

Documents officiels du tracé Ouest

déposé à la

Commission des transports et de l'environnement

par Mme Josée Bilodeau et M. Pascal Veilleux

et Mme Manon Poulin et M. Marc St-Hilaire

Accompagnés de leurs procureurs

M^c André Lemay et M^c Patrick Beauchemin

TREMBLAY BOIS MIGNAULT & LEMAY

**Dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques sur le
projet de loi n^o 2 : *Loi concernant la construction d'un tronçon
de l'autoroute 73, de Beauceville à Saint-Georges***

Mai 2011

**Commission des transports et de
l'environnement**

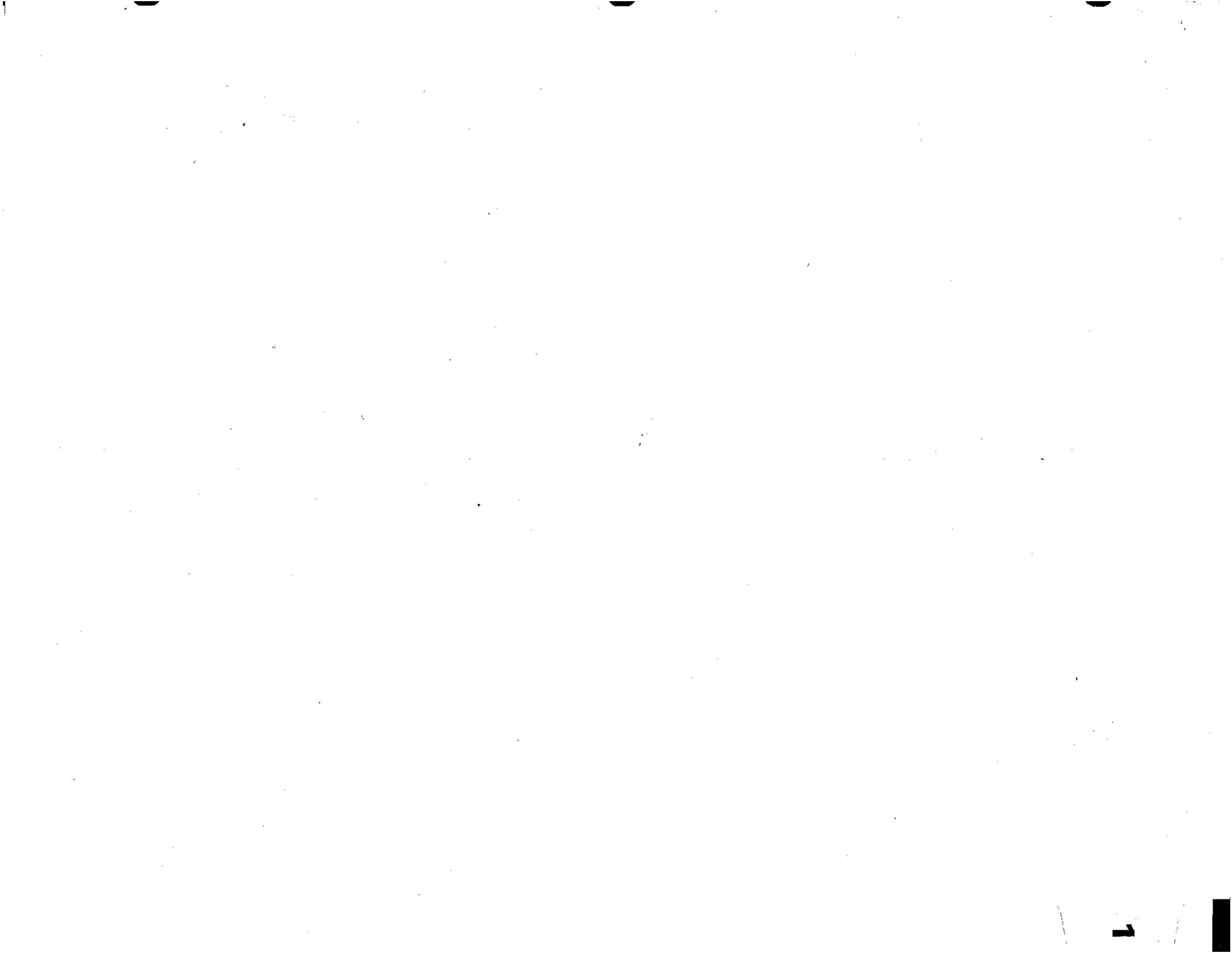
Déposé le : 03/05/2011

No : CTE-087

Secrétaire : DL

ONGLET

Septembre 1973 : ÉTUDE D'AVANT-PROJETS , tronçon Ste-Marie/St-Georges	1
Jun 1979 : ÉTUDE D'IMPACT sur l'environnement de l'autoroute 73, tronçon Sainte-Marie/Saint-Georges	2
Novembre 1982 : ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE de l'autoroute 73, tronçon Beauceville/St-Georges	3
Entre 1976 et 1988 : Nombreuses correspondances entre la Fédération de Québec-Sud, le Syndicat de base de Beauceville, la Corporation St-François de Beauce, le ministère des Transports et les expropriés pour l'imposition des réserves, la localisation et réduction d'emprise, viaduc, etc.	4
18 mars 1981 – DÉCRET 923-81 - Acquisition par EXPROPRIATION des superficies nécessaires à la construction de l'autoroute 73, tronçon St-Joseph/Notre-Dame-des-Pins	5
23 mars 1982 : Avis de projet où il est mentionné : <ul style="list-style-type: none">• 25 août 1976 : ARRÊTÉ EN CONSEIL n° 2923-76 pour l'émission des plans de réserve de l'autoroute 73, tronçon Ste-Marie/Notre-Dame-des-Pins, n° plans 622-75-32-450, 622-75-32-451, 622-75-32-452 et 622-75-32-453.• 2 août 1978 : ARRÊTÉ EN CONSEIL n° 2494-78, pour le renouvellement des plans de réserve.	6
1 août 1988 : Autorisation de la CPTAQ pour le tracé Ouest, qualifié " <i>de moindre impact</i> ", avec rabattement sur la route 173 à Notre-Dame-des-Pins	7
Exemple d'un Avis d'imposition de réserve et correspondances du ministère des Transports adressées aux expropriés	8
1996 : Résolutions municipales d'appui à l'autoroute 73	9



Septembre 1973



AUTOROUTE de la BEAUCE

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DU QUÉBEC
SERVICE DE LA CIRCULATION
(Région est)



GOUVERNEMENT
DU QUÉBEC

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

Le 24 septembre 1973

Monsieur Jacques-L. Charland, ing.
Sous-ministre adjoint
Ministère des Transports.

Cher monsieur,

Ci-joint vous trouverez le rapport que vous avez demandé à la Direction de la Circulation, concernant l'autoroute de la Beauce pour le tronçon allant de St-Maxime-de-Scott jusqu'à St-Georges.

Différents avant-projets ont été étudiés, représentant chacun un aspect particulier ou une demande spéciale de la part des municipalités, pour en arriver à la finalisation de trois axes représentant les meilleurs choix: un axe sur les hauteurs de l'EST de la rivière Chaudière, un axe CENTRE empruntant la vallée et un axe OUEST situé sur les hauteurs de l'OUEST de la rivière.

En plus des données physiographiques usuelles, tel que le relief, le drainage et la géologie, l'équipe qui a préparé ce rapport s'est penchée avec beaucoup d'attention sur plusieurs données socio-économiques, afin de ressortir les mérites particuliers de chacun des axes. Ces données comprennent l'étude de la population et de ses phénomènes de progression, de migration et d'occupation ainsi que les mouvements de circulation qui représente les échanges qui ont lieu entre les différentes agglomérations.

L'utilisation actuelle du sol a été examinée et le développement municipal fut cartographié en plaçant les potentiels industriels, commerciaux et touristiques.

En milieu rural, on a tenu compte de la tenure des terres, de leur développement actuel et de leur potentiel futur; l'industrie de l'érable et celle des produits laitiers furent aussi examinées.

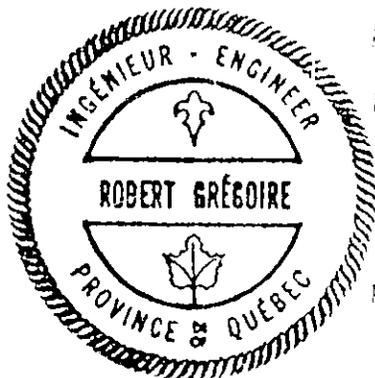
Toutes ces données ont été examinées et comparées afin de déterminer le meilleur des trois axes analysés selon deux méthodes bien différentes, conduisant chacune à nous recommander un tracé différent.

La première méthode consistant à trouver la ligne de moindre résistance à la construction de l'autoroute, nous amène à reconnaître que l'axe OUEST est celui qui répond le mieux à ces barèmes de base.

La seconde méthode consiste à trouver l'axe qui rend le plus de services à la population présentement établie dans les centres égrenés le long de la Chaudière, sans négliger pour autant le service qu'il faut donner aux populations des comtés de Frontenac et de Mégantic. L'axe CENTRE est celui qui répond le mieux à ces critères.

Lors de la préparation de ce rapport par le Service de la Circulation de Québec, ont participé activement: la géographe Hélène Aubé, l'arpenteur Pierre Côté et les ingénieurs André Arsenault, Jean-Luc Simard, Marcel Huard, Claude Morency et Clément Roy.

Nous demeurons toujours à votre disposition, pour rencontrer les officiels des municipalités et les corps intermédiaires intéressés à discuter de ces projets et nous sommes convaincus que l'un ou l'autre des projets, que nous recommandons, peut répondre aux besoins autoroutiers de ce coin du Québec.



Respectueusement soumis,

Le directeur de la Circulation,

Robert Grégoire, Ing. P.

Conclusions

et

Recommandations

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Les différents avant-projets présentés plus haut ont été analysés de deux façons distinctes, afin d'en déterminer les caractéristiques prépondérantes. La première méthode d'analyse est basée sur la résistance qu'offrent les différents éléments au passage d'une autoroute; selon cette méthode, on détermine le tracé qui nuit le moins aux éléments en place.

La seconde méthode d'analyse consiste à comparer les différents tracés selon le service qu'ils offrent aux populations, au territoire et au transport.

Méthode de moindre résistance

Les planches # 38 et 39 sont une résultante des planches # 17 à 31 sur le relief, l'hydrologie, les sources de matériaux granulaires, la géologie, l'utilisation du sol, le tourisme et les tendances urbaines dans le corridor étudié.

La représentation graphique de ces éléments a été faite en fonction de la ligne de moindre résistance, laquelle est identifiée à la fois aux éléments naturels, tel que relief, hydrologie, géologie et aux éléments à caractère social tel que l'utilisation du sol, l'expropriation, le potentiel touristique, etc... Ainsi, pour chacun de ces éléments, plus la résistance est élevée, plus le ton de couleur est foncé.

Ces planches, par le ton de la couleur plus ou moins foncé, indiquent les zones plus ou moins propices au passage d'une autoroute. Au ton le plus pâle correspond l'endroit le

plus propice. De cette analyse, il ressort que l'axe de l'OUEST offre le moins de résistance.

Méthode du meilleur service

Nous avons de plus évalué chacun des axes en fonction de sa capacité à bien desservir la population de la région immédiate et limitrophe.

Le choix de l'emplacement du tracé est finalement basé sur une évaluation, pour chacun des axes, des critères suivants:

1.- Desserte de la région

Dans ce groupe d'éléments, on considère la densité de la circulation, les raccordements aux municipalités de Ste-Marie, Vallée-Jonction, St-Joseph, Beauceville, St-Georges ainsi qu'aux routes # 1, 23, 24 et 28.

2.- Aspects physiographiques

Sous ce rapport a été évalué l'impact de chaque projet sur le relief, l'hydrologie et la géologie.

3.- Aspects sociaux

Sous ce chapitre, nous avons porté notre attention sur l'utilisation du sol, le développement municipal, le cadastre (sectionnement des terres), l'attrait touristique et panoramique.

4.- Aspect économique

Les implications économiques de chaque projet tiennent compte des expropriations, terrassements, ponts et structures, de la protection, des raccordements et chemins de service, et du coût de transport.

Chacun des trois (3) axes fut évalué selon un nombre de points variant de 1 à 3, le projet le meilleur au point de vue du facteur considéré recevant la cote maximale de 3, et celui reconnu le moins bon recevant la cote minimale de 1. Suivant ce système, le projet le plus recommandable est celui ayant obtenu le plus grand nombre de points après considération de tous les facteurs. Le tableau - 53 montre les résultats de cette évaluation et les planches # 38 et 39 montrent la localisation des trois axes.

Afin de donner une importance uniforme à chacun des groupes de critères considérés, une pondération de groupe fut appliquée pour ceux dont le nombre d'éléments considérés étaient plus faibles. Les résultats pondérés sont aussi montrés au même tableau # 53 où l'on remarque que l'ordre relatif des différents axes demeure inchangé. Les résultats du groupe "aspects physiographiques" furent multipliés par 10/3, ceux du groupe "aspects sociaux" par 10/4 et ceux du groupe "aspects économiques" par 10/2 pour tenir compte que dans chacun de ces groupes on n'avait analysé que 3, 4 et 2 éléments par rapport au premier groupe "Desserte de la région" où l'on en avait considéré 10.

On constate que les projets étudiés se classent en deux groupes distincts, ceux dans l'axe du centre et de l'OUEST recevant des cotes de 90.1 et 87.5, donc relativement égales, celui dans l'axe de l'EST ayant une cote sensiblement inférieure de 60.

La faiblesse de l'axe de l'EST se situe surtout au niveau de la desserte des route # 1 et 28, des pentes de raccordements aux villes, principalement de Vallée-Jonction,

TABLEAU # 53

CHOIX DE L'AXE RECOMMANDE

TABLEAU D'EVALUATION

CRITERES D'EVALUATION	AXE DE L'EST	AXE DU CENTRE	AXE DE L'OUEST
<u>DESSERTE DE LA REGION</u>			
CIRCULATION	1	3	2
<u>RACCORDEMENTS A:</u>			
STE-MARIE	1 2	2	1
VALLEE-JONCTION	2	2	1
ST-JOSEPH	2	3	1
BEAUCEVILLE	1 2	3 2	3 2
ST-GEORGES	3	3	3
ROUTE # 1	1	2	3
ROUTE # 23	2	3	1
ROUTE # 24	2	2	2
ROUTE # 28	1	2	2
SOUS-TOTAL	16 15	27 26	20 8
SOUS-TOTAL PONDERE	16	27	20
<u>ASPECTS PHYSIOGRAPHIQUES</u>			
RELIEF	1	3	2
DRAINAGE	3	1	2
GEOLOGIE	1	3	2
SOUS-TOTAL	5	7	6
SOUS-TOTAL PONDERE	16.5	23.1	20.0
<u>ASPECTS SOCIAUX</u>			
DEVELOPPEMENT MUNICIPAL	2	3	2
UTILISATION DU SOL	2	1	3
SECTIONNEMENT DES TERRES	2	1	3
ATTRAITES TOURISTIQUES ET PANORAMIQUE	1 2	3 1	3 3
SOUS-TOTAL	7	8	11
SOUS-TOTAL PONDERE	17.5	20	27.5
<u>ASPECT ECONOMIQUE</u>			
COUT DU TRANSPORT	1	3	1
COUT DU PROJET	1	1	3
SOUS-TOTAL	2	4	4
SOUS-TOTAL PONDERE	10	20	20
TOTAL:	30	46	41
TOTAL PONDERE:	60	90.1	87.5

75
75

St-Joseph, Beauceville et St-Georges, du problème de la rivière Famine, à St-Georges, de la géologie du terrain et des coûts de construction et de transport.

Les routes # 1 et 28 sont très mal desservies puisqu'elles sont localisées sur le versant OUEST de la Chaudière. Nous considérons cette lacune très grave puisque l'autoroute accommode mal les principaux courants routiers reliant les comtés limitrophes de Mégantic et de Frontenac à celui de Beauce et à la région métropolitaine de Québec. ||

Les pentes des raccordements aux villes mentionnées plus haut, sont très abruptes, sensiblement plus raides que sur le côté OUEST de la rivière, posant des problèmes sérieux à la circulation lourde.

