ajusté, des petits ajustements, des fois, proposé des sorties pour que ça aille bien.

355 Le ministère des Transports avait accédé à ces réajustements-là. En 2000, le ministère des Transports et TecSult avaient accédé à ce qu'on avait proposé.

360 Comme mentionné dans notre mémoire, notre intervention concerne le choix retenu par le ministère des Transports pour le tracé Est à Beauceville, pour lequel les impacts sont beaucoup plus importants pour l'agriculture. Nos préoccupations portent principalement sur les éléments suivants!

365 La perte de superficie en culture et la restriction au développement agricole; le morcellement et les déplacements accrus; la pression sur la zone et les activités agricoles et l'étalement des activités commerciales; les effets des modifications du régime hydrique sur les terres en culture.

370 Perte de superficie en culture! Neuf hectares (9 ha) perdus, cela semble faible mais c'est important dans le contexte des activités agricoles de ce secteur. C'est-à-dire, monsieur le Président et madame Journault, dans le secteur, l'agriculture est intensive, où passe le tracé Est et Ouest.

375 Bien entendu, le tracé Ouest avait été, comme monsieur Veilleux l'avait mentionné hier, pratiquement oublié pour l'agricole, on n'investissait plus dans ce milieu-là. Et les terres, dans notre secteur, il y en a plus de disponible. S'il y en a, faites-nous-le savoir, on va les acquérir.

Et pour faire du déboisement, il faut en être propriétaire, aussi; faire l'acquisition de terres agricoles pour les déboiser, on n'a plus le droit, selon certains règlements, comme Pierre va

380 expliquer tout à l'heure. Il faut en être propriétaire. Ça fait qu'on est très limité dans notre expansion, au point de vue des fermes.

Il faut se conformer aux exigences environnementales qui se sont accrues énormément dans le secteur agricole au cours des dernières années. J'inviterais Pierre à en parler, au point
385 de vue des contraintes.

PAR M. PIERRE GIGUÈRE:

Comme contraintes qu'on peut parler, peut-être au niveau de l'environnement, les
390 exigences, le Règlement sur les exploitations agricoles qui est en vigueur depuis 2002, entre autres, qui a eu pour effet d'obliger les producteurs à fonctionner sur la norme qu'on appelle la norme phosphore, au niveau de la fertilisation des sols.

Et qu'est-ce que ça entraîne comme conséquence, avant, sur la norme azote, pour un
395 hectare (1 ha), on pouvait avoir jusqu'à deux point soixante-quinze (2,75) unités animales à l'hectare, et sur la base phosphore, on fait un calcul d'à peu près une (1) unité animale par hectare. Donc on exige beaucoup plus de terrain.

Ça peut varier, une (1) unité à l'hectare, dépendamment si c'est des milieux, des sols
400 riches ou pauvres en phosphore et tout ça, mais on peut faire une moyenne d'une (1) unité animale par hectare. Donc ça demande beaucoup plus de terrain pour disposer des fumiers, à ce moment-là, entre autres.

Aussi, dans le même règlement, on peut penser à ce que monsieur Grondin abordait tout
405 à l'heure, la question de déboisement, de mise en culture de nouvelles superficies, c'est interdit depuis décembre 2004, plus de nouvelles mises en culture, de nouvelles superficies, dans le secteur des bassins dits dégradés, dont fait partie la Chaudière.

Donc un producteur agricole peut plus maintenant déboiser pour agrandir sa terre, à
410 moins de perdre cette partie-là, qu'il soit propriétaire et s'en refaire l'équivalent en superficie.

Donc étant donné, comme monsieur Grondin le dit, et nous autres on dit, que les superficies en culture sont déjà limitées, même s'il y en a pas un grand nombre, si on pourrait dire, dans ce secteur de Beauceville là, elles sont quand même limitées, donc on peut même pas
415 penser les agrandir et là, on envisage de nous en soustraire.

Alors c'est pour ça que même si la quantité est pas énorme, ça peut être important entre autres pour la consolidation et le développement des fermes.

Et aussi, il y a d'autres réglementations qui peuvent entraîner des restrictions, mais
420 principalement, au niveau du REA, on vous souligne ces deux (2) là. Et aussi, il y a des suivis,

des obligations que les producteurs doivent rencontrer, donc ça demande des exigences supplémentaires.

425 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Merci Pierre.

430 On parle aussi de morcellements et de déplacements accrus. Les morcellements des terres découlant du tracé Est auront pour effet d'accroître les temps de déplacement, la consommation énergétique et les coûts pour les producteurs concernés.

435 Vous savez qu'un tracteur, quand on fait des détours de six kilomètres (6 km), dans mon cas ça va être ça, personnellement, c'est énorme, six kilomètres (6 km); c'est pratiquement plus accessible.

440 Le tracé Ouest ne touchant aucune terre en culture n'engendre aucun déplacement et coût accru, des concessions ayant déjà été faites par les producteurs lors de la planification du développement industriel et commercial de Beauceville.

La pression sur la zone agricole et les activités commerciales. Au-delà des concessions déjà faites pour la partie située entre le tracé Ouest et la zone urbanisée de Beauceville, le tracé Est offrirait la possibilité d'étendre encore cette zone à soustraire de la zone agricole.

445 Le tracé Ouest constitue pour nous une limite convenable pour assurer un développement commercial et industriel sur plusieurs décennies. Comme on peut le constater dans le passé, la ville de Beauceville est stable depuis presque une décennie, à sept mille (7000) habitants, et il y a rien qui démontre actuellement qu'on attend l'expansion. On a près de trois (3) fois la limite de terres zonées blanc, on pourrait dire, pour l'expansion de la ville, actuellement.

450 Plus surprenant encore, nous apprenons dernièrement que Ville de Beauceville désire que le rang Saint-Charles soit réaménagé, malgré les ententes antérieures, pour ensuite en favoriser le développement à des fins commerciales, une approche qui n'était d'ailleurs pas préconisée dans l'étude d'impact sur l'environnement rendue publique en février 2006, et sur laquelle la Commission doit se prononcer.

460 Ville de Beauceville va jusqu'à demander à la présente Commission de l'appuyer auprès de la Commission de protection du territoire agricole, afin de faire dézoner la zone se trouvant entre le rang Saint-Charles et le tracé Est, requête faite par monsieur le maire le 7 novembre au soir. Encore là, des superficies en culture qui seraient perdues pour l'agriculture et qu'il faudra additionner aux neuf point deux hectares (9,2 ha) touchés directement par le tracé Est.

Les problèmes de consolidation et de développement déjà signalés pour les exploitations agricoles du secteur deviennent encore plus criants. On semble vouloir, entre guillemets,

465 "scaper" une importante partie de la zone agricole, alors que les orientations gouvernementales
mises à jour récemment, en février 2005, préconisent le contraire.

J'inviterais Pierre à commenter ça.

470 **PAR M. PIERRE GIGUÈRE:**

On a, comme producteur agricole, à travailler et puis de plus en plus avec des règlements
et des lois, on parlait de l'environnement tout à l'heure mais en termes d'aménagement aussi,
c'est la même situation, que ce soit au niveau des réglementations d'urbanisme ou des schémas
475 d'aménagement des MRC, et ces mêmes organismes municipaux là ont à travailler en fonction
des orientations gouvernementales qui ont été définies par le gouvernement provincial.

Et entre autres, dans ces orientations-là en matière d'aménagement pour les activités
agricoles, il est comme mandat, dans les orientations, de prioriser les activités agricoles en zone
480 agricole avec comme objectifs entre autres, que je peux vous mentionner, que vous pouvez
revoir dans le document, d'assurer la pérennité qu'on dit d'une base territoriale pour la pratique
de l'agriculture; de favoriser la protection et le développement des activités en zone agricole dans
une perspective de développement durable.

485 On a entendu parler de développement durable, aussi, au niveau de l'agriculture, il faut
fonctionner au niveau de la saine protection de l'environnement, de la cohabitation et des
mesures sociales.

De planifier, en concertation avec le milieu, des actions de développement des activités et
490 des exploitations agricoles en zone agricole. Et d'assurer une démarche consensuelle avec les
acteurs concernés par l'aménagement et le développement du territoire agricole.

Comme je vous dis, ces orientations-là, ces objectifs-là sont plus précisés encore dans le
document du gouvernement du Québec, et ce qu'on semble parler de plus en plus, quand on
495 parle du tracé Est entre autres, avec ce qui s'ajoute aussi avec le réaménagement du rang Saint-
Charles, avec la promotion qu'on veut faire du développement commercial et des activités non
agricoles, tout ce qu'on veut faire dans cette zone agricole là, c'est du développement autre
qu'agricole, alors que les orientations gouvernementales disent, on doit tenir compte davantage
des activités agricoles et les protéger, et favoriser leur développement.

500 Donc on comprend mal, un organisme gouvernemental comme le ministère des
Transports doit être au fait aussi de ces orientations-là et en prendre en compte lors de
l'élaboration des projets comme l'autoroute 73.

505 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Merci Pierre.

510

Les effets des modifications du régime hydrique sur les terres en culture. On parle beaucoup des conséquences du tracé Ouest sur le réseau hydrique, mais on sous-estime les impacts qui seraient engendrés pour le tracé Est suite au débordement qui pourrait survenir sur des terres en culture.

515

Le ruisseau Fraser, qui se déverse dans la rivière des Plantes, risque d'entraîner des quantités d'eau importantes dans des zones de culture dans la vallée de la Chaudière lors de fortes pluies. Des problèmes d'érosion et de pertes de sols en culture pourront en découler; l'ensablement des terrains pourrait les rendre impropres à l'agriculture.

520

D'ailleurs lors des pluies des 20 et 21 octobre derniers, des problèmes d'érosion importants ont eu lieu dans le secteur du rang Saint-Charles où passe le ruisseau Fraser, alors que ce ne fût pas le cas ailleurs. On a eu des dégâts, on le mentionne, c'est un ruisseau qui est très fragile, il y a eu des dégâts dans le ruisseau Fraser. C'est dans le bassin versant de l'autoroute, tracé Est.

525

On parle aussi de consensus un petit peu bafoués. Nous déplorons à la Commission le fait que dans ce dossier, les consensus parfois difficilement convenus ne tiennent pas la route, que ce soit pour le tracé de référence, semblable au tracé Ouest, qui a fait l'objet d'appui d'à peu près tous les intervenants régionaux au cours des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, qui a été mis de côté au profit du tracé Est proposé il y a à peine deux ans et demi (2 ½), sous prétexte qu'il fallait offrir une alternative au ministère de l'Environnement et au BAPE.

530

Que ce soit le réaménagement de la route du Golf dont l'emprise devait être limitée afin de restreindre l'empiètement sur les terres en culture adjacentes et ainsi obtenir l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole, on revient en 2005 en demandant plus large, soit près du double.

535

Que ce soit pour le rang Saint-Charles, pour lequel les intervenants, Beauceville, ministère des Transports, producteurs et UPA, avaient convenu de ne pas toucher afin de conserver intactes les activités agricoles et forestières de ce secteur, pourtant on nous revient aujourd'hui avec un projet de réaménagement et de développement commercial comme celui-ci.

540

En conclusion, nous comprenons tout de même que la présente Commission saura porter intérêt à nos demandes et tenir compte des intérêts agricoles afin de recommander que l'autoroute se réalise sur le tracé Ouest.

545

Merci, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

550

Merci beaucoup.

Alors on a quelques questions pour vous.

555 D'abord, j'aimerais bien comprendre, pour la question de la disponibilité des terres, je pense qu'on vient tout à l'heure d'en discuter aussi avec monsieur Quirion, juste avant vous, pour bien saisir ce que vous nous dites, c'est qu'actuellement il y a des terres qui sont cultivées, le fait qu'il y a des pertes de ces terres cultivées là, que ce soit difficile de retrouver des terres ailleurs, d'autant plus qu'il y a un règlement qui restreint le déboisement pour permettre de cultiver des nouvelles terres.

560 C'est comme ça qu'on peut comprendre la position?

PAR M. MARIO GRONDIN:

565 C'est bien ça, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

570 Peut-être aussi un autre aspect que j'aimerais voir un peu avec vous, la question, tantôt on l'a abordée avec monsieur Quirion aussi, la question de la qualité des terres.

575 On parle souvent d'une classe 5, 6, 7 et tout ça, jusqu'à maintenant, ce qu'on peut comprendre, c'est un potentiel qui serait d'une certaine façon théorique, et on voit bien que ces terres-là, même si peut-être elles ont pas nécessairement une classe 3 ou classe 2, elles sont quand même, pour les gens qui les utilisent, qui les cultivent, elles ont une certaine valeur.

580 Est-ce que vous pouvez peut-être nous expliquer un peu comment les gens du secteur, comment est-ce qu'ils perçoivent la valeur des terres agricoles qu'ils possèdent actuellement, pas valeur monétaire mais en termes de valeur...

PAR M. MARIO GRONDIN:

Productive.

PAR LE PRÉSIDENT:

585 Par exemple.

PAR M. MARIO GRONDIN:

590 OK. Dans notre coin, premièrement l'évaluation des sols, des classes a été faite en 64, je crois, 64 ou ...

PAR M. PIERRE GIGUÈRE:

595 64, par l'ARDA.

PAR M. MARIO GRONDIN:

600 C'est ça. Et puis c'est sûr que dans le temps, les sols étaient évalués peut-être 3-4-5; les fonds, c'était 2, on parle du bassin de la rivière Chaudière, dans le creux, c'était classé 2, parce que c'était très propice au monde agricole. Dans la vallée, c'était environ 3, et sur les platins, ça jouait entre 4 et 6, OK, tout dépendant des types de sols.

605 Mais aujourd'hui, avec l'amélioration des sols, les sols ont pas été reclassés; avec l'amélioration des sols qu'il y a eue par la machinerie, le déboisement qu'il y a eu dans le passé et la fertilisation, bien, je pense que ces sols-là ont une grande valeur ajoutée.

610 Aujourd'hui, ça se classerait sûrement facilement 4, parce qu'on a des sols qui ne retiennent pas l'eau, l'eau circule rapidement dans le sol. Ça fait qu'on peut accéder facilement à nos champs, c'est pas comme des terres d'argile, et puis ça donne une grande facilité à notre culture. Ça vaut plus cher.

