

**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 4

Séance tenue le 9 novembre 2006 à 13 h 30
Salle paroissiale
Place de l'église
200, 18^{ème} Rue
Saint-Georges-de-Beauce

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 9 NOVEMBRE 2006	
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
PÔLE QUÉBEC-CHAUDIÈRE-APPALACHES.....	2
M. Paul-Arthur Huot	
COMITÉ D'ÉDUCATION INTERORDRES BEAUCE-ETCHEMIN.....	10
M. Charles-Henri Lecours	
M. Camille Turmel	
M. NEIL MATHIEU	12
FERME GRONDINVIL INC.....	17
M. Mario Grondin	
FONDATION DE L'ENTREPRENEURSHIP.....	24
M. Régis Labeaume	
VILLE DE SAINTE-MARIE	29
M. Harold Guay	
BOA-FRANC INC.	32
M. Danny Dufour	
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES.....	34
M. Réal Laverdière	
Mme Louissette Corriveau	
REPRISE DE LA SÉANCE	
PATRICK MATHIEU	39
VILLAGE DU LAC-POULIN	46
M. Claude Lemieux	
RCM MODULAIRE	48
M. Gilbert Trudeau	
MUNICIPALITÉ DE SAINT-CÔME-LINIÈRE	50
M. Gabriel Giguère	
M. GUY-CLAUDE MORIN	52
INFORMATION DEMANDÉE PAR LA COMMISSION	54
M. PIERRE FORTIN	56
MOT DE LA FIN	57

SÉANCE DU 9 NOVEMBRE 2006

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc si vous pouvez vous asseoir, nous allons poursuivre l'audition des mémoires.

10 Donc mesdames, messieurs, bonjour, bon après-midi. Alors bienvenue à cette quatrième séance de la deuxième partie de l'audience publique, séance qui est consacrée aux présentations 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 Donc avant de débiter les présentations, nous désirons vous rappeler que les participants qui sont inscrits seront appelés à présenter leur opinion sur le projet, selon un ordre qui a été convenu à l'avance avec eux.

20 Nous vous demandons également de synthétiser votre présentation, si vous avez un long mémoire à nous présenter.

25 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, à l'arrière de la salle. Nous accorderons toutefois préséance aux personnes qui ont déjà annoncé leur intention de faire une intervention, et nous accepterons ces interventions supplémentaires en autant que le temps nous le permet.

30 J'aimerais aussi souligner que ceux qui vont s'inscrire, qui vont s'ajouter à la liste, viennent exprimer leur opinion et non pas exprimer une opinion en fonction d'un mémoire qui a déjà été présenté. Il s'agit pas d'un débat d'opinion, ici.

35 Donc à la fin de la séance, le promoteur ou toute autre personne peut rectifier des faits qui ont été dits par un participant, et qui ne sont pas exacts. Il s'agit pas, encore ici, de rectifier les opinions mais des faits qui sont dits.

Ces rectifications peuvent être aussi faites par écrit, donc suite aux séances.

40 Enfin, nous insistons pour que tout se fasse dans un climat serein, et que chacun respecte ceux et celles qui vont présenter leur opinion.

Enfin, avant de débiter, j'aimerais aussi dire qu'il y a certaines informations qui ont été déposées récemment, au niveau du Bureau, entre autres l'analyse environnementale qui a été faite par le ministère concernant le rang Saint-Charles, et il y a également des informations qui

45 ont été demandées durant les audiences, alors nous demandons à ces gens-là, qui ont des réponses à nous donner, de nous les transmettre le plus tôt possible.

Nous accordons une semaine pour recevoir ces informations-là, la même chose au niveau du rang Saint-Charles, comme le document est arrivé à la fin, récemment, donc s'il y a des personnes qui voudraient réagir à ce document, nous leur permettrons de nous transmettre leur opinion à ce sujet-là, mais par contre d'ici une semaine. On vous accorde une semaine de délai pour nous transmettre ces informations-là.

55

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
PÔLE QUÉBEC-CHAUDIÈRE-APPALACHES**

PAR LE PRÉSIDENT:

60

Alors nous allons débiter par monsieur Paul-Arthur Huot, du Pôle Québec-Chaudière-Appalaches. Monsieur Huot est en ligne.

Monsieur Huot, est-ce que vous nous entendez bien?

65

PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:

Oui, très bien, monsieur le Président.

70

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

Est-ce que vous êtes accompagné avec quelqu'un d'autre à votre bureau?

75

PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:

Non, je suis seul dans mon bureau.

80

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

Donc on va vous écouter, vous pouvez commencer si vous voulez.

85 **PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:**

D'accord. Alors merci beaucoup, d'abord merci au BAPE de bien vouloir prendre ces instants pour écouter les éléments de notre position.

90 D'abord, je dois vous dire que Pôle Québec-Chaudière-Appalaches, c'est un organisme majeur de développement économique, et notre mission est de catalyser les efforts de développement dans les secteurs d'activités ciblés, pour que la zone économique, qui comprend Chaudière-Appalaches et la région de Québec, atteigne une position compétitive sur la scène internationale.

95 Alors on désire prendre position sur le dossier du prolongement de l'autoroute. Vous connaissez bien les éléments de ce projet de prolongation, alors je n'y reviendrai pas.

100 Je vais aller au plus court, Pôle Québec-Chaudière-Appalaches est en faveur de ce projet. Déjà, par voie de communiqué de presse du 15 avril 2005, Pôle prenait publiquement position en faveur de ce projet, et je vous le répète, la position, elle était libellée comme suit:

105 "La prospérité de la zone économique QCA repose sur sa capacité d'exporter vers son principal client et vers son principal marché urbain. Déjà, quelque cent soixante-dix mille (170 000) camions empruntent ce trajet chaque année, et la fréquentation augmente. Dans ce contexte, l'axe routier Québec-Chaudière-Appalaches-États-Unis revêt une importance capitale. L'amélioration de la fluidité et de la sécurité se traduira par des économies substantielles et des livraisons plus rapides pour les manufacturiers et exportateurs de la zone, et au-delà de la zone, de tout l'Est du Québec."

110 Alors cet investissement revêt pour nous une importance stratégique pour l'ensemble de la zone économique. C'est un investissement pour l'économie et la sécurité.

115 Alors c'était notre position en 2005, je peux vous dire que non seulement elle n'a pas été modifiée, elle s'est renforcée.

120 Alors cet après-midi, j'entends vous faire porter nos réflexions sur trois (3) arguments: la fluidité du transport de marchandises dans l'axe nord-sud, ou si vous voulez, l'accessibilité de la région; ensuite, l'élément de la sécurité routière; et finalement, l'élément du développement touristique.

125 En ce qui concerne la fluidité du transport ou l'accessibilité à la région et son impact économique, bien, il faut savoir que le camionnage assure quatre-vingt-dix pour cent (90 %) du transport de marchandises dans la zone QCA, c'est un chiffre équivalent pour le restant du Québec.

Chaudière-Appalaches exporte pour plus de deux point cinq milliards (2,5 G\$) en biens et services, annuellement, dont quatre-vingt-douze pour cent (92 %) sont destinés aux États-Unis.

130

Armstrong est le troisième plus important passage frontalier pour le camionnage au Québec, et plus de cent soixante-dix mille (170 000) camions font l'aller-retour à travers cette frontière et utilisent la route 173, la route 73.

135

Alors le prolongement de l'autoroute 73 s'inscrit dans un projet de développement d'un axe nord-sud, d'un axe Québec-Boston.

140

Et je peux vous dire que depuis quelques mois, des discussions vont bon train entre nos chambres de commerce de la région de Saguenay-Lac-Saint-Jean, de la région de Québec et de la région de Chaudière-Appalaches, pour en faire un axe nord-sud encore plus étendu.

La région beauceronne constitue un fleuron du dynamisme économique de la province de Québec, et ceci, malgré une conjoncture difficile. Et je m'explique!

145

Le PIB réel de la région métropolitaine de Québec a crû de trois virgule neuf pour cent (3,9 %) en 2005, alors que la croissance moyenne des villes canadiennes se situe à trois point quatre pour cent (3,4 %) environ. La moyenne du Québec se situe, elle, plutôt à deux point cinq pour cent (2,5 %), et Montréal, un point neuf pour cent (1,9 %).

150

Alors on a une croissance économique, ici, dans la grande région métropolitaine, qui comprend une partie de Chaudière-Appalaches, une croissance moyenne qui est la plus élevée au Québec. L'industrie du camionnage constitue mille deux cents (1200) entreprises dans la région et vingt mille (20 000) emplois dans la zone QCA.

155

Et ça croît avec la croissance économique qui est plus rapide qu'ailleurs.

Le secteur manufacturier, quant à lui, est responsable de la moitié des quinze mille (15 000) emplois créés en 2005 dans la région de Québec-Chaudière-Appalaches.

160

La variation des emplois dans la zone, variation qui a été positive pour 2004-2005, frise les dix pour cent (10 %), et là aussi, c'est la performance de son secteur manufacturier qui en est la cause.

165

Soixante-dix-sept millions de dollars (77 M\$) ont déjà été investis pour prolonger la route jusqu'à Beauceville, annoncé par monsieur Després, le 11 octobre 2006. Le bien-fondé d'une route à quatre (4) voies traversant cette région a donc déjà été amplement validé.

Des difficultés, maintenant, les difficultés qui touchent cette économie, la région beauceronne, je le dis, est touchée par des facteurs qui sont susceptibles de la fragiliser.

170 La crise du bois d'œuvre, par exemple, qui affecte l'industrie du sciage et du transport qui y est lié, et les industries de deuxième et troisième transformations du bois qui en découlent.

L'attraction et la rétention de jeunes travailleurs qui s'affichent en baisse, actuellement.

175 La difficulté d'intéresser les investisseurs privés à une région dont la lacune principale est la difficulté d'accès.

La conséquence d'un coût de transport élevé sur le prix de revient des produits manufacturés dans la région.

180

Enfin, l'échéancier sans cesse repoussé de la construction de l'autoroute, qui crée de l'incertitude, de la frustration et de la démotivation chez les entrepreneurs.

185 Chacun met l'épaule à la roue et par la mise en œuvre du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche, le gouvernement montrera qu'il appuie et soutient, lui aussi, une région stratégique pour le développement économique, non seulement de la région, mais de toute la zone économique et, par voie de conséquence, de la province.

190 Actuellement, cette difficulté d'accès dans la région provoque des lenteurs, provoque des difficultés pour l'industrie du camionnage, et ça fait payer un tribut très lourd à l'économie beauceronne.

195 Et si on ajoute ça aux difficultés vécues en raison notamment des aides fiscales aux régions ressources, les manufacturiers de la région beauceronne se retrouvent avec un poids encore plus lourd à porter.

200 Il suffit juste, pour faire un calcul rapide, de penser que si un camion prend une heure de plus à faire le trajet à travers la région pour atteindre le marché américain, une heure, si vous calculez le coût de salaire du camionneur, le coût du camion, son opération, la valeur de la marchandise, si vous calculez les opérations supplémentaires, etc., vous en arrivez vite à environ deux cents dollars de l'heure (200 \$/h).

205 Il y a tout près de deux cent mille (200 000) camions qui circulent à travers la frontière, faites le calcul, c'est quarante millions de dollars (40 M\$) que le manufacturier de la région doit payer en plus, créant une situation inéquitable par rapport à ses concurrents d'ailleurs au Québec.

210 Maintenant, qu'ouvre donc un lourd tribut sur l'économie, c'est important qu'on règle ce problème, imaginez-vous ce qu'il en coûte, quarante millions (40 M\$) par année, ce qu'il en coûte pour construire l'autoroute et en finir une fois pour toutes. Je pense qu'il y a là un enseignement important qu'il faut conserver en mémoire.

215

La sécurité routière, maintenant, montre, de ce côté-là, montre aussi un bilan désastreux. Il faut améliorer ce secteur réseau routier qui ne répond plus aux besoins de sa région, et ça a un impact direct sur la vitalité économique, mais aussi sur la qualité de vie de ses habitants, de ses citoyens.

220

Les entrepreneurs qui aimeraient investir dans la région hésiteront, avant de le faire, compte tenu de la précarité du réseau routier.

225

La région de Chaudière-Appalaches est, en proportion au Québec, le théâtre d'un plus grand nombre d'accidents ayant des conséquences majeures, morts et blessés graves. Et de près de deux (2) fois plus d'accidents impliquant des conducteurs de seize (16) à vingt-quatre (24) ans, vingt-trois pour cent (23 %) contre douze point cinq pour cent (12,5 %) pour le Québec.

230

En fait, hier, j'ai fait un bref passage devant le BAPE, en fait j'ai pas eu le temps de m'exprimer, je devais y aller avec un de mes amis camionneur qui a eu un grave accident sur ce tronçon de l'autoroute qui n'est pas encore en autoroute, finalement, je l'ai pas invité à venir, je pense qu'il m'aurait volé le show.

235

Les accidents graves causés par la route qui passe à travers les villages, et qui comporte des risques sérieux.

Donc un réseau routier relativement vieux, qui a été conçu selon des normes qui ne correspondent pas aux exigences de la circulation d'aujourd'hui, ni aux exigences de la sécurité.

240

Alors Pôle Québec-Chaudière-Appalaches souhaite qu'une attention immédiate à ces problèmes soit apportée, afin qu'ils ne viennent pas alourdir le bilan routier, et qui viennent également impacter sur le développement économique de la région.

245

Lorsque des signes avant-coureurs sont aussi forts, il faut prendre les initiatives nécessaires pour éviter les fatalités, et en ce cas particulier, éviter tout retard supplémentaire dans la réalisation de ce projet autoroutier.

250

Un dernier point, c'est celui du développement touristique d'une région qui est attrayante mais dont le développement touristique est retardé.

255

Le prolongement de l'autoroute 73 est d'une importance capitale pour le développement touristique de la Beauce et de toute la région Chaudière-Appalaches, en raison d'une cohérence nécessaire dans les efforts de nature économique déjà déployés pour accentuer l'attrait de la région auprès des voyageurs de plaisance et également en raison de l'amélioration du réseau routier par le prolongement d'une autoroute sécuritaire qui sera un facteur déterminant pour capter et retenir l'intérêt de nos visiteurs.

260 Une route adaptée aux besoins qui engendre l'insatisfaction et la frustration par sa mauvaise qualité a un impact direct sur l'achalandage touristique. Un touriste qui est pris derrière son volant, le volant de sa voiture, c'est pas un touriste qui s'arrête pour acheter des cadeaux ou bien visiter sa famille.

Vous savez que dans le nord-est américain, beaucoup de familles beauceronnes ont de la parenté, qui viennent se visiter, et tout élément qui retarde les déplacements, tout élément qui fait augmenter la frustration, bien, ce sont des clients qui se matérialisent moins, souvent.

265 Alors voilà.

270 En conclusion, la région de Chaudière-Appalaches est actuellement, à notre avis, la plus mal desservie du réseau routier au Québec, étant donné la densité de la circulation. La construction des infrastructures routières de la région, entre 73 et 2007, s'est faite au rythme de deux kilomètres (2 km) par année seulement.

Il est amplement prouvé que la région a un besoin urgent de cette infrastructure routière pour, un, abaisser les coûts de transport supplémentaires que doivent subir les manufacturiers exportateurs de la région.