La configuration du terrain, à prédominance rocheuse, ainsi que le ravin large et profond de la rivière Famine, où la dénivellation des deux côtes implique une structure longue, haute et inclinée, font de cet axe le plus dispendieux des trois, dépassant par près de 16 millions celui de l'axe de l'OUEST, qui est le moins dispendieux des trois. Signalons enfin que le coût de transport est lui aussi, le plus élevé des trois en raison du total des montées et des descentes plus nombreuses.

Les axes du centre et de l'OUEST diffèrent dans une partie seulement de leur tracé puisque celui-ci est identique de la rivière St-Victor à St-Georges. Dans le tronçon entre St-Maxime-de-Scott et la rivière St-Victor, l'axe du centre est nettement désavantagé au chapitre de l'hydrologie en raison des deux traversées de la Chaudière dans des zones d'embâcles où des mesures de protection seront nécessaires. Un autre point

défavorisant le choix de cet axe est qu'il utilise des terres fertiles et exploitées de la région et limite l'accès à la rivière. Il en résulte que le coût de construction de l'axe du centre dans son ensemble est aussi 17 millions plus élevé que celui de l'OUEST. Dans ce tronçon, l'axe de l'OUEST est désavantagé par rapport à celui du centre au niveau de la desserte des villes de Ste-Marie, Vallée-Jonction et St-Joseph puisque l'autoroute est située sur les hauteurs, plus loin de ces centres urbains. Il est aussi désavantagé au point de vue des coûts de transport dû aux montées et descentes plus nombreuses.

Compte tenu des analyses précédentes, il faut rejeter l'axe de l'EST, car il n'offre que peu d'avantages et dessert moins bien la population.

// ✓

Les tracés centre et OUEST sont les seuls recommandables, offrant chacun des avantages particuliers, tel qu'il est montré au tableau # 53.

Le tracé du centre dessert mieux les villes de Ste-Marie, St-Joseph et Vallée-Jonction. Il dérange cependant le tissu agricole de la vallée dans ce tronçon et coûte environ 20% plus cher que le tracé de l'OUEST, mais le coût du transport y est moins élevé.

Le tracé de l'OUEST offre moins de résistance au passage de l'autoroute entre Ste-Marie et Vallée-Jonction, mais dessert moins bien les populations de ces centres, qui devront monter des pentes pour atteindre l'autoroute; toutefois il favorise les populations des comtés de Mégantic et de Frontenac.

Quel que soit le tracé qui plaira le plus à la population, l'avant-projet final sera préparé pour optimiser le tracé choisi.

Le Service de la Circulation de Québec.

QUEBEC, le 24 septembre 1973



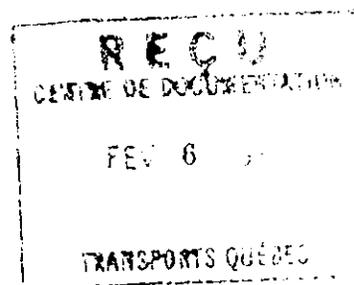
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

AUTOROUTE 73-SUD

TRONÇON SAINTE-MARIE / SAINT-GEORGES (BEAUCE)

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RAPPORT SYNTHÈSE



2535, boul. Laurier
Sainte-Foy, Québec
G1V 4M3
(418) 653-9236
Télex QBC 051-3814

ROCHE
Associés ltée
Groupe-conseil

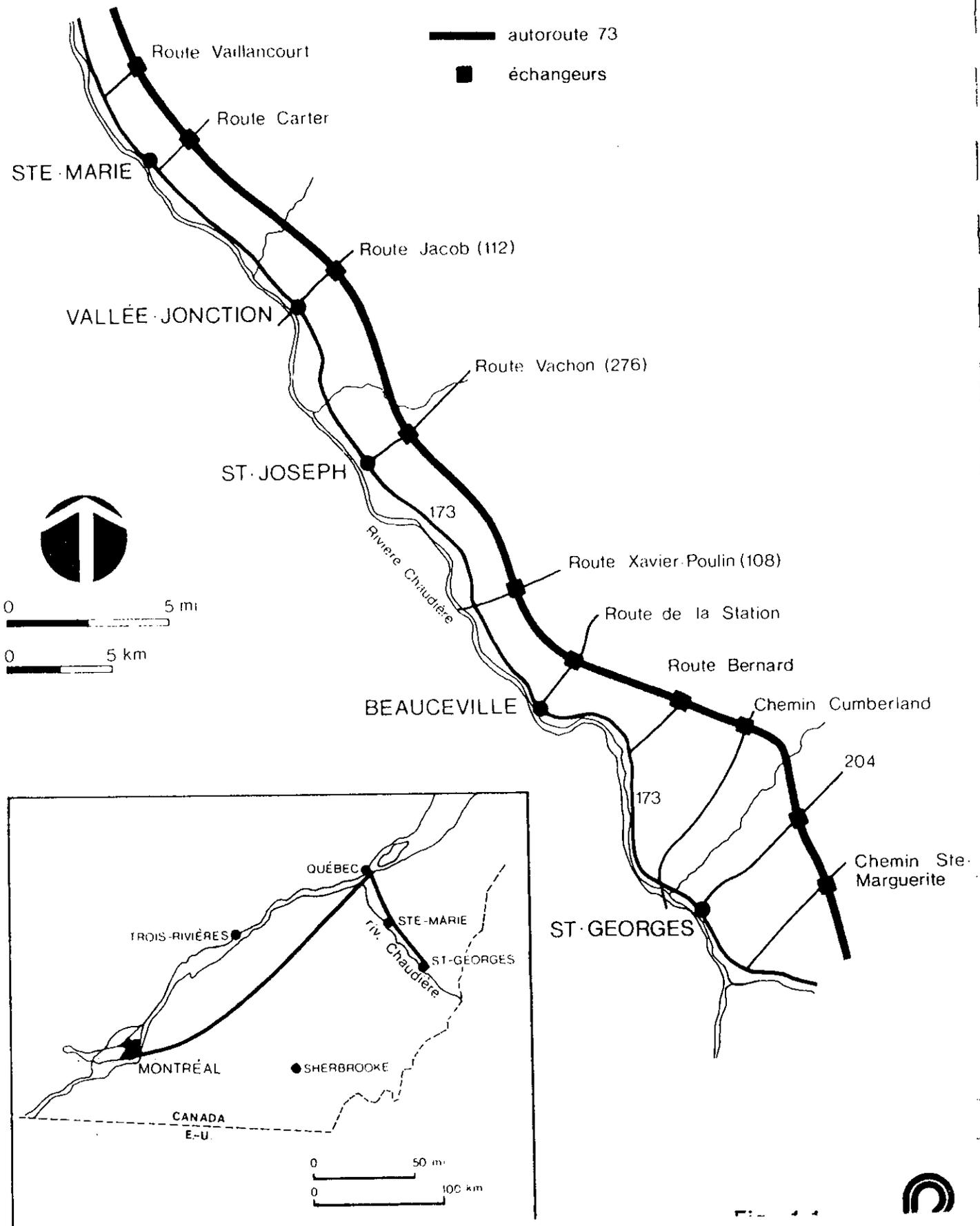


URBANEX
Urbanistes-conseils



JUIN 1979

LOCALISATION



8. CONCLUSION

L'implantation de l'autoroute de la Beauce aura, certes, de nombreux effets positifs sur la région qu'elle recoupe; d'une part, elle reliera plus efficacement les diverses agglomérations urbaines et autres centres de production et de services et, d'autre part, elle favorisera un essor économique et industriel accru, en particulier pour certains secteurs d'activités (bois de pulpe, industrie laitière).

Par contre, son insertion dans un environnement naturel en équilibre et un milieu humain déjà bien structuré perturbera certains éléments du milieu (bio-physique et socio-économique). Le tracé proposé se veut optimal, c'est-à-dire entraînant un impact positif maximal et un impact négatif minimal; toutefois, les contraintes du milieu restent réelles et la mise en oeuvre du tracé créera inévitablement des pressions graves, parfois même irréversibles, sur celui-ci. Aussi, il serait souhaitable d'apporter les modifications de tracé proposées dans le cadre de la présente étude, afin de réduire ces perturbations.

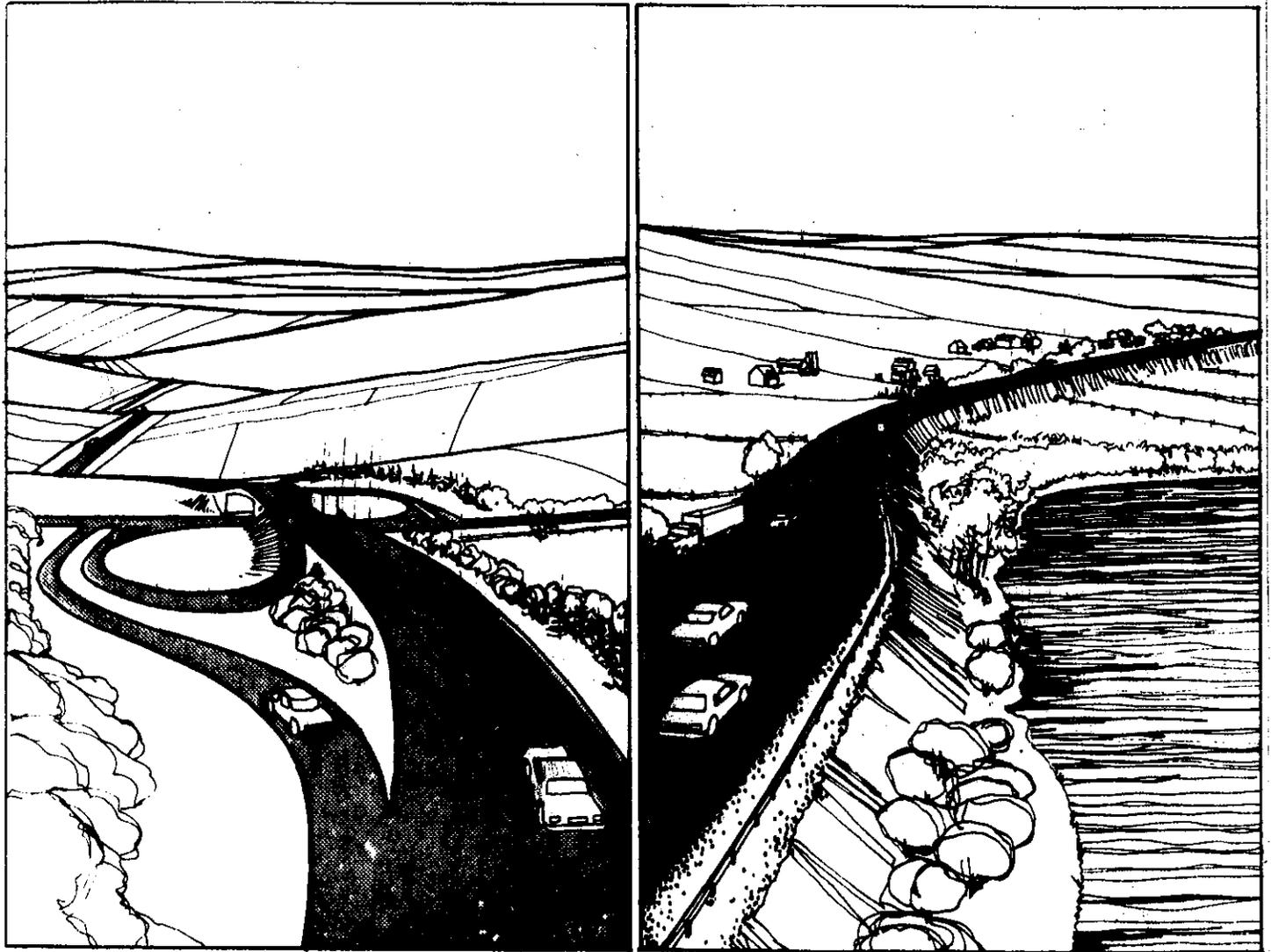
La construction de l'autoroute aura donc de nombreux effets à divers niveaux; la qualité de l'eau risque d'être altérée, dû à une activation des phénomènes d'érosion et à une modification du drainage naturel; les bassins d'alimentation en eau potable (Sainte-Marie et Notre-Dame-des-Pins) sont sujets à un danger permanent de contamination; dans le domaine agricole, des érablières seront scindées, des terres en culture perdues, des boisés affectés et des lots enclavés; enfin, le milieu humain sera également touché (spéculation foncière, problèmes de développement domiciliaire anarchique).

A cet effet, diverses mesures de mitigation, visant à sauvegarder les ressources du milieu, à accroître le bien-être et la sécurité des populations concernées et à minimiser les effets défavorables du projet, ont été proposées. Ces mesures touchent particulièrement le contrôle de l'érosion et de la sédimentation, l'installation de bassins de sédimentation, le contrôle des pentes, la stabilisation des berges et le reboisement.

D'autres mesures souhaitables de protection à long terme ont également été identifiées: des programmes d'entretien des fossés, de vidange des bassins de sédimentation et un programme d'urgence en cas d'accidents écologiques graves (déversement de produits chimiques ou autres), permettant de réagir promptement et efficacement à de telles éventualités, de même que la planification rationnelle de l'aménagement du territoire à l'échelon municipal.

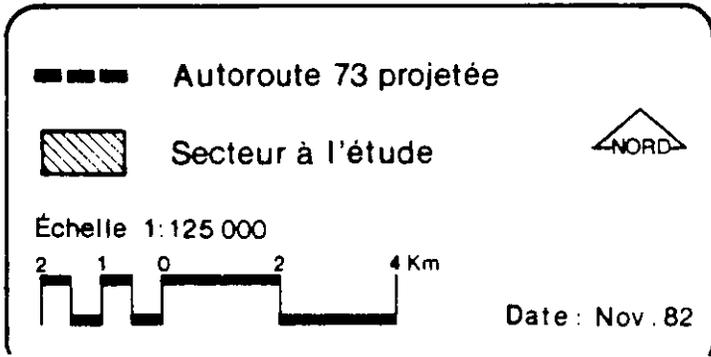
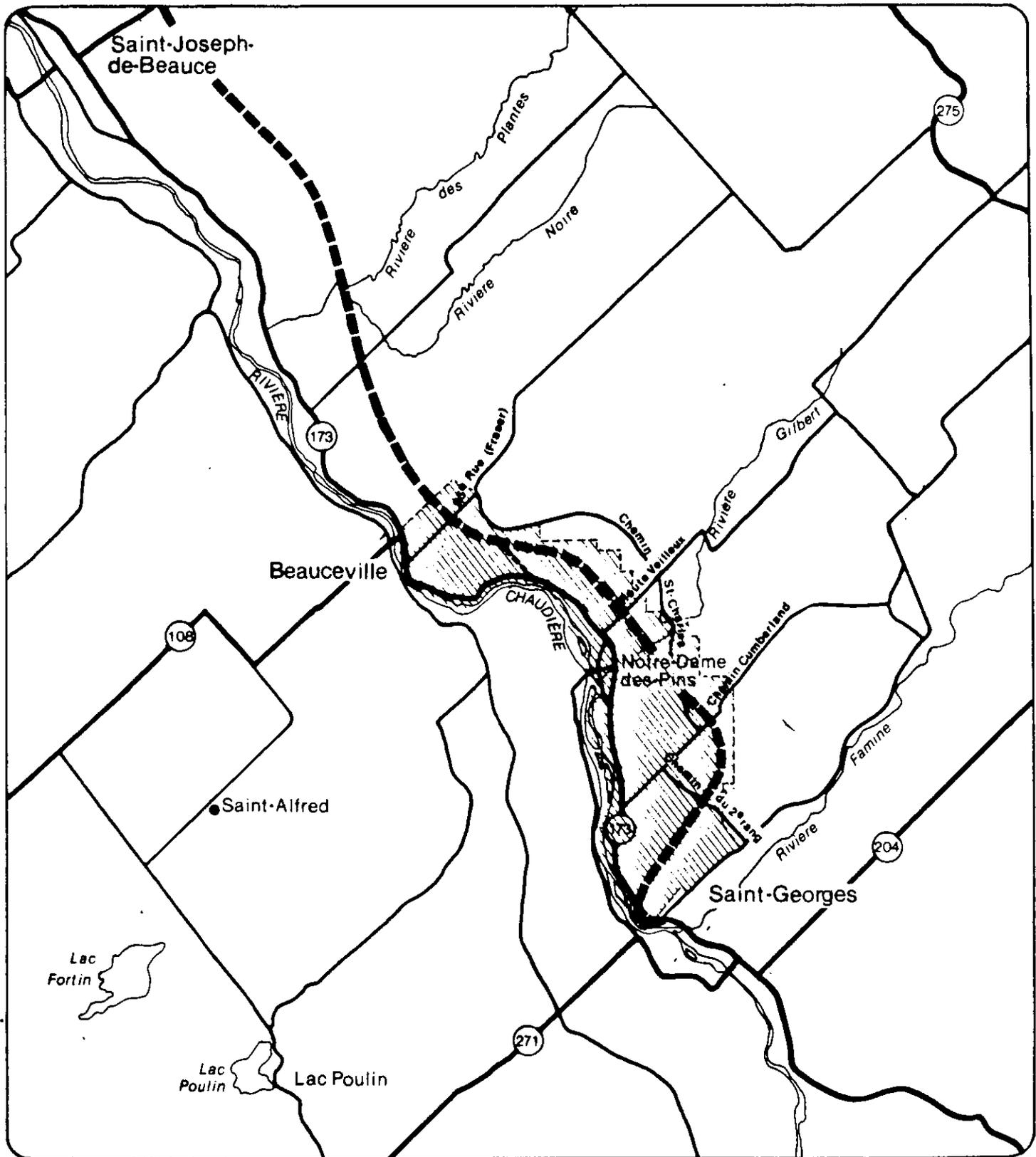
En complément des mesures de mitigation à être réalisées par le ministère conjointement ou suite aux travaux de construction, il revient principalement aux municipalités de s'organiser afin que l'autoroute devienne véritablement un élément dynamique du développement économique de la région, en assurant également le bien-être et la prospérité des populations qui l'habitent. Dans cette optique de respect de l'environnement humain et naturel, l'autoroute de la Beauce constitue certainement un investissement souhaitable dont les effets bénéfiques se feront sentir longtemps.