PAR LE PRÉSIDENT:

615 Est-ce que ces terres-là, par exemple, est-ce qu'il y a beaucoup de drainage agricole qui a été mis en place?

PAR M. MARIO GRONDIN:

620 Oui. Dans mon cas, c'est drainé presque à cent pour cent (100 %), presque tous les producteurs de la vallée aussi.

625 Parce que sinon, dans la vallée souvent il y a des veines, on appelle ça des veines d'eau, je sais pas si vous appelez ça de même, qui ressortent dans la vallée, et puis il faut les drainer.

 C'est pratiquement tout drainé, sinon avec la machinerie d'aujourd'hui, il y a pas de rendement, premièrement, les minéraux ne sont pas accessibles à la plante lorsque c'est humide, et puis il faut drainer pour que ce soit tout accessible. C'est une question de rentabilité.

630 **PAR M. PIERRE GIGUÈRE:**

 Peut-être une précision aussi, par rapport au classement du potentiel des sols, ça avait été principalement établi en fonction des cultures, les cultures céréalières entre autres et tout ça.

635 Et étant donné que nous autres on est, dans la Beauce, une grande région fourragère, à
peu près à quatre-vingt-dix-quatre-vingt-quinze pour cent (90 %-95 %), le potentiel peut devenir
un peu un élément secondaire, si je pourrais dire, parce que les fourrages, quand même – c'est
sûr que dans des sols rocailleux, des sols où est-ce que le roc est la surface ou des sols très
640 mouilleux, produire des céréales, ça devient plus difficile, et du fourrage peut être plus possible à
ce moment-là.

C'est pour ça que le classement, c'est relatif par rapport au type de production qu'on peut
faire dans la région, là.

645 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous avez parlé aussi également de toute la question des détours, l'impact par exemple
sur le fait que les terres soient scindées, bon, ça impliquait des détours, vous avez parlé tantôt de
six kilomètres (6 km) pour vous, je pense, dans votre cas.

650 Vous vous souvenez, je pense, en première partie de l'audience, le ministère vous avait
expliqué que, bon, il pourrait y avoir des surlargeurs pour permettre justement à la machinerie
agricole de circuler.

655 Quel est votre avis sur cet aspect-là, au niveau des détours, au niveau des mesures que
le ministère nous a présentées pour justement pallier à ces problèmes-là.

PAR M. MARIO GRONDIN:

660 C'est sûr qu'au niveau de la route 173, lorsqu'elle sera aménagée jusqu'à la route du Golf
avec des voies d'accotement on pourrait dire un petit peu plus larges, c'est idéal; on se fera pas
de cachettes, avec notre machinerie, on a de la machinerie assez large.

665 Mais dans les rangs, là c'est une route qui est déjà – la plupart des producteurs se
promènent par en haut, OK, par le rang Saint-Charles, parce qu'avec la machinerie, vous savez
qu'on n'est pas aimé dans la route 173, on ralentit la circulation, et il passe environ douze mille
(12 000) véhicules par jour, douze (12 000) à treize mille (13 000) je crois, dans ce temps-ci,
vous savez, on s'organise pour pas aller jouer là.

670 Ça fait que notre rang Saint-Charles, on l'utilise, OK, c'est carrément ça. Et puis au point
de vue des aménagements de la route du rang Saint-Charles, on risque d'avoir, c'est surtout des
coteaux, c'est sûr qu'ils vont l'aménager peut-être, qu'ils disent, mais nous autres, on avait
préconisé le contraire.

675 C'est pas une bonne avenue, le rang Saint-Charles. C'est un coin qu'ils vont trop mettre
de pression sur le monde agricole, comme on disait tout à l'heure, ils vont prendre le
développement.

680

La route, c'est sûr que la route 73, au point de vue de l'aménager, c'est correct, mais les détours, six kilomètres (6 km) en tracteur, la journée est "scrape", à la fin. On est rendu au bout et il fait noir.

PAR LE PRÉSIDENT:

685

Madame Journault a quelques questions pour vous.

PAR LA COMMISSAIRE:

690

Oui, c'est ça, je voulais vous entendre sur votre appréciation par rapport à l'option rang Saint-Charles. Vous nous dites dans votre mémoire que justement, ce serait pas bon, ce serait difficile au niveau des agriculteurs.

Mais pouvez-vous préciser comment vous voyez ça, l'impact.

PAR M. MARIO GRONDIN:

695

L'aménagement du rang Saint-Charles?

PAR LA COMMISSAIRE:

700

Oui.

PAR M. MARIO GRONDIN:

705

Au point de vue des impacts, ce qui arrive, monsieur Bolduc l'a bien mentionné hier encore, il va faire une forte pression pour le développement de ce rang-là, il demande déjà de vouloir dézoner ça.

710

Premièrement, ça va déstructurer la zone urbaine, c'est à deux-trois kilomètres (2 km-3 km) aussi, on a essayé de comprendre.

Et puis au point de vue du rang Saint-Charles, lorsqu'il va y avoir des bancs de ciment qui vont s'installer, automatiquement les épandages vont changer, on va être obligé de se restreindre, on va perdre des terres agricoles, les épandages vont changer, tout ça, on va avoir des pressions énormes.

715

C'est bien de valeur, mais on va fermer à petit feu, comme on dit, on va se faire étouffer tranquillement.

720

C'est une zone, on avait la paix, on pourrait dire, pour faire nos activités agricoles. Bien là, on va être encore plus encerclé encore.

Parce que vous savez, je suis voisin de la ville, et puis pour les épandages, vous pouvez pas savoir comment je mobilise de tracteurs pour faire ça dans des normes, dans des très courts laps de temps. À quatre cents piastres de l'heure (400 \$/h), on niaise pas, des fois ça y va. On prend la machinerie qui s'impose, il faut que ça fonctionne.

725

J'essaie de respecter les dates d'épandage, ça va devenir de même dans le rang Saint-Charles, ça va être encore pire. Ça fait que ça va être invivable.

PAR LA COMMISSAIRE:

730

Vous craignez qu'il y ait des pressions pour réduire justement vos capacités d'épandage.

PAR M. MARIO GRONDIN:

735

Oui, d'épandage et activités au point de vue machinerie. C'est sûr, quand il passe de la voiture dans le rang Saint-Charles, des camions et tout ça, on va se faire crier après nous autres encore.

PAR LA COMMISSAIRE:

740

Merci.

PAR M. MARIO GRONDIN:

745

Merci, bonsoir.

MANAC INC.

750

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous invitons maintenant monsieur Charles Dutil, de Manac inc.

755

Bonsoir.

PAR M. CHARLES DUTIL:

760

Bonsoir. Monsieur le Président, madame la Commissaire, bonsoir tout le monde. Je me présente, Charles Dutil, président de Manac, qui est le plus important employeur privé, manufacturier dans la ville de Saint-Georges, également le plus important fabricant canadien de semi-remorques.

765 Avant tout, je suis pas ici pour parler des impacts, de la plus-value de l'autoroute pour les
besoins spécifiques de Manac, je suis plus ici pour donner mon opinion sur un point de vue que
je pense plus global sur le projet de l'autoroute, et pas nécessairement à titre personnel mais à
titre d'employeur important dans Saint-Georges, et le point de vue d'affaires.

770 **LECTURE DU MÉMOIRE**

FIN DE LA LECTURE (Page 2, fin du deuxième paragraphe, "... meilleur rythme")

775 Les coûts reliés à la désuétude de la route qui relie Saint-Georges à Québec sont
énormes, je ne peux pas prétendre être en mesure de les qualifier.

Ce qui est important pour nous, pour les entreprises de la région et pour la région...

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, troisième paragraphe, "Ce n'est pas...")

780 **FIN DE LA LECTURE (Page 2, fin du troisième paragraphe, "... rapidement")**

En terminant, je vais reprendre un petit peu les mêmes propos que monsieur Carette
hier...

785 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, dernier paragraphe, "Si quelqu'un...")**

FIN DE LA LECTURE (Fin du mémoire)

790 Merci de votre temps, c'était mon point de vue.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur.

795 Donc votre message est clair, donc on n'a pas de questions pour vous, merci beaucoup.

PAR M. CHARLES DUTIL:

800 Merci.

805

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE

PAR LE PRÉSIDENT:

810

Nous appelons maintenant messieurs André Morasse et Philippe Lessard, de la Direction de la santé publique.

PAR M. PHILIPPE LESSARD:

815

Monsieur le Président, madame la Commissaire.

820

Le Directeur de la santé publique a des responsabilités qui lui sont conférées par la Loi de santé publique notamment et de la Loi sur la santé et les services sociaux. Une des responsabilités mentionnées dans la loi, en regard du Directeur de la santé publique, concerne la responsabilité d'identifier les situations où une action intersectorielle s'impose et, lorsqu'il le juge approprié, de prendre les mesures qu'il juge nécessaires pour favoriser cette action.

825

Aujourd'hui, notre intervention vise à intervenir en amont, en quelque sorte, des situations où nous pourrions éventuellement avoir à interpeller les différents partenaires intersectoriels pour améliorer ou corriger des situations problématiques.

Dans cette logique...

830

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 5, trois quarts de la page, "Le Directeur de santé...")

FIN DE LA LECTURE (Page 6, point 3, fin du premier paragraphe)

835

Comme le soulevait d'ailleurs le présentateur précédent.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 6, point 3, deuxième paragraphe)

FIN DE LA LECTURE (Fin du mémoire)

840

Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

845

Merci beaucoup.

Peut-être une première question concernant la question du bruit. Pour ce qui est du bruit, vous avez des recommandations en fonction entre autres de la notion d'émergence dont vous avez expliqué tout à l'heure, cinq (5) dBA le jour et trois décibels (3 dB) la nuit, donc j'aimerais bien comprendre.

850 En fait, le message que vous faites passer, c'est que par exemple si on a un milieu avec un niveau ambiant disons de quarante-cinq décibels (45 dB), à ce moment-là on parlerait d'une augmentation de cinq décibels (5 dB) pendant le jour, qui serait disons acceptable, et une de trois (3 dB) pendant la nuit.

855 Est-ce que c'est comme ça qu'on peut comprendre?

PAR M. PHILIPPE LESSARD:

Oui, effectivement.

860

PAR LE PRÉSIDENT:

865 À ce moment-là, quand vous recommandez par ailleurs d'autres niveaux sonores, d'autres seuils, comme par exemple vous recommandez un cinquante décibels (50 dB) qui est le seuil de gêne dite modérée, selon les directives de l'OMS, et également vous avez un soixante décibels (60 dB) que vous mettez aussi comme étant un seuil à ne pas dépasser, alors j'aimerais voir comment, est-ce qu'il y en a un qui prime sur l'autre.

870 Parce que par exemple, si on a un niveau de quarante-cinq (45 dB) et on augmente de cinq (5 dB), on est à cinquante (50 dB), est-ce que c'est soixante (60 dB) qui devient le seuil, c'est cinquante (50 dB).

J'aimerais connaître un peu le fonctionnement, qu'est-ce qui prime dans votre recommandation.

875

PAR M. PHILIPPE LESSARD:

880 Je vous dirais, je pense, que les éléments qu'on mentionne en termes de recommandations dans le document sont de l'ordre des données que l'on souhaite que le ministère des Transports, le promoteur, puisse le plus possible utiliser pour se référer, pour éventuellement faire les interventions appropriées ou nécessaires pour réduire minimalement ou réduire au minimum l'impact sur le bruit.

885 C'est sûr qu'il y a comme deux (2) critères, en quelque sorte, qui sont présentés dans le mémoire, dépendant de l'origine ou de la littérature que l'on analyse, on en arrive à présenter dans le mémoire deux (2) types en quelque sorte de critères, basés sur des données un peu différentes.

890 L'intention n'est pas de recommander un plus par rapport à l'autre, mais de bien vraiment s'assurer que le ministère des Transports sera sensibilisé au fait qu'on peut tenir compte de différents critères, et que dépendamment des possibilités à ce moment-là et des analyses

subséquentes qui pourraient être réalisées, d'aller le plus possible à viser à atteindre les objectifs ou les critères qui sont peut-être les plus rigoureux ou les plus sévères, disons.

895 Mais en même temps, on est bien conscient qu'il y a pas un niveau en soi qui est la cible ultime qu'il faut vraiment atteindre, mais tendre vers le plus possible les meilleurs niveaux sonores tels que décrits dans les deux (2) catégories de critères qu'on a présentées, en quelque sorte.

900 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc en fait, ce que vous nous dites, c'est d'essayer de conserver autant que possible le climat, l'ambiance sonore actuelle, de pas augmenter par rapport à ce niveau-là d'une façon démesurée.

905 C'est un peu ça qu'on comprend.

PAR M. PHILIPPE LESSARD:

910 C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

915 Et en même temps, ce qu'on peut voir aussi, vous dites, en fait la politique du ministère est basée sur un écart, c'est-à-dire que plus le niveau ambiant est faible, plus ça prend un écart important pour qu'il y ait un impact.

PAR M. PHILIPPE LESSARD:

920 C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

925 Dans le fond, ce qu'on peut comprendre, c'est que c'est pas nécessairement comme ça, c'est plus par rapport à une différence par rapport au niveau ambiant.

PAR M. PHILIPPE LESSARD:

930 On dit, dans le fond, faites attention à la minimisation de l'importance de l'augmentation, même si elle est faible, de l'augmentation d'un niveau sonore, en tenant compte des niveaux de base. C'est important d'en tenir compte.

PAR LE PRÉSIDENT:

935 Merci.

Monsieur Morasse, vous voulez ajouter quelque chose.

PAR M. ANDRÉ MORASSE:

940

D'ailleurs, à cet effet-là, à l'annexe 2, on a réalisé un tableau qui compare, si on veut, les critères du MTQ avec l'aspect du cinq (5) dBA le jour, où on avait par exemple, on arrivait à un total de quatre-vingt-sept (87) résidences touchées avec un impact positif nul, faible, moyen et fort.

945

Le ministère des Transports, lui, retient qu'il va intervenir seulement sur les impacts forts, donc sur deux (2) résidences, tandis que si on prend le critère de cinq (5) dBA le jour, parce qu'il faut comprendre qu'on n'avait pas, non plus, des données pour la nuit, on a fait le calcul et on arrive, nous, à neuf (9) résidences.

950

Donc pour nous, l'augmentation du niveau sonore pour neuf (9) résidences serait non souhaitable, disons, et il faudrait prévoir des interventions pour réduire cet impact-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

955

Et à ce moment-là, on parle du tracé Est.

PAR M. ANDRÉ MORASSE:

960

Exactement.

On pourrait faire la même démarche avec le tracé Ouest, si on décidait de conserver le tracé Ouest.