275 Également, que Chaudière-Appalaches réclame depuis trop longtemps maintenant, plus de cinquante (50) ans, des actions concrètes de la part des gouvernements prouvant qu'ils reconnaissent la valeur économique de cette région frontalière et que déjà, en 90, le prolongement de l'autoroute de la Beauce avait été ciblé prioritaire par le Forum socio-économique de Chaudière-Appalaches.

280 Depuis, la route ne connaît qu'une timide progression chaque année, et le temps passe de promesse en étude.

285 Alors la région de Chaudière-Appalaches mérite un réseau routier au niveau des standards québécois et des standards nord-américains, pour absorber l'activité économique que la région génère, que sa position transfrontalière stratégique lui concède également, et que son importance dans l'axe routier joignant la Capitale nationale, et par là le nord, et l'est et l'ouest du Québec lui confère.

290 Alors messieurs, mesdames, je vous remercie infiniment pour votre attention.

PAR LE PRÉSIDENT:

295 Merci monsieur Huot. On a quelques questions pour vous.

300 D'abord, concernant la problématique de la fluidité du transport des marchandises, vous dites d'abord dans votre mémoire que le camionnage assure actuellement quatre-vingt-dix pour cent (90 %) du transport des marchandises.

J'aimerais savoir quel est l'apport, si on veut, d'une autoroute par exemple qui pourrait être mise en place, pour toute la question des livraisons dans le principe du juste à temps.

305 Comment vous voyez un peu cet élément-là.

PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:

310 Bien, vous voyez, d'abord dans le principe du juste à temps, ça approvisionne des grands clients, prenez comme Canam Manac, d'autres grands clients comme ça, des grands clients qu'on retrouve aussi dans la région de Québec et dans la région de Lévis et Montmagny, c'est une question de temps, ça le dit, juste à temps.

315 Alors dans la logistique, quand le temps est imprévisible parce que le camion de marchandises circule à travers une petite route avec des vitesses permises relativement faibles, avec aussi de fréquents arrêts, et également les enfants, les autobus scolaires, etc., il est très difficile de planifier le temps. Et le temps également est plus long, le déplacement total est plus long, ce qui amène un coût important.

320 La fluidité, ça veut dire qu'on s'enligne sur la route et qu'on n'est pas arrêté à tous les villages, qu'on puisse filer avec sa marchandise et rejoindre notre client rapidement.

PAR LE PRÉSIDENT:

325 Donc ce serait un atout en termes de temps, en termes de justesse au niveau des livraisons, au niveau des entreposages, d'avoir une autoroute qui pourrait permettre des liens plus fluides.

PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:

330 Bien écoutez, on chiffre, c'est pas une étude économique, ni statistique, ni scientifique, mais il est facile de penser, quand on questionne les sociétés de transport, les camionneurs, le trajet actuellement prend facilement une heure supplémentaire pour se rendre jusqu'aux lignes américaines, du fait de ce tronçon d'autoroute inexistant.

335 Une heure, à deux cents dollars (200 \$) par jour, multiplié par quelque deux cent mille (200 000) camions, c'est quarante millions (40 M\$), c'est ça le tribut très lourd à payer par la région de Chaudière-Appalaches, par son économie et surtout par ses entrepreneurs, surtout par ses manufacturiers.

340 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci monsieur.

Madame Journault a aussi une question pour vous.

345

PAR LA COMMISSAIRE:

Oui, bon après-midi, monsieur Huot.

350

PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:

Chère madame, bon après-midi.

355

PAR LA COMMISSAIRE:

Vous avez dit dans votre présentation qu'il y a des discussions qui s'effectuent présentement pour faire en sorte que l'axe justement nord-sud, via la Beauce, soit davantage utilisé, et vous avez parlé notamment de lien avec le Saguenay, je crois.

360

PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:

Oui, Saguenay-Lac-Saint-Jean.

365

Alors les chambres de commerce régionales, la Chambre de commerce de Québec et des chambres de commerce également à travers toute la portion du trajet de l'autoroute sont en discussion pour renforcer, et ils sont en discussion également avec les chambres de commerce nord-américaines, sur le trajet vers Boston, ils sont en discussion pour renforcer ce corridor qui est absolument stratégique pour nous et pour notre économie.

370

PAR LA COMMISSAIRE:

Est-ce que ce corridor-là remplacerait un autre corridor déjà utilisé, via le sud de Montréal par exemple.

375

PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:

Bien, vous savez qu'un manufacturier qui vient de Montmagny ou qui vient du Bas du fleuve fait un sacré détour d'aller passer par le sud de Montréal

380

S'il y avait un lien autoroutier aussi efficace, fluide et rapide, qui permettrait, à partir de Lévis, de se diriger vers leur principal marché, bien, je pense que ça sauverait pas mal de carburant, pas mal de temps également, et il y aurait une traverse beaucoup plus rapide.

385 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Ce serait un axe qui viendrait remplacer par exemple l'autoroute 30?

390 **PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:**

Qui ne vient pas remplacer.

395 Dans la région de Montréal, l'économie croît également très rapidement. Si vous allez, actuellement, essayer de traverser à Lacolle avec un camion, il y a des temps importants maintenant qui sont vécus par les compagnies de transport.

Si vous passez à travers Montréal pour vous rendre vers Mississauga et là, traverser aux États-Unis, bien, c'est l'enfer pour traverser Montréal.

400 S'il y avait un corridor alternatif, avec une meilleure autoroute, une véritable autoroute qui traverserait la Beauce, je pense qu'on pourrait là leur donner de l'air, de l'oxygène, non seulement à nos manufacturiers mais aussi aux exportateurs de l'Est du Québec.

405 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

410 Merci beaucoup, monsieur Huot, pour votre intervention.

PAR M. PAUL-ARTHUR HUOT:

Merci.

415

COMITÉ D'ÉDUCATION INTERORDRES BEAUCE-ETCHEMIN

420 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors nous allons maintenant poursuivre avec le Comité d'éducation interordres Beauce-Etchemin, messieurs Charles-Henri Lecours et Camille Turmel.

PAR M. CHARLES-HENRI LECOURE:

425

Bonjour madame Journault, bonjour monsieur Dériger. Alors comme vous m'avez présenté tout à l'heure, Charles-Henri Lecours, je suis le président de la commission scolaire Beauce-Etchemin.

430

Je suis ici aujourd'hui en tant que président du Comité interordres Beauce-Etchemin, et m'accompagne monsieur Camille Turmel, qui est le directeur général de la Commission scolaire de la Beauce-Etchemin et secrétaire du Comité interordres.

435

Alors je vais vous présenter, dans un premier temps, si vous me permettez, notre organisme.

LECTURE DU MÉMOIRE

440

Alors mesdames, messieurs, je vous remercie beaucoup de votre attention.

PAR LE PRÉSIDENT:

445

Peut-être une question. Dans votre mémoire, quand vous parlez de la question de l'accessibilité, par exemple pour les différents programmes, donc les programmes professionnel, collégial, universitaire, vous nous dites dans votre mémoire que les gens ont tendance à plutôt aller étudier à Québec qu'à Saint-Georges, à cause justement du réseau routier.

450

Est-ce que le fait d'avoir une autoroute pourrait faciliter les échanges, c'est-à-dire que les étudiants qui sont à Québec décideraient de venir étudier à Saint-Georges; est-ce qu'à ce moment-là il pourrait y avoir, je dirais, l'inverse de qu'est-ce qui se passe actuellement.

455

PAR M. CAMILLE TURMEL:

460

Bien, je vous dirais qu'actuellement, il y a très peu d'élèves du secteur de Sainte-Marie et Saint-Joseph qui se rendent à Saint-Georges, pour les raisons qu'on a évoquées dans notre mémoire.

465

Considérant qu'on a trois cents-trois cent cinquante (300-350) finissants en secondaire V, notamment, à la polyvalente Benoît-Vachon, et un deux cents-deux cent vingt-cinq (200-225) à Saint-Joseph, on estime que, en fonction des programmes qui sont offerts dans le secteur de Saint-Georges, on pourrait probablement aller chercher un vingt-vingt-cinq pour cent (20 %-25 %) de cette clientèle-là, additionnelle. Donc c'est quelques centaines d'étudiants, ce qui est très appréciable pour bonifier notre offre de cours, du côté de Saint-Georges.

PAR LE PRÉSIDENT:

470 Mais au niveau de Québec par exemple, est-ce que vous avez des programmes particuliers qui pourraient faire que la clientèle de Québec vienne étudier à Saint-Georges, par exemple.

PAR M. CAMILLE TURMEL:

475 Peut-être pas de façon significative, parce que disons qu'au niveau du secteur de la formation professionnelle, les programmes offerts dans notre secteur sont sensiblement les mêmes que dans le secteur de Québec. Donc à ce moment-là, tout dépendant du contingentement.

480 S'il y a trop d'élèves, on le voit à l'occasion, exemple en charpenterie menuiserie ou carrosserie, si c'est contingenté dans la région de Québec, là on va recevoir des élèves de cette région-là.

485 C'est certain qu'avec la route, ça va faciliter l'accès. Mais dans un premier temps, les élèves s'inscrivent dans leur milieu.

Disons que notre clientèle cible, c'est certainement les élèves, les finissants de secondaire V et quelques élèves au niveau du secteur de la formation professionnelle.

490 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, messieurs.

495

NEIL MATHIEU

PAR LE PRÉSIDENT:

500 Nous appelons maintenant monsieur Neil Mathieu.

PAR M. NEIL MATHIEU:

505

En introduction, je voudrais vous dire que la rédaction de ce mémoire est un résumé des préoccupations de mes collègues hôteliers, restaurateurs et intervenants touristiques en ce qui concerne le projet de l'autoroute.

510 Étant moi-même un hôtelier de Saint-Georges depuis trente et un (31) ans, on est capable de voir l'importance de l'autoroute pour la division tourisme de Beauce-Sartigan.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 1, milieu du premier paragraphe, "Nous vous sommes...")

515 **Fin de la lecture (Page 2, fin du quatrième paragraphe, "... sécuritaire.")**

 Il y a aussi le principe de permanence des sentiers des véhicules hors route qui rentre en ligne de compte.

520 Il serait très important, comme il a été mentionné sur le projet de l'autoroute, qu'il y ait un sentier permanent qui autoriserait les véhicules hors route d'avoir un sentier permanent, qui faciliterait beaucoup le tourisme hivernal, pour la question quads et motoneiges.

525 Il faut tendre de plus en plus à des droits de passage volontaires pour assurer à la communauté touristique, qui veut vendre des forfaits à l'avance en juin pour livrer le produit en décembre et janvier-février, que ce soit pas remis en question à chaque année.

 En conclusion!

530 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 3)**

Fin de la lecture (Fin du mémoire)

 Merci.

535 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Merci beaucoup.

540 Peut-être avant de vous poser une question, peut-être une précision. Est-ce que vous représentez l'Office du tourisme ou si vous parlez en votre nom personnel.

PAR M. NEIL MATHIEU:

545 Je parle en mon nom personnel et au nom du bureau de tourisme, parce que je suis le président de l'Office du tourisme et congrès de Beauce, et je suis mandaté par les membres pour les représenter au niveau tourisme sur le siège du CLD Beauce-Sartigan.

PAR LE PRÉSIDENT:

550 Parfait, merci beaucoup.

Madame Journault a une question pour vous.

PAR LA COMMISSAIRE:

555

Bon après-midi. Dans votre mémoire, vous nous dites que le touriste international a son premier choc en quittant la route 201, l'État du Maine, et la situation ne fait qu'empirer lorsqu'il doit circuler sur la 173 jusqu'à Saint-Joseph, où il peut reprendre une autoroute.

560

Dans l'éventualité où l'autoroute se concrétise, qu'est-ce qui pourrait être fait pour que le touriste ne fasse pas uniquement passer sur l'autoroute mais ait intérêt à visiter la région, la vallée.

PAR M. NEIL MATHIEU:

565

C'est comme le principe de la 132. Quand on emprunte la 132, c'est une route plus panoramique, elle est indiquée sur les panneaux touristiques comme route panoramique, et quelqu'un qui est pressé va emprunter plus l'autoroute 20. C'est dans le même principe.

570

C'est que les gens, actuellement, qui empruntent l'autoroute 173, ils sont vraiment pressés par les camions, par les citoyens qui vont au travail, ils peuvent pas jouir du panorama et des beautés de la vallée.

PAR LA COMMISSAIRE:

575

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

580

Une question, avant que vous quittiez.

585

Vous parlez des véhicules hors route, je comprends la problématique du fait que, bon, à chaque année, il faut renégocier si on veut les ententes pour les passages sur les terres et tout ça, j'essaie de voir un peu avec le ministère des Transports, comment vous voyez le rôle du ministère des Transports dans la mise en place d'un sentier permanent.

PAR M. NEIL MATHIEU:

590

Quand le ministère nous a présenté le projet de l'autoroute, il y avait deux (2) sentiers qui avaient été prévus, le sentier de quad et de motoneige a été prévu dans le prolongement de l'autoroute.

Ça éliminerait justement le besoin de demander le droit de passage à chaque année, ça ferait des sentiers permanents.

595 Puis c'est pas plus compliqué, quand ils construisent l'autoroute, de prévoir, au moment de la construction, au moment des plans, un espace d'une trentaine de pieds, pour les véhicules hors route.

PAR LE PRÉSIDENT:

600 Dans le fond, c'est un sentier qui serait dans l'emprise du ministère.

PAR M. NEIL MATHIEU:

605 Dans l'emprise du ministère, oui. Comme il y avait sur les plans.

PAR LE PRÉSIDENT:

610 Et ça, ça avait été convenu de quelle façon, il y a eu des discussions à ce sujet-là ou comment...

PAR M. NEIL MATHIEU:

615 Nous, on avait fait, quand je dis "nous", les clubs de motoneige et les clubs de quad avaient fait des représentations, quand il y a eu un peu comme un genre d'audience qu'il y avait eu sur le projet de l'autoroute, sur le dessin de l'autoroute, et nous, on avait demandé qu'ils prévoient, dans le prochain tracé, des sentiers pour les véhicules hors route.

620 Et puis d'ailleurs, sur le projet de l'autoroute, c'est bien délimité, sur les projets qu'on a vus, qui ont été présentés au cégep l'an dernier.

PAR LE PRÉSIDENT:

625 L'an dernier, c'est ça, OK.

PAR M. NEIL MATHIEU:

Oui, dans l'analyse.

630 **PAR LA COMMISSAIRE:**

635 On n'a pas eu, au cours de l'audience publique d'information, à l'effet que ces schémas-là, en tout cas cette proposition de localisation des sentiers satisferait quand même les usagers. Ça, on le sait pas, là.

PAR M. NEIL MATHIEU:

640 Non, non, on le sait pas. Ça a été une demande, mais dans les plans, dans les plans projetés, ils les ont pris en considération et ils sont dessinés.

Il y avait quelqu'un du ministère des Transports, du bureau de Beauceville, qui nous avait donné de l'information là-dessus, au cégep, l'année dernière.

PAR LA COMMISSAIRE:

645 D'accord.

PAR LE PRÉSIDENT:

650 Moi en tout cas, j'ai l'impression qu'il y a peut-être – à date, ce qu'on a vu, nous, il y a pas de sentier dans l'emprise.

655 Ce qu'on a pu voir sur les plans, c'est des sentiers existants et lorsque le sentier croise l'autoroute, il était pour y avoir des discussions avec les clubs pour justement voir de quelle façon les sentiers pouvaient être en continu.