NOV. 1982



Etude environnementale
Autoroute 73 sud (Beauce)
Tronçon Beauceville / Saint Georges

NOCHÉ




 Gouvernement du Québec
 Ministère des Transports
 Service de l'environnement

Étude environnementale
Autoroute 73 sud (Beauce)
Tronçon Beauceville/Saint Georges

 **Figure 1.1 Localisation**

1.0 INTRODUCTION ET PROBLEMATIQUE

1.1 CADRE ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

En août 1982, le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec mandatait le Groupe-conseil Roche associés ltée pour la réalisation d'une étude environnementale relative à l'autoroute 73 Sud (Beauce), pour le tronçon compris entre les villes de Beauceville et de Saint-Georges.

Depuis 1970, de nombreuses études ont été menées relativement à cette autoroute. Entre autres, deux scénarios ont été étudiés, soit: l'autoroute 73 Sud prolongée à une chaussée seulement, selon le tracé original, de Beauceville à Saint-Georges et le raccordement de l'autoroute 73 Sud entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins à la route 173; cette dernière étant réaménagée à quatre voies contiguës, à partir du point de raccordement jusqu'à Saint-Georges.

Ces deux options font présentement l'objet d'une réévaluation. Déjà, une étude de faisabilité réalisée par le ministère des Transports indiquait une préférence pour le réaménagement à quatre voies contiguës de la route 173 en raison, entre autres, des coûts moindres de construction et d'entretien.

Conséquemment, l'objectif de la présente étude est avant tout d'apporter un avis éclairé au ministère des Transports sur l'option routière à privilégier au plan environnement.

Dans le cadre de cette étude, l'avis technique fourni au Ministère comprend dans un premier temps une description du milieu. Seuls les éléments jugés décisionnels ont fait l'objet d'inventaires détaillés dans cette étude. Ainsi, une emphase particulière a été mise sur le domaine agricole, la tenure des terres, les érablières, les secteurs de développement résidentiel et le milieu visuel. L'analyse de ces nombreuses variables se veut une étape importante puisqu'elle sera déterminante dans le processus de décision finale.

D'autres éléments, tels la végétation forestière, le potentiel faunique et archéologique, les zones potentielles d'érosion, les zones d'inondation, les infrastructures de transport et de communications et les carrières et gravières-sablières ont également été analysés.

Dans un second temps, les répercussions environnementales des deux options proposées ont été identifiées et évaluées selon leur importance, ce qui permet de faire un choix sur les seules bases environnementales.

1.2 CONTEXTE SOCIAL

Depuis bon nombre d'années, la Beauce fait figure à part parmi les diverses régions du Québec. Reconnue comme une région très dynamique et progressive, la Beauce s'est structurée autour de six pôles importants de population, dont Beauceville et Saint-Georges. La route 173 a constitué au cours de ces années l'axe routier privilégié de transport et de développement, favorisant les échanges commerciaux et de services entre ces différents centres urbains. La ville de Saint-Georges, pôle commercial et administratif, générateur d'emploi, draine, quant à elle, une large part de la région de Beauce-Sud, dont notamment Beauceville.

Les interrelations entre les différentes villes de la Beauce sont très étroites et sont fonction d'une desserte routière adéquate. Plusieurs exemples fournissent la preuve de la nécessité d'une bonne desserte routière entre les deux villes que sont Beauceville et Saint-Georges: au point de vue des équipements de la santé, on a annoncé récemment la fusion des hôpitaux de Beauceville et de Saint-Georges; au niveau scolaire, seule Saint-Georges possède un CEGEP, ce qui implique une centralisation des étudiants. Cependant, même si les deux municipalités ne font pas partie de la même M.R.C. (municipalité régionale de comté), on peut supposer que les préoccupations face au développement régional, notamment pour les voies majeures de circulation, seront du même ordre.

5.0 CONCLUSION

L'analyse des diverses composantes du milieu récepteur susceptibles d'être affectées par l'un ou l'autre projet a permis d'identifier le prolongement de l'autoroute 73 comme l'option de moindre impact environnemental.

Cette option, même si elle est optimale au point de vue environnemental, ne peut être réalisée sans entraîner plusieurs répercussions sur le milieu récepteur. Ainsi au plan forestier, cette option apparaît moins favorable que le réaménagement de la route 173. Cependant, c'est surtout sur le domaine agricole et le milieu bâti que se font sentir les principaux impacts. L'évaluation des impacts pour l'agriculture s'est avérée particulièrement difficile puisque, d'une part, des impacts tangibles peuvent être attribués au prolongement de l'autoroute 73 en fonction de l'emprise et des résidus et que, d'autre part, les impacts du réaménagement de la route 173 sont beaucoup plus subtils puisque reliés aux difficultés actuelles et prévisibles de la traversée de la route avec de la machinerie agricole. Pour le milieu bâti, la comparaison des impacts attendus est relativement facile à réaliser puisque l'évaluation se fait à partir des mêmes bases. Il en est de même pour le milieu visuel.

Le prolongement de l'autoroute 73 devrait faciliter les échanges entre Beauceville et Saint-Georges même si les résidents de ces deux municipalités n'utiliseront probablement pas l'autoroute pour passer d'une ville à l'autre. En effet, l'autoroute devrait drainer une forte proportion de la circulation de transit entre les deux villes alors que la route 173 servira davantage à la circulation locale. Le volume de circulation sur la route 173 devrait donc diminuer, augmentant du même coup le niveau de service de la route 173.

La préférence pour le prolongement de l'autoroute, au plan environnemental, n'implique pas un accord de principe sur la présence de l'échangeur de la 95^e Rue (Fraser) puisque l'analyse n'a pas porté sur les répercussions de cet échangeur sur le domaine bâti de Beauceville. La justification de la localisation de cet échangeur devra se faire dans le cadre d'une étude régionale.

Le choix du prolongement de l'autoroute 73 s'appuie essentiellement sur des considérations environnementales, notamment pour le domaine agricole. L'introduction des variables technico-économiques permettra au planificateur de déterminer le projet de moindre impact global.



Le 20 octobre 1976

A tous les Expropriés
de l'autoroute '73
dans la Beauce

Sujet: Autoroute '73

Monsieur,

Suite à de nombreux appels téléphoniques de la part de producteurs à notre fédération, nous vous fournissons quelques détails à ce sujet:

- 1- Vous n'êtes pas encore exproprié, vous êtes sous l'emprise d'une "réserve pour fin publique".
- 2- Le but visé par l'imposition de réserves est d'empêcher la spéculation.
- 3- La réserve défend pendant sa durée toute construction, amélioration ou addition sur un immeuble.
- 4- Le propriétaire d'un bâtiment qui fait l'objet d'une réserve doit continuer à faire les réparations et l'entretien d'usage de son bâtiment mais ne doit aucunement y apporter des améliorations, des constructions ou des additions.
- 5- La réserve est imposée pour une période initiale de deux (2) ans avec une possibilité de renouvellement pour deux (2) autres années.

.../2

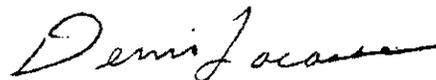
- 6- Deux (2) ans après l'imposition de la réserve ou après quatre (4) ans, s'il y a eu renouvellement, le propriétaire du bien réservé, peut ordonner à celui qui l'a imposé d'acquiescer le bien ou l'exclure de la réserve.
- 7- Le ministère peut vous exproprier à n'importe quel moment durant la réserve.
- 8- Le propriétaire d'un terrain vacant qui fait l'objet d'une réserve, ne pourra construire sur ce terrain aucun bâtiment.
- 9- S'il y a abandon de la réserve ou expropriation, le propriétaire pourra réclamer du Ministère les dommages réellement subis et directement causés par l'imposition de la réserve.
- 10- Le propriétaire peut couper du bois sur la partie de terrain qui fait l'objet de la réserve, mais ne peut améliorer son boisé (plantation de pins, épinettes).
- 11- Si le propriétaire lors de l'expropriation coupe du bois durant la réserve, la valeur de son boisé en sera d'autant réduite.

Comme il s'agit de droits nouveaux, il est prématuré de donner des exemples précis de dommages subis par l'imposition d'une réserve. Chaque cas à l'expiration de la réserve devra être étudié au mérite.

Espérant ces quelques renseignements utiles; il nous fera plaisir de vous fournir des renseignements supplémentaires.

Votre tout dévoué,

FEDERATION DE L'UPA DE
QUEBEC SUD



Denis Lacasse, responsable
Service d'Evaluation

DL/jr

N.B: Vous pouvez mandater une firme d'évaluation de votre choix pour vous représenter auprès du Ministère des Transports. Cette firme sera payée par le Ministère des Transports.

La Corporation St-François de Beauce

Beauceville-Est

Beauceville, le ~~2 novembre~~ 19~~76~~

Du livre des délibérations du Conseil de St-François de Beauce, la résolution suivante passée et adoptée par Le Conseil à sa session du 3 novembre 1976, a été textuellement transcrite comme suit:

Attendu que le projet d'auto route 73 traverse la Municipalité de St-François de Beauce,

attendu qu'il y a des Cultivateurs du 1er rang qui possèdent des terres de renfort au rang St-Charles.

Attendu que d'après le tracé actuel de la dite route; ces cultivateurs seront défavorisés parce que l'auto route traverse le rang St-Charles du Nord-Est au Sud-Ouest.

Attendu que le tracé montre un chemin d'accès du côté Sud-Ouest de l'auto route, qui sera un cul-de-sac, vis-à-vis des lots 78-79-80-81.

Pour ces motifs, il est proposé par M. Robert Huppé, appuyé par M. Dominique Roy, que demande soit faite au Ministère des Transports, afin que ce dernier accepte de construire un viaduc vis-à-vis des lots 78-79 ou 80-81, ceci permettra aux Cultivateurs concernés de vagner à leur ouvrage sans être trop pénalisés à cause de l'auto route.

Marcel Rodrigue, secrétaire-tr. ass. ar; *Tr. Rodrigue*

Le 18 novembre 1976

Directeur de la Circulation
Ministère des Transports
Edifice 875 sud
Grance Allée, Québec

A L'ATTENTION DE M. JEAN LUC SIMARD

Sujet: Autoroute '73

Monsieur,

Notre conseil d'administration du Syndicat de Base de Beauceville (UPA) a pris connaissance dernièrement des plans déposés au Bureau d'Enregistrement de Beauceville pour la construction de l'autoroute '73, et suite à des démarches de la part d'agriculteurs, nous croyons qu'il serait souhaitable qu'un viaduc soit érigé afin de ne pas sectionner le rang St-Charles situé dans Beauceville.

Ce rang permet présentement à plusieurs agriculteurs situés sur la route 273 ou dans le rang St-Charles, d'avoir accès à leurs différentes fermes sans devoir effectuer un détour considérable. Les agriculteurs du même secteur qui verront leurs fermes sectionnées par l'autoroute auront eux aussi un détour important à effectuer pour se rendre à leurs résidences.

Nous croyons que la construction de ce viaduc aidera le Ministère des Transports dans ses négociations avec certains expropriés dans les indemnités à leurs être versées pour les dommages agricoles occasionnés par l'autoroute.

Espérant que vous prenez en considération notre demande.

Bien à vous,

SYNDICAT DE BASE DE BEAUCEVILLE

Hercule Grondin, président

/jr



Fédération de l'UPA de Québec-Sud

318, 27^{ème} RUE, ST-GEORGES-EST, BEAUCE G5Y 5L1 - TEL.: 228-5588

Le 18 novembre 1976

Aux Producteurs de
Beauceville
Beauce, P.Q.

Monsieur,

Le service d'évaluation de la Fédération de l'UPA de Québec-Sud tient à mettre en garde les agriculteurs touchés par l'autoroute de ne pas signer de "CONTRAT EN BLANC" de certaines firmes d'évaluation avant d'avoir consulté trois (3) à quatre (4) firmes différentes afin de choisir la firme d'évaluation la moins dispendieuse, qui offre le meilleur service et qui est compétente dans le domaine agricole.

Nous tenons à vous informer que la firme que vous allez mandater pour vous représenter est payée en majeure partie par la partie expropriante, (pour l'autoroute c'est le Ministère des Transports). Certaines firmes chargent un pourcentage de plus à l'exproprié pour couvrir entièrement leurs frais, encore là le pourcentage est différent d'une firme à l'autre.

Suite à une assemblée d'information organisée par votre Syndicat de Base sur la réserve que certains agriculteurs se sont faits imposer pour la construction prochaine de l'autoroute, il fut question de former un comité des expropriés, présentement nous sommes à étudier les avantages et les inconvénients d'un tel comité. Une décision devrait être prise prochainement à ce sujet.

Afin d'informer les agriculteurs qui n'étaient pas présents à la réunion qui a eu lieu à Beauceville, nous avons annexé un résumé pour expliquer ce qu'est une "RESERVE" pour fin publique.

Nous demeurons à votre disposition et espérons que ces quelques renseignements vous seront utiles.

Bien à vous,

FEDERATION DE L'UPA DE QUEBEC SUD

Denis Lacasse, responsable
Service d'Evaluation

/jr

P.J.

RESERVE POUR FINS PUBLIQUES

Monsieur ou Madame,

Vous avez reçu un avis de réserve qui par la suite sera enregistré au bureau d'enregistrement provincial de votre district.

Afin de vous renseigner sur la signification de cette réserve et des obligations qui en découlent, tant du côté du gouvernement que de votre côté, nous vous donnons ci-après un extrait de la loi de l'expropriation, chapitre 38.