965

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

PAR LA COMMISSAIRE:

970

Oui, dans le mémoire que vous nous avez présenté, vous mettez en garde contre la migration du monoxyde de carbone.

975 On imagine que vous faites référence au monoxyde de carbone qui peut migrer dans le sol fracturé et atteindre par exemple des sous-sols de maisons, rester captif dans des sous-sols de maisons et, à ce moment-là, causer des problèmes.

PAR M. ANDRÉ MORASSE:

980 Exactement, c'est bien ça.

985 C'est une problématique qui est encore peu connue au niveau des mécanismes, mais il y a quand même suffisamment de données sur des événements antérieurs qui ont démontré qu'il y avait un risque réel, dépendamment de la distance et dépendamment aussi de la formation géologique, effectivement.

Mais il est arrivé quelques événements là-dessus.

PAR LA COMMISSAIRE:

990 D'accord.

995 Est-ce que vous pourriez nous dire à quels endroits, sur le tracé, est-ce qu'il y a des endroits où vous avez des craintes qu'il y ait du dynamitage à proximité d'une zone résidentielle ou d'habitations même isolées.

PAR M. ANDRÉ MORASSE:

1000 Je vous dirais, en fait c'est difficile à préciser parce qu'on connaît pas les lieux où il pourra y avoir dynamitage sur le chantier.

1005 Mais bon, c'est évident qu'entre autres, si on prend le secteur du croisement avec la route Fraser, si on prend le secteur de la 74^e Rue avec la 77^e qui est pas très loin, il y aurait quand même des possibilités; on se retrouve à cinq cents mètres (500 m), à cet endroit-là, environ. Donc c'est encore des distances qui sont possibles.

PAR LA COMMISSAIRE:

1010 D'accord.

Et dans la littérature que vous avez examinée par rapport à ce sujet-là, les distances, ça pouvait aller jusqu'à quelle distance où on a pu observer un phénomène comme ça.

PAR M. ANDRÉ MORASSE:

1015

De mémoire, sur les événements qui ont été répertoriés, ça pouvait aller à deux cent cinquante-trois cents mètres (250 m-300 m), sur les événements qui ont été répertoriés.

1020

Il y a une analyse, un inventaire de ces événements-là et un petit résumé de cette problématique-là qui a été fait par l'Institut national de santé publique, on pourrait vous la faire parvenir.

PAR LA COMMISSAIRE:

1025

S'il vous plaît.

1030

Est-ce que vous estimez que s'il y a des habitations justement en périphérie de zones où il y aurait du dynamitage, il faudrait faire un suivi au niveau des sous-sols pour s'assurer qu'il y a pas d'accumulation de monoxyde de carbone, ou en tout cas tout au moins prendre des mesures comme la ventilation des sous-sols au moment où il y a des événements comme ça.

PAR M. ANDRÉ MORASSE:

1035

Idéalement, on devrait avoir un suivi par des mesures, je pense que ce serait quelque chose qui est pas très compliqué et qui devrait se faire, idéalement; peut-être pas dans toutes les maisons, mais on pourrait cibler quelques maisons et puis faire quand même un contrôle.

PAR LA COMMISSAIRE:

1040

D'accord.

Je sais pas si le ministère des Transports a déjà étudié cette problématique-là, en tout cas ils sont ici, ils prennent note certainement de ce paramètre-là.

1045

Maintenant pour l'eau potable, vous sonnez l'alarme aussi, la cloche pour dire, soyons prudents, soyez prudents au niveau de l'eau potable, notamment pour le puits numéro 4 de Notre-Dame-des-Pins. Mais il y a aussi d'autres sources d'alimentation privées qu'il faut pas négliger non plus.

1050

Le promoteur propose un suivi de deux (2) ans.

Est-ce que vous trouvez que c'est suffisant, un suivi de deux (2) ans, pour évaluer si justement il y a effectivement une contamination, une migration de contamination.

1055 **PAR M. PHILIPPE LESSARD:**

C'est sûr que c'est déjà très intéressant d'avoir un suivi de deux (2) ans.

1060 On pourrait certainement avoir des échanges avec la direction du ministère des Transports, éventuellement, au cours des prochains mois ou dans les phases de déploiement du projet pour peut-être préciser davantage à ce moment-là avec eux s'il y a, nos préoccupations ou nos souhaits en termes de suivi et d'efficacité de suivi dans le temps.

1065 Suite à l'utilisation des sels de déglacage, c'est quelque chose, c'est difficile de prévoir, en deux (2) ans on peut quand même avoir une bonne idée déjà de la nature des effets que ça peut provoquer, par contre je pense que ça peut peut-être nécessiter du plus long terme pour effectivement en apprécier les conséquences.

1070 Alors on pourrait sûrement avoir des échanges avec le ministère des Transports à cet effet.

PAR M. ANDRÉ MORASSE:

1075 C'est une bonne chose, mais je pense que quand le ministère des Transports, aussi, fait un suivi sur ces puits-là, il y aurait sûrement une démarche à faire pour les propriétaires de puits, afin de les renseigner adéquatement sur l'aménagement de leur puits, sur la protection de leur puits.

1080 Parce qu'on sait que, par expérience, plusieurs puits privés ne sont pas aménagés selon les règles de l'art. Alors un suivi, oui, c'est adéquat, mais je pense que le ministère des Transports aurait aussi souvent avantage à renseigner les propriétaires de puits, à ce que leur puits soit aménagé de façon adéquate.

PAR LA COMMISSAIRE:

1085 Est-ce que vous estimez que ces aménagements-là devraient être faits à la charge du promoteur, si les puits deviennent plus vulnérables. Si on augmente la vulnérabilité de puits dans un rayon immédiat d'une structure, et qu'ils sont considérés comme dans une zone de vulnérabilité, leur protection devrait-elle être une mesure d'atténuation incluse dans le projet.

1090 Vous pouvez y réfléchir et revenir là-dessus par écrit.

PAR M. ANDRÉ MORASSE:

1095 Oui, d'accord.

PAR LA COMMISSAIRE:

Dans la prochaine semaine.

1100

PAR M. PHILIPPE LESSARD:

D'accord, madame, merci.

1105

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, messieurs.

1110

CONSEIL ÉCONOMIQUE DE BEAUCE

PAR LE PRÉSIDENT:

1115

Nous invitons maintenant monsieur Claude Morin, du Conseil économique de Beauce.

PAR M. CLAUDE MORIN:

1120

Bonsoir mesdames, monsieur le Président. Si vous permettez, je vais vous présenter notre organisation.

1125

Le Conseil économique de Beauce est un commissariat industriel qui est en place maintenant depuis 1975, depuis un peu plus de trente (30) ans; il est composé de deux cent cinquante (250) membres provenant du milieu des affaires.

1130

Et la mission de notre organisation est de collaborer, si vous voulez, au succès des entrepreneurs en facilitant le démarrage, l'expansion ou la continuité des entreprises, et la façon de procéder pour nous, on est très impliqué au niveau de la recherche de financement dans le cadre desdits projets que je viens de mentionner.

1135

Donc, ce sont des actions concrètes pour stimuler l'entrepreneurship. Et au cours de l'année 2005, on a été impliqué dans soixante-six (66) dossiers d'investissement, soixante-six (66) projets totalisant quarante-sept millions de dollars (47 M \$).

Notre intérêt maintenant à la poursuite du projet de l'autoroute, c'est que...

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 1, "Brève explication de l'intérêt")

FIN DE LA LECTURE (Première page, trois quarts du dernier paragraphe, "... entreprises")

1140 Donc deux (2) choses, favoriser le développement des entreprises, mais aussi incitatifs pour attirer chez nous des investisseurs externes.

 Dans chacun des cas, nous n'avons aucun de ces incitatifs, à savoir port de mer, aéroport, autoroute et etc. Donc nous ne disposons d'aucun de ces atouts de transport moderne.

1145

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 2, début de la page, "Notre MRC...")

FIN DE LA LECTURE (Page 2, fin du deuxième paragraphe, "... quelques-uns")

1150 Les conséquences sont telles que la valeur des livraisons, et là je fais allusion à quatre (4) indicateurs avec lesquels nous travaillons annuellement pour être capables de suivre l'évolution économique de notre MRC, donc ces quatre (4) indicateurs sont la valeur des livraisons ou, si vous préférez, le chiffre d'affaires. En 2005, pour nos deux cent cinquante (250) entreprises manufacturières, on parlait de un point cinq milliard de dollars (1,5 G \$).

1155

 Le nombre d'emplois, second indicateur, le nombre d'emplois directs dans les entreprises manufacturières; chez nous, un peu plus de dix mille (10 000). Je parle strictement manufacturiers et emplois directs.

1160 Les investissements en immobilisation, comme troisième indicateur, investissements, je fais allusion ici équipements et bâtisses, on a une moyenne de quarante-trois millions (43 M\$). C'est ce qui s'est fait en 2005.

1165 La présence à l'exportation, je vous mentionnais tantôt toute l'importance, neuf cents millions (900 M\$) hors Québec.

1170 Ces quatre (4) indicateurs ont tous connu une baisse chez nous depuis cette période, je reviens à l'année 2000. Les tableaux exhaustifs qui ont été joints au mémoire des quatre (4) indicateurs démontrent que la situation économique de la MRC, en ce qui a trait à nos industries, plafonne et que le haut historique de 2001 n'a jamais pu être rejoint.

1175 En fait, vous pouvez vous figurer un tableau où on a une croissance depuis 1991 jusqu'à l'année 2001, et par la suite, une décroissance où ça va en dents de scie, mais là on stagne et on n'a jamais pu retourner aux données historiques de 2001.

1180 L'urgence de finaliser le projet de l'autoroute, engagé depuis près de trente-cinq (35) ans maintenant, permettrait à tout le moins de ne pas ajouter aux autres éléments de l'environnement externe énumérés, je reviens à la devise, produits asiatiques, etc., auxquels sont confrontés les industriels.

En guise de conclusion, tout nouveau délai créerait, en bout de ligne, un frein supplémentaire à la croissance des entreprises de notre MRC, de la vitalité de notre tissu économique et, du même coup, d'une portion non négligeable de l'économie du Québec.

1185 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1190 Merci beaucoup, monsieur.

Peut-être une question concernant justement le parc industriel, parce que bon, ce que je comprends de votre mandat, c'est que ça concerne je pense de façon plus spécifique le parc industriel de Saint-Georges?

1195 **PAR M. CLAUDE MORIN:**

Non, c'est l'ensemble de la MRC Beauce-Sartigan, et le parc industriel de Saint-Georges, c'est environ cent vingt-cinq (125) entreprises.

1200 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc ça fait partie de votre zone, si on veut...

PAR M. NORMAND MORIN:

1205 D'intervention.

PAR LE PRÉSIDENT:

1210 Dites-moi, dans les parcs et dans le parc entre autres de Saint-Georges, actuellement, est-ce qu'il y a des projets qui sont discutés, qui sont à venir, et par exemple, est-ce que ces projets-là pourraient s'implanter plus rapidement si jamais il y avait une autoroute.

1215 C'est un peu le genre de question que j'aimerais vous poser, voir un peu l'impact que ça pourrait créer d'avoir une autoroute pour les projets futurs, et si vous avez peut-être des données sur le nombre d'emplois que ça pourrait représenter, en termes d'impact, particulièrement pour le parc de la ville de Saint-Georges.

PAR M. CLAUDE MORIN:

1220 Écoutez, la présence d'une autoroute permettrait l'accès à des trains routiers, ce que l'on n'a pas présentement.

1225 Et quand je mentionnais tantôt qu'on a un peu plus de neuf cents millions de dollars (900 M\$) à l'exportation hors Québec, donc automatiquement ça passe par les voies routières, l'arrivée de trains routiers génère des économies non négligeables, puisque c'est deux (2) camions ou deux (2) remorques qui sont tirées plutôt qu'une, donc il y a des économies qui sont à faire là.

1230 Et dans le contexte de l'arrivée massive de produits asiatiques, où il faut que nos entrepreneurs travaillent très fort pour les compétitionner, tout ce qui peut être fait pour améliorer la productivité et réduire les coûts ne doit pas être négligé, pour arriver à un prix de revient qui permettra d'être compétitif.

1235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc en fait, c'est plus en termes d'économies en frais de transport, en salaire, c'est plus en termes de ce genre d'économie là qu'il y aurait un impact positif.

1240 **PAR M. CLAUDE MORIN:**

C'est tout ce qui peut amener des économies qui permettraient de réduire le prix de revient si vous voulez de nos produits et de les vendre sur d'autres marchés, et d'être compétitif. C'est vraiment d'un point de vue économique.

1245 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1250 Mais du point de vue d'avoir des nouveaux projets ou d'attirer des nouveaux investissements dans le parc, est-ce que c'est des choses que vous avez examinées jusqu'à maintenant ou c'est trop tôt pour le moment.

PAR M. CLAUDE MORIN:

1255 Non, nous, on ne fait pas nécessairement d'étude dans ce sens-là.

1260 Sauf que ce qui a été démontré, c'est qu'au niveau des autoroutes, je faisais allusion tantôt aux formateurs, quand on suit une formation dans le domaine du développement économique, c'est un atout majeur pour faciliter les échanges entre les entreprises, les fournisseurs, la clientèle.

Plus on est loin, plus ça devient compliqué et plus les prix de transport, qui ont un impact direct sur le prix de revient, plus ils sont élevés, donc on devient moins compétitif.

1265 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

MRC DE BEAUCE-SARTIGAN

PAR LE PRÉSIDENT:

1270

J'inviterais maintenant monsieur Luc Lemieux, et je pense Claude Poulin, de la MRC de Beauce-Sartigan.

PAR M. LUC LEMIEUX:

1275

Monsieur le Président, madame la Commissaire, d'abord Luc Lemieux, préfet de la MRC, maire de Saint-Éphrem.

1280

Je vous ferai grâce de la lecture du mémoire, compte tenu que celui-ci a déjà été déposé il y a un certain temps. Par contre, par ailleurs, on a pris certaines notes, on en a fait un résumé, pour vous relater les principaux points.

1285

D'entrée de jeu, j'aimerais peut-être remercier mon préfet suppléant, si vous permettez, qui est ici dans la salle, qui sans lui le résumé aurait été encore plus bref, parce que j'avais oublié mes lunettes de lecture, il vient de me les passer, c'est très bien. Pour vous dire comment les Beaucerons se tiennent, il a la même force que moi pour les yeux!