660 Il était question peut-être de déplacer des sentiers, pour éviter qu'il y ait des croisements, ou sinon créer des passages, soit par des tunnels ou par des solutions sécuritaires.

665 Mais à notre connaissance, jusqu'à maintenant, on n'a pas vu de sentier de proposé dans l'emprise même du ministère. Par contre, il y a un réaménagement de qu'est-ce qui existe.

670 Alors c'est pour ça qu'on essaie de voir si c'est vraiment une proposition que vous, vous avez faite, et que le ministère a retenue en partie ou en totalité.

675 Parce que pour l'instant, ce qu'on apprend, vous, il y avait une demande à ce sujet-là mais nous, on n'a pas vu de proposition du ministère, dans l'emprise, avec des sentiers de véhicules hors route.

PAR M. NEIL MATHIEU:

675 C'est certain que nous, on a fait, le besoin, on a montré le besoin de ça. Ce sera au ministère de décider.

680 C'est certain que si c'était comme à Sainte-Marie, à la hauteur de Sainte-Marie, si c'était comme ça, ça irait très bien pour nous aussi. Mais encore là, à Sainte-Marie, c'est sur des terres privées.

C'est quoi de le prévoir dans l'emprise. Mais ça, ce sera la décision du ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

685 Je sais que les gens du ministère sont ici, peut-être si notre interprétation, de la Commission, est pas juste, j'apprécierais qu'à la fin de la séance, vous veniez rectifier pour nous dire qu'est-ce qui en est à ce sujet-là. Les gens me regardent, du ministère, donc ils vont nous éclairer à la fin de la séance.

690 **PAR M. NEIL MATHIEU:**

Merci beaucoup.

695 **FERME GRONDINVIL INC.**

PAR LE PRÉSIDENT:

700 Nous invitons maintenant monsieur Mario Grondin, de la ferme Grondinvil inc.

PAR M. MARIO GRONDIN:

705 Bonjour monsieur le Président, madame Journault, ça me fait plaisir de vous revoir. Je me présente, Mario Grondin, pour la ferme Grondinvil. Je vais vous la lire et en même temps, je vais argumenter un petit peu, quelques points sur mon mémoire.

710 Notre exploitation agricole appartenant à Carole Duquette et moi-même, qui est établie depuis plusieurs générations et qui a été transférée de père en fils depuis quatre (4) générations, quatre (4) et même cinq (5), parce que des fois on manque un bout dans nos papiers, une exploitation laitière comptant un troupeau de soixante-dix (70) vaches, la superficie est de cent hectares (100 ha) dont soixante-quinze (75 ha) sont en culture.

715 Des investissements majeurs ont été réalisés au cours des deux (2) dernières années, afin de consolider l'exploitation pour le transfert plus tard à une relève intéressée et en formation. Actuellement, j'ai investi un point cinq million (1,5 M\$), l'année passée, sur ma ferme, et j'ai trois (3) enfants qui prennent la relève avec moi, ils sont en formation actuellement. Ça fait que c'est important pour moi de prendre les bonnes positions.

720 Bien que notre exploitation soit demeurée en production au fil des ans, elle a dû
composer avec un environnement urbain, celle-ci étant adjacente au périmètre urbain de
Beauceville sur deux (2) côtés. Et en plus, j'ai la rivière en face, ça fait qu'on peut pas exploiter,
on peut pas aller exploiter dans la rivière, si on pourrait dire.

725 Tout en cherchant à se consolider et à améliorer sa productivité, notre exploitation a
subi la pression du développement commercial et industriel; ainsi, à la fin des années quatre-
vingt-dix, il a fallu laisser la place à l'agrandissement du parc industriel sur des terrains dont
certains étaient exploités en location pour trente hectares (30 ha) en fourrage et dix hectares
(10 ha) en pâturage. Nous avons tenu compte de l'étude sur l'implantation du parc industriel
730 menée dans les années quatre-vingt.

Vous avez sûrement pris connaissance d'une petite brique de quatre-vingts (80) pages
que je vous ai laissée, c'est une étude qui avait été faite par le ministère des Transports ou la
Ville, je crois, j'étais jeune un peu, et puis on avait élaboré à peu près tout ce qu'on mentionne,
735 au point de vue secteur Fraser, au point de vue de la rivière, tout ça.

Ça fait qu'on avait laissé place à ça, parce que mon père – c'était le maire actuel,
monsieur Bolduc, qui était maire de la ville dans les années quatre-vingt, et puis il y avait eu un
contact, et la ville avait pas de place pour son parc industriel.

740 L'autoroute s'en venait, ça fait que mon père avait dit, il faudrait peut-être laisser la
place à la ville à s'agrandir, parce qu'on n'a pas de parc et il y a du monde qui veulent travailler.
J'avais quinze (15) ans, dans le temps. On perdait quatre (4) terres de large; vous savez,
quatre (4) terres, c'est important, quand elles sont voisines, c'est important.

745 Ça fait qu'on a laissé la place à la ville, on est allé acheter des terres à cinq kilomètres
(5 km) plus loin, en tout cas, entre trois (3 km) et cinq kilomètres (5 km), qu'on avait rachetées.
À la fin, ça nous a coûté près d'un demi-million ($\frac{1}{2}$ M\$), aucun frais payé par les autres, c'est
nous autres qui l'a assumé, ça.

750 Il y a eu aussi des morcellements, quand la Ville a établi, a fait son étude d'impact au
point de vue de ce parc-là, il y a eu des morcellements en haut de la ville, tout près du tracé
Ouest, c'est pour ça qu'il y a eu, on parle dans les étude du ministère des Transports qu'il y a
quatre-vingt-dix (90) propriétés dans le tracé Ouest et cinquante-neuf (59) dans le tracé Est,
755 OK., pour point sept kilomètre (0,7 km), c'est beaucoup, quarante (40).

Ça fait que c'est tous des lots qui ont déjà été morcelés. Il y en a qui ont fait de la
spéculation, on pourrait dire un peu, il y en a qui achetaient des lots et ils savaient très bien –
aujourd'hui, après vingt-cinq (25) ans, les lots ont changé de propriétaires.

760 Vous savez, l'autoroute avait été même oubliée à un moment donné, parce que ça fait
trop longtemps qu'on en parle, on pourrait dire.

765

Donc il a fallu compenser les pertes de superficies cultivées et assurer le développement de notre ferme en se portant acquéreurs de terrains à proximité, mais aussi certains à distance, comme ceux dans le rang Saint-Charles qui sont situés à plus de cinq kilomètres (5 km).

770

Dans le secteur environnant de la ferme, il n'y a plus de terrains disponibles et on ne peut plus envisager de se consolider en acquérant des terres appartenant aux autres exploitations en opération puisqu'elles sont la propriété d'exploitants qui visent la consolidation; ces derniers sont également d'âge moyen. On est tous dans, je sais pas si on peut dire, la fleur de l'âge, je sais pas quel âge elle a, une fleur.

775

Et puis tout à l'heure, j'écoutais un monsieur à la radio, on parle de rentabilité, aussi, au point de vue des entreprises, des transformateurs.

780

La matière première, c'est important; s'il y a pas de matière première à une usine de transformation, c'est bien de valeur, souvent l'usine, elle peut acheter de d'autres pays, ou d'autres secteurs, mais si l'usine n'a pas sa matière première près, bien, il y a des risques un jour qu'elle puisse fermer ou se transporter où la matière première est fournie.

785

Le passage de l'autoroute sur la variante Est et un éventuel réaménagement viendront soustraire encore une fois du terrain que nous exploitons, en plus de compliquer nos opérations, puisque nous devons faire des détours pour accéder à certaines parties résiduelles de notre exploitation.

790

Il y a certains lots, comme dans notre cas, ça va être un détour de cinq (5 km) à six kilomètres (6 km), comme je vous expliquais tout à l'heure. Trois (3 km), plus cinq (5 km), plus six (6 km), vous savez, à un moment donné, un tracteur, c'est pas un train, c'est pas un camion, c'est pas rapide.

795

Pour notre exploitation, le passage de l'autoroute par le tracé Ouest, même si nous sommes également touchés, constituerait une solution de moindre mal puisque aucun terrain agricole ne serait affecté.

800

La Commission doit prendre en considération le fait que même si les superficies en culture affectées par le tracé Est peuvent paraître négligeables globalement, il n'y a à peu près plus de superficies en culture disponibles dans ce secteur-là pour compenser pour les pertes qui seraient encourues.

805

Dans les années 2002 et 2003, le ministère des Transports, Tecsub et Ville de Beauceville et les producteurs du secteur ont conclu des ententes concernant la desserte du

parc industriel, puisqu'il fallait construire une desserte afin de désenclaver les lots à l'est de l'autoroute; cette même desserte aurait servi à celle du parc, ce qui apporterait une diminution des coûts de construction et moins d'expropriations.

810 En ce sens qu'il fallait construire pareil une desserte à l'est de l'autoroute, désenclaver les lots, et le rang Saint-Charles, ce qui amènerait une deuxième construction. Ça fait que nous autres, on avait proposé le tracé Est, pas le tracé Est, à l'est de l'autoroute pour éviter d'autres constructions et des frais d'entretien de route.

815 Parce que le rang Saint-Charles, il est fermé l'hiver, il est pas en opération; ils le grattent, mais c'est minime, les entretiens.

820 Elle devait passer à même le viaduc du rang Saint-Charles pour traverser le parc. Cette desserte du parc devait se prolonger vers Notre-Dame-des-Pins, dont les services d'égout et d'aqueduc sont à proximité, ce qui en favoriserait sa construction pour le développement.

825 Elle serait également un accès important vers Saint-Georges, Notre-Dame-des-Pins, Saint-Simon et la sortie d'autoroute. Conforme aux orientations pour le développement municipal, ce tracé aurait peu d'impact sur le monde agricole et serait, du même coup, une belle route de contournement en cas de sinistre pour la ville.

830 Vous savez, quand monsieur Bolduc a parlé souvent de contourner la ville, le parc industriel, elle prendrait sa force en haut du parc industriel, on pourrait dire, et s'en irait directement vers Notre-Dame et Saint-Georges. C'est en ligne droite, ça suivrait l'autoroute.

835 Tandis que l'avènement avec le rang Saint-Charles, si on aménage le rang Saint-Charles, on va arriver à la route Fraser et les camions, rendus à la route Fraser, vont où. Il va falloir qu'ils redescendent la route Fraser, qui est une pente d'à peu près, c'est dix-quinze pour cent (10 %-15 %), c'est énorme, la pente. Ils pourront pas, c'est pas une route de contournement, ils pourront pas s'en servir.

840 Et le rang Saint-Charles, entre Beauceville et Saint-Simon, c'est pratiquement pas accessible, il y a des buttes et tout ça, c'est pas une route carrossable, on pourrait dire. C'est un beau rang, mais c'est pas une route – ça fait qu'il pourrait y avoir même un aspect d'insécurité avec le rang Saint-Charles comme route d'évitement pour la ville, en cas de sinistre, parce que ça l'arrive à la hauteur de la route Fraser.

845 Le ministère des Transports a changé son tracé en invoquant l'hydrique comme cause principale pour le tracé Est. La ville a construit le système pluvial en conséquence; les dernières pluies que nous avons eues le 21 octobre 2006 étaient centenaires, et le système hydrique de la ville a été suffisant.

850 Le ministère des Transports veut donner de l'importance à la réfection du rang Saint-Charles vers le sud, qui débouche sur une route secondaire et dont les services sont à plus d'un kilomètre (1 km). Cela va créer une pression énorme sur le monde agricole, s'il y a des projets de construction.

855 Prenons par exemple les municipalités de Bernières et Saint-Nicolas, à proximité de Québec. Il y a eu beaucoup de développement résidentiel et commercial avec la venue de la desserte de l'autoroute 20, ce qui fut un apport économique important pour ces deux (2) municipalités. Cela pourrait se produire aussi chez nous, si elle est bien située, soit avec la variante ouest. Vous avez vu une photo, on a pris des photos aériennes.

860 Une desserte bien située, quand on monte vers Montréal, je pense qu'il y a eu un développement important, tout est là, tout est visible, c'est visible de l'autoroute. Tandis qu'avec la variante Est, on parle de deux kilomètres (2 km), c'est pas structuré, c'est pas visible, la ville est pas visible. Et c'est pas structurable aussi, c'est trop loin. Apporter les services d'égout et d'aqueduc là, je sais pas qui va payer ça, en étant citoyen, mais on parle de deux kilomètres (2 km), il y aura pas de maisons, de résidences.

865 Aussi, je suis un petit peu d'accord avec monsieur Carette qui avait prononcé, dans son discours, une autoroute à quatre (4) voies serait peut-être évitée avec le tracé Ouest, vu que les pentes sont douces, c'est dans la vallée, dans le haut de la vallée, de même ce qui donnerait de l'argent pour la rendre jusqu'à la 204.

870 On parle souvent de budget, on parle de bitume qui a doublé pratiquement de prix, ça fait que si on pourrait la rendre jusqu'à la 204, ce qui éviterait l'entretien d'une deuxième voie par le MTQ, et s'il reste de l'argent, parce que rendu à la 204, il va sûrement en rester un peu, ne devrait-on pas la construire entre Sainte-Marie et Vallée, dans l'ordre des choses, pour éviter qu'il y ait des accidents en confusion de tomber d'un quatre (4) voies à deux (2) voies, ne devrait-on pas faire ça, dans l'ordre des choses.

C'est une opinion personnelle, mais c'est pour éviter des accidents.

880 En conclusion, l'autoroute est un outil de travail et de développement important, et bien des études et des ententes ont été faites dans le passé afin de favoriser le tracé Ouest; le tracé Ouest offre une meilleure protection pour nos terres agricoles, pour l'environnement et pour le secteur économique. Et tout serait en symbiose, on pourrait tous prendre de l'expansion en symbiose.

885 Nous vous remercions de tenir compte de l'agriculture et de votre bonne attention, car tant qu'il y aura la ville, il lui faudra la campagne pour la nourrir.

890 Merci monsieur le Président, madame Journault.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

895 Monsieur Grondin, c'est sûr que bon, hier, on a discuté de toute la question de la qualité des sols, la question de la disponibilité. Je pense qu'on reviendra pas sur ce sujet-là, on l'a exploré avec vous hier.

900 Peut-être une question plus pour votre entreprise.

En fait, ce qu'on comprend, dans le passé vous avez dû vous déplacer pour laisser place à un parc industriel, maintenant vous sentez de la pression avec le tracé Est, pour dire, bien écoutez, il faut encore se déplacer. On sent un peu le cheminement de vos activités.

905 Qu'est-ce que ça impliquerait si le tracé Est était réalisé comme il est prévu, pour votre entreprise; est-ce que ça implique que vous êtes en péril. Expliquez-nous un peu quel serait l'impact, si on avait un tracé Est, sur votre entreprise.

PAR M. MARIO GRONDIN:

910 OK. Actuellement, dans le passé, avec le tracé Est, je vais oublier ce qui a été dit dernièrement, avec le tracé Est, je vais être obligé de pratiquement condamner un quinze (15) acres de terre, parce que c'est trop loin, c'est pratiquement trop loin. Et pour avoir quinze (15) acres de terrain, reprendre ça, il va falloir que je fasse de la déforestation, je ne l'ai pas.