TITRE III

Réserves pour fins publiques

CHAPITRE I

Dispositions générales

68- La réserve prohibe, pendant sa durée, toute construction, amélioration ou addition sur l'immeuble qui en fait l'objet, sauf les réparations. Si l'immeuble est exproprié avant l'expiration de la réserve, l'évaluation de l'indemnité doit être établie en fonction de la date de l'expropriation, mais sans tenir compte de la plus-value qui est attribuable à l'imposition de la réserve, à l'expropriation ou à l'exécution des travaux publics faisant suite à l'expropriation.

La réserve peut aussi avoir pour objet l'imposition d'une servitude de non-accès ou d'une autre servitude réelle. Dans ce cas les dommages résultant de l'imposition ultérieure de la servitude s'évaluent à la date de l'imposition de la réserve.

...2

69- Il n'est pas tenu compte, dans la fixation d'une indemnité de réserve ou d'expropriation, des constructions, améliorations ou additions faites après la date d'imposition de la réserve jusqu'à son expiration.

70- Aucune réserve ne peut être imposée sur un immeuble faisant partie du domaine public.

71- La réserve doit spécifier les fins pour lesquelles elle est imposée.

72- Une réserve pour fins publiques demeure en vigueur pour une période initiale de deux ans et, sur renouvellement, pour une période de deux autres années; elle demeure par la suite en vigueur, tant qu'elle n'est pas abandonnée ou annulée ou que le bien affecté n'est pas exproprié, pour une période indéterminée qui, jointe à la période initiale et, s'il y a lieu, à celle du renouvellement, ne peut excéder dix ans.

Les formalités et procédures qu'exige la présente loi pour l'imposition d'une réserve s'appliquent à son renouvellement.

73- Le propriétaire du bien réservé peut, après deux ans de réserve ou, s'il y a eu renouvellement, après quatre ans de réserve, sommer celui qui l'a imposée d'acquérir le bien ou de l'exclure de la réserve.

Celui qui a imposé la réserve doit, dans les quatre-vingt-dix jours de la sommation, soit exclure le bien de la réserve, soit l'acquérir de gré à gré ou par expropriation. A défaut par lui de ce faire, le propriétaire du bien réservé peut faire annuler la réserve par un juge de la Cour supérieure, sur requête.

CHAPITRE II

Pouvoirs d'imposer des réserves

74- Peut imposer une réserve sur un bien quiconque est autorisé par la loi à exproprier ce bien, dans la même mesure, aux mêmes fins et avec les mêmes autorisations.

75- Le bénéfice d'une réserve peut être cédé par son titulaire, à quiconque aurait le droit d'imposer lui-même cette réserve pour les mêmes fins. La cession doit être autorisée par le lieutenant-gouverneur en conseil dans tous les cas où elle ne pourrait être imposée qu'avec cette autorisation.

Les formalités prévues par la loi pour la cession d'un droit immobilier s'appliquent à la cession d'une réserve.

76- Un bien qui a été réservé ne peut être par la suite exproprié que par celui qui a imposé ou acquis la réserve, sauf si l'expropriant est Sa Majesté ou l'un de ses ministres.

77- Un bien qui a été réservé pour fins publiques ne peut plus être à nouveau réservé avant que ne soit écoulée une période de deux ans à compter de l'expiration de la réserve précédente.

CHAPITRE III

Procédure d'imposition des réserves

78- (paragraphe 3) La réserve imposée conformément au présent article a effet à compter de l'enregistrement de l'avis prévu à l'alinéa précédent ainsi que du plan et de la description ou du plan général, suivant le cas, et de l'autorisation du lieutenant-gouverneur en conseil, lorsqu'elle est requise.

79- Au cas de contestation portant sur la validité de la réserve, l'instance se poursuit et se termine de la même manière que l'instance d'expropriation.

Une réserve peut être annulée si l'organisme qui l'impose n'en a pas le pouvoir ou si la procédure prévue par la présente loi pour son imposition n'a pas été observée et qu'il n'y a pas été remédié.

80- Le jugement maintenant ou annulant la réserve doit être enregistré par dépôt au bureau d'enregistrement de la division où est situé l'immeuble ou le droit réel en faisant l'objet.

CHAPITRE IV

Expiration de la réserve et indemnité

81- Toute réserve expire de plein droit à la fin de la période pour laquelle elle a été imposée, convertie ou prorogée, suivant le cas, à moins que le bien réservé ne soit exproprié avant la fin de cette période, auquel cas la réserve expire le lendemain de la date de l'expropriation.

82- Une réserve peut être abandonnée en tout ou en partie par celui qui l'a imposée. L'abandon d'une réserve se fait en faisant signifier une déclaration à cet effet au propriétaire et en déposant cette déclaration au bureau d'enregistrement, dans la division où est situé l'immeuble ou le droit réel faisant l'objet de la réserve ainsi qu'au greffe de la division du tribunal ayant compétence.

83- Il incombe à celui qui a imposé la réserve de poursuivre les procédures requises pour en faire radier l'enregistrement après son expiration. A défaut, le registrateur doit, à la demande de tout intéressé, en effectuer la radiation.

Les frais de radiation sont, dans tous les cas, à la charge de celui qui a imposé la réserve.

84- L'imposition d'une réserve donne lieu à une indemnité, qui se calcule d'après les dommages réellement subis et directement causés par l'imposition de la réserve.

L'indemnité est fixée après que la réserve a été abandonnée ou annulée ou a expiré, ou dès que l'immeuble ou le droit réel est exproprié, sur requête du propriétaire au tribunal.

L'indemnité payable à la suite de l'imposition d'une réserve ne peut comprendre aucun montant à l'égard de l'utilisation que le propriétaire du bien réservé eût pu en faire n'eût été cette réserve.

85- Le tribunal est seul compétent pour fixer les indemnités payables à la suite de l'imposition d'une réserve.

...5

86- Les règles prévues par la présente loi pour la fixation d'une indemnité d'expropriation s'appliquent mutatis mutandis pour la fixation d'une indemnité payable à la suite de l'imposition d'une réserve.

87- Toute ordonnance du tribunal fixant une indemnité à la suite de l'imposition d'une réserve doit être transmise par lui au protonotaire; elle est homologuée par la Cour supérieure, à la demande de l'une ou l'autre des parties.

Pour obtenir d'autres renseignements, veuillez écrire ou téléphoner à notre bureau régional, dont le représentant est monsieur Lucien Rioux, 1650, 23ième rue Nord, Charny, téléphone: 832-2978.

LA DIRECTION DES EXPROPRIATIONS

J-407.02

Beauville

6 Octobre 19

Federation de U.P.A
Du Quebec Sud
St-Georges

9 qui de droit,

Merci vous une copie de resolution pour appuyer un groupe de cultivateurs qui demandent un viaduc au-dessus du Parc St-Charles à Beauville-Est, pour le passage de l'autoroute

Il est unanimement résolu, par le conseil d'administration de l'U.P.A de l'Est de appuyer ces cultivateurs dans leur demande

Bien à vous

Syndicat de l'Est par
Pierre Boudier,

Secrétaire

Parc St-Joseph

Beauville-Est

P. B. 600 100

Beauceville 14. sep. 1977

M. Jean Luc Lemard

Ministère des Transport
Edifice # 875 Sud
Grande Allée

Monsieur Le Ministre

Je soussigné cultivateurs de
St Francois de Beauce possesseurs des
types de rangs au Rang St Charles
demandons au Ministère qu'il nous
soit exigé afin de ne pas retourner le
rang St Charles qui est la voie d'accès
à ces terrains sans faire courir un
détour de plusieurs milles de distance
et les intéressés ~~signe cette demande~~
qui sont finalisés par ce tracé

	Argent finalisé
Hercule Groulx	Culture 42 arpents bois 114 arpents
David Rodrigue	Culture 45 " " bois 35 " " bois 78 " "
- Maurice Drose	Culture 16 " " bois 62 " "
- Fernand Roy	bois 78 arpents
+ Aprax Roy	bois 19 arpents Culture 30
	Culture 18 arpents bois 25 " "

suite

Aussi on voudrais un chemin des
côté-Ouest de l'autoroute, de 6
arpents de long pour la sortie
de deux cultivateurs qui ont à
sortir au bout de leur terre parce
que l'autoroute coupe leur terre



Fédération de l'UPA de Québec-Sud

318, 27^{ème} RUE, ST-GEORGES-EST, BEAUCE G6Y 5L1 — TEL.: 228-5588

Le 3 novembre 1977.

Ministère des Transports
Hôtel du Gouvernement
Région 3 - 2
Charny, P.Q.

Att: M. Georges Christman, ingénieur-coordonnateur, autoroute 73.

RE: Autoroute 73, section Beauceville.

Monsieur,

Lors d'une réunion du conseil d'administration de la Fédération de l'UPA de Québec Sud, tenue le 28 octobre, il fut résolu unanimement d'appuyer la demande formulée par un groupe d'agriculteurs de Beauceville à l'effet d'obtenir un viaduc à l'endroit du sectionnement du rang St Charles par l'autoroute à Beauceville Est.

En effet, le tracé proposé doit sectionner la seule voie d'accès (rang St Charles) qui existait pour atteindre ces terrains sans provoquer un long détour.

Les producteurs visés par cette demande sont MM. Hercule Grondin, David Rodrigue, Maurice Boose, Fernand Roy et Yves Roy; les terrains ainsi isolés par le projet actuel totalisent quelque 500 arpents en culture, forêt et érablière bien exploités.

Afin de donner justice à ces producteurs, il serait de plus nécessaire d'avoir un bout de chemin de desserte de 6 arpents de longueur du côté ouest de l'autoroute afin de leur assurer accès à cette partie sectionnée de leur terre.

Nous désirons vous indiquer de plus que cet appui de la Fédération de l'UPA s'ajoute à celui donné par le Syndicat de l'UPA De l'Erable qui couvre les dits producteurs.

Nous comptons sur votre attention particulière pour cette requête avant que les projets soient trop avancés.

Respectueusement vôtre

FEDERATION DE L'UPA DE QUEBEC SUD

Marcel Giguère, secrétaire

MG/af

N.B.: Le 14 septembre 1977, les intéressés avaient fait parvenir une requête à l'effet de cette demande, au bureau du Ministère, Edifice H, Grande Allée, Québec.



Le 17 janvier 1978.

M. Jean Luc Simard, Ing. Circ.
Ministère des Transports du Québec
Edifice H875 Sud
Grande Allée, Québec

Sujet: Dossier 223-69-0008, auto-
route no 73 (Beauce)
Sectionnement du rang St-
Charles par le tracé proposé
Municipalité Beauceville Est,
Beauce Nord.

Monsieur,

Suite à notre rencontre du 17 janvier 1978 avec les représentants de votre ministère concernant le sujet précité, et après avoir consulté les principaux producteurs agricoles visés, nous désirons vous informer de notre accord sur le projet proposé, à savoir: la confection d'un viaduc au-dessus de l'autoroute 73, en continuité du chemin St-Charles et dans le même axe que celui-ci donnant ainsi accès aux côtés ouest et est de l'autoroute.

D'autre part, ayant examiné avec vos représentants les possibilités d'accès aux parties de terres du côté ouest, nous appuyons fortement la solution proposée à savoir: le prolongement d'un chemin de desserte en bordure de l'autoroute, à partir du lot 75 de M. Yves Roy, jusqu'à la partie du lot 93 de M. Antonio Roy.

Nous désirons vous remercier de l'attention accordée à ce dossier, aux sols agricoles, ainsi qu'aux agriculteurs visés.

Respectueusement vôtre,

FEDERATION DE L'UPA DE QUEBEC SUD

A handwritten signature in cursive script that reads "Marcel Giguère".

Marcel Giguère, directeur régional

MG/af



Fédération de l'UPA de la Beauce

2550, 127^e RUE, ST-GEORGES EST, BEAUCE G5Y 5L1 — TÉL.: 228-5588

Le 31 juillet 1981

Aux producteurs affectés
par la construction de
l'Autoroute "73"
dans la Beauce

Monsieur,

Ces jours derniers, vous avez reçu ou vous recevrez prochainement d'un huissier, un "avis d'abandon de réserve".

Plusieurs producteurs nous ont contactés afin d'obtenir des explications sur le sujet. Nous avons cru opportun d'adresser une lettre à tous les producteurs touchés par cet avis. Malheureusement, nous ne possédons qu'une liste très partielle, n'ayant pu obtenir du ministère des Transports la liste véritable de tous les expropriés. Donc, si vous connaissez des personnes qui sont expropriées comme vous et qui n'auraient pas reçu la présente lettre, vous voudrez bien leur faire part des informations qu'elle contient.

Vous trouverez donc, en annexe à la présente, des explications sur l'avis "d'abandon de réserve" que vous venez de recevoir ou recevrez bientôt, des précisions sur les prochaines étapes à venir et, finalement, des précisions sur vos droits.

Nous espérons que ces renseignements pourront vous être utiles. Advenant le cas où vous désiriez obtenir plus d'information, votre syndicat de base demeure à votre disposition pour l'organisation d'une soirée sur le sujet. Vous n'avez qu'à contacter l'administrateur de votre municipalité.

Bien à vous,

FEDERATION DE L'UPA DE LA BEAUCE

A handwritten signature in cursive script, reading "Denis Lacasse".

Denis Lacasse, Directeur
Service d'information et de développement
DL/rg

Pièce jointe

ABANDON DE RESERVE

- En 1976, vous receviez un avis vous informant qu'une réserve venait d'être imposée sur une partie de votre terrain.
- Le but visé par l'imposition de cette réserve était d'empêcher la spéculation.
- La réserve vous défendait, pendant toute sa durée, de construire, d'améliorer, de moderniser, etc... le fond de terre et tout bâtiment se trouvant sur la partie de terrain affectée par ce gel.
- Cette réserve était imposée initialement pour une période de deux (2) ans.
- En 1978, le gouvernement a renouvelé cette réserve pour une autre période de deux (2) ans.
- Cet été, le ministère des Transports a décidé d'abandonner sa réserve et c'est pour cette raison que vous avez reçu cet avis.
- Le ministère abandonne cette réserve afin de pouvoir vous exproprier. En effet, vous recevrez, encore une fois par huissier, un avis d'expropriation dans quelques jours.

AVIS D'EXPROPRIATION

- Votre avis d'expropriation comprendra:
 - une description technique de la partie expropriée;
 - un plan montrant la partie expropriée;
 - une offre monétaire du gouvernement pour l'achat de votre terrain et pour compenser les dommages que vous subirez.
- Vous n'êtes aucunement obligé d'accepter cette offre si celle-ci vous apparaît insuffisante.
- Vous avez le choix de négocier vous-mêmes avec un représentant du ministère ou de faire appel à un évaluateur agréé.
- Si vous décidez de négocier votre cas vous-mêmes avec le ministère, vous devez entrer en communication avec eux pour discuter directement de votre cas.

Avis d'expropriation
(suite)

- Si vous décidez de faire appel à un évaluateur, celui-ci se rendra chez-vous, évaluera avec vous vos dommages et négociera en votre nom avec les représentants du ministère.
- Le gouvernement vous octroie un certain montant d'argent supplémentaire pour payer votre évaluateur. Cette somme d'argent représente 5% de l'indemnité que vous recevrez pour votre expropriation.
Exemple: Un agriculteur qui accepterait 20 000\$ comme indemnité pour son expropriation recevrait 1 000\$ supplémentaire ($20\ 000\$ \times 5\% = 1\ 000\$$) pour payer son évaluateur si celui-ci a un évaluateur pour le représenter. Il recevrait donc 21 000\$ ($20\ 000\$ \text{ plus } 1\ 000\$ = 21\ 000\$$) comme paiement final.
- Bien sûr, certains évaluateurs vont accepter de prendre en main votre cas, mais leurs honoraires peuvent dépasser le 5%. Dans ce cas, vous devrez payer la différence vous-mêmes.
- Nous ne pouvons que vous encourager à faire appel à un tel professionnel, car vous n'en serez que gagnant.
- Avant de donner un mandat à un évaluateur, assurez-vous auparavant qu'il connaît bien le domaine agricole.
- Lors des négociations avec le ministère, si vous ne pouvez vous entendre sur le prix, vous pouvez demander au tribunal d'expropriation de trancher le débat.
- Pour faire appel à ce tribunal, vous devez, à l'intérieur d'un délai de 15 jours après avoir reçu votre avis d'expropriation, adresser une lettre au tribunal les avisant que vous désirez comparaître devant eux advenant le besoin.
- CE DELAI DE 15 JOURS DOIT ETRE RESPECTE SI VOUS NE VOULEZ PAS PERDRE VOS DROITS.