1290

D'abord peut-être vous mentionner que nous sommes une MRC à caractère urbain et rural regroupant quinze (15) municipalités rurales, bien sûr, et la ville centre qui est Saint-Georges.

1295

Trois (3) de nos municipalités sont touchées par le projet, soit Saint-Simon, Notre-Dame-des-Pins et évidemment Saint-Georges.

Peut-être vous rappeler, aussi, que ce mémoire a été adopté de façon unanime, par résolution du conseil des maires, il y a quelques semaines et même voire quelques mois déjà.

1300

On a bien sûr un intérêt porté au projet, un projet attendu et promis depuis quelques décennies, et ce sans exagérer bien sûr.

1305

On se pose la question souvent, et ça vient à la table de la MRC aussi, comment se fait-il que l'autoroute dite de la Beauce, qui pourtant n'est pas encore rendue dans la métropole de la Beauce qu'est Saint-Georges, on se pose la question, quand on parle de métropole, et comment se fait-il que l'autoroute n'est pas encore ici.

L'importance de voir la nécessité économique, bien sûr, pour nos PME d'un tel lien routier, comme notre prédécesseur vient de vous en faire part.

1310 Le schéma d'aménagement et de développement révisé entré en vigueur le 1^{er} avril 2005 a inclus le tracé connu à l'époque; le schéma fait également état des problématiques reliées à l'absence d'un lien autoroutier, en particulier sur les problèmes de sécurité, la vitesse de circulation élevée, le camionnage important bien sûr, le niveau de bruit élevé et l'augmentation du débit journalier moyen qui, somme toute, est en croissance évidemment depuis plusieurs années.

1315 Finalement, dans le cadre du schéma, il est prévu, une fois le projet arrêté, instaurer des normes visant à garantir un développement harmonieux et durable pour les secteurs situés à proximité de l'autoroute.

1320 Dans les préoccupations liées au projet, un projet tel que déposé est pour nous, sur le plan environnemental, acceptable.

1325 Ville Saint-Georges, de par son statut, dessert notre population et celle des MRC environnantes en matière de principaux services publics, on peut citer en exemple le cégep, le centre universitaire et etc., dont certains sont même essentiels; un autre exemple évident qu'est le centre hospitalier, d'où notre préoccupation liée à l'absence d'un lien routier rapide pour la population située au nord de Saint-Georges.

1330 Une autre de nos préoccupations déjà mentionnées par d'autres intervenants est la mise en fonction pour 2010 de l'autoroute jusqu'à la route 204, afin de soulager et sécuriser le réseau routier à l'entrée nord de Ville Saint-Georges. Nous croyons également que les crédits réservés doivent servir à étirer l'autoroute jusqu'à la route 204 et ne doivent pas être interceptés et servir à bonifier le projet.

1335 Et dans les suggestions ou les commentaires qu'on aimerait vous faire part, c'est d'assurer un suivi et une garantie à long terme de la prise d'eau locale de Notre-Dame-des-Pins, on l'a mentionné aussi tout à l'heure.

1340 Ne pas changer le statut de la route Veilleux dite collectrice à Notre-Dame-des-Pins et Saint-Simon, c'est important aussi pour la région.

Pour nous, l'amélioration et la bonification du projet passent par sa livraison dans les délais dits possibles par le ministre Després.

1345 D'ailleurs, je fais partie d'un comité, comité socio-économique très restreint, qu'il y a quelques jours, on a eu l'occasion de rencontrer le ministre Després à l'Assemblée nationale, une parole que j'ai, moi pour ma part, retenue, qui vous a été probablement mentionnée aussi hier soir, venait du sous-ministre aux Transports monsieur Loranger, qui nous disait entre autres, la solution intelligente pour la quatre (4) voies, pour le tronçon Beauceville-Saint-Georges, compte tenu de la situation géographique, compte tenu de la problématique, où on avait envisagé pour à
1350 peu près quatre-vingts-quatre-vingt-cinq pour cent (80 %-85 %) même du tronçon une circulation à trois (3) voies, on nous mentionnait, monsieur Loranger nous mentionnait que la solution

intelligente, pour reprendre son expression, était vraiment une vraie autoroute, soit celle à quatre (4) voies, et de façon partagée, bien sûr.

1355 Soyez assurés qu'on n'a absolument pas d'objection, évidemment. Sauf si ça n'a pas pour effet de retarder les délais de livraison de l'autoroute, bien sûr, et les budgets alloués, nécessairement.

1360 On nous a même mentionné qu'il y aurait probablement peu d'impact, l'impact est quand même pas majeur sur ce qui avait été envisagé pour le trois (3) voies.

1365 On est tout à fait d'accord avec la position de monsieur Loranger, mais bien sûr pour que l'autoroute soit livrée dans les plus brefs délais, et on croit encore en 2010, monsieur Després en a aussi fait part, et on a confiance en monsieur Després, c'est un type qui a l'air un type sérieux, et on n'en doute pas du tout non plus.

 On espère et on souhaite, et on demeure convaincu que c'est réalisable pour l'année 2010, et ce à quatre (4) voies.

1370 Donc si vous me permettez, monsieur le Président, je laisserai peut-être la parole à mon directeur général, qui apporterait d'autres points importants à souligner.

PAR M. CLAUDE POULIN:

1375 Alors merci, bonsoir. Alors Claude Poulin, je suis directeur général de la MRC depuis août 2003, donc je commence ma quatrième année. Auparavant, j'ai été vingt-deux (22) ans, justement la même fonction, mais à Notre-Dame-des-Pins.

1380 Alors suite aux commentaires qui ont été faites hier soir, nous avons déposé un addenda qui concerne trois (3) points principaux que je vais vous résumer brièvement.

1385 On parlait d'avis de projet, on a fait une petite recherche ce matin, ce qu'on peut vous dire, c'est que ce terme-là, ce type d'avis de projet là n'existe présentement pas dans le monde municipal.

 Par contre, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, aux articles principalement 2, 150 et 157, elle exige qu'un avis d'intervention soit transmis à la MRC, on dit bien à la MRC, où un schéma d'aménagement et de développement est en vigueur. C'est notre cas depuis avril 2005:

1390 "Lorsque le gouvernement, ses ministres ou ses mandataires de l'État projettent une intervention sur son territoire."

 Alors la loi indique que cet avis est transmis uniquement à la MRC, et le but est de vérifier si les travaux projetés sont évidemment conformes au schéma.

1395 C'est évident que dans la vraie vie, entre guillemets, il existe souvent des délais très variables, il peut y avoir une annonce politique d'un projet, de travaux à venir, et il s'écoule un certain moment avant qu'il y ait émission d'un avis d'intervention.

1400 À ma connaissance, sous réserve, la MRC n'a pas reçu d'avis d'intervention concernant le projet de la MRC; s'il est passé, en tout cas, ça pourrait être vérifié avec le MTQ, moi, il m'a pas passé sous les yeux, et j'en ai discuté avec madame Roy, mon urbaniste.

Alors ça peut évidemment causer certains problèmes.

1405 Et encore là, la recherche qu'on a faite, légale, et on vous a joint les extraits de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, c'est pas détaillé quand il doit être présenté, est-ce qu'il doit être présenté lorsqu'on a un désir politique de mener un projet à terme, est-ce qu'il doit être présenté avant les plans et devis, avant le BAPE, après le BAPE sur les audiences publiques, quand on peut dire qu'on présente un projet à la MRC, on vous avise d'une intervention à venir et dites-nous si c'est conforme à la planification stratégique que vous avez faite de votre territoire.

Il y a un blanc là. Peut-être qu'il y a eu des cas ailleurs, mais ça resterait à valider.

1415 Deuxième des trois (3) points que je veux vous mentionner, on parlait de planification quinquennale du ministère entre autres, pour nous, cette planification-là, elle est un peu, elle est même uniquement un peu à titre indicatif, vise essentiellement à établir un calendrier de réalisation de travaux.

1420 Et vous savez que c'est un plan à l'interne, c'est un plan de travail à l'interne, et annuellement, selon les budgets disponibles, selon des urgences, des imprévus, des changements de gouvernement, des orientations politiques qui peuvent survenir, alors ce plan quinquennal là, j'irais pas jusqu'à dire qu'il est volatile, mais il est à tout le moins évolutif.

1425 Alors on se demandait s'il y aurait pas lieu plutôt qu'annuellement, il y ait une transmission de faite aux municipalités, dire, cette année, on fait ça chez vous; et en début, là, avant qu'on arrive à l'été, pour que les municipalités puissent réagir, prendre des mesures, informer leurs citoyens, etc.

1430 Au niveau de l'état de la route 173, bon, ça a été souligné hier, évidemment il y a des problèmes évidents d'état délabré de la chaussée, il y a des problèmes de sécurité reliés à la fluidité, la surcharge de véhicules, beaucoup de trafic lourd sur cette route qui a peut-être pas été conçue au début pour en accueillir autant.

1435 Et il faut comprendre que lorsqu'on part de Saint-Georges, on quitte le périmètre urbain de Saint-Georges, quatre kilomètres (4 km) plus loin, on rentre dans le périmètre urbain de Notre-Dame-des-Pins, et quatre petits kilomètres (4 km) plus loin, on rentre dans le périmètre urbain de Beauceville.

1440 Alors mettez-vous à la place de l'automobiliste qui suit un fardier à la sortie de Saint-Georges, ou même depuis le centre de Saint-Georges, il y a à peu près trois (3) endroits relativement sécuritaires pour doubler un véhicule, et on est juste sorti d'un périmètre urbain qu'on rentre dans un autre, et là on rentre dans le périmètre urbain de Beauceville.

Et entre Beauceville et Saint-Joseph, c'est relativement difficile.

1445 Alors souvent, ça peut entraîner des réactions chez les automobilistes, d'où à un moment donné des chances que les gens prennent, et tout ça relié à la sécurité.

1450 Il y a également, au niveau de la 173, plusieurs routes perpendiculaires, plusieurs intersections, des entrées de commerces, des résidences. Alors on pense que la venue de l'autoroute va vraiment solutionner un problème de sécurité au niveau de la route 173 qui, je le répète, on a des périmètres urbains très rapprochés, alors il y a pas nécessairement de dépassement possible, il y a des ralentissements beaucoup d'entrées de services perpendiculaires, etc.

1455 C'est un peu les commentaires succincts qu'on voulait vous apporter.

Et, je vous le rappelle, on a joint les extraits de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, concernant les avis d'intervention.

1460 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

1465 Peut-être un aspect qu'on aimerait voir avec vous, c'est en fait le tracé de 1986, le premier tracé qui a été élaboré, et bon, l'évolution de ce tracé-là dans le temps, au niveau de la MRC, est-ce que vous l'avez inscrit dans votre schéma, ce tracé-là.

1470 Comment ça fonctionne, on comprend qu'il y a pas eu d'avis ou en tout cas d'intention formelle qui vous a été adressée, mais est-ce que vous avez des discussions avec le ministère des Transports, est-ce que le ministère, par rapport à votre schéma, il doit y avoir une certaine discussion qui doit se faire entre les différents ministères.

Est-ce que ce tracé-là a déjà été inscrit dans votre schéma d'aménagement.

1475 **PAR M. CLAUDE POULIN:**

Vous permettez, monsieur le préfet.

1480 Oui, dans le schéma, le tracé, on parle toujours de Beauce-Sartigan, donc on commence aux limites de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins, donc nous, le tracé qui était connu à

l'automne 2004 est celui qui a été intégré au schéma d'aménagement, donc il correspond en tous points au tracé qui est dans le présent projet et qui inclut même jusqu'à la 204.

1485 C'est évident qu'il y a eu un réaménagement qui a été fait un peu au niveau de la 74^e Rue, de quelques mètres, vous comprenez qu'on a travaillé avec les documents à l'époque, alors oui, le tracé a été identifié et il est inclus au schéma d'aménagement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1490 Mais les documents dont vous parlez pour mettre votre tracé à jour, dans votre schéma, c'était des documents qui étaient transmis par le ministère des Transports à vous?

PAR M. CLAUDE POULIN:

1495 Documents qui étaient disponibles à l'époque et qui datent, les derniers travaux du schéma d'aménagement ont été faits à l'été 2004, parce qu'après ça, il y a toute la procédure d'adoption qui dure quelques mois.

PAR LE PRÉSIDENT:

1500 Alors c'est lors de votre révision que vous avez intégré le tracé du ministère.

PAR M. CLAUDE POULIN:

1505 Absolument.

Et si le projet allait de l'avant jusqu'à la route 204, on peut vous dire ce soir, c'est conforme au schéma d'aménagement.

1510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et cette information-là, vous avez obtenu cette information à partir de quel moment.

PAR M. CLAUDE POULIN:

1515 Bien en fait, le schéma d'aménagement est entré en vigueur le 1^{er} avril 2005, mais cette information-là, nous, on l'a eue en 2004.

1520 Et évidemment, on avait un scénario qu'on voyait déboucher sur la 204, alors sur la base de documents qui étaient peut-être préliminaires, à l'époque, pour le MTQ, à tout le moins pour la partie 74-204, donc on a intégré ça au schéma d'aménagement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1525 Donc maintenant, une fois que ça, c'est inscrit au niveau du schéma, comment ça se passe; est-ce que les municipalités sont informées de ce tracé-là, est-ce qu'il faut qu'ils ajustent leur plan d'urbanisme en fonction du tracé.

Comment ça fonctionne, en termes de dynamique.

1530

PAR M. CLAUDE POULIN:

Une fois que le schéma est révisé, les municipalités locales ont deux (2) ans pour rendre leur plan et règlement d'urbanisme conformes au schéma; 1^{er} avril 2007, c'est l'échéance.

1535

Alors dans le cas, exemple, de Ville Saint-Georges, la conformité a été émise à l'été 2006, il faut pas que je me trompe, oui, effectivement, à l'été 2006, et évidemment, il y a un volet toujours plus normatif à la fin du schéma, qui est le document complémentaire, alors la conformité se fait.

1540

Ce qu'on disait dans notre schéma, on disait, une fois que le tracé de l'autoroute sera arrêté de façon définitive, on verra s'il y aura lieu du schéma, mais il y a évidemment une orientation qui est prise de dire, les municipalités devront penser, et c'est écrit dans notre mémoire, je cherche mon terme, à voir les aménagements pour les secteurs qui sont à proximité de l'autoroute, prévoir des normes, des mesures pour limiter différents inconvénients relatifs au niveau de l'autoroute.