915 Tous les propriétaires à côté, ce sont des propriétaires, je peux pas les exproprier, moi, j'ai pas ce pouvoir-là. C'est des terres qui sont à eux autres, je peux pas m'en aller n'importe où. Il va falloir que je fasse quoi.

920 Et quand on perd quinze (15) acres de terrain, bien, on vient de perdre aussi des superficies d'épandage, on vient de perdre de la production. C'est un ensemble. Ça fait que là, comme je vous disais hier, on se fait étouffer. Automatiquement, on diminue, notre rentabilité diminue.

925 Et puis on a resté surpris de voir ce que monsieur Bolduc amenait, le développement urbain est déjà planifié pour le rang Saint-Charles, et ça a l'air que tout est conclu, le rang Saint-Charles va devenir un axe de développement important. C'était pas ça dans le passé, là, on vient de découvrir ça.

930 C'est toutes des choses qu'on découvre à la dernière minute, mais ça fait mal un peu, on pourrait dire. C'est pas structuré, c'est pas structuré.

PAR LE PRÉSIDENT:

935 Donc en fait, les compensations que le ministère pourrait en fait négocier avec vous, en termes de compensation monétaire entre autres, pour vous, ce serait pas une solution d'être compensé financièrement pour les terres qui sont perdues ou pour certains inconvénients que vous avez.

940 Dans le fond, vous, ce que vous voulez, c'est pouvoir produire, avoir vos terres et pouvoir...

PAR M. MARIO GRONDIN:

945 C'est bien ça. S'il y aurait des disponibilités d'autres terres, ça aurait été moins pénible pour nous autres en tant que tel, mais il y en a pas de disponibles.

 Vous savez, quand il y a un lot à vendre dans le coin, il est pas longtemps à vendre; il est pas longtemps à vendre, il reste pas là. Et même qu'il se fait des spéculations. Il faut se parler un peu entre producteurs, pour éviter les spéculations, autrement dit, parce que ça peut être dangereux même, créer de la chicane, on pourrait dire.

950

 C'est pas le but, entre producteurs, on est voisin, on travaille ensemble en production, il faut respecter ça aussi.

955

PAR LA COMMISSAIRE:

 Vous, dans le secteur, en avez-vous des terres boisées qui pourraient être défrichées.

960 Supposons qu'il y avait, en tout cas que le gouvernement reconnaissait la nécessité de permettre le déboisement équivalent des espaces que vous perdriez, est-ce que...

PAR M. MARIO GRONDIN:

965 Dans mon cas, c'est que les terres, souvent – il y en a du bois, j'ai peut-être une trentaine d'acres, mais ce sont toutes des situations, je vais utiliser un terme, cap, je sais pas si vous avez entendu ça, des caps, des mauvaises buttes on pourrait dire. L'agriculture serait pas, ça va être difficile un peu, à un moment donné.

970 La machinerie, on parle de machinerie de quinze-vingt pieds (15 pi-20 pi) de large, se promener sur un cran de cap, ça briserait la machinerie.

 Je pense qu'on a pris le maximum, on en a fait du déboisement, en respectant les milieux, dans le temps on pouvait, aussi, on a tout pris ce qu'on pouvait prendre.

975

J'ai fait l'acquisition de terres, en 98, aussi, parce que j'en manquais, et puis là, il y en a plus. J'ai tout pris ce qu'il y avait à prendre, on pourrait dire.

980 Tous les propriétaires aussi. Il y a une autre terre qui s'est vendue dernièrement, c'est un autre propriétaire, monsieur Maheux, il en avait besoin pour consolider sa ferme, aussi. Ça fait que c'est serré, dans le coin.

985 Et on a une usine qui s'appelle Agropur, de l'autre côté. Bien, la matière première, on est des fournisseurs de cette matière première là, aussi. C'est important, parce que si Agropur n'a plus de matière première, à un moment donné, un jour, vous savez, ils s'installent près de la matière première, les usines de transformation, bien, on sait ce qui peut arriver un jour. On le voit n'importe où, n'importe quelle matière première.

990 Et aussi, je suis un amant de la nature, en passant, je suis un amant de la nature, je suis pas chasseur, ni pêcheur.

995 Mais j'ai remarqué hier, une madame, elle parlait, ça m'a frappé un peu, elle parlait de tortues, j'en ai trouvé dans le secteur Fraser, une petite tortue, c'est bizarre de dire ça, mais il y en a, il y en a; c'est pour dire qu'il y en a, c'est vrai.

Ça fait quatre-cinq (4-5) ans de ça, mais j'en avais trouvé. Une petite tortue, c'est très beau. Mais je suis un amant de la nature, moi.

1000 Je vous souhaite une bonne journée. C'est tout pour moi?

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

1005

FONDATION DE L'ENTREPRENEURSHIP

PAR LE PRÉSIDENT:

1010

Nous invitons maintenant madame Louise Quirion, de la CSN, Conseil central Chaudière-Appalaches. Est-ce que madame Quirion est ici? Non.

1015 Donc nous allons poursuivre avec monsieur Régis Labeaume, de la Fondation de l'entrepreneurship.

PAR M. RÉGIS LABEAUME:

Monsieur le Président, madame la Commissaire.

1020

Écoutez, je suis pas un grand spécialiste des réseaux routiers, je suis plus un spécialiste en entrepreneuriat, enfin je l'espère. Et ce pourquoi je suis ici, c'est à la demande de jeunes et de nouveaux entrepreneurs avec lesquels nous faisons affaire dans la région de Chaudière-Appalaches, qui nous ont demandé de faire des représentations.

1025

Ce sont des représentations qui seront assez macros, je n'ai rien, comment dire, je ne suis pas dans l'argumentaire très pointu quant à la route, mais je voudrais vous faire valoir ce que ces gens-là, les représentations que ces gens-là nous ont faites dans les dernières semaines.

1030

Alors je débiterai en vous expliquant un peu ce que fait la Fondation de l'entrepreneurship, alors la Fondation de l'entrepreneurship, c'est un organisme sans but lucratif activement engagé dans la promotion et le développement de la culture entrepreneuriale comme moyen privilégié d'assurer le développement ou de participer au développement économique et social du Québec.

1035

Nous avons notre siège social à Québec, et nous sommes étroitement liés aux acteurs socio-économiques qui poursuivent évidemment des objectifs similaires aux nôtres.

1040

Essentiellement, nous assurons une veille entrepreneuriale, nous élaborons des stratégies, nous proposons des programmes d'activité et concevons des outils susceptibles d'assurer la compétitivité économique du Québec.

1045

Et une des plus grande réalisation de notre organisation, c'est d'avoir bâti le plus important réseau de mentorat d'affaires au Canada, et c'est essentiellement ces gens-là qui m'ont demandé de venir faire ces représentations.

1050

Nous avons actuellement neuf cents (900) bénévoles, au Québec, qui mentorent autant de jeunes entreprises ou de nouveaux entrepreneurs qui dirigent des entreprises de cinq (5) ans et moins. Alors nous mentorons actuellement mille (1000) nouveaux entrepreneurs qui dirigent autant d'entreprises.

1055

Ces neuf cents (900) mentors bénévoles sont répartis sur tout le territoire du Québec, à l'intérieur de soixante-cinq (65) cellules, ce sont ou des CLD, des SADC, des chambres de commerce ou quelconques organisations de développement économique, et depuis le début, le réseau de mentorat de la Fondation a parrainé deux mille (2000) jeunes entreprises au Québec.

Ce que ça donne comme résultats, c'est que normalement, au Québec et au Canada, il n'y a que trente-deux pour cent (32 %) des entreprises qui passent le cap de cinq (5) ans, et

1060 lorsqu'elles sont mentorées par la Fondation, ce taux de survie là monte à soixante-dix pour cent (70 %). Et je vous rappelle que tout ça est fait sur du bénévolat.

Et dans toute cette entreprise, depuis six (6) ans, il y a six mille cinq cents (6500) personnes qui travaillent, qui travaillaient ou qui travaillent toujours dans ces entreprises-là.

1065 C'est un outil de développement économique moderne, nouveau, basé sur le bénévolat mais qui a un impact assez extraordinaire, qui est en train d'être reconnu d'ailleurs non seulement par la société, par le milieu économique, mais même par les gouvernements.

1070 Juste vous dire que par définition, un entrepreneur qui débute en affaires, c'est un individu qui possède peu de moyens, vous en conviendrez, et des moyens très limités, et le plus grand travail de nos mentors, lorsqu'ils parrainent ces individus, c'est de les convaincre de baisser le plus possible leur prix de revient, le prix de revient de leurs produits, tout en conservant évidemment le plus haut standard de qualité.

1075 Vous savez que mettre un produit sur le marché, ça exige évidemment en même temps non seulement de garder un prix de revient bas, de vendre le plus cher possible, mais même en voulant vendre le plus cher possible, pour introduire ça sur le marché, il faut être raisonnable justement quant au prix de vente dont je vous parle.

1080 Les coûts de transport sont un élément fondamental dans le prix de revient d'un produit, dans l'introduction d'un nouveau produit sur les marchés; et le coût de transport prend une proportion importante dans les coûts de ces produits-là, et généralement, pour différentes raisons, c'est évidemment la voie terrestre qui est privilégiée par les entrepreneurs, parce que la voie terrestre, généralement, est la façon la plus économique de voyager les produits.

1085 Quant aux entrepreneurs eux-mêmes, leurs faibles moyens financiers ne leur permettent pas, évidemment, de prendre l'avion, même en classe économique, même s'ils le désiraient, et généralement ces gens-là doivent s'imposer d'utiliser la voie terrestre, et inutile de vous dire que nos entrepreneurs, ceux que nous parrainons, particulièrement dans la région de Beauce-Appalaches, visent le marché américain très rapidement, et ça va de soi.

1090 Je vais vous dire que quand ils m'ont demandé de venir vous voir, c'est non seulement pour vous dire qu'ils souhaitent ardemment que la 73 soit prolongée à quatre (4) voies le plus tôt possible, mais ils m'ont rappelé comment les routes, ici dans la région, sont impraticables.

1095 Moi, j'arrive de Québec, c'est assez extraordinaire de prendre la 173 et de venir se rendre ici, aujourd'hui. On peut pas croire qu'au Québec, on a encore des routes de ce genre-là.

1100 Il me semble et il nous semble, à nous autres, que la capacité d'emprunter des voies terrestres potables, ça fait partie du jeu de base de l'économie.

1105 Moi, j'ai voyagé, j'ai beaucoup voyagé, je peux dire que j'ai beaucoup voyagé dans ma vie, et j'ai rarement vu un pays qui avait des routes aussi impraticables que celles du Québec. Et c'est toujours étonnant de constater qu'en 2006, on soit encore en train de discuter de la priorité à bien, comment dire, à bien organiser ce jeu de base là. Moi, ça me dépasse toujours.

 D'autant plus que le lien, c'est-à-dire la 73 est le lien avec les États-Unis.

1110 Ça donne rien de le répéter pendant dix (10) minutes, comment c'est important d'avoir des voies praticables et de faire en sorte que nos gens puissent faire des affaires, faire du développement économique avec les Américains parce que, dans le fond, le marché qui est voisin est tellement important, mais j'ai envie de vous dire que ne serait-ce qu'à titre de Québécois fier, je suis toujours dépassé lorsqu'on passe les limites, ici, pas très loin, de constater la différence entre les routes américaines et les routes québécoises. J'ai l'impression, 1115 moi, d'arriver au Tiers-monde; je n'ai jamais visité Beyrouth, mais je pense que quelque part, ça doit ressembler à ça. Et j'ai de la misère à m'imaginer qu'on n'ait pas la fierté de faire en sorte que l'entrée vers notre voisin américain ne soit pas plus potable.

1120 Vous savez, j'ai l'impression de passer de la prospérité, aux États-Unis, à une espèce de normalité qu'on accepte, et honnêtement, j'ai l'impression d'arriver dans un pays qui est pauvre. Peut-être l'est-il, il n'est sûrement pas riche, mais il est encore inconcevable pour moi qu'on puisse pas au moins pratiquer le jeu de base et d'avoir des liens routiers tout à fait 1125 potables.

 Vous savez, à Québec, on est en train de solutionner le problème de l'aéroport de Québec. Moi, je suis en affaires depuis plusieurs années, ça a toujours été extrêmement compliqué d'organiser la venue à Québec de partenaires d'affaires. Moi, j'ai travaillé, je me souviens à l'époque, j'ai travaillé avec une entreprise qui s'appelait Degussa, dont le siège 1130 social était au New Jersey et où les bureaux d'ingénieurs étaient en Alabama, New Jersey c'était pas si mal, mais la personne qui devait venir passer la semaine ici, à Québec, c'est-à-dire à Québec, voisin ici, c'est extraordinaire, c'était une organisation incroyable de faire en sorte que ces gens-là puissent aller coucher chez eux le vendredi soir et passer la fin de semaine dans leur foyer.

1135 Je vais vous dire, les liens aériens sont tellement détestables qu'il est gênant, à la limite, d'inviter des gens à nous visiter; et il est totalement contre-productif de le faire, parce que l'idée qu'ils puissent faire des affaires et qu'ils aient de la misère à se rendre à Québec, c'est incroyable comme difficulté. Alors ça, on le sait, et on est en train de solutionner le problème.

1140 Ajoutons à ça la route qu'on pratique de Québec, ou même de Saint-Georges pour se rendre aux États-Unis, et honnêtement, il me semble qu'on devrait être plus fier que ça.

1145 Je veux bien croire que Québec ou la région de Québec n'est plus considérée comme étant dans le réseau des grandes villes canadiennes, moi je me dis que dans la vie, on a le

choix d'accepter ou de refuser ça, moi personnellement, je refuse ça. Et même si à Québec, on va avoir un nouvel aéroport et qu'on va solutionner une partie du problème, la route entre Québec, la Beauce et les États-Unis, c'est quelque chose, c'est un phénomène qu'on doit refuser absolument.

1150

Je veux juste vous dire, je vais éviter de parler de la sécurité routière, moi je vais vous dire, venir ici en hiver, mon fils a un tournoi de hockey à Saint-Gédéon-de-Beauce en janvier, je suis pas un gars peureux de nature, mais moi je viens du Lac-Saint-Jean, je suis natif du Lac-Saint-Jean, et dans les dernières années, me rendre voir ma parenté au Saguenay-Lac-Saint-Jean, la première idée qui me venait à l'esprit, c'était l'idée que je devais traverser le parc des Laurentides.

1155

Peut-être que je vieillis, c'est fort possible, mais je le trouve extrêmement dangereux. Il est maintenant moins dangereux depuis quelques années, parce qu'il y a plus de voies pour doubler, mais si je recule dans le temps, il y a dix (10) ans, je trouvais cette route-là dangereuse. Et effectivement, il y avait beaucoup de gens qui se tuaient sur cette route-là.

1160

Et la 173, monsieur le Président, je la trouve dangereuse en hiver. La première idée qui me vient à l'esprit, lorsque je dois partir de Québec, et comme je vais le faire ici, à la fin janvier, pour venir au tournoi de hockey midget de Saint-Gédéon, c'est de prendre la route et me dire que c'est dangereux et que je vais être extrêmement prudent.

1165

Je pense que c'est pas normal, je pense que c'est absolument anormal d'avoir le même sentiment que j'avais avec le parc des Laurentides, alors que finalement, j'ai un court trajet à faire.

1170

J'élaborerai pas là-dessus, mais vous le savez tous, il y a eu des morts, et à un moment donné, j'ai l'impression qu'il faut se donner quelque part des priorités.