St-Georges de Beauce
Le 31 juillet 1981



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Service de l'environnement
255, Crémazie Est, 8e étage
Montréal, QC H2M 1L5

Service de la Protection
du Territoire Agricole

AVR 27 1988

Montréal, le 22 avril 1988

Monsieur Robert Bussière
Chef du Service de protection
du territoire agricole
200A, Chemin Ste-Foy
Québec (Québec)
G1R 4X7

OBJET : A-73 Sud
Tronçon St-Joseph - St-Georges
C.O.P.I.: 0073-01-05a, b, 173-01
No dossier C.P.T.A.Q.: 133666 à 133669

Monsieur,

Comme suite à la lettre du 13 janvier dernier, adressée par monsieur Réal Laforge à monsieur Bernard Letarte, le ministère des Transports a réétudié les différents points soulevés ainsi que les demandes et commentaires de l'U.P.A. et des municipalités impliquées. La présente expose point par point nos conclusions sur le sujet.

EMPRISE

Relativement à l'emprise nominale de 105 m faisant l'objet de notre demande à la C.P.T.A.Q., vous trouverez joint un document explicatif complémentaire, préparé par monsieur Jacques Michaud, ingénieur. Nous réitérons l'importance de ce paramètre du projet compte tenu des coûts impliqués et des faibles impacts supplémentaires causés par rapport à un projet à emprise nominale de 90 m.

Par ailleurs, quant au différentiel de coûts souligné entre la reprise des plans impliquée par une réduction de l'emprise à 90 m versus 105 m, vous avez raison de vous en étonner puisque les mêmes travaux sont impliqués. En fait la confusion vient du fait que dans le coût de la reprise des plans du projet à 105 m (500 000 \$), le montant estimé de réduction des coûts d'expropriation découlant de la réduction de l'emprise de 170 m à 105 m a été inclus. Une économie de 250 000 \$ est effectivement possible à ce niveau.

Ce poste n'avait pas été inclus dans le montant donné pour la reprise des plans d'un projet à emprise nominale de 90 m.

Ainsi, les deux projets impliquent la reprise des plans (construction et arpentage foncier) au coût sommairement estimé à 750 000 \$. De ce montant peut être soustrait la réduction des coûts d'expropriation sommairement évalués à 250 000 \$ pour l'un ou l'autre projet.

MODIFICATIONS AUX TRACES

Deux déplacements de tracé ont fait l'objet de demande. Le premier au début du tracé, à proximité de l'échangeur sur la 276 à St-Joseph (lots 523 à 509 rg) a été demandé par la municipalité de St-Joseph de Beauce, paroisse, et cherche à réduire les résidus à l'est du tracé.

Compte tenu des critères géométriques applicables, il apparaît effectivement possible de déplacer le tracé d'une cinquantaine de mètres dans ce secteur, tel que représenté sur le plan joint. Le Ministère acquiesce donc à cette demande et modifiera en conséquence la demande à la Commission.

Le deuxième déplacement demandé a trait aux lots 339 à 344 rang I Nord-Est, en bordure de l'échangeur Xavier-Poulin, pour diminuer l'empiètement sur les surfaces cultivées du lot P-344.

Après étude, il apparaît en pratique impossible de réaliser cette demande compte tenu des éléments géométriques applicables et de la proximité de la rivière Noire. En effet, dans ce secteur, le tracé est déterminé par la localisation de la rivière et la géométrie des infrastructures prévues et en particulier les voies d'accès et de sortie de l'autoroute. Tout déplacement significatif du tracé vers l'est impliquerait des remblais dans la rivière et sa plaine de débordement.

Il convient de rappeler que des modifications importantes ont déjà été faites pour minimiser les empiètements en zone agricole. Ainsi, un échangeur de type losange est maintenant inclus au projet, ce qui permet d'éviter la construction d'une boucle d'échangeur de type parclo dans le quadrant sud-est sur une des terres cultivées par le producteur impliqué par le lot P-344.

DESENCLAVEMENTS

Deux demandes de désenclavements ont également été formulées.

Le premier, en marge sud de l'échangeur 276, concerne les résidus des lots 509 à 523 à l'est de l'autoroute, sur lesquels le tracé sera modifié tel que précédemment décrit.

Les surfaces résiduelles restantes voisines sont de quelque 40 ha réparties entre 7 propriétaires résidant le long du contournement ou de l'avenue du Palais de Justice. Le désenclavement impliquerait la construction d'une voie d'accès à partir du rang L'Assomption et sa poursuite en parallèle à l'autoroute le long du trait-carré.

Une variante consiste à donner des accès aux deux extrémités du secteur tel que montré au plan d'expropriation joint à la demande.

Les coûts impliqués sont sommairement évalués à 200 000 \$ alors que l'achat total des résidus générerait des coûts voisins de 15 000 \$. Malgré cet écart, le Ministère est favorable à cette demande dans la mesure où elle serait requise pour faciliter l'exploitation sylvicole de ces secteurs.

Les modalités de désenclavement seront précisées suite aux études techniques en cours et détermineront les amendements à apporter à la demande à la C.P.T.A.Q. Par ailleurs, advenant que les ententes négociées avec la majorité des propriétaires consistent en l'achat des résidus, le Ministère pourrait soumettre une demande spécifique à la Commission afin de le soustraire de l'obligation de construire les voies d'accès dans la mesure où les résidus impliqués seraient revendus à des propriétaires contigus du rang de l'Assomption.

Le deuxième désenclavement demandé concerne les résidus ouest des lots 298 à 304 du rang I nord-est de St-Joseph (concession St-Charles à St-François de Beauce).

On y retrouve quelque 44 ha de boisés mixtes et résineux répartis entre 5 propriétaires. Le désenclavement pourrait se faire en modifiant le ponceau du ruisseau Fraser en passage entre le chemin de service prévu du côté est et le chemin forestier existant du côté ouest. Les coûts additionnels impliqués sont de 150 000 \$.

Compte tenu de ces données, le Ministère accepterait cette demande également dans la mesure où elle favoriserait la mise en valeur des terres impliquées. Par ailleurs, dans la mesure où l'achat des résidus constituerait l'entente intervenue avec une majorité importante des propriétaires, le M.T.Q. pourrait resoumettre l'obligation de construire l'accès à une révision devant la C.P.T.A.Q.

ROUTE CALWAY

La dernière demande, faite par la municipalité de St-Joseph de Beauce, paroisse, concerne le maintien du lien de la route Calway.

Après étude, le Ministère acquiesce à cette demande compte tenu de la possibilité d'utiliser la structure au-dessus de la rivière pour construire une nouvelle route d'accès et maintenir le lien à des coûts acceptables. Ainsi la route Calway serait déplacée sur les lots 448 et 449 de façon à traverser l'emprise autoroutière sous la structure de la rivière Calway et se raccorder au rang face au raccordement actuel en T. Le dégagement sous la structure serait de 4,5 m, soit celui prévu pour d'autres dessertes forestières le long de l'autoroute.

Une telle modification implique le déplacement de la rivière sur 50 m et des coûts additionnels de 305 000 \$ par rapport au projet initial.

Ces coûts sont cependant inférieurs de 375 000 \$ à ceux impliqués par des structures au-dessus de la route Calway dans son axe actuel.

CONCLUSION

Après étude des demandes formulées, le ministère des Transports accepte de modifier son projet de façon à:

- déplacer d'une cinquantaine de mètres le début du tracé dans le secteur des lots 509 à 523 du Rang I nord-est;
- désenclaver les lots résiduels est dans ce même secteur de même que les résidus ouest des lots 299 à 305 de la Concession St-Charles, l'ensemble sujet à réévaluation suite à l'expropriation;

- maintenir le lien par la route Calway par un passage forestier sous la structure de la rivière Calway.

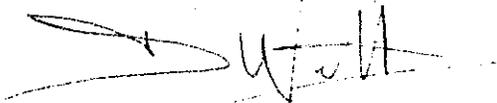
La demande à la C.P.T.A.Q. sera modifiée en conséquence.

Seule la demande de déplacement du tracé en marge de l'échangeur Xavier-Poulin ne pourra être réalisé compte tenu de la proximité immédiate de la rivière Noire et caractéristiques géométriques applicables aux voies d'accès et de sortie à l'autoroute.

Compte tenu des suites à donner à brève échéance, nous apprécierions recevoir votre avis sur le projet modifié dans les meilleurs délais. Monsieur Bernard Letarte est à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le chef du Service de l'environnement



Daniel Waltz, écologiste

DW/lid

p.j.

c.c. Me Denis Samson, greffier, C.P.T.A.Q.

MM. Yvan Demers, ing., s.m.a., directeur général du Génie

Euclide Harel, ing., directeur des expropriations

Théodore Jiona, ing., directeur régional 3-2

Jean-Luc Simard, ing., directeur de la planification routière

Guy Charbonneau, ing., chef du Service des projets (Québec)

5



DÉCRET
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO 923-81

CONCERNANT l'acquisition par expropriation de certains immeubles avec meubles accessoires pour la construction et la reconstruction de routes, à divers endroits au Québec, selon projets généraux (P.G. 76) ci-après.

ATTENDU QUE, en vertu de l'article 36, de la Loi sur l'Expropriation (L.R.Q., ch. E-24), toute expropriation doit être décidée ou autorisée préalablement par le gouvernement;

ATTENDU QUE, en vertu de l'article 5 de la Loi sur la Voirie (L.R.Q., ch. V-8), la construction ou la reconstruction d'une route doit être autorisée par le gouvernement;

ATTENDU QUE les travaux de construction ou de reconstruction de routes pour lesquels la présente autorisation est requise, ont été approuvés par le ministre des Transports et autorisés par Décret numéro 3108-80 du 1^{er} octobre 1980;

ATTENDU QUE pour réaliser ces travaux, le ministre des Transports doit acquérir par expropriation les immeubles, avec les biens meubles accessoires de ces immeubles, décrits ci-après;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la proposition du ministre des Transports, ce qui suit:

I Le ministre des Transports est autorisé à acquérir par expropriation les immeubles, avec biens meubles accessoires de ces immeubles, pour réaliser les travaux suivants, à savoir:

(P.S. 76)

1) Construction ou reconstruction de partie de l'Autoroute No. 73-01 section 090, dans la Paroisse de Saint-Joseph, Paroisse de Saint-François-de-Beauce & Ville de Beauceville, circonscription électorale de Beauce-Nord, selon plan 622-75-32-452 des archives du ministère des Transports;

2) Construction ou reconstruction de partie de l'Autoroute No. 73, dans la Paroisse de Saint-François-de-Beauce, Paroisse de Notre-Dame-des-Pins & Paroisse de Saint-Simon-les-Mines, circonscription électorale de Beauce-Nord, selon plan 622-75-32-453 des archives du ministère des Transports;

3) Construction ou reconstruction de partie de la Route dite Chemin du Rang VI de Duquesne, dans la Paroisse de Saint-Nicolas-de-Rimouski, circonscription électorale de Rimouski, selon plan 622-77-10-035 (EX-77-555-035) des archives du ministère des Transports;

4) Construction ou reconstruction de partie de la Route dite Chemin du Bassin, dans Ile-du-Havre-Aubert S.D., circonscription électorale de Iles-de-la-Madeleine, selon plan EX-77-555-090 des archives du ministère des Transports;

5) Construction ou reconstruction de partie de la Route du Bois du Merle, dans la Paroisse de Sainte-Anne-de-la-Mérade, circonscription électorale de Champlain, selon plan 622-78-04-172 des archives du ministère des Transports;

6) Construction ou reconstruction de partie de la Route dite Chemin des 21ème & 22ème Rangs, dans Destor C.N.O., circonscription électorale de Rouyn-Noranda, selon plan 622-78-06-080 des archives du ministère des Transports;

7) Construction ou reconstruction de partie de la Route dite Chemin Rang Saint-Augustin Est & Route Saint-Augustin, dans Sainte-Hélène-de-Bagot S.D. & Paroisse de Saint-Nazaire-d'Acton, circonscription électorale de Johnson, selon plan 622-78-61-122 des archives du ministère des Transports;

8) Construction ou reconstruction de partie de la Route No. 109-C2, dans Saint-Dominique-du-Rosaire S.D., circonscription électorale d'Abitibi-Ouest, selon plan 622-78-80-024 des archives du ministère des Transports;

9) Construction ou reconstruction de partie de la Route No. 216-04, dans la Paroisse de Notre-Dame-Auxiliatrice-de-Buckland, circonscription électorale de Bellechasse, selon plan 622-79-03-057 des archives du ministère des Transports;

10) Construction ou reconstruction de partie de la Route No. 373-01-040, dans la Ville Normandin, circonscription électorale de Roberval, selon plan 622-79-03-074 des archives du ministère des Transports;

11) Construction ou reconstruction de partie de la Route No. 111-01, dans Veillon N.C., circonscription électorale d'Abitibi-Ouest, selon plan 622-79-06-057 des archives du ministère des Transports;

(P.C. 76)

12) Construction ou reconstruction de partie de la Route dite Chemin Rang Sainte-Marie Est, dans la Paroisse de Saint-Timothée, circonscription électorale de Beauharnois, selon plan 622-80-02-008 des archives du ministère des Transports;

13) Construction ou reconstruction pour l'intersection de la Route No. 151-02 & Entrée Sud Saint-Félix-de-Valois, dans la Paroisse de Saint-Félix-de-Valois, circonscription électorale de Berthier, selon plan 622-80-02-076 des archives du ministère des Transports;

14) Construction ou reconstruction de partie de l'Autoroute No. 19-02, dans la Ville de Leval, circonscription électorale de Fabre, selon plan 622-80-02-097 des archives du ministère des Transports;

15) Construction ou reconstruction de partie de la Route No. 138-94, dans Gallix S.D. & Ville de Sept-Îles, circonscription électorale de Duplessis, selon plan 622-80-03-005 des archives du ministère des Transports;

16) Construction ou reconstruction de partie de la Route No. 216-01, dans Lyster S.D., circonscription électorale de Lotbinière, selon plan 622-80-03-075 des archives du ministère des Transports;

17) Construction ou reconstruction de partie de la Rue du Pont & Route de la Traverse, dans Notre-Dame-de-Montauban S.D., circonscription électorale de Portneuf, selon plan 622-80-04-071 des archives du ministère des Transports;

18) Construction ou reconstruction pour l'intersection des Routes 321 & 317, dans le Canton de Ripon & Paroisse de Saint-André-Avellin, circonscription électorale d'Argenteuil, selon plan 622-80-06-094 des archives du ministère des Transports;

II Les dépenses inhérentes seront payées à même les crédits du programme 3 "Construction du réseau routier", du ministère des Transports.

Approuvé ce 18^e
jour de mars 1981



LIEUTENANT-GOUVERNEUR

Le tout respectueusement soumis,

René Lévesque
président.

chambre du Conseil Exécutif.

Québec, le 18 mars 1981.

9

IMPACT

 Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Service d'analyses
des études d'impact

Avis de projet

Le processus
d'évaluation
et d'examen
des impacts
sur l'environnement

23 mars 1982

1. Promoteur Ministère des Transports
Adresse 255, Crémazie est, 9e étage Montréal H2M 1L5
No de téléphone (514) 873-4953

Responsable du projet pour le promoteur Service de l'Environnement
Claude Girard

2. Consultant du projet pour le promoteur Roche Associés Ltée
Adresse 2535, boul. Laurier, Ste-Foy (Québec)
No de téléphone (418) 871-9600

Responsable du projet pour le consultant Pierre Lacroix

3. Titre du projet A-73 sud, de la route Carter (Ste-Marie) au raccordement
de la route 173 (St-Georges)
C.O.P.I.: 073-01-03, 04, 05, 06, 07 et 10.