1545

Alors évidemment que sur le volet normatif, pour Notre-Dame-des-Pins, Saint-Georges et peut-être même Saint-Simon, c'est difficile de dire, on va se lancer dans une réglementation sectorielle autour de l'autoroute, tant qu'il y a pas eu, passez-moi l'expression, un coup de marteau sur la table qui dit, OK, c'est réglé, on s'en va vers là. Mais c'est prévu que ça va être fait.

1550

PAR LE PRÉSIDENT:

1555

Mais est-ce que le schéma prévoit une certaine, je dirais un corridor qui réserve, en fait qui restreint certains aménagements durant un certain temps ou si toutes les procédures peuvent se faire, tant et aussi longtemps qu'il y a pas une certitude.

1560

Enfin, je vais vous poser une question, hier on a eu monsieur le maire, monsieur Boucher, qui est venu nous donner son mémoire, nous expliquer un peu qu'il était limité dans son développement de tous les côtés, et que bon, le tracé de l'autoroute, en quelque sorte, viendrait limiter son développement résidentiel et tout ça.

1565 Et il nous a aussi expliqué qu'il y avait un projet qui était en cours, qui était en construction, en tout cas on voit, les pépines sont là, ils excavent actuellement, et qui est assez, en tout cas me semble assez près de l'emprise de la future autoroute.

1570 Et là, on s'est posé la question, comment se fait-il que ce monsieur-là est en train de travailler, il y a un projet qui s'en vient. Et on se demande de quelle façon, est-ce qu'il y a une façon de contrôler, est-ce que la municipalité est informée.

1575 Comment ça fonctionne pour, justement, qu'on se retrouve pas à ce que par exemple, j'explore avec vous, qu'on se retrouverait que le ministère doit exproprier ou acquérir un bâtiment neuf. Vous voyez un peu la situation.

PAR M. CLAUDE POULIN:

1580 Alors rapidement, le schéma prévoit qu'une fois que le tracé officiel sera arrêté, les municipalités devront prévoir des aménagements particuliers.

1585 Donc au moment où on se parle, il y a pas ce qu'il y avait il y a vingt (20) ans, ce qu'on appelait des avis de réserve, le MTQ prenait des avis de réserve et c'était bon pour deux (2) ans, et si le projet se réalisait pas, l'avis de réserve tombait.

Moi, pour avoir travaillé à l'époque à Notre-Dame-des-Pins, je me souviens que la 34^e Rue, il y avait des réserves et c'est tombé.

1590 Sauf que ce que je peux vous dire, parce que j'ai une bonne connaissance du territoire de Notre-Dame-des-Pins, et j'y habite en plus, à Notre-Dame-des-Pins, l'autoroute passe à environ un kilomètre-un kilomètre point quatre (1 km-1,4 km) de la 173, on a le rang Saint-Charles qui est parallèle, alors le réseau d'aqueduc monte dans la 34 et là où il y a une ligne d'Hydro, la première ligne, qu'on disait à l'époque la ligne en bois, tout de suite après, le zonage agricole commence.

1595 Alors le développement qui se fait présentement est entre la 173 et accote aux lignes d'Hydro-Québec, et l'autoroute est prévue passer tout de suite après ça. Donc il peut pas, présentement, y avoir de maisons en dessous de l'autoroute, parce que l'autoroute va passer juste à la limite, au début de la zone verte. Et entre les deux (2), on a la ligne de l'Hydro et là, c'est notre développement.

1600 Et effectivement, Notre-Dame-des-Pins, le développement futur de la municipalité, monsieur Boucher avait raison, on a la 34^e Rue où c'est facile d'aboutir le réseau d'égout, où le relief le permet, le développement va se faire là dans le futur.

1605 Il y a la 34, il s'est ouvert une 35^e Rue que monsieur Boucher vous parlait, et si j'avais une vision du développement de Notre-Dame-des-Pins, ça va continuer comme ça sur les lots conséquents, en tassant vers Saint-Georges, si vous me permettez l'expression, OK.

1610 Alors l'autoroute, si elle avait à passer à Notre-Dame-des-Pins, plus haut que le rang Saint-Charles, "anyway", il y a une zone d'à peu près un quart de kilomètre (¼ km) qui est une zone verte entre le périmètre urbain et le rang Saint-Charles. Présentement, l'autoroute passe là.

1615 Mais c'est sûr que les dernières maisons où la rue arrête, parce qu'on tomberait en zone verte ou sur les lignes d'Hydro, donc on arrête et on en refait une autre parallèle, ces maisons-là vont être à cent cinquante-deux cents mètres (150 m-200 m) de l'emprise de la route, pas nécessairement de la surface asphaltée, mais de l'emprise de la route.

PAR LE PRÉSIDENT:

1620 Peut-être un dernier point à ce sujet-là.

Bon tout à l'heure, les gens de la Santé nous expliquaient que bon, il faut faire attention de réserver, qu'il y ait une zone tampon, je sais pas si je peux l'appeler ainsi, mais pour pas justement s'approcher trop des emprises d'autoroute, question sonore.

1625 Donc est-ce qu'il y a une distance que la MRC va prévoir, ou la municipalité va prévoir, pour justement pas trop s'avancer près de l'emprise, pour pas créer des problèmes sur la santé, question de bruit par exemple.

PAR M. CLAUDE POULIN:

1630 Moi, je vous dis qu'il devrait y en avoir une. Ce sera une norme probablement instaurée localement, donc pas dictée par la MRC, on pourrait à la limite la mettre dans le schéma, mais plus par la municipalité.

1635 Mais selon le tracé actuel de l'autoroute, en partant, la ligne d'Hydro-Québec, la première ligne crée déjà une certaine distance.

1640 Juste un point, vous me permettez, avant que je l'oublie, à rajouter. On parlait tantôt des puits et ça m'interpelle, parce que quand j'ai quitté Notre-Dame-des-Pins, on investissait un million (1 M\$) pour un nouveau puits, on parlait du puits 4 tout à l'heure, juste vous rappeler qu'à Notre-Dame-des-Pins, à l'est, donc vers la route Kennedy, il y a le puits 4 qui produit environ quinze pour cent (15 %) de l'eau potable de Notre-Dame-des-Pins, et le nouveau puits 7, qui est à la hauteur du rang Saint-Charles, donc lui va être entre le périmètre urbain, le rang Saint-Charles, tout près du rang Saint-Charles, lui produit quatre-vingt-cinq pour cent (85 %), c'est le nouveau puits que monsieur Boucher parlait hier, qui a la conduite.

1645 Alors l'impact du puits 4 est analysé, oui, mais je voudrais juste vous rappeler que le puits 7 produit quatre-vingt-cinq pour cent (85 %). Il y a deux (2) puits, les autres ont été abandonnés pour diverses raisons. Le 7 est encore plus important que le 4.

1650

PAR LA COMMISSAIRE:

Au niveau de Notre-Dame-des-Pins, il y a une option à l'étude, une option de tracée.

1655 J'aimerais savoir si les gens qui sont en train de développer et les futurs acquéreurs de résidences qui se feraient à proximité justement du tracé de l'autoroute, est-ce qu'ils sont au courant qu'il y a une autoroute qui s'en vient peut-être dans la région.

PAR M. CLAUDE POULIN:

1660 Moi, je pense que oui. Parce que comme monsieur Boucher le disait, ces documents publics là, il y a eu beaucoup de publicité faite dans les médias, ça a été déposé au bureau municipal.

1665 Les gens, à ma vision, pour être aussi un résident de Notre-Dame-des-Pins, et moi je demeure dans la 33^e Rue, donc c'est pas loin de la 34, savent que l'autoroute va passer entre, je reviens encore à ma ligne d'Hydro et le rang Saint-Charles.

1670 Et présentement, il reste une terre zonée blanche, parallèle à la 34^e Rue, et il y en a une deuxième éventuellement, le développement va se faire là.

1675 Moi, je crois que oui. C'est sûr que si on remonte au-dessus du rang Saint-Charles, vers le rang de Léry, on arrive beaucoup plus haut à Saint-Georges. Mais connaissant nos amis de la CPTAQ, avant je pense qu'on dézone entre le rang Saint-Charles et le rang de Léry, on va plutôt dire, on va s'accoter au périmètre urbain et puis on va tasser graduellement.

1680 Et de toute façon, à cause du relief, de la proximité, et surtout la rentabilité des services, d'après moi, le développement va se faire 34, 35, 36, en allant graduellement vers Saint-Georges.

Mais je crois que oui, les gens sont au courant.

PAR LA COMMISSAIRE:

1685 D'accord.

Maintenant, concernant l'avis de projet, merci beaucoup de la recherche que vous avez faite. Effectivement, vous faites un parallèle fort intéressant entre l'avis d'intervention et l'avis de projet.

1690 Maintenant l'avis de projet, est-ce que vous estimez que ce serait utile que ce soit connu au niveau des municipalités et des MRC, pour savoir qu'est-ce qui s'en vient dans la région en termes de grands projets gouvernementaux.

PAR M. CLAUDE POULIN:

1695

Moi, je fais pas de commentaires politiques, je fais des commentaires techniques.

PAR LA COMMISSAIRE:

1700

D'accord.

PAR M. CLAUDE POULIN:

1705

C'est évident qu'entre le moment, comme on dit, c'est d'encadrer l'avis de projet, et des fois, il y a des projets qui évoluent, qui disparaissent au feuillet.

1710

Alors moi, je vous dirais, mon opinion aussi comme citoyen et comme directeur de MRC, quand on lance un avis comme ça, c'est parce qu'il faut que le projet, sans dire qu'il est canné jusqu'à la fin, il faut dire, oui oui, on le fait, on y va.

1715

Il faut qu'il y ait un certain travail de fait, pour avoir quelque chose à présenter à la population, que ce soit pas une intention de. Il faut être un peu comme on est à ce stade-ci, dire, on a un projet et on a des explications à donner aux gens, qui vont être en mesure de se faire une certaine idée du projet.

1720

Et l'avis d'intervention, de toute façon, qui est présenté à la MRC, par rapport au schéma d'aménagement, nous, l'information circule au niveau local, et on présume qu'au niveau local par la suite, ça se diffuse également.

Donc la différence entre l'avis de projet, l'avis d'intervention, c'est plus où on les cadre dans le temps.

PAR LA COMMISSAIRE:

1725

D'accord.

1730

Mais juste pour préciser, l'avis de projet, c'est quand même sérieux parce que c'est une démarche qui est exigée à un promoteur, et par la suite, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs émet une directive qui encadre l'étude d'impact, et c'est à partir de cette directive-là que le promoteur, lui, entame son étude d'impact.

1735

Donc pour voir justement s'il y aurait pas lieu de faciliter les échanges entre le milieu, en bien informant les gens, notamment les gens qui gouvernent au niveau municipal, de l'intention d'arriver à un moment donné dans une municipalité pour faire un projet. C'était dans ce sens-là.

PAR M. CLAUDE POULIN:

1740 C'est sûr que moi, ça l'a un sens pratique, parce que ça permet – vous savez, c'est prévu que les MRC, les municipalités locales se concertent, adoptent un schéma d'aménagement et de développement, et de planification stratégique du territoire.

1745 Alors le plus tôt on sait quel projet s'en vient, le plus tôt ça permet à la région, aux élus, aux décideurs, de s'asseoir avec les ministères concernés et dire, OK, l'avis de projet, on va dire que c'est l'ébauche du projet, même si on sait déjà qu'il s'en vient un projet, ça nous permet peut-être de cheminer vers un avis d'intervention qui va déjà faire l'objet d'un consensus entre les ministères concernés et les élus locaux, et le milieu régional.

PAR M. LUC LEMIEUX:

1750 C'est très bien aussi. Ça, il est évident qu'on va travailler aussi, aussitôt qu'on saura le développement, c'est évident qu'on va travailler en concertation avec les élus municipaux, les municipalités concernées, bien sûr.

PAR LE PRÉSIDENT:

1755 Merci beaucoup.

Donc nous allons prendre une pause de quinze (15) minutes, merci.

1760

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1765

**REPRISE DE LA SÉANCE
ASSOCIATION QUÉBEC-BOSTON**

PAR LE PRÉSIDENT:

1770

Si vous voulez reprendre place, nous allons poursuivre.

Alors nous invitons maintenant monsieur Christian Houde, de l'Association Québec-Boston.

1775

Peut-être vous présenter, pour les besoins de la sténo.

PAR M. MICHEL CAMPÉANO:

1780

Moi, mon nom est Michel Campéano, je suis économiste et membre de l'Association Québec-Boston.

PAR M. CHRISTIAN HOUDE:

1785

Christian Houde, président de l'Association.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc on vous écoute.

1790

PAR M. CHRISTIAN HOUDE:

Donc vous avez une copie?

PAR LE PRÉSIDENT:

1795

Oui, on vient d'avoir une copie.

PAR M. CHRISTIAN HOUDE:

1800

Alors l'Association a été créée dans le sens d'augmenter les relations entre la grande région de Québec et la région de Boston, principalement parce qu'en ligne droite, si on regarde à vue de satellite, c'est une ligne droite.

1805

Et dans les différentes discussions et recherches que l'on a faites, le développement économique s'est fait, dans le dernier siècle, pour la région de Québec, s'est fait dans l'axe est-ouest, vers Montréal, Toronto, parce que la Nouvelle-France, lorsqu'elle s'est faite, s'est faite graduellement vers les grandes régions économiques qui étaient plutôt vers Montréal, et s'en

1810

allaient tranquillement de plus en plus vers l'ouest. Et la région de Québec a suivi, comment dire, ce mouvement de développement là, et les routes ont été faites est-ouest. Tout le Canada est est-ouest.

1815

Mais graduellement, l'Ontario s'est tournée vers le sud, l'Alberta s'est tournée vers le sud, la Colombie-Britannique s'est tournée très rapidement vers le sud, et la région de la Beauce s'est carrément tournée vers le sud; la région de la Beauce, c'est sud.

PAR M. MICHEL CAMPÉANO:

Montréal.

1820

PAR M. CHRISTIAN HOUDE:

Montréal aussi.

1825

La région de Québec, quand on parle de capitale, en termes de décideurs politiques de la ville de Québec, on parle plutôt d'une orientation qui est plutôt basée vers les relations avec la France, avec Paris, mais rarement on va voir le maire de Québec aller à New York, à Boston, à Philadelphie, ce ne sont pas – on va voir beaucoup plus des voyages à Bordeaux, à Paris ou ailleurs. C'est bien, mais économiquement, ça ne rapporte rien.