1175

Moi, je me souviens à l'époque du boulevard Sainte-Anne à Québec, boulevard Sainte-Anne à Québec, il y avait beaucoup de gens qui décédaient, il y avait beaucoup de gens qui se tuaient sur ce boulevard-là. Je ne connais pas, comment dire, le processus de décision du gouvernement quant au choix de ses investissements sur le réseau routier, mais me semble-t-il que la somme des individus qui se sont tués sur une route devrait être primordiale dans l'échelle des valeurs ou dans l'échelle des choix prioritaires qui doivent être faits au ministère.

1180

J'ai l'impression quelquefois, corrigez-moi, j'espère que j'ai tout à fait tort, mais il y a des fois où je suis pas sûr que c'est pris en compte comme ça devrait l'être. Il me semble qu'une vie humaine, c'est encore important, même en 2006.

1185

Je termine ici en vous disant que les gens avec qui on fait affaire, les gens qu'on essaie, avec lesquels on essaie de faire en sorte qu'ils entreprennent bien leur vie, les gens qu'on essaie d'aider pour qu'ils démarrent bien en affaires et qu'ils participent éventuellement à la

1190 construction de notre richesse collective, je pense que c'est déjà assez difficile de faire des affaires souvent au Québec, au moins, au moins il faudrait que le jeu de base, et un de ces jeux de base, c'est d'avoir un réseau routier potable, avoir un accès sur l'immense marché américain qui est ciblé souvent et très généralement dans le cas des gens avec lesquels on travaille, ça va faire une différence.

1195 L'accès au marché américain, entre la réussite et la défaite d'une entreprise, il me semble que le jeu de base ferait en sorte qu'on devrait mériter une route qui soit potable pour s'y rendre.

1200 C'est pas très spécialiste, mon affaire, c'est plus un cri du cœur que je voulais vous faire, je voulais seulement vous témoigner du sentiment très personnel des gens avec lesquels on travaille, et ces gens-là m'ont demandé de venir témoigner de leur sentiment ici.

Je vous remercie.

1205 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, monsieur Labeaume, pour votre témoignage.

1210 **PAR M. RÉGIS LABEAUME:**

Merci. Je vais être prudent en retournant!

1215

VILLE DE SAINTE-MARIE

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous invitons maintenant monsieur Harold Guay, de la Ville de Sainte-Marie.

1220 **PAR M. HAROLD GUAY:**

Bonjour. Alors je suis maire de la ville de Sainte-Marie.

1225 D'abord, je veux vous remercier pour nous recevoir et nous offrir une des rares tribunes officielles, je dirais, pour nous exprimer sur le prolongement, le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges.

1230 Mon message va être un peu politique, je suis politicien, je sais que vous ne l'êtes pas mais vous allez sûrement faire rapport à des gens qui le sont.

1235 La ville de Sainte-Marie tenait à se faire entendre, bien sûr, par solidarité avec les villes de Beauceville et de Saint-Georges, mais aussi pour l'impact important et la nécessité pour toute la communauté beauceronne que l'autoroute 73 soit complétée dans les meilleurs délais et, nous le souhaitons, dans le respect de l'échéancier 2010 qui a été annoncé par le ministre Després.

1240 Ai-je besoin de vous rappeler que la Beauce s'est développée de façon remarquable. L'entrepreneurship et le dynamisme qui nous caractérisent font l'envie de tout le Québec. Si nous avons réussi à atteindre ce niveau de reconnaissance, nous le devons à notre capacité à nous prendre en main et sans être à la remorque continue de l'État.

1245 Cependant, le contexte actuel a bien changé. Nous sommes confrontés à une situation mondiale qui affaiblit, à plusieurs égards, la compétitivité de nos entreprises. Notons le protectionnisme américain, le taux de change, la menace asiatique.

1250 Et malheureusement, il est malheureux de constater également les iniquités régionales de plus en plus présentes et lourdes de conséquences au Québec, et qui défavorisent une région comme la nôtre, en raison de mesures discriminatoires qui viennent malheureusement affaiblir nos positions chèrement acquises.

1255 Monsieur le Président, madame la Commissaire, la Beauce est et continuera d'être un moteur et une fierté au Québec. La Beauce participe largement à la péréquation québécoise. Notre taux de chômage est bas, parmi les plus bas au Québec, et les personnes au travail sont nombreuses.

1260 Notre richesse collective s'exprime par la qualité de nos gens mais aussi par leur contribution au trésor québécois et donc, à la survie de plusieurs régions du Québec moins bien nanties et eux dans le besoin.

1265 Mais à ce titre, il est plus que temps que la Beauce reçoive sa part en retour de sa contribution, et que se concrétise l'achèvement de l'autoroute 73, afin de maintenir, voire augmenter nos positions économiques tant dans le secteur industriel, commercial, et que comme le disait monsieur Huot plus tôt, touristique.

1270 Québec doit investir dans la Beauce comme la Beauce a investi dans le Québec. Vous me direz peut-être que le projet a déjà été accepté dans sa forme, et je le conçois. Cependant, il faudrait pas retarder indûment un outil essentiel pour notre région et son avenir.

1270 Vous aurez la responsabilité de trouver des solutions afin que ni les budgets, ni les problématiques environnementales ou autres ne viennent compromettre les échéanciers déjà annoncés.

1275 Il en va également de nos citoyens et citoyennes qui doivent emprunter des routes dites provinciales, dans un contexte où leur sécurité peut être compromise en raison d'une augmentation du flux routier et plus particulièrement de la présence constante de véhicules lourds.

1280 Dans un cadre plus spécifique à la ville de Sainte-Marie et de la MRC Nouvelle-Beauce, dont je ne suis pas le porte-parole, en passant, j'ai pas de mandat de la MRC pour parler ici aujourd'hui, voici quelques éléments probants qui animent également notre présence ici aujourd'hui.

1285 Sachez qu'au niveau manufacturier, la région de la Nouvelle-Beauce, le niveau économique de la région Nouvelle-Beauce, en exportation, se chiffre à trois cent dix millions (310 M\$) ou à peu près, dont soixante pour cent (60 %) proviennent d'entreprises de la municipalité de Sainte-Marie. De ce trois cent neuf millions-là (309 M\$), on n'a pas les statistiques précises, mais on connaît bien nos entreprises chez nous, et on sait qu'il y a quatre-vingts (80 %) à quatre-vingt-dix pour cent (90 %) de ces exportations-là qui s'en vont
1290 directement dans les États de la Nouvelle-Angleterre, donc qui passent par ici.

Je reviendrai pas sur les arguments qui vous ont été amenés plus tôt concernant les coûts qui sont engendrés par le fait d'avoir à passer dans des villes et des villages, et le temps que cela prend en supplément, et les coûts qui sont reliés pour l'entreprise.

1295 On a mentionné le lien Québec-Boston, effectivement, le lien Québec-Boston, c'est un segment que nous croyons important à développer; beaucoup d'entreprises chez nous, à Sainte-Marie, font des affaires d'or à Boston, actuellement, et ces entreprises-là, pour la majorité d'entre elles, c'est des entreprises qui travaillent dans le meuble, dans les portes et
1300 fenêtres, dans les structures d'acier, dans les poutrelles d'acier, dans les poutrelles de béton et dans les maisons usinées. Vous comprendrez que pour ce type d'entreprises là, ce sont les liens routiers qu'ils doivent utiliser pour faire leurs affaires.

1305 Finalement, la Ville de Sainte-Marie est présente aujourd'hui pour vous dire aussi que ce précieux lien souhaité depuis plusieurs décennies répond également à un développement global que nous souhaitons pour la grande Beauce. Une meilleure mobilité de nos gens sur le territoire, donc une meilleure transition entre nos territoires.

1310 On a parlé tout à l'heure du scolaire, je vous parlerais de la santé également. Il y a un hôpital ici à Saint-Georges qui est très peu utilisé par les gens de mon territoire parce que les liens routiers sont plus faciles vers Québec et vers Lévis, mais je suis convaincu qu'on saurait développer en Beauce un sentiment d'appartenance au niveau des services de santé, via l'hôpital qu'il y a ici, à Saint-Georges, si le réseau routier était adéquat.

1315 Une amélioration de la sécurité pour nos citoyens et nos visiteurs, un outil de développement économique essentiel pour notre avenir.

1320 Et j'ai envie de vous faire un petit peu de philosophie ou de poésie. Vous savez, on a une belle rivière en Beauce qui nous unit, tous les Beaucerons, elle nous fait des surprises le printemps, et je vous dirais chez nous, elle m'en a faites il y a deux (2) semaines, c'est un moment, chez nous, où il y a de la solidarité qui se fait sentir dans nos coins. Avec une autoroute qui se rendrait jusqu'à Saint-Georges, on pourrait se fréquenter encore un petit peu plus, les Beaucerons, peut-être qu'on aurait encore un plus beau mariage.

1325 Parce qu'actuellement, la coupure qu'il y a à Saint-Joseph fait en sorte qu'on parle d'une (1), deux (2), et même trois (3) Beauce dans la Beauce. Et puis moi, je suis tanné, j'ai bien hâte de dire un jour, quand je vais être à Sainte-Marie, je suis aussi proche de Saint-Georges que je suis de Québec. Parce qu'actuellement, c'est pas le cas, parce que les distances à parcourir via le réseau routier rallongent nos randonnées vers Saint-Georges.

1330 Je vous réitère donc notre souhait que soit entendu le cri qui vous est lancé, afin que le processus amorcé permette la réalisation de la 73 entre Beauceville et Saint-Georges d'ici 2010. Il faudra être en mesure d'évaluer l'importance à accorder à la nature de ce projet-là versus son urgence. Et à ce titre, je laisse à votre bon jugement de faire l'analyse juste de la situation qui prévaut chez nous.

1335 On ne peut plus freiner ce projet; si certaines problématiques il y a, elles ne devront pas repousser un échéancier déjà à la limite de notre tolérance.

1340 Je vous remercie de m'avoir écouté.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup. Votre message est clair, merci.

1345

BOA-FRANC INC.

PAR LE PRÉSIDENT:

1350

Est-ce que madame Quirion est arrivée?

Donc nous allons poursuivre avec monsieur Danny Dufour, de Boa-Franc inc.

1355

PAR M. DANNY DUFOUR:

Madame, monsieur, bonjour. Alors mon nom est Danny Dufour, je suis le vice-président Finances de Boa-Franc, entreprise que je représente aujourd'hui.

1360 Qui est Boa-Franc!

LECTURE DU MÉMOIRE

1365 Alors nous vous remercions de l'attention portée à notre mémoire, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

1370 Madame Journault a une question pour vous.

PAR LA COMMISSAIRE:

1375 Bon après-midi. Dans votre mémoire, vous faites référence aux camions qui alimentent votre usine mais aussi à ceux qui livrent un produit fini.

1380 Avez-vous une proportion de ces camions-là, d'où ils viennent exactement, quelles sont les routes qu'ils doivent utiliser pour se rendre à votre usine, et à partir de votre usine, lorsque vous livrez la marchandise, c'est vers où ils doivent aller.

PAR M. DANNY DUFOUR:

1385 Au total, sur l'approximatif de six mille cinq cents (6500) camions dont je parlais, c'est au moins les deux tiers ($\frac{2}{3}$) qui empruntent actuellement l'axe nord, la 173 et la 73. Tous ceux qui se dirigent évidemment vers Québec, Montréal, vers l'ouest, utilisent ce tronçon-là.

1390 Et aussi, c'est drôle parce qu'on en parlait ce matin avec notre transporteur principal de ce qui sort de notre usine, qui s'en va principalement vers l'est, vers les États-Unis, etc., la plupart des camions qui sortent de notre usine vont prendre des liens routiers qui sont dans les terres, autrement dit comme la 108, des choses comme ça, vers Plessisville ou vers Sherbrooke.

1395 Mais ce que nous disait un des responsables de l'entreprise de camionnage, il nous disait que si on avait un lien routier, une autoroute, probablement que tout ça serait par la 73. Donc on passerait d'à peu près deux tiers ($\frac{2}{3}$) de l'ensemble des camions qui transitent chez nous à peut-être une proportion de quatre-vingts pour cent (80 %) à quatre-vingt-dix pour cent (90 %) qui utiliseraient le nouveau lien routier.

PAR LA COMMISSAIRE:

1400 Et à partir de la 73, est-ce qu'il y aurait une partie qui continuerait d'utiliser la 108.

PAR M. DANNY DUFOUR:

1405 Possiblement. Écoutez, ça c'est difficile pour moi de répondre, c'est toujours le camionneur ou l'entreprise qui décide quelle route ils veulent emprunter pour maximiser leur rentabilité à eux.

1410 Mais je croirais que de toute évidence, si on avait un lien où c'était plus rapide, plus sécuritaire, ces gens-là auraient tendance à utiliser le lien de l'autoroute.

PAR LA COMMISSAIRE:

1415 D'accord, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1420 Merci beaucoup, monsieur.

CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LA CHAUDIÈRE-APPALACHES

PAR LE PRÉSIDENT:

1425 Nous allons maintenant inviter monsieur Patrick Mathieu. Monsieur Mathieu est pas là.

 Donc nous invitons à ce moment-là monsieur Claude Lemieux, du Village du Lac-Poulin.

1430 Est-ce que monsieur Réal Laverdière et madame Louissette Corriveau sont présents. Donc si vous voulez vous avancer.

PAR M. RÉAL LAVERDIÈRE:

1435 Monsieur le Président, madame la Commissaire. Madame Corriveau, qui m'accompagne ici, est une permanente de la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches. Je suis moi-même maire de la municipalité de Saint-Pamphile-de-L'Islet, préfet de la MRC et vice-président de la Conférence régionale des élus.

1440 Si vous me permettez, je ferai une petite digression en parlant de ma position de maire de Saint-Pamphile-de-L'Islet. Saint-Pamphile est une municipalité qui, au niveau industriel, dépend beaucoup de la forêt et nécessairement, le transport est une deuxième vocation, qui est pour nous très important.

1445 Et on voyage, environ vingt-cinq (25 %) à trente pour cent (30 %) des activités économiques de la forêt se font par la route 204 qui aboutit ici, à Saint-Georges-de-Beauce. Donc je pense qu'il n'est pas nécessaire de vous faire un très long rapport pour vous dire que la municipalité de Saint-Pamphile, même si elle est à l'extrémité est de la région Chaudière-Appalaches, bénéficierait grandement de la mise en place de l'autoroute 73 de Beauceville à 1450 Saint-Georges en partie, mais aussi de Saint-Georges à la frontière du Maine.

Ceci étant mon petit commercial local, je vous amènerais immédiatement à la raison qui m'amène ici aujourd'hui, à titre de vice-président de la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches.

1455 Dans un premier temps, pour vous présenter un petit peu l'organisation de la Conférence régionale des élus de Chaudière-Appalaches, c'est par loi que la Conférence régionale des élus existe, elle remplace ou succède, dépendant du choix, à ce qui était avant le Conseil régional de concertation et de développement de Chaudière-Appalaches. Et elle est en 1460 ligne directe avec le ministère du Développement économique régional et de la Recherche.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 4)

Fin de la lecture (Page 6, fin du troisième paragraphe complet, "...routière majeure")

1465 Vous voyez, dans ce paragraphe, que nous reprenons ce que vous avez entendu déjà à quelques occasions, cet après-midi particulièrement.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 6, quatrième paragraphe complet, "La présence...")