4. Localisation du projet
Mentionner l'endroit ou les endroits où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire les numéros cadastraux (lot et rang). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale localisant le projet (en quinze exemplaires)

A Région: Chaudière

B District: Beauceville

C Comtés: Beauce-Nord, Beauce-Sud

D Municipalités: Paroisses: St-Anges, l'Enfant Jésus,
St-Joseph-de-Beauce, St-François-de-Beauce,
Notre-Dame-des-Pins, St-Simon-les-Mines,
St-Georges Est

Villes: Ste-Marie, Beauceville et St-Georges.

E Lots affectés par le projet: veuillez consulter le dossier annexé
à cet avis de projet.

5. Propriété des terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est prévue et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex. propriété privée à 100 pourcent, terrains acquis à 75 pourcent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Actuellement le ministère des Transports n'est propriétaire d'aucun des lots ou parties de lots affectés par le projet. Néanmoins, deux décrets autorisent le ministère des Transports à acquérir par expropriation les immeubles avec biens meubles accessoires de ces immeubles, pour réaliser la construction de l'autoroute 73 sud, entre la route Carter dans Ville Ste-Marie et la paroisse de Notre-Dame-des-Pins (lot 292).

Le premier décret, émis le 12 février 1981, porte le numéro 422-81 et concerne les municipalités suivantes: ville Ste-Marie, paroisse Saints-Anges, paroisse de l'Enfant Jésus et paroisse St-Joseph. Le deuxième décret, émis le 18 mars 1981, porte le numéro 923-81 et intègre ces municipalités: paroisses St-Joseph et St-François-de-Beauce, ville de Beauceville, paroisse de Notre-Dame-des-Pins et paroisse de St-Simon-les-Mines.

6. Objectifs et justification du projet

Mentionner les objectifs du projet et indiquer la cohérence de ceux-ci avec les plans et programme de développement au niveau local, régional ou national. Faire ressortir la problématique qui est à l'origine du projet.

L'objectif premier poursuivi par l'implantation de cette autoroute est de relier entre eux les centres urbains les plus importants du comté de Beauce, afin d'assurer une plus grande rapidité des échanges entre leur population et leurs activités économiques, y compris les liaisons avec l'extérieur de la région. Il est à souligner qu'une section de l'autoroute 73 sud (Beauce) a déjà fait l'objet d'un certificat d'autorisation (dossier 102-7922-03) en date du 5 juin 1980, et que sa construction est maintenant terminée. Une étude d'impact vous avait alors été présentée.* Celle-ci incluait le tracé de l'autoroute 73 sud entre Ste-Marie et St-Georges; section dans laquelle se localise le tronçon ci-haut mentionné, ainsi que le tronçon soumis à la présente demande de certificat d'autorisation de réalisation.

* Roche et Associés Ltée

Etude d'impact sur l'environnement - Autoroute 73 sud, tronçon Ste-Marie/
St-Georges, juin 1979.

7. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les aménagements et constructions prévus (barrage, route, quai, etc.) en indiquant les principales caractéristiques de ceux-ci (superficie, dimensions, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, aménagement, remblaiage, etc.) et, s'il y a lieu, les modalités d'opération ou d'exploitation. Ajouter en annexe tous documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (croquis, coupe transversale, etc.)

D'une longueur de 45,9 km, le tracé implique une emprise nominale de 90 m correspondant à une autoroute en milieu rural (section type D-2300). La servitude de nonaccès sera évidemment en vigueur tout au long du parcours.

Dans une première étape, une seule chaussée serait construite, et le déboisement ne se ferait que du côté de cette chaussée. Les structures seront réalisées durant cette période. Finalement, la construction de la deuxième chaussée se ferait dans une seconde étape, lorsque les besoins le justifieront.

10. Description du milieu

Décrite d'une part l'occupation actuelle du territoire (milieu aquatique, marécage, forêt, zone agricole, milieu urbain, etc.) et, d'autre part, les principales activités humaines (agriculture, récréation, villégiature, économie locale et régionale, etc.) telles qu'elles se présentent avant la réalisation du projet.

Bien que l'étude d'impact de l'autoroute 73 sud comprenne une description détaillée du milieu, nous tenons à faire une présentation globale décrivant les grandes affectations de l'espace compris dans le corridor du tracé.

Le tracé se localise sur la rive est de la rivière Chaudière, et au nord-est des principales agglomérations urbaines sises sur ce côté de la vallée.

Le tracé de l'autoroute (de Ste-Marie à St-Georges) se situe en zone agricole désignée, et il traverse sur près de 75% de son parcours, des terrains boisés ou en régénération. Parmi ces boisés, on retrouve dans les secteurs Ste-Marie et Vallée-Jonction, des érablières dont la valeur économique s'avère importante. Toujours sur le plan biophysique il semble que quelques espèces de la faune aquatique à l'embouchure des rivières St-Joseph, Calway et des Plantes soient susceptibles d'être affectées.

Le tracé serait également préjudiciable à l'utilisation de terres à des fins agricoles, qui totalisent approximativement 15% de la superficie totale* touchée de façon directe et indirecte

De toutes les composantes du milieu urbain, seul le milieu bâti est affecté directement par le tracé de l'autoroute. Cependant, la structure physico-socio-économique des municipalités peut être modifiée par les répercussions pouvant survenir, suite à la réalisation de l'autoroute.

* La superficie totale est approximativement de 3 hectares.

11. Remarques

Inserer des autres renseignements jugés nécessaires à une meilleure compréhension du projet et au besoin annexer des pages.

Zone agricole permanente

L'article 104 de la Loi sur la protection du territoire agricole permet

l'utilisation de lots à des fins non-agricoles lorsque ceux-ci ont fait

l'objet d'une autorisation d'acquisition ou d'utilisation par arrêté en

conseil, du gouvernement, au moment où les dispositions de la Loi ont

été rendues applicables. Or, le décret de la région agricole désignée

fut adopté dans cette zone le 13 juin 1981 et des plans de réserve étaient

déjà en vigueur pour les lots affectés par le projet de l'autoroute 73 sud,

entre la municipalité de Ste-Marie et Notre-Dame-des-Pins. Les premiers

plans de réserve furent émis le 25 août 1976 par un arrêté en conseil

(2923-76) et le renouvellement de ces plans fut également réalisé par un

arrêté en conseil (2494-78) en date du 2 août 1978. Les plans portent les

numéros suivants: 622-75-32-450, 622-75-32-451, 622-75-32-452, 622-75-32-453.

Donc, les lots ou parties de lots touchés par l'autoroute 73 sud et intégrés

aux plans de réserve, ci-haut mentionnés, ne sont donc pas soumis à une

demande d'autorisation auprès de la Commission de la Protection du Territoire

agricole, pour leur utilisation à des fins non-agricoles.

D'autre part, la dernière partie (Notre-Dame-des-Pins à St-Georges-Est)

n'était pas incluse dans le plan de réserve. Comme elle est située en

majeure partie dans la zone agricole désignée, une démarche devra être

entreprise par le ministère des Transports afin d'obtenir une autorisation

de la C.P.T.A. pour changer la vocation des parties de lots touchés par

l'autoroute.

Niveau cartographique

Etant donné la configuration et la longueur du tracé, nous ne pouvons vous

le présenter sur des plans cadastraux. Nous avons préféré procéder à

une échelle plus réduite (1: 50 000) qui permet de mieux situer le corridor.

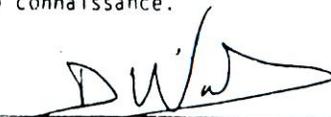
Vous trouverez donc une série de trois cartes qui se raccordent l'une à

l'autre et qui identifient de façon globale, le milieu traversé.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 820323

Par



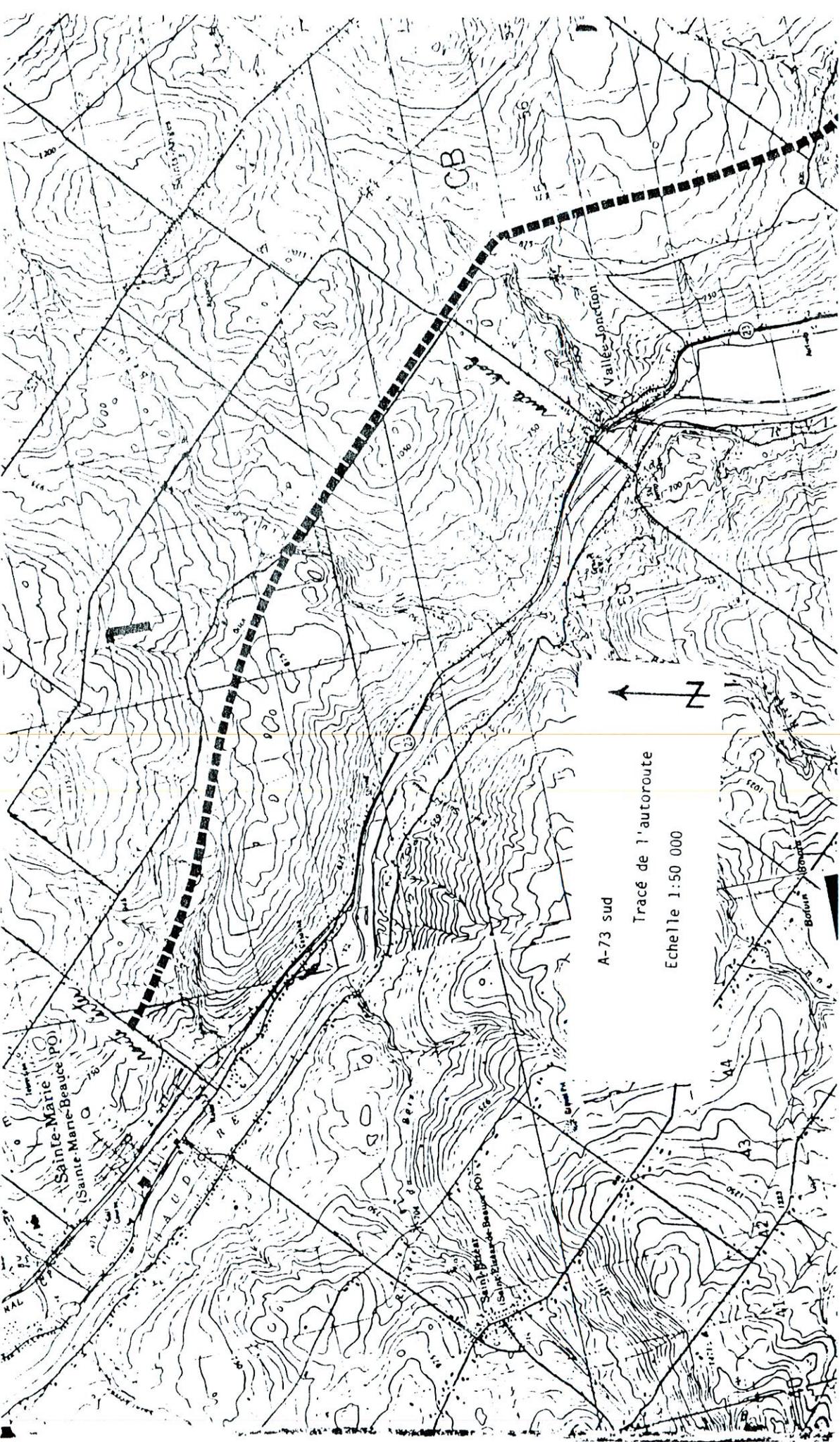
Chef, Service de l'Environnement



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Direction des Évaluations environnementales