1830

Alors l'objectif de l'Association, c'est de dire, écoutez, la vérité, au niveau des relations économiques, ça se fait carrément nord-sud. Quatre-vingt-sept pour cent (87%) des exportations du Québec vont carrément vers les voisins américains, donc la réalité est là.

1835

La France n'investit à peu près pas au Québec; c'est un des pays qui investit le moins au Québec, après l'Allemagne et d'autres pays comme l'Espagne, l'Italie.

PAR M. MICHEL CAMPÉANO:

L'Angleterre.

1840

PAR M. CHRISTIAN HOUDE:

Ou l'Angleterre.

1845

Donc si on entre dans la présentation, donc c'est un organisme à but non lucratif, l'Association.

On a rendu le programme l'an passé, en 2005, au mois d'avril, et on annonçait, au moment où on avait la rencontre, l'annonce des budgets pour la création de l'autoroute, on

1850 annonçait à ce moment-là cent quatre millions (104 M\$) ou quelque chose comme ça, quatre-vingts millions (80 M \$), je crois, qui avait été annoncé à ce moment-là.

1855 Ce programme articulé sur une nouvelle dynamique de développement et d'échange entre les États de la Nouvelle-Angleterre et de la grande région de Québec a retenu cinq (5) thèmes mobilisateurs: Le transport intermodal, la technologie et l'information, le talent et les échanges scolaires, la tolérance et les amitiés, le tourisme et les événements.

1860 C'est basé en grande partie sur le grand miracle irlandais qu'on connaît, qui a sorti l'Irlande d'un grand problème de chômage, où on atteignait trente pour cent (30 %) de chômage à Dublin, et on a décidé de changer cet axe de problème de cercle vicieux, carrément on s'est donné une stratégie où le municipal, le provincial, là-bas ça porte d'autres noms, et le fédéral se sont mis ensemble pour dire, il faut se donner une stratégie globale.

1865 Et c'est ce qu'ils ont fait, et actuellement, l'Irlande, cette région-là est une des régions les plus dynamiques en Europe, actuellement.

Alors la proximité physique et l'histoire de la Nouvelle-Angleterre et la grande région de Québec ont marqué le développement socio-économique des populations des territoires.

1870 À une (1) heure d'avion, à un (1) ou deux (2) jours par bateau, à six (6) heures de route, à condition de réaliser une autoroute comme la 73, de la région métropolitaine de Boston, une des plus riches au monde, avec un PIB de trois cent quarante milliards (340G \$), alors que celui de l'ensemble du Québec est de deux cent dix milliards (210 G\$), on parle d'une population d'environ quatre point cinq millions (4,5 M) d'habitants pour une province comme le Québec de sept millions (7 M) d'habitants, on voit ici l'importance en termes de chiffres de la productivité de cette région-là qui est tout proche de nous.

1880 Et c'est pour ça que la Beauce exporte beaucoup là-bas, parce qu'on achète beaucoup des produits qui sont produits ici.

1885 On comprend que le dollar a eu un impact important au niveau de la baisse d'exportation et sur le développement économique qu'il y a dans la Beauce, mais de là l'importance de comprendre comment on peut améliorer nos relations et notre efficacité au niveau des relations avec le voisin du sud. Aussi au niveau de la question des passeports, la problématique des passeports.

1890 Et les États avoisinants avec sa population de langue française, plus de six cent mille (600 000) habitants de la Nouvelle-Angleterre parlent encore le français à la maison, et constituent un vaste réservoir naturel d'échange et de complémentarité.

La ville de New York est à une heure et demie (1 ½) de Boston, a un PIB de mille milliards de dollars (1000 G\$), ce qui représente à peu près le PIB du Canada au complet. Ce

1895

qui veut dire que la ville de New York et la ville de Boston réunies dépassent largement le PIB du Canada, et c'est à peine à sept (7) heures de route, sept (7) à huit (8) heures de route de la ville de Québec.

1900

Dans un article publié récemment dans le journal Le Soleil, l'économiste Jean-Paul Gravel a bien souligné que pour faire face au défi de la nouvelle concurrence mondiale et éviter la marginalisation, le Québec se doit de revoir sa stratégie de développement. Il ajoutait:

1905

"L'idée fondamentale mise de l'avant dans le présent texte porte donc sur l'opportunité de réaliser une stratégie de développement alternative qui aurait pour objectif d'augmenter les échanges économiques, politiques, scientifiques, touristiques et socioculturels avec celui qui est devenu au fil du temps le principal partenaire du Québec, les régions économiques de la Nouvelle-Angleterre et du centre atlantique qui sont localisées franc sud par rapport au Québec."

Vous avez l'annexe sur le document qui avait été présenté dans le journal.

1910

Pour rendre concrète cette nouvelle orientation stratégique entre la grande région de Québec et les États de la Nouvelle-Angleterre, il nous faut prendre des décisions claires et nettes, qui vont venir infléchir les anciennes trajectoires. La localisation et le développement de l'autoroute 73 fait partie des décisions à prendre qui sont nécessaires pour créer un nouvel axe stratégique d'échange et domestiquer un nouvel avenir.

1915

Si on se réfère aux déclarations de 2005, il avait été prévu que les travaux entre Saint-Georges et Beauceville devaient débuter en 2006. Des modifications ont été apportées aux plans et devis initiaux, ce qui engendrera, d'après nous, des coûts additionnels et des délais supplémentaires.

1920

Ce qu'on dit, nous, c'est qu'on ne doit pas avoir de délais additionnels, on doit prioriser le plus rapidement possible l'axe qui va de Beauceville, parce qu'actuellement il y a des travaux sur l'axe de Saint-Joseph à Beauceville, je crois, qui devraient être terminés en 2007, ce qu'on dit, c'est qu'il faut absolument relier Saint-Georges au centre décisionnel de Québec, et rapidement relier Québec à la frontière américaine, le plus rapidement possible, c'est une question économique très importante pour la région.

1925

Les six (6) arguments de base pour le prolongement de l'autoroute 73 vers la frontière américaine!

1930

Premièrement, la grande région de Québec est la seule grande région métropolitaine au Canada à ne pas être reliée directement franc sud au territoire américain par une autoroute. On est la seule région, l'Alberta l'a, la Colombie-Britannique l'a, Montréal, Sherbrooke...

PAR M. MICHEL CAMPÉANO:

1935

Halifax.

PAR M. CHRISTIAN HOUDE:

1940

... Halifax, tout est relié vers le sud.

PAR LE PRÉSIDENT:

1945

Excusez, pour les transcriptions, vous parlez juste un à la fois.

PAR M. CHRISTIAN HOUDE:

Donc l'axe nord-sud, au Canada, est une réalité, sauf pour Québec.

1950

Argument 2! L'autoroute favorisera considérablement le transport sécuritaire des personnes, des marchandises et des services, et entre les deux (2) territoires, le nombre d'accidents routiers graves pourra être réduit. La région de la Beauce est reconnue pour ses décès annuels, je pense que c'est une chose importante.

1955

L'autoroute 73 facilitera grandement la venue des touristes américains dans la grande région de Québec, dans le but d'accueillir, avec un nouveau réseau routier, des plus sécuritaire et agréable, des visiteurs en provenance des États du Maine, du New Hampshire et du Massachusetts ou d'ailleurs.

1960

Notons qu'en 2005 et 2006, il y a eu perte annuelle de plus de vingt-cinq mille (25 000) touristes américains, des pertes de millions de dollars en retombées économiques pour la grande région.

1965

Quatrième point! L'autoroute augmentera considérablement les échanges entre la région de la Capitale Nationale et la région Chaudière-Appalaches, qui inclut la Beauce, favorisant ainsi une meilleure union économique, culturelle et sociale, de même qu'un sentiment d'appartenance.

1970

Argument 5! L'attrait touristique et économique, ainsi que la sécurité routière, seront fortement augmentés entre la grande région et la frontière américaine.

1975

Dans l'argument 6, vous allez avoir une correction que je vais vous envoyer demain. Les autoroutes ont toujours été des vecteurs stratégiques reconnus et enseignés dans nos universités comme étant des éléments de développement économique et de facteurs clés de fluidité et de sécurité routière. C'est enseigné dans une université, à chaque fois qu'on fait une autoroute, on développe les régions, on augmente le processus de développement.

Alors le dernier point, c'est l'annexe, l'article de monsieur Gravel.

PAR M. MICHEL CAMPÉANO:

1980

Peut-être juste un rajout sur le fait qu'on nous a dit, l'année dernière, Le Soleil publiait que la grande région de Québec et même la Beauce, on était Calgary, qu'on avait un fort taux de croissance et qu'on était une ville extraordinaire.

1985

Sauf qu'on vient de voir les derniers chiffres qui sont sortis, et on a une perte de sept mille (7000) emplois dans la grande région de Québec.

1990

Et je pense qu'on voit, dans les prévisions économiques actuelles, c'est que si on favorise pas le développement de nos régions, on va subir encore davantage des pertes, et ce que ça incite, ça veut dire l'exode des jeunes, ça veut dire le vieillissement accéléré de la population, l'argent qui rentre moins pour payer les infrastructures.

1995

Donc si on continue dans un déclin démographique, un vieillissement de la population, on arrive à un phénomène où la région de Québec va de plus en plus se marginaliser.

2000

Et même quand on parlait, par exemple, qu'on n'a pas d'autoroute actuellement, et ça m'a fait rire un petit peu quand on a parlé de santé publique pour les autoroutes, parce que dans la région de Québec, dans la ville de Québec même, vous avez l'autoroute Duplessis, l'autoroute Henri-IV, il y a des maisons construites presque à côté des autoroutes.

2005

Il y a même, si vous allez sur l'autoroute Laurentienne, des blocs appartements qui sont construits le long. On n'a jamais fait d'allusion à la santé publique.

Donc je pense que l'argument, on a un argument actuellement de choix économique qui se pose de plus en plus pour nos jeunes, pour nos enfants.

2010

Et un dernier point je pense qui est important, on essaie de relier, l'autoroute va permettre de relier la Beauce avec la grande ville de Québec, pour créer la grande région de Québec. Actuellement, on n'a pas ce lien, donc on va aussi favoriser des échanges entre nous, entre la ville de Québec et la Beauce.

PAR LE PRÉSIDENT:

2015

Ça vous va? Merci.

Peut-être une question, vous parlez bien sûr de l'axe, de l'autoroute 173 qui fait le lien entre les différents pôles, est-ce que vous vous êtes penché sur la question de la route 108, est-ce que ça fait partie de vos stratégies ou si vraiment, l'axe prioritaire, c'est vraiment l'axe 173.

2020 **PAR M. CHRISTIAN HOUDE:**

108 qui va vers Sherbrooke?

2025 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Qui va vers Sherbrooke, oui. Est-ce que c'est un élément...

2030 **PAR M. CHRISTIAN HOUDE:**

Le problème, c'est que si on fait ça, on va développer Sherbrooke, et on va devenir simplement une voie de transition. On n'aura pas notre propre développement.

Donc on va dépendre à ce moment-là des décideurs économiques de Sherbrooke. Politiquement, c'est...

2035

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais la question est pas tout à fait là.

2040

C'est-à-dire est-ce que c'est un axe qui doit faire partie d'un ensemble, par exemple supposons qu'on considère la 173 comme étant l'axe prioritaire, est-ce qu'il peut y avoir des axes secondaires qui peuvent s'y rattacher.

Je sais pas si vous voyez, ou c'est vraiment l'axe Québec-Beauce qui devient...

2045

PAR M. CHRISTIAN HOUDE:

2050 C'est parce que si vous regardez, il y a eu à un moment donné, j'ai eu des discussions avec des gens sur cette question-là, il y a quelques années, des Américains du Maine regardaient la possibilité de continuer l'autoroute 95 vers le nord; il y a eu des tractations gouvernementales, le gouvernement du Québec a dit, oui, oui, oui, on va le faire, on va procéder.

2055 Lorsqu'il y a eu l'inauguration du poste d'Armstrong, j'avais l'assistant au gouverneur du Maine qui était là, et on parlait avec lui, il dit, écoutez, il parlait avec les gens avec qui j'étais, il a dit, écoutez, quand ça a été le temps, nous des États-Unis, quand on a fait des propositions pour faire notre fameuse 95 vers le nord, on nous avait dit, oui, oui, oui, on va procéder, oui, oui, oui. Et finalement, il s'est jamais rien passé de votre côté. Nous, on a procédé, on est allé vers les provinces atlantiques. Aujourd'hui, vous vous réveillez. Il dit, écoutez, vous comprenez qu'aujourd'hui, c'est une question financière.

2060

Ce qui veut dire qu'aujourd'hui, si nous, on avait procédé et on avait compris l'axe nord-sud, à l'époque, on aurait aujourd'hui une 95 américaine, et on aurait une autoroute 73.

2065 Alors de nous parler de la 108, alors qu'on a eu la possibilité, avec les Américains, de négocier une autoroute qui irait jusqu'à Boston, là on doit passer par Sherbrooke, j'ai rien contre le fait de passer par Sherbrooke, mais on va développer Sherbrooke.

2070 Alors les gens de la Beauce vont devoir maintenant passer vers une autre région. C'est pas incorrect en soi, parce que c'est un réseau très bien diversifié, en termes d'autoroutes. À partir de Sherbrooke, vous descendez, c'est des autoroutes, c'est clair.

2075 Mais c'est que là, la question, on se dit, on se donne donc pas une priorité pour développer la Beauce, et l'objectif, c'est de dire, on va mettre un milliard (1 G\$) peut-être et plus pour développer le Saguenay, par l'autoroute du Saguenay, c'est pas mauvais, mais le problème, c'est une question de priorité.

2080 Par où est-ce qu'on commence. Moi, si j'avais été décideur, j'aurais commencé par développer l'autoroute 73 avant de développer celle qui va vers le Saguenay, parce qu'il y a pas de clientèle, j'ai pas de marché économique au nord, j'en ai pas. Il est au sud.

2085 Si je suis un développeur qui peut développer ma collectivité, pour que mes enfants arrêtent de partir en exode massif vers l'ouest, bien, il faut que je me décide rapidement de prendre des décisions.

2090 Si je mets un milliard-un milliard et demi (1 G\$-1 ½ G\$) pour développer une autoroute qui va aller jusqu'à Chicoutimi, c'est correct, quand tu es riche, tu peux faire ce que tu veux; quand tu es moins riche, tu dois faire des choix. On est à l'heure des choix, et là, on est en train de dire, bien là, on veut mettre de l'argent un peu partout.