1470 **Fin de la lecture (Page 7, milieu du deuxième paragraphe, "... 2005 et 2006")**

Vous comprendrez alors que votre présence ici aujourd'hui nous inspire dans une réalisation qui pourrait venir à court terme.

1475 **LECTURE DU MÉMOIRE (Page 7, milieu du deuxième paragraphe, "ces interventions...")**

Fin de la lecture (Page 7, fin du premier paragraphe de "Recommandation")

1480 Je crois que vous êtes sûrement très au fait que très souvent et très régulièrement, la 173 est citée aux nouvelles, particulièrement le lundi matin ou le dimanche matin, et c'est jamais dans des nouvelles qui sont trop trop intéressantes.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 7, deuxième paragraphe de "Recommandation")

1485 **Fin de la lecture (Fin du mémoire)**

Merci beaucoup de votre attention.

1490 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

1495 Peut-être avant de passer la parole à ma collègue, vous faites mention dans votre mémoire de l'adoption d'un plan stratégique 2002-2007, qui a été mis à jour.

Est-ce que l'horizon est toujours 2007 ou si dans la mise à jour, l'horizon est plus éloigné.

1500 **PAR M. RÉAL LAVERDIÈRE:**

1505 Durant l'année 2007, la Conférence régionale des élus doit préparer et mettre en place un plan stratégique de développement de la région Chaudière-Appalaches pour les cinq (5) prochaines années. C'est la Loi 34 qui, dans sa facture, donne l'obligation à l'organisme de le faire.

Donc 2007 sera une année où on adoptera une autre planification stratégique pour les cinq (5) prochaines années.

1510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc la mise à jour dont vous parlez, c'est une mise à jour qui est à l'intérieur de l'échéance 2002-2007.

1515 **PAR M. RÉAL LAVERDIÈRE:**

C'est qu'en 2002, la planification stratégique avait été réalisée dans le cadre du Conseil régional de concertation et développement, le CRCD.

1520 Lorsque la Loi 34 a été mise en force, elle nous obligeait à avoir une planification stratégique, ce qui fait que la région Chaudière-Appalaches a opté, elle, pour faire une révision du plan stratégique 2002-2007 qu'il y avait. C'est pour ça qu'on parle de la révision.

PAR LE PRÉSIDENT:

1525 Est-ce que ce serait possible pour vous de la déposer à la Commission?

PAR M. RÉAL LAVERDIÈRE:

1530 Sûrement qu'on peut vous faire parvenir ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

1535

Madame Journault.

PAR LA COMMISSAIRE:

Bon après-midi. J'ai une petite question.

1540

Hier, on a entendu des maires venir nous dire, bon, c'est important de prolonger l'autoroute pour non seulement les municipalités riveraines à cette autoroute, mais aussi, ce serait un phénomène radiant.

1545

J'aimerais vous entendre sur les municipalités qui utilisent la 204, quel serait l'avantage par rapport à ces municipalités-là, au niveau de leur commerce, leurs industries, pour favoriser les liens.

PAR M. RÉAL LAVERDIÈRE:

1550

Bien, je vous cacherai pas, madame, que dans toute la partie qu'on appelle la partie frontalière de Chaudière-Appalaches, la partie sud, la majorité des municipalités qui sont dans ce secteur-là sont des municipalités qui ont une force économique reliée à la forêt, et au niveau de la forêt, quand on parle de l'exportation, il y a deux (2) grands axes présentement au Québec, c'est soit par l'autoroute 20 ou bien être capable d'aller rejoindre le plus facilement possible, le plus rapidement possible, les autoroutes soit du côté américain ou du côté canadien.

1555

Et quand on parle des municipalités qui sont dans la partie sud, ici, bien, la 204 est utilisée régulièrement par une partie des compagnies de transport de la région, pour être capables d'exporter leurs produits, ou bien même aussi d'aller chercher la matière première sur le territoire.

1560

Donc la 204, c'est dans cet axe-là, et c'est un des axes importants qu'il y a en Chaudière-Appalaches.

1565

On retrouve, sur le littoral, l'autoroute 20 et la 132, au centre de Chaudière-Appalaches, on a la 216 qui est à peu près vis-à-vis Sainte-Marie-de-Beauce, qui est la route Craig dont on parle, et à la frontière, c'est la 204 qui, elle, c'est le moyen de transport, quand on parle de – ces quatre (4) voies-là sont des voies est-ouest qui sont très importantes.

1570

PAR LA COMMISSAIRE:

Quelles sont les municipalités riveraines à la 204.

1575

PAR M. RÉAL LAVERDIÈRE:

Bon moi, je demeure à Saint-Pamphile-de-L'Islet, et puis là, si on s'en vient, on parle de Saint-Adalbert, Daaquam, Saint-Just-de-Bretonnières, Saint-Camille, Sainte-Justine. Et entre Lac-Etchemin et ici, Saint-Georges-de-Beauce, il y a Sainte-Rose-de-Watford.

1580

Donc toutes ces municipalités-là, et il y en a d'autres, Sainte-Aurélie, Saint-Cyprien, dans ces parties-là, qui sont des municipalités pour qui la 204 est un axe important.

1585

PAR LA COMMISSAIRE:

Merci.

PAR M. RÉAL LAVERDIÈRE:

1590

Ça fait plaisir, madame.

PAR LE PRÉSIDENT:

1595

Merci beaucoup.

Nous allons prendre une pause de quinze (15) minutes.

1600

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

PATRICK MATHIEU

1605

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors nous allons poursuivre.

1610

Nous invitons madame Louise Quirion.

Monsieur Patrick Mathieu.

1615

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Bonjour. J'étais supposé d'écrire un vrai mémoire, un mémoire complet et de le présenter, mais j'ai manqué de temps dans ma rédaction, parce que je suis déjà très pris, à l'automne; je suis gestionnaire d'une petite entreprise privée, et j'ai des employés à mon compte, tout ça, ça fait que l'automne représente pour moi une période de l'année très intense.

1620

Ça fait que j'ai commencé, je vous ferai peut-être la lecture des premiers paragraphes que j'avais commencés, ça se résume peut-être à deux (2) pages, deux-trois (2-3) pages, et le restant, bien, j'ai des points que je pourrai peut-être continuer à débattre.

1625

PAR LE PRÉSIDENT:

Pas de problème, on vous écoute, allez-y.

1630

PAR M. PATRICK MATHIEU:

Tout d'abord, tel que souhaité dans la directive de présentation d'un mémoire, je débiterai mon intervention en me présentant. Mon nom est Patrick Mathieu, j'ai une formation en technique du milieu naturel option aménagement de la faune, et je suis entrepreneur puisque je suis propriétaire d'une petite ferme spécialisée dans ce domaine depuis maintenant près de dix (10) ans.

1635

Spécialisé en milieu aquatique, je m'affaire principalement à guider différents gestionnaires de territoires à travers leurs démarches d'exploitation et de gestion de la ressource faunique, afin d'assurer la pérennité de cette dernière.

1640

Au fil des années, je me suis établi un certain réseau de contacts et d'entrepreneuriat qui m'a également permis de travailler sur différents projets de nature essentiellement environnementale.

1645

Je suis propriétaire foncier sur le territoire de la MRC Robert-Cliche, natif de Beauceville, et bien que résident de l'extérieur de la région présentement, compte revenir m'y installer très prochainement.

1650 Je poursuivrai en félicitant chaleureusement la volonté du gouvernement en place d'appuyer la population beauceronne, la communauté d'affaires et l'entrepreneuriat dans le prolongement des voies rapides jusqu'à Saint-Georges, qui permettra, sans l'ombre d'un doute, de positionner notre région dans une situation avantageuse du point de vue économique, social, tout en permettant de hausser considérablement la sécurité des utilisateurs du territoire et du réseau routier.

1655 Fortement souhaitée par la communauté régionale, la construction de ces voies rapides entraînera inévitablement des bouleversements majeurs dans le territoire, tant sur le plan environnemental que socio-économique. Certes, il en résultera des bénéfices pour certains, mais également des inconvénients pour d'autres.

1660 Et puis à travers mon intervention, je m'affairerai peut-être à mettre en lumière les impacts négatifs et tenter de minimiser ces impacts-là en comparant surtout le choix des tracés qui ont été proposés.

1665 Dans cet esprit, je tiens à préciser que je ne m'oppose aucunement à la nature de ce projet, mais que par contre, je considère que plusieurs informations véhiculées par le promoteur, en l'occurrence le ministère des Transports, dans ce dossier, sèment le doute dans mon esprit, en rapport avec le choix évident du tracé que ce dernier favorise et souhaite voir se concrétiser.

1670 Évidemment, à l'opposé de ce dernier, mon intervention ne peut s'appuyer d'études diverses validant mes propos et ma position quant au choix du tracé que je pense le plus intéressant, n'ayant de temps ni d'argent nécessaire pour exécuter ce genre d'ouvrage.

1675 De mon avis, prioriser le tracé Est, comme semble clairement faire le promoteur, s'avère insensé, compte tenu de sa localisation en plein territoire zoné agricole et chaudement protégé, au cours des dernières années, par la Loi québécoise sur la protection du territoire agricole. Un tel projet pénalise donc ces travailleurs en milieu rural qui n'ont plus d'autre choix que d'exploiter ces terres isolées afin de justement s'éloigner des centres urbains où la vie sociale et économique est plus active et risque de s'y développer.

1680 De ce fait, des fermes, que j'appellerai des entreprises, effectuent, et ce de génération en génération, des activités agricoles sur des terres possédant une topographie jadis ingrate, où ces entrepreneurs ont dû investir beaucoup de temps et d'argent afin d'accroître leur productivité à un niveau permettant des revenus intéressants.

Ces terres cultivables s'avèrent donc essentielles au fonctionnement normal des activités de ces entreprises ainsi qu'à leur essor.

1690

La localisation de ce tracé représente, quant à moi, un étalement évident de la zone urbaine en milieu rural, laissant entre les deux (2) artères routières principales, c'est-à-dire l'autoroute 73 et la route 173, une zone forestière et agricole enclavée.

1695

Cette particularité me permet de croire que d'assister à un tel développement plutôt qu'un autre de nature plus progressive de la ville en viendra inévitablement à des conflits socio-économiques importants, à court, moyen et long termes.

1700

Considérant que la ville de Beauceville profiterait beaucoup plus avantageusement de la construction d'une voie de desserte le long des voies rapides dans le choix du tracé Ouest plutôt que dans le choix du tracé Est, il m'est permis de croire que l'accès à cette zone périphérique intéressante pour le développement tant résidentiel, commercial qu'industriel, permettrait à la ville de minimiser ainsi son étalement et de bénéficier des avantages procurés par un tel fait.

1705

Conforme avec son plan d'aménagement, le développement de ces secteurs, avoisinant celui déjà existant, permettrait de garder la population à proximité d'un noyau urbain, où se retrouvent déjà les institutions nécessaires à leurs besoins respectifs.

1710

La création d'une zone forestière et agricole enclavée me permet également d'envisager un risque accru de collision avec la grande faune terrestre, qui occasionne déjà des dommages importants et même des pertes de vies humaines.

1715

Ainsi, la population se retrouvera pénalisée, tenant compte du fait que selon le nombre prévisible beaucoup plus élevé de collisions, les bureaux d'assurance automobile du Québec augmenteront sûrement leurs tarifs, afin d'équilibrer ce nombre grandissant de réclamations et, par conséquent, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune se verra obligé d'augmenter la pression de chasse sur le cheptel de cervidés afin de diminuer ces populations, affectant par le fait même une activité très en vogue auprès des résidents locaux et aux retombées économiques reconnues dans la région.

1720

Je trouve de plus regrettable de constater qu'une très brève analyse des retombées touristiques relatives à l'établissement de voies rapides dans le choix du tracé Ouest furent menées par le promoteur. Je déplore le manque de vision que fait preuve ce dernier face à cet aspect que je considère très important et déterminant.

1725

À une question posée relativement à la création des points de vue permettant d'avoir un regard sur la vallée de la rivière Chaudière, et par conséquent sur la ville de Beauceville, lors de la séance d'information du 21 mars 2006 dernier, on m'a simplement répondu qu'il y avait trop d'arbres.

1730

1735 Beauceville étant au cœur de la région, dans un secteur au relief particulier, dotée d'une histoire distincte, à l'extrémité d'une route importante très achalandée, c'est-à-dire la route 108, et reliée à l'Estrie ainsi qu'au Vermont, et sur laquelle ne se retrouve aucun établissement d'hébergement, ne peut que susciter l'intérêt des promoteurs à s'y installer en bordure des voies rapides, offrant un point de vue représentatif sur la région, et même d'y installer par la suite peut-être un bureau d'accueil touristique.

1740 Ça s'arrête ici, c'est ce que j'avais commencé à composer. J'aurais aimé ça avoir le temps de le terminer, c'est plus facile pour moi de faire la lecture que d'échanger sur les autres points que j'aimerais peut-être apporter.

1745 À mon avis, la création d'une autoroute de voies rapides, je comprends que dans le projet qui est présenté par le promoteur, il propose un lien routier avec le parc industriel de la ville de Beauceville, comme cela se fait dans les autres villes et villages que l'autoroute 73 a traversés à venir jusqu'à maintenant, personnellement, je pense que le passage d'une autoroute, c'est pas simplement d'aller relier à un parc industriel, je pense qu'il y a d'autres choses que les manufactures, qui sont peut-être soumises aux changements du marché, et puis je pense que ça doit se faire aussi dans une vision de développement de la région tant sur le milieu résidentiel que d'un point de vue touristique.

1750 J'habite présentement l'Estrie, je regarde comment est-ce que le tourisme est fort, à quel point les Laurentides sont un milieu qui est très prisé, je vois la Mauricie qui le devient tranquillement parce qu'il y a de l'étalement qui se fait de ce tourisme-là, veux veux pas, les grandes voies pour monter aux Laurentides sont tout le temps congestionnées, l'Estrie c'est la même chose, ça commence à se diriger vers la Mauricie.

1760 Je présume que la région de Québec, ça va être la même affaire, probablement que quand les voies rapides vont se faire, ça va être une autre région qui va peut-être être très intéressante pour le tourisme. Mais je pense que pour les gens qui habitent dans des milieux où est-ce qu'il y a de la lumière jour et nuit, où est-ce que j'entends souvent le commentaire, on roule tout le temps dans le noir, on voit jamais rien, c'est dangereux, le bois, les gens sont pas en sécurité.

1765 On entendait parler, j'ai pas assisté à toutes les séances qui se sont tenues au cours des dernières audiences publiques, mais j'ai lu sur Internet tout ce qui s'était dit, je lisais un spécialiste qui disait qu'au niveau des buttes anti-bruit, c'est pas juste l'effet de la butte, c'est aussi la vision de voir la butte qui faisait en sorte d'atténuer peut-être les impacts sonores auprès des résidents.

1770 Tant qu'à moi, quand je vois une ville, quand je roule sur une autoroute et je vois une ville, ça me donne beaucoup plus le goût d'arrêter pour aller mettre du gaz, aller faire des achats, quelque chose, que de rouler en plein bois et de voir une indication "Beauceville, huit

kilomètres (8 km)" par là. C'est sûr que ça me donne pas l'envie de sortir de l'autoroute et d'aller faire un tour dans cette ville-là.