2360, chemin Sainte-Foy
Sainte-Foy, Québec
G1V 4H2

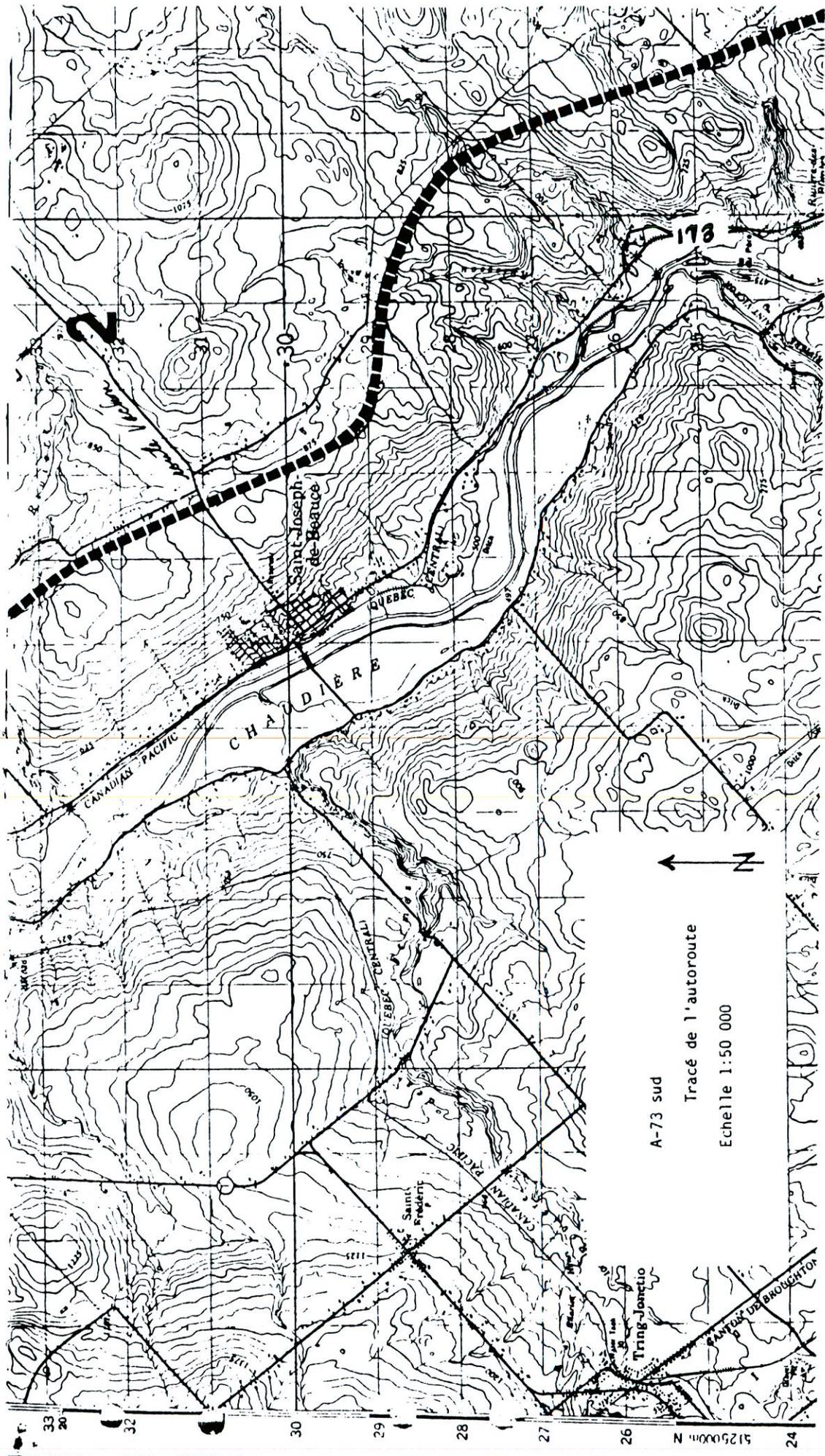




A-73 sud

Tracé de l'autoroute

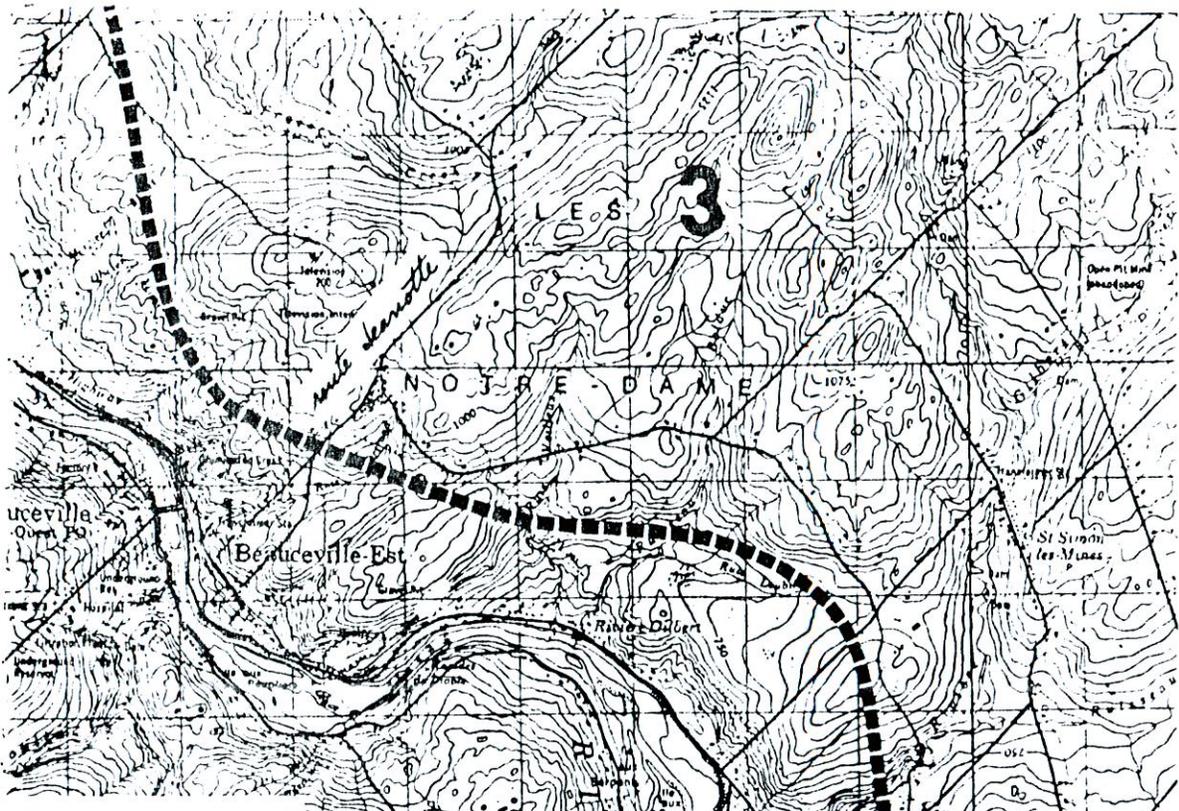
Echelle 1:50 000



A-73 sud
Tracé de l'autoroute
Echelle 1:50 000



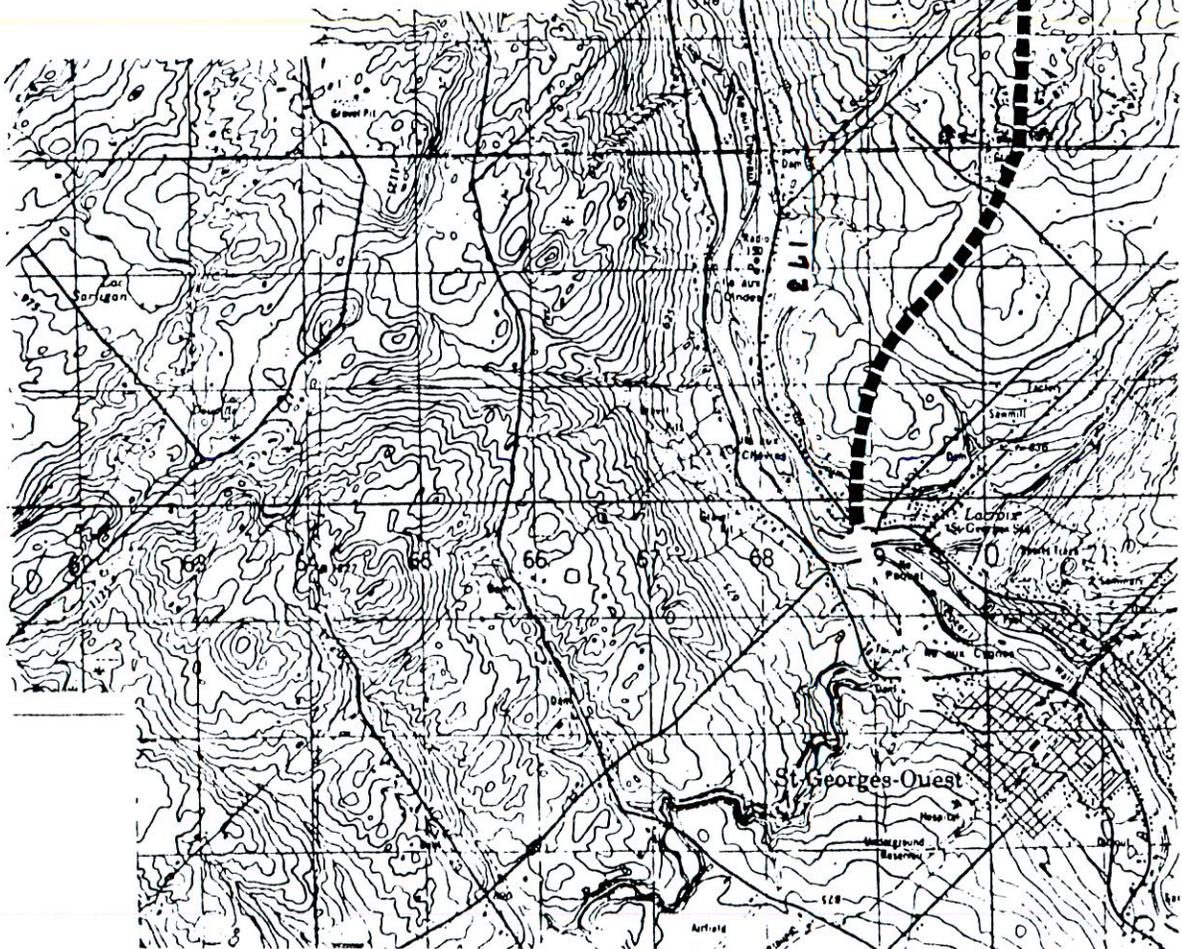
33 32 30 29 28 27 26 24
5125000m N



A-73 sud

Tracé de l'autoroute

Echelle 1:50 000



AUTRES LOTS AFFECTES PAR LE PROJET DE ST-SIMON-LES-MINES A ST-GEORGES

Rang I Nord-Est: 265, 270, 272, 274, 277, 281, 283, 285,
287, 289, 292, 447, 448, 449, 451, 452,
547, 548, 549.

Rang II Fief Cumberland: 858, 857, 856, 855, 854, 853,
852, 851, 850, 849, 848.

* Ces lots ne sont pas inclus dans les décrets 422-81 et 923-81, qui autorisent le M.T.O. à acquérir par expropriation les immeubles avec biens, meubles, accessoires d'immeubles, dans le cadre de la réalisation de l'auto-route 73 sud.

7

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC
(Québec)

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DES DOSSIERS:

No: 2321D - 133666
2334D - 133667
2336D - 133668
2352D - 133669

Lot (s): Voir annexe I

Cadastrés: 1) Paroisse St-Joseph
2) Paroisse St-François
3) Paroisse St-François
4) Paroisse St-Georges

Div. d'enreg.: Beauce

Superficie: 1) 644 954 mètres carrés
2) 1 364 201 mètres carrés
3) 106 300 mètres carrés
4) 34 210 mètres carrés

Municipalité: 1) St-Joseph de Beauce
2) St-François de Beauce
3) Notre-Dame-des-Pins
4) St-Georges Est

MRC: Beauce-Sartigan

NOM DES PARTIES: Ministère des Transports
PARTIE DEMANDERESSE

Municipalité de Notre-Dame-
des-Pins
- et -
Fédération de l'U.P.A. de Beauce
et als

PARTIE(S) MISE(S)-EN-CAUSE

MEMBRES PRÉSENTS: Armand Guérard, commissaire
Georges Labrecque, vice-président

DATE DE LA DÉCISION: 1988 08 01

NATURE DE LA DEMANDE:

Le Ministère demandeur désire procéder à la continuation de l'Autoroute 73 Sud pour le tronçon situé entre St-Joseph et St-Georges-de-Beauce.

Il s'adresse donc à la Commission afin que les propriétaires concernés soient autorisés à lotir et à aliéner en sa faveur, et afin d'être autorisé à utiliser à des fins autres que l'agriculture, les parties de lots nécessaires à la continuation de cette autoroute.

Toutes les municipalités concernées par la présente demande se sont prononcées favorablement, tout en demandant certaines corrections du tracé pour réaliser le projet de l'autoroute.

Tel qu'en fait foi plusieurs documents déposés au soutien de la demande, il appert que le projet du tracé de l'autoroute, tel que présentement proposé pour obtenir l'autorisation de la Commission, serait celui de moindre impact. La plupart des intervenants au dossier, soit les propriétaires mis-en-cause, soit la Fédération de l'U.P.A. de la Beauce, soit le Service de la protection du territoire agricole attaché au ministère de l'Agriculture, ou soit les municipalités concernées, en sont venues relativement à un accord pour que la Commission émette une autorisation, sans nuire pour autant aux exploitations agricoles.

En effet, la Fédération de l'U.P.A. de la Côte du Sud appuie le projet tel que proposé en indiquant qu'elle avait déjà émis son opinion depuis déjà une dizaine d'années, et que le tracé retenu est celui qu'elle préconise et qui protège le plus l'agriculture.

En outre, dans un formulaire de représentations fourni à la Commission en date du 7 juin 1988, et ce sous la signature de Pierre Giguère, responsable de l'aménagement, ce dernier émet certaines réserves et formule plusieurs commentaires afin de ne pas handicaper les exploitations agricoles et également, pour favoriser la culture sur certaines parties de lots longeant la future route.

Quant au Service de la protection du territoire agricole, tel qu'en fait foi le document déposé à cet effet, il émet l'opinion que le tracé proposé est celui du moindre impact et que la Commission devrait y faire droit.

Quelques mis-en-cause propriétaires sont intervenus en déposant une lettre au dossier, soit pour appuyer le tracé, soit pour demander des corrections, sans pour autant s'opposer.

Dans une lettre adressée à la Commission le 29 juin 1988, Me Richard Cliche, représentant monsieur André Jacques, le mis-en-cause, précise que l'érablière de son client est une source de revenus importante pour ce dernier, et demande à la Commission de la protéger le plus possible.

MOTIFS DE LA COMMISSION:

La Commission est satisfaite du tracé tel que proposé et croit qu'il est celui de moindre impact, compte tenu qu'il protège le plus possible l'agriculture.

Il n'est pas facile, pour réaliser un projet d'envergure comme celui-ci, de ne causer aucun embarras à l'agriculture quand il faut passer à travers un territoire agricole.

Bien sûr, certaines parties de lots visés contiennent des sols à très bon potentiel pour l'agriculture, et sont cultivés, mais dans la grande majorité des cas, on traverse des boisés et on s'efforce le plus possible de contourner les boisés d'érables.

Généralement, le potentiel des sols des lots visés par la demande est plutôt faible pour la pratique de l'agriculture, et compte tenu que le projet en est un d'utilité publique, la Commission croit qu'elle peut faire y droit sans aller à l'encontre des buts et objectifs que le législateur visait en adoptant la Loi sur la protection du territoire agricole.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION

AUTORISE le lotissement, au moyen d'un acte d'aliénation par les mis-en-cause propriétaires, en faveur du ministère des Transports, pour une utilisation autre qu'agricole, à savoir pour la poursuite de la construction de l'autoroute 73, entre St-Joseph et Notre-

Dame-des-Pins, et pour la réfection de la Route Kennedy, entre Notre-Dame-des-Pins et la Ville de St-Georges, et ce sur parties des lots suivants:

1) P.512 à P.516 inclusivement, P.519, P.521, P.508, P.509, P.510, P.508-A, P.891 à P.897 inclusivement, P.500, P.496, P.495, P.493, P.492, P.490, P.488, P.491, P.487, P.486, P.483, P.481, P.482, P.479, P.479-A, P.474, P.467, P.468, P.469, P.461, P.461-A, P.460, P.446-A, P.446-B, P.445, P.432 à P.434 inclusivement, P.425, P.422, P.416, P.414, P.447 et P.446, en la municipalité de St-Joseph-de-Beauce, au cadastre de la paroisse de St-Joseph, d'une superficie approximative de 644 954 mètres carrés;

2) P.1, P.2, P.3, P.5, P.295, P.296 à P.304 inclusivement, P.307, P.312, P.317, P.322, P.327, P.30, P.34, P.35, P.36, P.43, P.44, P.45, P.47, P.49, P.340, P.342 à P.356 inclusivement, P.82, P.83, P.91, P.92, P.89, P.87, P.84, P.81, P.79, P.77, P.61, P.58, P.93, P.94, P.96, P.102, P.108, P.112, P.113, P.113-A, P.122, P.122-C, P.155, P.160, P.165, P.172, P.172-A, P.175, P.178, P.180, P.181, P.182, P.188, P.189, P.192, P.194, P.196, P.198, P.200, P.201, P.205, P.218, P.228, P.130, P.164, P.173-A et P.174-A, en la municipalité de St-François, au cadastre de la paroisse de St-François, d'une superficie totale approximative de 1 364 201 mètres carrés;

3) P.233, P.234, P.237, P.237-1, P.240, P.241, P.243, P.272, P.275, P.278, P.279, P.281, P.283, P.285, P.287, P.289, P.290, P.292, P.526, P.526-A, P.528 et P.529, en la municipalité de Notre-Dame-des-Pins, au cadastre de la paroisse St-François, d'une superficie totale approximative de 106 300 mètres carrés;

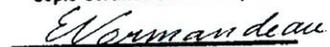
4) P.530, P.532, P.532, P.533, P.534, P.536, P.537, P.539, P.542, P.544, P.546, P.547, P.548 et P.549, en la municipalité de la paroisse de St-Georges Est, au cadastre de la paroisse de St-Georges, d'une superficie totale approximative de 34 210 mètres carrés.

Le tout tel que montré à un plan déposé au soutien de la demande par le ministère des Transports, lequel a été préparé par Gérard Jacques, arpenteur-géomètre, sous le numéro CH-76-17-1008 et portant le sceau en date du 25 août 1987, puis modifié à la planche 2-D-16 en date du 28 avril 1988.



Armand Guérard, commissaire

Commission de Protection du
Territoire Agricole du Québec
Copie certifiée conforme par:


Norman deau
OFFICIER AUTORISÉ

ANNEXE I

DOSSIERS 133666-133667-133668-133669

Lots:

1) P.512 à P.516 inclusivement, P.519, P.521, P.508, P.509, P.510, P.508-A, P.891 à P.897 inclusivement, P.500, P.496, P.495, P.493, P.492, P.490, P.488, P.491, P.487, P.486, P.483, P.481, P.482, P.479, P.479-A, P.474, P.467, P.468, P.469, P.461, P.461-A, P.460, P.446-A, P.446-B, P.445, P.432 à P.434 inclusivement, P.425, P.422, P.416, P.414, P.447 et P.446;

2) P.1, P.2, P.3, P.5, P.295, P.296 à P.304 inclusivement, P.307, P.312, P.317, P.322, P.327, P.30, P.34, P.35, P.36, P.43, P.44, P.45, P.47, P.49, P.340 à P.356 inclusivement, P.82, P.83, P.91, P.92, P.89, P.87, P.84, P.81, P.79, P.77, P.61, P.58, P.93, P.94, P.96, P.102, P.108, P.112, P.113, P.113-A, P.122, P.122-C, P.155, P.160, P.165, P.172, P.172-A, P.175, P.178, P.180, P.181, P.182, P.188, P.189, P.192, P.194, P.196, P.198, P.200, P.201, P.205, P.218, P.228, P.130, P.164, P.173-A et P.174-A;

3) P.233, P.234, P.237, P.237-1, P.240, P.241, P.243, P.272, P.275, P.278, P.279, P.281, P.283, P.285, P.287, P.289, P.290, P.292, P.526, P.526-A, P.528 et P.529;

4) P.530, P.532, P.532, P.533, P.534, P.536, P.537, P.539, P.542, P.544, P.546, P.547, P.548 et P.549;

Cadastrés:

- 1) Paroisse St-Joseph
- 2) Paroisse St-François
- 3) Paroisse St-François
- 4) Paroisse St-Georges

Div. d'enreg.:

Beauce

Superficies:

- 1) 644 954 mètres carrés
- 2) 1 364 201 mètres carrés
- 3) 106 300 mètres carrés
- 4) 34 210 mètres carrés

Municipalités:

- 1) St-Joseph de Beauce
- 2) St-François de Beauce
- 3) Notre-Dame-des-Pins
- 4) St-Georges Est



FORMULAIRE DE REPRÉSENTATIONS

DATE : Le 6 juillet 1988

OBJET : Demande d'autorisation (demande de permis)

Dossier numéro: 133666-23210, 133667-23340
133668-23360, 133669-23520

Si les faits ou les énoncés apparaissant au rapport d'analyse vous semblent incomplets, erronés, ou si vous désirez porter à la connaissance de la Commission d'autres faits, nous vous invitons à formuler vos représentations à l'aide de ce formulaire et à le retourner le plus rapidement possible.