2095 Ça aurait dû être depuis longtemps, ça fait cinquante (50) ans que ça aurait dû être développé, cette autoroute-là, et on aurait la 95 aujourd'hui. Voilà!

PAR LE PRÉSIDENT:

2100 Bien, merci beaucoup.

2105 On comprend votre message, donc je pense qu'on vous remercie de votre présentation.

MUNICIPALITÉ DE SAINT-SIMON-LES-MINES

PAR LE PRÉSIDENT:

2105 Nous invitons maintenant monsieur Martin Busque, de la municipalité de Saint-Simon-les-Mines.

PAR UN INTERVENANT:

Monsieur le Président, est-ce que je peux juste faire une remarque.

2110 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, monsieur, si vous voulez, il faut vous inscrire. Vous pouvez pas intervenir sur un mémoire qui a été présenté.

2115 **PAR UN INTERVENANT:**

C'était juste pour vous dire que...

2120 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur, je vous arrête, merci.

PAR M. MARTIN BUSQUE:

2125 Alors monsieur le Président, madame la Commissaire, mesdames, bonsoir. Je me présente, Martin Busque, maire de la municipalité de Saint-Simon-les-Mines.

En passant, une petite remarque, c'est moi qui a dépanné le préfet, monsieur Lemieux, tantôt. Dans la Beauce, l'entraide, elle existe encore.

2130 Alors moi, je représente une municipalité à caractère rural située à proximité de deux (2) périmètres urbains importants, soit au nord-ouest par Beauceville et au sud-est par Saint-Georges. On est aussi à moins de trois kilomètres (3 km) de la municipalité de Notre-Dame-des-Pins.

2135 Notre municipalité a une superficie de quarante-cinq kilomètres carrés (45 km²) et une population de quatre cent soixante (460) habitants, donc une municipalité à caractère rural.

2140 Le projet de l'autoroute nous a été présenté il y a deux (2) ans par le ministère des Transports, priorisant le tracé Est, touche une partie de notre territoire à la limite sud de notre municipalité, ce qui ne soulevait aucune inquiétude de notre part.

2145 Étant une municipalité où l'agriculture est importante sur notre territoire, nos inquiétudes étaient plus à ce niveau, ainsi que la route de raccordement, ce qui va apporter des modifications importantes à notre route collectrice. C'est la route Petite-Pierrette, et aussi à l'intersection du rang Saint-Charles.

2150 En ce qui a trait à l'agriculture, on a organisé, avec mon conseil, une rencontre avec les responsables du ministère des Transports et la firme des consultants, la firme Tecsalt, en février 2006, et on a invité aussi les propriétaires concernés, il y a deux (2) entreprises agricoles qui sont concernées par le projet. On leur a demandé de faire tout ce qui était en leur possible pour qu'il y ait le moins de perte de sols en culture, car c'est des sols drainés et des bons sols en culture, pour les deux (2) entreprises, afin de ne pas nuire à leur rentabilité.

2155 Moi chez nous, les entreprises, les deux (2) qui sont touchées, il y en a une que c'est par la route de raccordement, et l'autre, c'est une parcelle, l'entreprise est sur le territoire de Saint-Simon mais elle a une parcelle de terrain qui est sur le territoire de Beauceville, qui est assez importante, qui est touchée par le projet de l'autoroute.

2160 Pour ce qui est des responsables du ministère, ils se sont engagés, face aux propriétaires concernés, avec nous, à voir à envisager toutes les options possibles afin de réduire les impacts au minimum, pour ne pas nuire à la rentabilité de ces deux (2) entreprises. Ils ont pris des engagements, avec les plans, on avait les plans pour travailler, et ils ont fait des suggestions et ils ont dit qu'ils prenaient tout ça en considération et ils essaieraient de faire des modifications, le maximum.

2165 On n'est pas ingénieur personne, on n'a pas la compétence, alors on leur a demandé de faire leur possible.

2170 Pour ce qui est de la route de raccordement, on a demandé au ministère que la partie de la route Petite-Pierrette, qui ne sera plus autorisée comme route, qu'elle soit remise pour qu'elle soit cultivable, qu'elle soit remise en sol agricole.

2175 Et on a demandé aussi que le renforcement de la structure du rang Saint-Charles, la structure du rang Saint-Charles Sud, considérant l'importance de l'augmentation de la circulation dans le secteur, qu'elle soit renforcée au maximum, parce que ça va amener beaucoup d'achalandage à l'intersection du rang Petite-Pierrette et du rang Saint-Charles Sud, il va y avoir une modification là.

2180 Et on a demandé aussi au ministère de maintenir sa responsabilité, parce que cette route-là est reconnue comme route collectrice pour ma municipalité, on a demandé le statu quo dans ce domaine-là, ainsi que la route Veilleux qui nous permet de rejoindre la municipalité de Notre-Dame-des-Pins.

2185 Nous, chez nous, à Saint-Simon, nous considérons qu'une autoroute, c'est une infrastructure d'une importance capitale pour l'économie d'une région. Dans la Beauce, l'autoroute avait été retenue comme priorité numéro 1 au colloque socio-économique de 1992; on est en 2006 et on l'attend encore.

2190 Pour l'économie d'une région, il y a des éléments qui sont plus difficiles à contrôler, exemple l'importation, le taux de change et le coût d'énergie, etc. Mais il y en a une qui est la responsabilité des décideurs, on a fait beaucoup allusion ce soir, ceux qui sont intervenus avant moi, c'est de donner à nos industries, les commerçants, les travailleurs, un réseau routier adapté à la réalité d'aujourd'hui, soit une voie rapide comme autoroute.

2195 Nous, dans la Beauce, même si on a le plus bas taux de chômage depuis plusieurs années, donc les gens travaillent et paient beaucoup d'impôts, on est la région qui a les plus mauvaises routes au Québec. Ça fait que moi, quand j'allais à la petite école, ils me récompensaient quand j'avais des belles notes, et non pas me récompenser quand on a une mauvaise note.

2200 Dans la Beauce, on a beaucoup d'emplois, beaucoup de PME, monsieur Morin a fait allusion tantôt à deux cent cinquante (250) entreprises, et on est pénalisé depuis trente (30) ans, parce qu'on est rentable et efficace, et travailleur.

2205 Pour ce qui est du domaine de la sécurité des gens, la construction d'une autoroute est primordiale pour notre région, car actuellement, on oblige le trafic lourd à circuler sur la 173, une route qui a été construite il y a plus de cinquante (50) ans, et qui est habitée sur toute sa longueur, ce qui amène beaucoup de problèmes de circulation, exemple transport scolaire, beaucoup d'entrées privées, à peu près à tous les cinquante mètres (50 m), les entrées de commerces, la circulation d'équipement agricole, on a fait allusion ici ce soir, qui est aussi dangereuse pour ceux qui circulent sur la route comme les producteurs agricoles.

2215 On sait qu'un équipement agricole, on peut pas aller à la vitesse permise sur les routes, et c'est très très dangereux, et ça ralentit le trafic.

2220 Les trois (3) derniers accidents majeurs qui me viennent à l'idée, quand j'ai préparé ce document, ça a donné six (6) morts dans notre région. Moi, je demeure convaincu que si on avait eu une voie rapide pour éviter les trafics lourds sur la 173, ces gens-là seraient encore parmi nous, je suis convaincu de ça, parce que les trois (3) accidents impliquaient des fardières.

2225 Et vous savez, quand il y a un petit dérapage et on se fait ramasser par un véhicule lourd, je pense qu'on peut fermer les lumières, on oublie ça. Dans les trois (3), il y a eu six (6) morts, dans à peine un an et demi (1 ½). Je me rappelle pas tous les autres, parce qu'on en a beaucoup dans notre secteur.

En conclusion, nous remercions le ministre Michel Després pour son engagement à livrer l'autoroute à la date promise, soit 2010; c'est un besoin criant chez nous, dans la Beauce.

2230 Nous lui demandons aussi qu'il prenne l'initiative de débiter les travaux d'arpentage et de construction en multipoint, comme il se fait pour d'autres autoroutes, afin que la nôtre se réalise à la date prévue, soit 2010.

Je vous remercie beaucoup de votre attention et de votre présence parmi nous.

2235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

2240 Peut-être une question, vous faites allusion tout à l'heure aux voies collectrices, entre autres chemin Petite-Pierrette et la route Veilleux, vous êtes pas le seul, en fait vous êtes le deuxième qui nous parle de ces voies-là comme étant des voies qui, sans dire qu'elles sont rétrocedées, mais vous vous inquiétez qu'elle soient rétrocedées aux municipalités.

2245 Donc si je comprends bien, est-ce que c'est quelque chose qui vous a été dit durant les discussions avec le ministère.

PAR M. MARTIN BUSQUE:

2250 Suite à la rencontre qu'on a eue en février 2006, j'ai reçu un document du ministère des Transports comme de quoi ils s'engageaient à la garder à leur charge, et la partie qui ne sera plus utilisée, la remettre en agriculture, qu'elle soit cultivable.

2255 C'est une route qui avait été surélevée, c'est de la pierre et du pavage, donc il y a beaucoup de travaux à faire là pour la remettre en culture.

Nous autres, on ne veut pas, à la municipalité, la conserver. Vous savez ce qui va arriver, sur un tronçon qui est abandonné, bien là, ça commence les courses et toute l'insécurité des gens.

2260 Donc c'est une partie agricole, c'est une partie qui va être très cultivable aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

2265 Mais est-ce que ça va être enclavé?

PAR M. MARTIN BUSQUE:

2270 Non, il ne sera pas enclavé, c'est un champ. Il sera moins rectangulaire qu'il est présentement, mais ça va être cultivable très bien, parce que c'est une longue distance. Ça représente huit kilomètres (8 km).

PAR LE PRÉSIDENT:

2275 Et ça, c'est une lettre que vous avez reçue du ministère?

PAR M. MARTIN BUSQUE:

Oui.

2280 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'il est possible de nous faire le dépôt de cette lettre-là.

PAR M. MARTIN BUSQUE:

2285

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2290

S'il vous plaît, on apprécierait que vous nous transmettiez la lettre.

PAR M. MARTIN BUSQUE:

2295 Et au niveau de la route collectrice, moi, sur mon territoire, j'ai quarante kilomètres (40 km) de route, une municipalité de quatre cent soixante (460), à entretenir, c'est beaucoup, avec cinq (5) ponts.

2300 Et le ministère des Transports a deux kilomètres (2 km) qui lui appartient, sur mon territoire. Ils appelaient ça, quand ils nous ont cédé, en 93, des routes collectrices.

Et l'autre partie, bien, c'est la route Veilleux qui est sur le territoire de Notre-Dame-des-Pins, mais c'est la sortie principale de la municipalité chez nous.

2305 Et on ne veut pas que le ministère profite des modifications qu'ils vont faire pour nous rétrocéder. Qu'ils les conservent à leur charge.

PAR LE PRÉSIDENT:

2310 En fait, vous voulez pas avoir des coûts supplémentaires de gestion, d'entretien.

PAR M. MARTIN BUSQUE:

2315 On en a déjà pas mal sur les épaules, avec quarante kilomètres (40 km), la petite population chez nous.

PAR LA COMMISSAIRE:

Oui, merci.

2320 Dans votre mémoire, vous dites, bon, vous souhaitez que l'autoroute arrive le plus tôt possible, mais vous dites:

"Toutefois, compte tenu de l'activité agricole présente sur notre territoire, nous croyons qu'une attention particulière doit être portée à cet élément."

2325 Pouvez-vous nous préciser.

PAR M. MARTIN BUSQUE:

2330 Bien, c'est de minimiser les impacts le plus possible. Le champ concerné, nous, on a demandé qu'ils passent au début ou à la fin du champ, plutôt que passer pratiquement au centre. Donc il va y avoir un impact beaucoup moindre pour la partie de sol concerné.

2335 Et la route de raccordement, c'était la même chose, ils avaient tassé tout près d'un kilomètre (1 km), en plein centre d'une terre agricole. Là, ils nous ont confirmé qu'ils pouvaient se tasser beaucoup plus à gauche, c'était beaucoup moins dommageable.

2340 On ne dit pas de pas toucher à rien, une autoroute, c'est pas une voie aérienne, c'est terrestre, mais d'aller faire le moins de dégât possible dans les sols agricoles. C'est ce qu'on a demandé.

PAR LA COMMISSAIRE:

Et puis est-ce que vos demandes ont toutes été répondues à votre satisfaction?

2345 **PAR M. MARTIN BUSQUE:**

2350 Dans ce domaine-là, on n'a pas eu de réponse écrite, mais ils se sont engagés, c'était des ingénieurs, il y avait quatre (4) personnes concernées, deux (2) représentants du ministère des Transports, deux (2) de la firme, qu'ils feraient tout en leur possible pour minimiser les dégâts.

Parce qu'ils ont des normes à respecter pour les courbes et etc., mais qu'ils essaieraient de corriger les plans au maximum. C'est ce qu'on a actuellement comme entente.

2355 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc ça va, je vous remercie beaucoup de votre présentation.

PAR M. MARTIN BUSQUE:

2360 Ça m'a fait plaisir.

LES AMIS DE L'AUTOROUTE

PAR LE PRÉSIDENT:

2365

Alors nous invitons maintenant monsieur Charles A. Roy et monsieur Daniel Lessard, des Amis de l'autoroute.

PAR M. CHARLES A. ROY:

2370

Bonsoir monsieur le Président, madame la Commissaire. Mon nom est Charles Roy, je suis un des membres du comité des Amis de l'autoroute.

2375

Je vais donner la chance à Daniel de se présenter et de vous faire un bref historique des Amis de l'autoroute.

PAR M. DANIEL LESSARD:

2380

Alors mon nom est Daniel Lessard, je suis vice-président des Amis de l'autoroute, groupe qui a été fondé il y a une dizaine d'années par des gens du milieu de Saint-Georges, afin de promouvoir le relancement de l'autoroute de la Beauce qui, à ce moment-là, s'était arrêtée à Saint-Joseph.

2385

Alors le mouvement a fait, entre autres, circuler une pétition dans la région de Saint-Georges, qui a recueilli environ trente mille (30 000) noms, qui a été transmise au ministère il y a quelques années, afin de faire avancer le dossier qui traînait, selon les gens, la population, depuis quelque temps.

2390

Alors c'est définitif que nous sommes d'accord avec les propositions qui ont été présentées à date, de la part des différents intervenants, et plus particulièrement ceux de la Ville de Saint-Georges, à l'effet que ça doit se rendre à la route 204 dans les meilleurs délais, et selon les budgets prévus; s'ils ont plus d'argent, ça va faire plaisir d'avoir quatre (4) voies.