1775

C'est un point, en tout cas, que je trouve qui manque peut-être de vision de la part du promoteur, j'aurais peut-être pensé qu'il aurait vu au-delà que des infrastructures.

1780

Je comprends que les premières personnes à vouloir cette autoroute-là, c'est probablement ces industries-là, parce que ça va leur permettre de maximiser leurs exportations, mais au travers de ça, je pense qu'il y a des gens, il y a des gens qui habitent là, et puis c'est peut-être pour ça aussi que le dossier de l'autoroute, en Beauce, est peut-être si compliqué, c'est que plus on s'approche de Saint-Georges aussi, il y a de la population, il y a des gens qui sont affectés par ce passage-là de l'autoroute, et ce qui fait peut-être aussi que c'est peut-être plus compliqué.

1785

Je vais continuer, pour pas trop manger dans le temps. On parle de tourisme, j'étais membre de la direction du club de VTT à Beauceville, un des gros problèmes qu'on avait, c'était qu'on n'avait pas aucune possibilité de se rendre à la ville via des sentiers, pour nos membres, que ce soit pour aller mettre de l'essence, des restaurants ou avoir de l'hébergement. Tout ce qui était dans le haut de Fraser, tout fermait parce que, bon, manque de gens.

1790

Je pense qu'avec le fait que l'autoroute pourrait passer même plus proche de la ville de Beauceville, c'est-à-dire dans la vallée de la rivière Chaudière, où est-ce que les touristes pourraient peut-être circuler sur l'emprise de l'autoroute, à ce moment-là les touristes pourraient même avoir un point de vue sur la vallée qui représente la région de Chaudière-Appalaches, comme le lac Memphrémagog représente la région de l'Estrie.

1795

Je pense que c'est ça que les gens veulent voir, et c'est pas juste se rendre à Saint-Georges, c'est aussi de maximiser les points de vue, maximiser le tracé de cette autoroute-là pour justement donner l'envie aux gens de venir faire un tour, que ce soit en moto, que ce soit peu importe le moyen qui est utilisé.

1800

Je sais qu'au niveau du projet en tant que tel, j'écoutais l'ancien maire qui était venu poser des questions, qui lui était en faveur du tracé Ouest finalement, parce qu'il était conscient des retombées économiques qui pouvaient être apportées pour la ville de Beauceville si ce tracé-là aurait été retenu, j'écoutais aussi le maire actuel nous présenter, de bonne foi, ses interrogations, et puis il nous disait que bon, dans les premières discussions qu'il y avait eues avec le ministère des Transports, lui-même était plutôt ouvert au tracé Ouest, mais qu'il s'était fait d'une certaine manière rabrouer et même indiquer que le tracé Ouest était une question de non-retour.

1805

1810

Je trouve ça dommage, cette attitude-là. Ça me démontre qu'il y a vraiment un manque d'objectivité dans les choix ou dans le projet que présente le ministère des Transports. Et ça

1815 me fait penser que les données et puis toutes les études qui ont été faites sur le projet de prolongement, ça me fait douter de la validité des informations qui sont véhiculées là-dedans.

En sachant que le promoteur a déjà un penchant pour un certain projet, il serait tellement facile pour lui de manipuler des informations avantageusement pour son idéologie. Je pense que tous les chiffres qui sont fournis, les données qui sont transmises, je mets un très gros bémol sur ces informations-là, et puis je suis certain que malgré toutes les études, l'argent qui a été investi via ces études-là, je doute énormément de la validité des informations qui sont dans ça.

1825 On parle qu'il y avait une différence de dix (10 M\$) à quinze millions de dollars (15 M\$) entre les deux (2) tracés, et que ça pouvait être un facteur qui était déterminant, je pense pas que – il y a tellement de points qui ont pas été analysés, au travers de ces études-là, que les chiffres peuvent pas être arrêtés comme ça.

1830 Le promoteur nous a lui même indiqué, dans son évaluation entre les deux (2) tracés, que le tracé Ouest s'avérait être celui qui était le plus avantageux, d'un point de vue retombées économiques. Il l'a accordé. Et puis il nous a expliqué que la position qu'il avait prise ou du moins qu'il souhaitait voir réaliser le tracé Est était surtout à cause de la raison hydraulique du projet.

1835 J'ai regardé un peu le pourquoi de ce qu'il nous proposait, il nous expliquait que, bon, c'était les débits de crues qui pouvaient être plus grands, et puis que l'eau allait arriver plus vite dans les infrastructures de la ville.

1840 j'ai regardé la carte et je comparais un peu les deux (2) tracés, et puis je me suis rendu compte que dans le tracé Ouest, celui qui est plus proche de la ville, on traversait beaucoup plus de rivières et de ruisseaux, tandis que celui du tracé Est, on longeait en bonne partie la rivière Fraser et on traversait, je pense, un autre ruisseau.

1845 Je me demande, le fait d'avoir un si grand nombre de ruisseaux, normalement ça devrait diviser l'apport, la force de cette eau-là, en faisant des bassins de rétention sur chacun de ces ruisseaux-là, normalement, ça devrait être moins fort que de prendre cette eau-là et de l'amener en majorité presque toute dans un même ruisseau.

1850 Si je prends le ruisseau Fraser, parce que je le connais bien, j'ai des terres dans ce coin-là, on m'a dit que c'était un ruisseau qui avait été considéré avec un lit très stable de blocs, je sais pas d'où est-ce qu'ils ont été chercher ça, mais moi je le pêche, ce ruisseau-là, et à chaque année, les fosses sont jamais à la même place, il y a un déplacement de la moraine, un déplacement du lit du cours d'eau, les berges sont très instables. Je vois pas comment est-ce que ce ruisseau-là est si stable, autant que dans les autres ruisseaux, là; je vois pas pourquoi celui-là pourrait être plus stable que les autres.

1860 Surtout qu'en plus, de la manière que le promoteur nous explique, il veut prendre l'eau et la diriger vers ce bassin-là, qu'il dit être plus réceptif que l'autre. En regardant le tracé Ouest, on s'aperçoit qu'il passe vraiment à la limite nord du bassin versant. On voyait la ligne médiane, où est-ce qu'il y avait le partage des eaux, c'était dans le nord du bassin.

1865 L'eau qu'il veut diriger vers le ruisseau Fraser, le ruisseau Fraser, je sais pas s'il a regardé le bassin versant de ça, mais c'est très grand aussi, et puis c'est un bassin versant qui risque et qui devient, à chaque année, encore plus dynamique, parce que c'est en majorité de l'exploitation forestière qui se fait là-dessus, et puis moi, à mon avis personnel, le drainage forestier est un des aspects très important qui influence sur les phénomènes d'inondation de la ville de Beauceville et puis toute la vallée de la rivière Chaudière.

1870 Cette eau-là, qui normalement devrait être retenue dans les sources tamponneuses, dans les zones humides, c'est en majorité drainé, et il y en a encore du drainage, j'en ai même subventionné par l'État, et cette eau-là arrive encore plus rapidement.

1875 À mon avis, d'apporter de l'eau supplémentaire dans ce ruisseau-là ferait qu'aggraver le phénomène et puis là, on devrait alors faire de l'empierrement qui ferait de rendre les berges artificielles. Et là, je parle pas de tous les coûts que ça pourrait occasionner.

1880 Il y a même des cultivateurs, je pense, qui étaient venus nous expliquer qu'ils subissent déjà les contrecoups des inondations de cette rivière-là. Parce que dans le fond, c'est deux (2) rivières qui viennent se jeter une dans l'autre.

1885 Au point de vue des habitations, ils disaient que bon, ils faisaient ça pour détourner l'eau de la ville, pour pas l'envoyer vers la ville de Beauceville, mais ils ont jamais spécifié qu'il y a des gens, aussi, qui habitent sur le bord de cette rivière-là, des gens qui ont des chalets, il y a des gens qui ont des résidences permanentes. Ça a jamais été vraiment mis sur table, qu'est-ce qu'ils pensaient de ça.

1890 On parlait même, si je me trompe pas c'était monsieur Francoeur qui venait nous expliquer qu'au niveau des infrastructures de la ville, il y avait jamais eu de problème non plus à recevoir cette eau-là.

1895 Considérant qu'il y a des bassins de rétention qui sont faits en haut, qui normalement devraient être sécuritaires tant pour ce projet-là que dans un autre cas, et faire en sorte que l'eau arrive moins rapidement, et il y a un point aussi qui m'est venu à l'idée, c'est qu'il y a un fonds qui a été mis sur pied par le gouvernement québécois, dernièrement, le fonds, c'est le retour de taxes sur l'essence, ce fonds-là, si je ne m'abuse, je pense qu'il devrait être utilisé simplement à des buts de restructuration du réseau d'aqueduc et d'égouts pluviaux, moi je pense à mon avis que c'est un des fonds qui va servir probablement pour aménager le réseau, pour pas qu'il y ait de difficulté justement.

1900

Donc les fonds sont là, si jamais il y a problématique à ce niveau-là, si vraiment le ministère des Transports nous garantit qu'il y a pas de capacité assez grande.

1905 Au niveau des commentaires que j'avais à émettre sur le projet, je pense que ça fait pas mal le tour de la question.

Je suis persuadé qu'au niveau des deux (2) tracés, l'autoroute en tant que telle a sa raison d'être et devrait se faire, mais au niveau des deux (2) tracés, je pense avec les points que j'ai touchés, je pense que ça va faire le tour un peu de mes idées là-dessus.

1910

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Mathieu, merci beaucoup. On va examiner cette question-là. Merci.

1915

VILLAGE DU LAC-POULIN

PAR LE PRÉSIDENT:

1920

Nous invitons maintenant monsieur Claude Lemieux, du Village de Lac-Poulin.

PAR M. CLAUDE LEMIEUX:

1925

Alors madame, monsieur le Président. Je m'excuse, on m'a dit qu'on m'avait demandé tantôt.

En tout cas, je veux vous présenter rapidement le village de Lac-Poulin, c'est une petite municipalité, sûrement la plus petite en Beauce et en Chaudière-Appalaches. Son nom l'indique, c'est une municipalité de villégiature autour d'un lac, on est environ à dix-huit kilomètres (18 km) de Saint-Georges, quatre-vingt-quinze (95) résidents permanents. Il y a quelques années, on était à quarante-cinq (45), on pouvait prétendre être la plus petite au Québec, avec quatre-vingt-quinze (95), on a pris un peu du galon.

1935

Nos résidents sont d'abord des gens de la région de la Beauce, certains de la grande région de Québec; c'est un milieu de villégiature qui attire passablement de visiteurs, il y a beaucoup de gens de la grande région de Québec qui viennent nous visiter régulièrement, à village de Lac-Poulin.

1940

Notre municipalité est membre de la MRC Beauce-Sartigan, et puis solidaire des grands projets régionaux de notre territoire beauceron.

1945 D'entrée de jeu, je veux affirmer que notre conseil appuie sans réserve toutes les démarches visant à doter notre région de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204, à ville de Saint-Georges, et demande que le BAPE, par le biais de votre rapport, recommande très fortement au ministre des Transports du Québec, monsieur Michel Després, et au gouvernement du Québec, de respecter les échéances de construction qui prévoient une fin des travaux pour l'année 2010. C'est une position de notre conseil.

1950 Concernant l'autoroute 73, depuis le début des audiences, plusieurs personnes et organismes sont venus vous faire valoir des multiples et bonnes raisons plaidant en faveur de cette importante et nécessaire infrastructure pour notre région. Nous n'avions pas la prétention de présenter un mémoire, je lis des notes personnelles que j'ai laissées aux gens de votre organisme.

1955 Mais afin d'ajouter à ces témoignages, je voudrais vous citer les déclarations d'une spécialiste dans le domaine des transports et son point de vue concernant l'utilité et la qualité d'un tel équipement, parlant d'autoroute. Alors cette déclaration a été faite lundi 30 octobre dernier, ce que je vous propose, c'est les extraits d'un communiqué de presse qui a été livré par
1960 madame la ministre Julie Boulet, experte en transport, lors de l'inauguration du nouveau tronçon de l'autoroute 55 à Sainte-Eulalie.

Madame Boulet disait, dans son communiqué de presse:

1965 "Ce projet démontre clairement la volonté de notre gouvernement de doter les régions du Québec d'infrastructures routières capables de soutenir le développement économique et le dynamisme de nos entreprises, tout en améliorant la sécurité routière et la qualité de vie des citoyens."

1970 Au cours de la même inauguration, madame la ministre Julie Boulet faisait une déclaration, et on a reçu les notes de son discours, son allocution, et dans son allocution, madame Boulet signalait:

1975 "Il va de soi que l'appui que j'ai accordé à ce projet n'est pas étranger au caractère stratégique de cet axe routier nord-sud. Nous relient maintenant de façon encore plus efficace et sécuritaire le centre de la Mauricie – on pourrait dire la Beauce – à la région du Centre-du-Québec – on pourrait dire la région de Québec – et à l'autoroute Transcanadienne – on a affaire à la même autoroute.

1980 "Ce tronçon se veut une alternative de grande valeur aux routes 161..."

Et on pourrait faire le lien avec notre route 173.

1985 Toujours en parlant de l'autoroute 55, madame la ministre déclarait:

"Cette réalisation nous donne donc maintenant un meilleur axe nord-sud – ce qui est le cas chez nous aussi – d'un corridor de commerce qui nous rapproche encore davantage de notre marché naturel, le nord-est américain, un des plus grands marchés de consommation au monde."

1990

Ce que je me disais en lisant ces notes-là de madame la ministre, le même communiqué pourrait être repris à l'inauguration de l'autoroute 73, et aurait à peu près les mêmes références.

1995

Monsieur le Président, madame la Commissaire, nous sommes convaincus que les similitudes, tant géographiques, économiques que de sécurité, entre ce projet d'autoroute 55 et celui de la Beauce, l'autoroute 73, conditionneront positivement les autorités gouvernementales, particulièrement celles du ministère des Transports, à l'étude de votre rapport qui recommandera, nous en sommes convaincus, la construction tant attendue et dans les délais prévus de notre autoroute 73.

2000

Alors voilà essentiellement le message que je voulais porter au nom des gens de village de Lac-Poulin qui, comme je vous disais, fait partie de la grande communauté beauceronne.

2005

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci, monsieur Lemieux. Donc on prend note de votre message, merci.

2010

RCM MODULAIRE

PAR LE PRÉSIDENT:

2015

Maintenant, nous invitons monsieur Gilbert Trudeau, de RCM Modulaire.

PAR M. GILBERT TRUDEAU:

2020

Monsieur, madame. RC Modulaire, je vais vous situer un peu, on est à Saint-Benoît, pas loin d'ici, on est une entreprise d'environ cent cinquante (150) employés, et on fait des maisons modulaires, bâtiments "commerciaux" modulaires, et on transporte ça sur la route.

Alors vous pouvez comprendre qu'une autoroute, pour nous, c'est essentiel. Sans autoroute, sans livraison, sans emploi.

2025

Alors nous, on transporte non seulement sur l'autoroute, on transporte des modules d'environ quatorze pieds (14 pi) de large, des fois seize pieds (16 pi) de large. Alors pour nous, de penser qu'une autoroute se fait pas, c'est impensable.

2030 Alors je supporte toutes les démarches qui ont été faites à date avec les gens qui ont travaillé très fort dans le dossier, et moi aussi, j'espère que le gouvernement va continuer à garder leur engagement pour l'autoroute en 2010.