2395

Alors c'est ce que je voulais vous dire plus particulièrement, une entrevue, je vous dirai pas la promesse mais en tout cas, ce que nous a dit monsieur Michel Després au sujet d'un travail multipoint, bien, nous sommes absolument d'accord avec ça.

2400

Nous espérons que ce sera ça qui va se faire dès que vous aurez rendu votre jugement.

Alors je vous laisse monsieur Charles Roy.

PAR M. CHARLES A. ROY:

2405 Alors je reviens tout simplement pour acquiescer et appuyer les commentaires faits par Daniel, mais j'aimerais peut-être ajouter quelques commentaires personnels.

2410 J'ai vécu beaucoup à l'extérieur de la région de la Beauce, j'ai travaillé, j'ai étudié aux États-Unis, en Ontario notamment, et j'ai constaté, lors de mes brefs séjours à ces endroits-là, qu'à chaque fois qu'il se construisait une autoroute dans une région, ça entraînait un développement économique fulgurant.

2415 On a qu'à constater qu'actuellement, à Toronto, il y a à peine quinze (15) ans, Toronto avait approximativement la même population que Montréal, et en l'espace de quinze (15) ans, ils ont doublé la population de Montréal métropolitain, avec le Toronto métropolitain.

On a développé l'autoroute 401 à seize (16) voies au total, on a ajouté deux (2) autres autoroutes, 402 et 403. Il y a huit (8) ans à peine, j'évoluais dans le secteur de Toronto, et on était en train de construire l'autoroute 403, et chaque côté, c'était des champs, il y avait rien.

2420 Allez voir aujourd'hui le développement qui s'est fait là, c'est fulgurant, c'est phénoménal.

2425 Alors il est évident que la construction de l'autoroute jusqu'à Saint-Georges, jusqu'à la route 204, c'est une priorité, et tous les intervenants qui sont passés ici, depuis les deux (2) dernières journées, vous l'ont mentionné.

On vient ici, on est des Amis de l'autoroute, on veut l'avoir, cette autoroute-là, on veut l'avoir à Saint-Georges, on veut l'avoir à la route 204, et dans les délais qui avaient été prévus.

2430 Et c'est là que je rejoins Daniel, à savoir, le multipoint, ça se fait et c'est très très évident que c'est la méthode qu'il faut favoriser pour réussir à amener l'autoroute dans le délai prévu, c'est-à-dire en 2010.

2435 Et si par hasard, on est capable de nous le donner en quatre (4) voies, comme on nous a mentionné, c'est certain qu'on va être tout à fait favorable, on va être d'accord.

D'autre part, les Amis de l'autoroute ne font pas d'études proprement dites, bien qu'à l'occasion, on a fait une étude de coûts d'utilisation étalés sur les prochains cinquante (50) ans, concernant le choix du tracé, à la hauteur de Beauceville.

2440 Il s'agit pas d'une étude scientifique exhaustive, mais d'une étude sommaire qui a été préparée par des gens quand même relativement compétents, et ça a démontré que si le tracé Ouest avait été favorisé plutôt que le tracé Est, le coût additionnel d'utilisation, pour les utilisateurs, camions-remorques, qui descendent pour aller suivre un parcours et remontent à l'autre extrémité, avec une distance additionnelle de neuf dixième de kilomètre (0,9 km),

2445 entraînait, pour les prochains cinquante (50) ans, des coûts qui dépassaient les cinquante millions de dollars (50 M\$), juste, juste d'ajouter ça, à part le coût additionnel au niveau de la construction.

2450 Alors c'est certain que sans vouloir influencer le ministère au niveau du choix du tracé, de notre côté, on favorise quand même le tracé Est. Et ceci, dans le but d'économiser de l'argent pour les utilisateurs dans les cinquante (50) prochaines années.

Alors c'est ma position.

2455 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien écoutez, je pense qu'on comprend bien votre message, monsieur Carette aussi nous a exposé je pense un peu le même exposé qu'on a eu hier de monsieur Carette, au niveau du multipoint.

2460 On a compris aussi qu'il espérait que ce multipoint-là se fasse aussi au niveau des plans et devis, donc si on pouvait même appliqué ça non pas seulement à la construction mais aussi à la conception.

2465 Alors je pense que vous rejoignez un peu le même message que vous nous envoyez, donc je pense que c'est clair pour la Commission.

Alors on vous remercie beaucoup.

2470 **PAR M. CHARLES A. ROY:**

On vous remercie.

2475

SYNDICAT DE L'ENSEIGNEMENT DE LA CHAUDIÈRE

PAR LE PRÉSIDENT:

2480 J'inviterais maintenant monsieur Paul-Arthur Huot, du Pôle Québec-Chaudière-Appalaches. Il est absent.

Madame Brigitte Bilodeau, du Syndicat de l'enseignement de la Chaudière.

2485 **PAR Mme BRIGITTE BILODEAU:**

Monsieur le Président, madame la Commissaire, mesdames, bonsoir.

Je me nomme Brigitte Bilodeau, je suis présidente du Syndicat de l'enseignement de la Chaudière.

2490

LECTURE DU MÉMOIRE

Je vous remercie.

2495

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

2500

Peut-être une question de précision, dans votre mémoire, vous dites qu'il y a une large proportion des élèves qui utilisent le transport scolaire, est-ce que vous avez des données plus quantitatives du nombre de déplacements qui peut être fait quotidiennement, peut-être pas ce soir mais...

2505

PAR Mme BRIGITTE BILODEAU:

Non, mais on pourrait vous le préciser, par contre.

2510

PAR LE PRÉSIDENT:

Ce serait intéressant pour nous, que vous puissiez nous transmettre qu'est-ce que ça représente en termes de déplacements journaliers, des enfants qui se déplacent.

2515

PAR Mme BRIGITTE BILODEAU:

Certainement.

2520

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup de votre présentation.

2525

PAR Mme BRIGITTE BILODEAU:

Ça fait plaisir, merci.

2530

MICHEL MAHEUX

PAR LE PRÉSIDENT:

2535 Nous appelons maintenant monsieur Michel Maheux.

Bonsoir.

PAR M. MICHEL MAHEUX:

2540 Bonsoir monsieur le Président, bonsoir madame la Commissaire.

Moi, je suis de Beauceville, je suis agriculteur, et puis j'ai une femme, deux (2) enfants.

2545 Je suis touché présentement, moi, avec l'arrivée de l'autoroute à Beauceville. Notre résidence est présentement à cent pieds (100 pi) de l'asphalte, une fois les travaux de la route du Golf terminés, je vas être à cinquante-trois pieds (53 pi) de l'asphalte.

2550 Avant le début des travaux de l'autoroute, il passait à peu près un huit cents (800) à neuf cents (900) véhicules par jour. La circulation va passer, avec l'arrivée, ça va monter entre six (6000) et sept mille (7000) véhicules par jour.

2555 Le MTQ, il a jamais porté d'attention sur les mesures d'atténuation pour le bruit, la sécurité et puis la perte de qualité de vie chez nous. Les dBA futurs, je ne sais pas à quoi ça va ressembler, étant donné l'endroit que je suis bâti, juste dans le bas de la route du Golf, dans le bas, ça fait que ça monte, il va y avoir du trafic, et ça va enclencher.

2560 C'est peut-être quelque chose à faire attention, parce que je sais pas si le BAPE, il peut faire quelque chose dans mon cas, je sais que moi, présentement, les travaux, ça va se faire l'année prochaine chez nous.

Ça fait que c'est ça, je vous remercie à l'avance de l'attention portée à mon cas.

PAR LE PRÉSIDENT:

2565 Juste, monsieur Maheux, pour vous situer, vous êtes sur la route du Golf, actuellement?

PAR M. MICHEL MAHEUX:

2570 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc vous êtes dans les travaux qui se font présentement au niveau des élargissements.

2575

PAR M. MICHEL MAHEUX:

C'est ça.

2580

PAR LE PRÉSIDENT:

Et donc, vous cultivez des terres qui sont actuellement de quel côté de la route.

PAR M. MICHEL MAHEUX:

2585

À droite en montant.

PAR LE PRÉSIDENT:

2590

Et vous êtes actuellement, donc votre maison se situe près de la route et là, vous craignez quoi, les effets du bruit particulièrement ou s'il y a des impacts en particulier qui vous préoccupent plus que d'autres.

PAR M. MICHEL MAHEUX:

2595

Actuellement, le bruit, ça a de l'allure. Tu sais, l'été, les portes sont ouvertes, les fenêtres, tout ça. Il passe un camion, des fois on ferme la porte.

2600

Mais quand il va en passer six-sept mille (6000-7000), je pense que la porte, il va falloir qu'elle reste fermée. Ce sera pas vivable, en tout cas pratiquement pas vivable. Je sais pas à quoi ça va ressembler au juste.

2605

Parce que les "vans" qui vont descendre, le Jacob et tout ça, les autos, ça va "clencher", les bicycles.

PAR LE PRÉSIDENT:

2610

Vous êtes dans une zone où il y a une pente actuellement, c'est dans la pente en arrivant au golf?

PAR M. MICHEL MAHEUX:

Oui, c'est ça. Je suis à peu près à trois cents pieds (300 pi) de la route Kennedy, de l'intersection.

2615 Et l'emprise actuelle, au-dessus de ma maison, la clôture est faite présentement, elle s'enligne en plein centre de ma maison.

Et puis pour me laisser là, bien, ils m'ont contourné, ils font un croche qui me laisse là.

2620 Ça fait que ça devrait être pas pire, qu'ils disent.

PAR LE PRÉSIDENT:

2625 Donc le ministère, est-ce qu'ils prévoient faire des choses, est-ce qu'il va y avoir des suivis, est-ce qu'ils vous ont dit qu'est-ce qu'ils étaient pour faire avec la question du bruit par exemple, question des freins moteur.

PAR M. MICHEL MAHEUX:

2630 Ils ont jamais parlé de bruit, ah, ça va être pas pire, il y a des places que c'est pire que ça.

Et ça a pas l'air à les déranger, le bruit, eux autres.

PAR LA COMMISSAIRE:

2635 Est-ce qu'il y a d'autres gens qui sont pas loin de l'endroit où vous habitez, qui pourraient aussi avoir des impacts.

PAR M. MICHEL MAHEUX:

2640 Il y aurait une (1) ou deux (2) autres maisons. Moi, disons, je suis du côté sud, il y a Jacques Giroux qui est du côté sud, lui est sur la route 173, mais il fait le coin, il est à cent cinquante pieds (150 pi) de ma maison, à peu près.

2645 Et puis il y a une résidence du côté nord, qui va être touchée aussi par le bruit, parce qu'il va y avoir du bruit.

PAR LA COMMISSAIRE:

2650 Votre eau potable, vous la prenez où?

PAR M. MICHEL MAHEUX:

2655 C'est un puits artésien que j'ai en arrière de la maison.

PAR LA COMMISSAIRE:

Ça, est-ce que ça vous inquiète aussi?

2660 **PAR M. MICHEL MAHEUX:**

Étant donné que c'est situé en arrière de la maison, je pense pas avoir de problème avec ça.

2665 **PAR LA COMMISSAIRE:**

D'accord.

2670 Et puis vous, est-ce que vous aviez à franchir la route du Golf, est-ce que vous aviez à l'utiliser avec votre machinerie agricole?

PAR M. MICHEL MAHEUX:

Régulièrement.

2675

PAR LA COMMISSAIRE:

Vous allez devoir continuer à l'utiliser?

2680 **PAR M. MICHEL MAHEUX:**

Oui.

PAR LA COMMISSAIRE:

2685

Et est-ce que les accotements sont prévus, est-ce que vous avez vérifié si les accotements sont prévus pour que vous puissiez continuer à l'utiliser de façon sécuritaire?

PAR M. MICHEL MAHEUX:

2690

Disons, les accotements prévus, ils font ça sur quatre (4) voies, donc il y a une voie de dépassement.

2695 Mais quand tu arrives avec une faucheuse, tu as treize pieds (13 pi), tu en prends large dans le chemin.

Sécuritaire, il y a des lumières là-dessus, il y a des réflecteurs aussi, il y a un triangle. Il faut faire attention.

Nous autres aussi, on fait notre possible.

2700

Et puis les entrées aussi qu'ils ont aménagées dans la route du Golf, pour aller sur mon terrain, ça fait vraiment pitié; c'est des pentes assez à pic. Je trouve qu'ils ont pas été généreux dans ça.

2705

PAR LA COMMISSAIRE:

Est-ce que vous souhaiteriez qu'il y ait comme un porte-parole, avec qui vous pourriez discuter sur des aménagements possibles, pour réduire les impacts.

2710

PAR M. MICHEL MAHEUX:

Sûrement, oui.

2715

PAR LA COMMISSAIRE:

Parce que là, actuellement, lorsque vous parlez aux gens du ministère, est-ce que vous parlez à différentes personnes ou si vous avez toujours un même contact.

2720

PAR M. MICHEL MAHEUX:

Moi, c'est un même contact, c'est un évaluateur que j'ai rencontré.

Mais il y a pas grand-chose à discuter avec eux autres, là, parce que moi...

2725

PAR LA COMMISSAIRE:

Vous, c'est juste l'évaluateur que vous rencontrez, toutes vos demandes pour essayer d'atténuer les impacts, il y a personne qui vous en a parlé.

2730

PAR M. MICHEL MAHEUX:

Pas vraiment. J'ai discuté une fois avec un des ingénieurs du MTQ, et puis lui, il y avait rien à négocier.

2735

Il a fallu que je fasse des menaces un peu pour être capable de négocier quelque chose.

Parce que chez nous, ça s'est pas fait – ça a été en expropriation, ça s'est fait trop rapidement, c'était directement en expropriation.

2740

À force de pousser l'autoroute, ça va être tout de l'expropriation, ils ont pas le temps d'aller rencontrer le monde pour faire les demandes.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur Maheux.

2745

PAR M. MICHEL MAHEUX:

Merci!

2750

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Poliquin, est-ce que nous avons d'autres personnes d'inscrites, non.

Madame Poirier, pour les rectifications, non plus.

2755

Donc on termine la soirée présentement et on se revoit demain après-midi à treize heures trente (13 h 30).

Merci, bonne soirée.

2760

SÉANCE AJOURNÉE AU 9 NOVEMBRE 2006 À TREIZE HEURES TRENTÉ (13 H 30)

2765

Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

2770

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.

2775