2035 Je vais parler un peu de sécurité publique, parce que je trouve que c'est important dans notre domaine, nous on est une compagnie responsable qui essaie toujours de protéger les citoyens, écoute, on essaie de partir de bonne heure le matin pour transporter, pour arriver à une autoroute.

2040 Nous, nos modules, on a le droit de partir une demi-heure avant le lever du soleil, on a le droit de rouler une demi-heure après le coucher du soleil. Alors c'est normal que nous, sur une petite autoroute, traverser des villes, c'est très difficile. Alors on essaie le plus possible de se diriger et de prendre des trajets vers une autoroute.

2045 Alors une autoroute à Saint-Georges, ce serait superbe pour nous, ça prendrait une demi-heure, on se rend à l'autoroute le matin de bonne heure, on embarquerait sur l'autoroute et on partirait pour les grandes villes, on s'en va à New York, on va à Portland, on va dans toutes les villes.

2050 On passe souvent par la route qui passe par Beauceville, on continue, on s'en va à la 20, la 20 on traverse, on s'en va par la 55, on traverse et on s'en va aux États-Unis. Alors c'est important pour nous.

2055 Le temps que ça prend, sur une autoroute, avec des camions de même, avec des escortes aussi, c'est très important. Nous, dans les petites villes, dans les petits villages, ça prend beaucoup de temps, il y a beaucoup de trafic. Alors sur une autoroute, on a des escortes avant, arrière, on déplace pas le trafic, on déplace pas l'environnement des gens, alors ça nous favorise aussi, quand on peut être sur quelque chose qui est complètement dégagé des gens.

2060 À part de ça – j'ai écrit ça assez vite, j'en avais assez à dire, j'ai dit, je vais couper tout ça!

Alors en bout de ligne, je vous dis que l'autoroute, pour nous, c'est essentiel. Les temps de délais sont essentiels pour que ça aille rapide.

2065 Écoute, moi, j'ai établi ma business ici en 1999, on en parlait. J'ai pris une décision dans le temps de venir dans la région ici parce qu'on me disait, aïe, c'est pas grave, dans cinq-six (5-6) ans, tu vas avoir une autoroute.

2070 Maintenant, on parle pas de cinq-six (5-6) ans, on parle de cinq-six (5-6) ans de plus que cinq-six (5-6) ans. Et c'est important, je pense, à un moment donné d'aboutir.

Alors je vous remercie, bonne journée!

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur.

2075

MUNICIPALITÉ DE SAINT-CÔME-LINIÈRE

PAR LE PRÉSIDENT:

2080

Alors maintenant, nous appelons monsieur Pascal Loignon, Syndicat des métallos. Il est pas ici, non.

2085

Maintenant, nous appelons monsieur Gabriel Giguère, de la municipalité de Saint-Côme-Linière.

PAR M. GABRIEL GIGUÈRE:

2090

Madame la Commissaire, monsieur le Président. Mon nom est Gabriel Giguère, de la municipalité de Saint-Côme-Linière, comme vous le mentionnez. Alors je vais vous faire une lecture des textes, je vais essayer que ce soit pas trop ennuyant, je vais essayer d'animer ça aussi.

2095

Alors présentation de la municipalité de Saint-Côme-Linière!

LECTURE DU MÉMOIRE

Fin de la lecture (Page 1, trois quarts du premier paragraphe, "... et de services...")

2100

Alors le passage de ces deux (2) axes routiers là nous permet d'avoir une économie qui est quand même assez florissante.

2105

Il faut mentionner aussi que nos municipalités, à l'extérieur des villes centres, je pense qu'au Québec, on vit le même phénomène, nous sommes en mode de survie. On essaie à se limiter à se sortir la tête de l'eau, être capable de s'administrer et d'avoir le plus de clientèle possible.

2110

Alors les intérêts portés au projet!

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 1, premier paragraphe de "Intérêt")

Fin de la lecture (Page 1, milieu du 1^{er} paragr. de "Intérêt", "... productivité accrue,")

2115 Je crois qu'on a un avocat de la province de Québec qui nous a mentionné qu'il faudrait être plus productif, alors il va falloir s'en aller aussi là-dedans.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 1, milieu du 1^{er} paragr. de "Intérêt", "... garantir un délai...")

2120 **Fin de la lecture (Page 1, fin du deuxième paragraphe de "Intérêt")**

Ça se limite pas seulement à l'État du Maine, la Nouvelle-Angleterre se rend jusque dans l'État de New York.

2125 Alors peu importe les efforts que nous déployons à faire connaître la Beauce, étant donné que j'ai même siégé sur un comité de tourisme ici en Beauce, alors il faut faire bénéficier justement ce nouvel argent que le tourisme peut nous amener.

LECTURE DU MÉMOIRE (Page 1, deuxième phrase du dernier paragr., "Il m'apparaît...")

2130 **Fin de la lecture (Fin du mémoire)**

Alors voici les commentaires de la population que je représente et les conseillers municipaux.

2135 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Giguère.

2140 Peut-être une question. Dans votre mémoire, vous dites que vous êtes favorable à une autoroute à une seule voie.

Ce qu'on comprend, en fait, c'est que vous craignez que si ça devient deux (2) chaussées partagées, ça implique des sommes additionnelles et vous craignez que ça retarde le projet.

2145 **PAR M. GABRIEL GIGUÈRE:**

Exactement. Alors si le concept est modifié et que les crédits ne sont pas apportés, j'aime mieux rester avec l'ancien concept, on vivra avec et on essaiera de l'augmenter, de l'améliorer dans le futur.

2150 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2155 Vous êtes pas contre une route à quatre (4) voies, si les budgets sont là et si l'échéancier reste...

PAR M. GABRIEL GIGUÈRE:

2160 Exactement. Alors pour travailler au niveau des municipalités, on sait que les budgets, ça
peut devenir rare au niveau du gouvernement, on attend aussi après des versements d'argent
sur des subventions, alors on comprend ça.

2165 Alors on veut pas mettre en péril cet axe routier là important, comme je vous disais, pour
l'économie de la Beauce et de nos petites municipalités.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur Giguère.

2170

GUY-CLAUDE MORIN

PAR LE PRÉSIDENT:

2175

Nous invitons maintenant monsieur Pierre Fortin.

Monsieur Guy-Claude Morin. Bonjour monsieur Morin.

2180

PAR M. GUY-CLAUDE MORIN:

Bonjour monsieur le Président, madame la Commissaire.

2185 Je me suis permis, je pense que je vais terminer ces audiences-là, c'est le fun, c'est
plaisant, hier à la suite des auditions qui ont eu lieu, je me suis dit, ce serait peut-être intéressant
de projeter un éclairage un peu historique sur le sujet traité, porter un regard un petit peu
sarcastique peut-être sur la situation et espérer des lendemains prometteurs.

PAR LE PRÉSIDENT:

2190

Monsieur Morin, juste un petit instant.

Le document que vous venez de nous transmettre, bon, Géothermie Nunavik...

2195

PAR M. GUY-CLAUDE MORIN:

Oui, je suis de Géothermie Nunavik.

PAR LE PRÉSIDENT:

2200

Mais vous parlez en votre nom personnel ou au nom de la compagnie?

PAR M. GUY-CLAUDE MORIN:

2205

Non, à mon nom personnel, et au nom de la compagnie si on veut. Mais j'aurais pas de grandes déclarations à faire, ça a été fait, ça a été revendiqué avec beaucoup de brio, avec toutes les personnes qui sont passées jusqu'ici.

2210

Vous allez voir, ce que j'ai à présenter, c'est tout simplement un petit éclairage, historique principalement, sur tous ces dires qui ont été faits.

PAR LE PRÉSIDENT:

2215

Je vais vous arrêter si vous donnez votre opinion sur des mémoires qui ont déjà été déposés, on s'entend.

PAR M. GUY-CLAUDE MORIN:

2220

Non, non, non. Je dis, je souscris à ce qui a été fait.

LECTURE DU MÉMOIRE

Fin de la lecture (Fin de la page 2)

2225

Je termine, et j'ai le chapeau bien bas à la main pour vous saluer, et j'ai lu vos compétences sur le site, et je constate qu'ils n'ont pas envoyé n'importe qui ici pour ces audiences-là, alors nous en sommes très heureux.

2230

Et je ne puis manquer l'occasion de vous servir à ma façon la réponse de Frontenac aux envoyés de Phipps: Allez dire à ceux qui vous envoient que nous répondrons par la bouche de nos camions!

2235

Monsieur le maire me transmet un message à votre égard, avec toutes les compétences que vous avez, nous sommes assurés que vous ferez diligence pour essayer de réduire peut-être le rapport, c'est quatre (4) mois de prévus?

PAR LE PRÉSIDENT:

2240

Quatre (4) mois, le mandat. En fait, c'est prévu pour le 2 février 2007.

PAR M. GUY-CLAUDE MORIN:

Peut-être à deux (2) mois, si possible.

2245 **PAR LA COMMISSAIRE:**

On est déjà à deux (2) mois!

PAR M. GUY-CLAUDE MORIN:

2250

Bon, alors on vous laisse ça entre les mains.

Merci beaucoup.

2255 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

Alors madame Poliquin, est-ce qu'il y a d'autres personnes inscrites? Non.

2260

Madame Poirier non plus?

2265

INFORMATION DEMANDÉE PAR LA COMMISSION

PAR LE PRÉSIDENT:

2270 Tout à l'heure, j'ai demandé, je pourrais pas dire une rectification, mais une information au ministère concernant le réseau des sentiers de véhicules hors route, alors j'inviterais peut-être monsieur Bilodeau à venir peut-être nous expliquer un peu la situation.

PAR M. LUC BILODEAU:

2275

Bonjour monsieur le Président, madame la Commissaire.

2280

En fait tantôt, votre explication était correcte. Dans notre projet, à l'étape actuelle, on a rencontré les personnes responsables des sentiers de motoneige et de VTT, et on leur a indiqué qu'éventuellement, lors de la préparation des plans et devis, on va s'asseoir avec eux pour assurer la traversée de l'autoroute, à différents endroits où l'autoroute traverse, où le sentier de motoneige traverse l'autoroute.

Par contre, dans le projet actuel, il y a pas de sentier permanent de prévu le long de l'emprise de l'autoroute.

2285

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que c'est possible qu'un sentier puisse se faire à l'intérieur de l'emprise?

2290

PAR M. LUC BILODEAU:

Actuellement, dans notre projet, il y a rien de prévu à cet effet-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2295

Mais en termes de possibilités, est-ce que le ministère permet ce genre de sentier à l'intérieur de l'emprise, ou c'est toujours à l'extérieur de l'emprise.

PAR M. LUC BILODEAU:

2300

Actuellement, on permet des percées dans l'emprise, pour des cas particuliers, pour traverser des obstacles particuliers.

Mais à ma connaissance, je ne connais pas de sentier permanent le long des emprises d'autoroutes.

2305

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

2310

PAR M. LUC BILODEAU:

Je vous remercie.

2315

Juste une précision peut-être à apporter, on va apporter nos rectifications, en tout cas on appelle ça des rectifications ou des précisions, ou certaines politiques en vigueur par rapport aux différents mémoires qui ont été déposés, par écrit dans les prochains jours.

Je vous remercie.

2320

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

2325

PIERRE FORTIN

PAR LE PRÉSIDENT:

2330 Madame Poliquin, est-ce qu'il y a quelqu'un d'autre d'arrivé? Donc on va inviter monsieur Fortin à venir.

PAR M. PIERRE FORTIN:

2335 Bonjour monsieur, madame. Moi, je suis venu à titre d'étudiant en comptabilité, et je me suis intéressé au projet de l'autoroute, du prolongement de l'autoroute 73, et moi je voulais apporter un point de vue sur l'autoroute 73 et les entreprises qui entourent et qui seront affectées par le projet en tant que tel.

2340 **LECTURE DU MÉMOIRE**

FIN DE LA LECTURE (Fin du premier paragraphe)

2345 L'impact que cela apportera pour les industries peut s'identifier sous forme de deux (2) points, ça pourra avoir un accès plus facile pour l'exportation et l'importation, mettons les matières premières et les produits, et cela pourra, en d'autres termes, gagner du temps et de l'argent dû au transport des camions-remorques.

2350 Un impact que ça pourra apporter sur l'environnement, une fois que les camions-remorques seront sur l'autoroute 73, ça va libérer la circulation routière en milieu rural dans la Beauce, alors il y aura moins de pollution de bruit en ville, et pour la pollution à effet de serre, ce sera diminué par le gain de temps que je viens juste de mentionner, dû au prolongement de l'autoroute.

2355 Un autre point aussi que je veux apporter, c'est que la circulation des camions-remorques sera plus ou moins présente en ville, alors l'état des routes ne sera plus le même, donc en d'autres termes, ça va moins coûter pour les villes, faire des réparations sur les routes. Donc on peut gagner, en gain net, une somme d'argent pour les villes.

2360 En rallongeant l'autoroute, il sera plus accessible pour des futurs employeurs à s'installer dans le parc industriel, et ceci aura l'effet de créer des emplois; s'ils viennent s'installer ici, en Beauce, et d'ici le temps que le projet sera en cours, il y aura beaucoup de diplômés dans divers domaines, et des personnes qui seront en recherche d'emploi. Alors cette opportunité pourra éviter l'exode de ces gens, au lieu de travailler à l'extérieur, s'il y a des nouveaux employeurs.

2365 Et si on regarde à long terme, moi j'ai entendu parler que si cette autoroute-là finit par rencontrer la frontière des États-Unis, ça pourra ouvrir un marché d'exportation, donc ce sera un autre avantage, à long terme.

2370 Et puis pour terminer, cet investissement sera, en d'autres termes, un bel avantage pour
les entreprises, les industries, les futurs diplômés, les chercheurs d'emploi, les villes et
l'environnement.

Alors je crois que c'est un beau projet que je soutiens, en tout cas, entièrement.

2375 Et c'est tout ce que j'avais à dire comme opinion personnelle.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur Fortin, pour votre témoignage.

2380

MOT DE LA FIN

2385 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc j'aimerais, avant de terminer, vous remercier tous, remercier les participants qui
sont venus en deuxième partie présenter des mémoires, souvent c'est un peu intimidant, j'avoue,
donc bravo.

2390

Je remercie aussi également les participants de la première partie qui sont aussi venus
poser des questions.

2395

Je remercie également le public d'avoir assister à ces séances, dans un calme, je pense
que c'était serein, je pense qu'on a pu avoir un débat assez ouvert, assez constructif, je pense.

2400

Je remercie également le promoteur qui a assisté à l'ensemble des séances, pour sa
collaboration; également toutes les personnes-ressources, j'en vois encore cet après-midi qui
sont encore ici, donc merci à vous.

2405

J'aimerais aussi remercier l'équipe de la Commission, donc madame Édith Bourque,
madame Julie Crochetière qui sont les analystes, je remerciais également à l'arrière madame
Poliquin, que vous avez sûrement tous rencontrée, et madame Mélissa Poirier.

Je remercie également l'équipe de soutien technique, donc la logistique, monsieur
Laverdière, monsieur Buisson. Également le travail souvent un peu discret mais, je pense, très
efficace de madame Béliveau.

2410

Et en terminant, j'aimerais remercier ma collègue, madame Journault.

Alors je déclare donc la deuxième partie de l'audience close, je vous remercie et au revoir.

2415

2420

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.

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.

2425