En date du 3 décembre 1987, la Fédération de l'UPA de la Beauce a fait des
représentations dans le présent dossier. Nous voulons, par la présente, rap-
peler ou ajouter certains éléments qui peuvent avoir comme effet de réduire
l'impact sur l'activité agricole du secteur visé. Dans l'ensemble, l'UPA
de la Beauce maintient son accord sur la localisation du tracé proposé pour
la continuité de l'autoroute 73 sud de St-Joseph à St-Georges.

En ce qui concerne la construction de l'autoroute entre St-Joseph et Notre-
Dame-des-Pins, la partie affectée se situe en majorité en milieu boisé, li-
mitant les effets sur les terrains en culture. De plus, la réduction de
l'emprise à 105 mètres favorise une diminution des impacts. Nous notons
cependant que deux terrains cultivés sont particulièrement affectés. Comme
nous l'avons déjà signalé à la Commission, il y a le lot 344 de la conces-
sion St-Charles à St François de Beauce, qui en plus d'être sectionné, subit
un empiètement important, causé en partie par l'échangeur qui y sera cons-
truit pour accéder à la route Xavier Poulin. Sur ce point, le ministère
des Transports nous répondait qu'il était difficile de déplacer le tracé de
l'autoroute à proximité du rang St-Charles, dû entre autres à la présence de
la Rivière Noire. Si effectivement il devient techniquement très difficile
de déplacer le tracé, nous demandons tout au moins de réduire au strict mi-
nimum l'empiètement sur le lot 344.

(suite sur autre feuille)

Signature : [Signature]

S'il y a lieu, veuillez retourner ce formulaire à l'adresse suivante:

Commission de protection du
territoire agricole du Québec
Direction des services techniques
200-A, chemin Sainte-Foy, 2e étage
Québec (Québec)
G1R 4X6

À l'attention de : Yvan Dubuc

Un autre terrain en culture situé sur le lot 81 du rang 1 nord-est est affecté. La traverse du rang St-Charles par l'autoroute oblige la construction d'un viaduc et d'une voie de desserte à cet endroit, tel que convenu à la fin des années 1970. En fait, c'est surtout la réalisation de la voie de desserte qui affecte la culture sur le lot 81. Aussi, nous demandons d'étudier sérieusement la possibilité de déplacer le tracé quelque peu vers le sud-est et de cette façon, empiéter sur un milieu boisé tout en réduisant l'impact sur l'agriculture. Ce déplacement devrait être fait en conformité des maxima de courbure possibles de l'autoroute, afin de ne pas empiéter dans les érablières situées sur les lots 89, 90, 91, 92, 93 et 94. Nous retrouvons sur ces lots un peuplement d'érables très intéressant qu'il faut éviter. Bien sûr, que pris isolément, cette partie de terrain en culture affectée sur le lot 81 n'est pas très grande. Mais il faut prendre en considération que le propriétaire de ce terrain, M. Hercule Grondin, est déjà considérablement affecté par le passage sur toute la longueur de sa terre (lots 78-80-81-82) de plusieurs lignes de transport d'électricité qui vont rejoindre le poste de Beauceville situé près de la route 173.

Pour ce qui est de l'élargissement de la route 173 de Notre-Dame-des-Pins à St-Georges, les producteurs agricoles touchés y donnent leur accord en autant qu'une attention particulière soit apportée pour obtenir une stabilisation adéquate des talus du côté ouest, de façon à réduire les glissements de sol sur les terres en culture. De plus, les voies d'accès aux fermes et aux terrains en culture devront être assez larges et pas trop abruptes pour assurer la sécurité des utilisateurs.

Finalement, lors des travaux de construction de l'autoroute et après, les mesures suivantes devraient être prises:

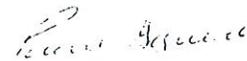
... assurer l'égouttement adéquat de l'autoroute pour contenir les surplus d'eau et les reconduire de façon à ne pas perturber le réseau hydrographique et le système de drainage des terrains adjacents

- . d'obtenir l'autorisation pour circuler en dehors de l'emprise ou sur les chemins de ferme
- . d'aviser à l'avance les propriétaires de la période de travail, de façon à ce qu'ils puissent planifier certains travaux
- . d'éviter l'amoncellement de gravier dans les boisés ou sur des terrains en culture comme cela a été observé ailleurs aux abords de l'autoroute 73
- . de permettre l'utilisation de la partie de l'emprise non utilisée lors de la construction de la première voie, tant que la deuxième voie ne sera pas construite.

Nous espérons que nos recommandations seront prises en considération dans l'intérêt de l'agriculture et nous demeurons disponibles pour toute information supplémentaire.

Vous remerciant de votre attention, veuillez recevoir, Monsieur, l'expression de nos distingués sentiments.

FEDERATION DE L'UPA DE LA BEAUCE



Pierre Giguère, responsable de l'aménagement

PG/jb

c.c.: M. Clément Roy, président syndicat de l'UPA "Beauce Centre"
M. Rémi Bolduc, président syndicat de l'UPA "De l'Erable"
M. Bertrand Boutin, président syndicat de l'UPA "Jaro"



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Service des expropriations
3003, 3e Rue, Centre industriel
SAINT-ROMUALD, Lévis
(Québec) G6W 5M6
Tél. (418) 839-7568

Saint-Romuald, le 5 mai 1987

Monsieur Hercule Grondin
440, 1ère Avenue Renault
BEAUCEVILLE-EST (Québec)
GOS 1A0

OBJET: dossier 5-76-01177-9

Monsieur,

La présente est pour vous informer que l'avis d'imposition de réserve enregistré le 19 octobre 1976 et son renouvellement ont été radiés le 16 avril 1987 sous le numéro 111827 au bureau d'enregistrement de Beauce.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Paolo Lessard, adm.a., e.a.
Chef, Division des opérations

PL/jv



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

Service de l'expropriation
2181, 4e rue, Centre industriel
SAINT-ROMUALD, Lévis
(Québec) G6W 5M6
TÉL. (418) 839-7568

Saint-Romuald, le 6 novembre 1989

Monsieur Hercule Grondin
440, 1ère avenue Renault
BEAUCEVILLE EST
(Québec) GOS 1A0

OBJET: dossier 5-76-01177-9

Monsieur,

La présente est pour vous informer que la réserve imposée contre votre propriété située sur le tracé de l'auto-route 73 et son renouvellement ont été radiés le 1er novembre 1989 sous le numéro 118881 au bureau d'enregistrement de Beauce.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Paolo Lessard, adm.a.,e.a.
Chef, Division des opérations

PL/



TRIBUNAL DE L'EXPROPRIATION

Division de **QUEBEC**

District de **BEAUCHE**

No:

PROCUREUR GÉNÉRAL DE LA PROVINCE
DE QUÉBEC

ET

L'HONORABLE MINISTRE DES TRANSPORTS

VS

HERCULE GRONDIN
Route rurale no 1
Beauceville-est, Beauce nord
(Québec)

AVIS DE RENOUVELLEMENT DE RESERVE(S)

5-76-01177-9

TRMI014

PIERRE LANGLOIS, AVOCAT
CONTENTIEUX DU MINISTRE
DES TRANSPORTS
3003, 3E RUE, CENTRE INDUSTRIEL
SAINT-ROMUALD (QUEBEC)
G6W 5M6

Scipio
15/9/80
Beauceville
Beauceville

CANADA

PROVINCE DE QUEBEC
TRIBUNAL DE L'EXPROPRIATION
DIVISION DE QUEBEC
DISTRICT DE BEAUCE

11 sept. 1980

NO:

LE PROCUREUR GENERAL DE LA
PROVINCE DE QUEBEC, représentant
Sa Majesté du Chef de la
Province

-et-

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

Expropriants

-vs-

Route rurale no 1
Beauceville-est, Beauce nord
(Québec)

ND: 5-76-01177-9

Exproprié(s)

AVIS DE RENOUVELLEMENT DE RESERVE(S)

LE PROCUREUR GENERAL DE LA PROVINCE DE QUEBEC,
représentant Sa Majesté du Chef de la Province, déclare que:

1. Conformément à l'Arrêté en Conseil numéro
2497-78 du 2 août 1978, le Ministre
des Transports, au profit de Sa Majesté du Chef de la Province,
en vertu des articles 10 et suivants de la Loi de la Voirie
(L.R.Q. Chap. V-8) et de la Loi sur l'expropriation (L.R.Q.
Chap. E-24);

renouvelle pour une période de deux (2) ans, une réserve sur l'immeuble désigné comme étant le(s) lot(s) , , ler rang nord-est

du cadastre officiel de la paroisse Saint-François division d'enregistrement de Beauce à Beauceville-est dont vous apparaissez le propriétaire;

2. Cet immeuble est démontré sur le plan numéro 622-75-32-452 préparé par Jules DeBlois, arpenteur-géomètre, lequel plan doit être déposé au bureau d'enregistrement de la division précitée;

3. L'imposition d'une réserve sur ledit immeuble pour une superficie de 58 020 pieds carrés est nécessitée par des motifs d'ordre public et, plus spécialement, en vue de la construction ou la réfection de l'Autoroute 73, tronçon 2

à cet endroit;

4. Conformément à l'article 44 de ladite Loi (L.R.Q. Chap. E-24) le propriétaire ou titulaire a trente (30) jours pour contester le droit au renouvellement de la réserve.

5. L'avis d'imposition de réserve sur ledit immeuble a été enregistré au bureau d'enregistrement de Beauce à Beauceville-est sous le numéro 309058 le 02 octobre 1978.

SAINT-ROMUALD, le 09 septembre 1980

(S) Pierre Langlois

Pierre Langlois, avocat
Procureur des expropriants

(S) Jacqueline M. Verdon
Témoin

(S) Monique Boucher
Témoin

A F F I D A V I T

CANADA
PROVINCE DE QUEBEC
TRIBUNAL DE L'EXPROPRIATION
DIVISION DE QUEBEC
DISTRICT DE BEAUCE
NO 5-76-01177-9

JE, soussignée, Jacqueline M. Verdon, fonctionnaire, demeurant à 7905, avenue de Sully, # 5, Charlesbourg, district de Québec, déclare sous serment que:

1. J'étais présente et j'ai vu le procureur des expropriants nommés dans l'Avis de renouvellement de réserve(s) ci-joint, le signer;
2. Cet Avis a été signé par ce procureur Me Pierre Langlois, avocat, en ma présence et en la présence de Monique Boucher, l'autre témoin qui y a concouru;
3. Cet Avis a été signé par ce procureur Me Pierre Langlois, avocat, le dixième (10e) jour du mois de septembre mil neuf cent quatre-vingt (1980);
4. Je connais cet avocat et procureur.

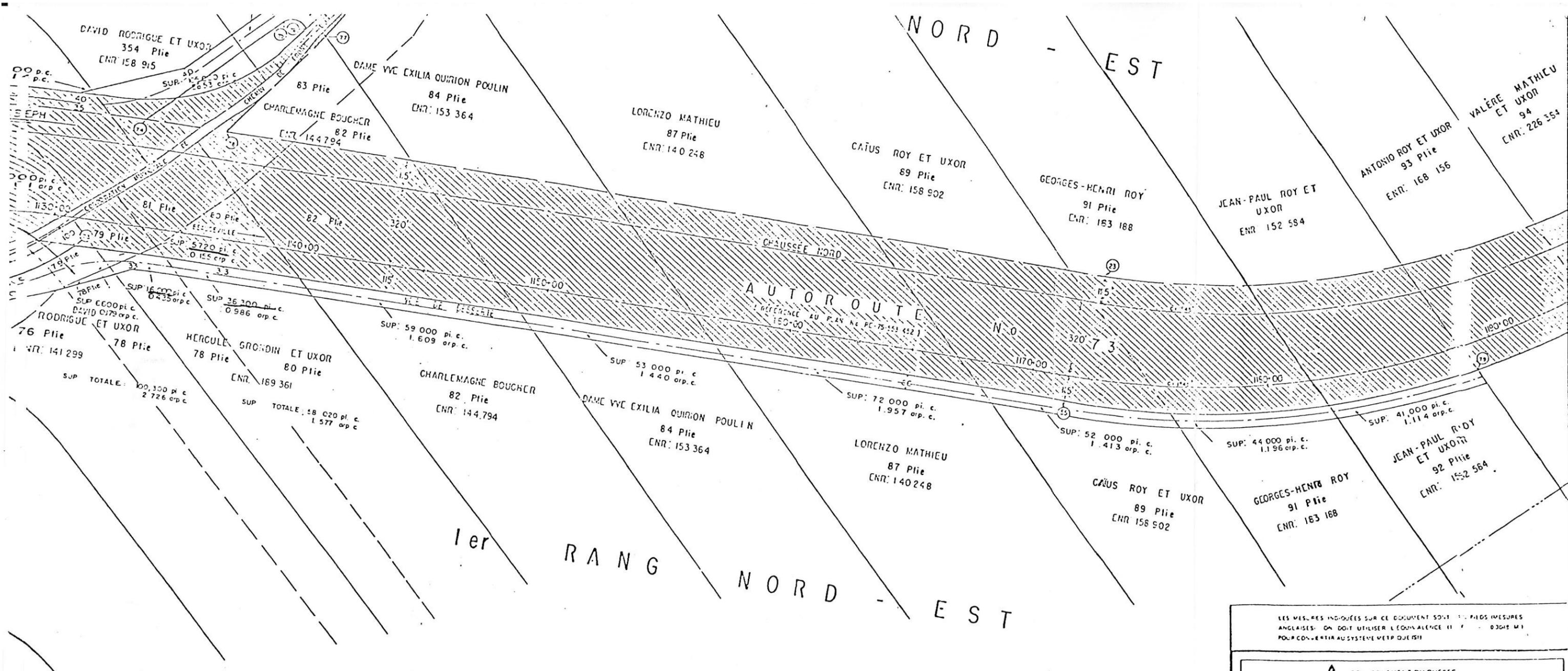
EN FOI DE QUOI, je signe

(S) Jacqueline M. Verdon
Témoin assermenté

Assermenté devant moi, Lucien Rioux, commissaire à l'assermentation, numéro 50 964
à Saint-Romuald,
Ce 11e jour de septembre 1980

(S) Lucien Rioux
Personne autorisée à recevoir le serment

COPIE CONFORME



SERVIR
E PAR LES
E PAR LES
E PAR LES
E PAR LES
SERVITUDE
A TRAVERS



CH-75-17-1067

LÉGENDE:
 TERRAIN GREVÉ D'UNE RÉSERVE 
 TERRAIN A RÉSERVER 

REMARQUE:
 CE PLAN A ÉTÉ PRÉPARÉ D'APRÈS UNE COPIE ALPHABÉTIQUE

LES MESURES INDICÉES SUR CE DOCUMENT SONT EN PIEDS MESURES ANGLAISES. ON DOIT UTILISER L'ÉQUVALENCE EN MÈTRES (1 PIED = 0,3048 M) POUR CONVERTIR AU SYSTÈME MÉTRIQUE.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
 MINISTÈRE DES TRANSPORTS
 DIRECTION GÉNÉRALE DU GÉNIE

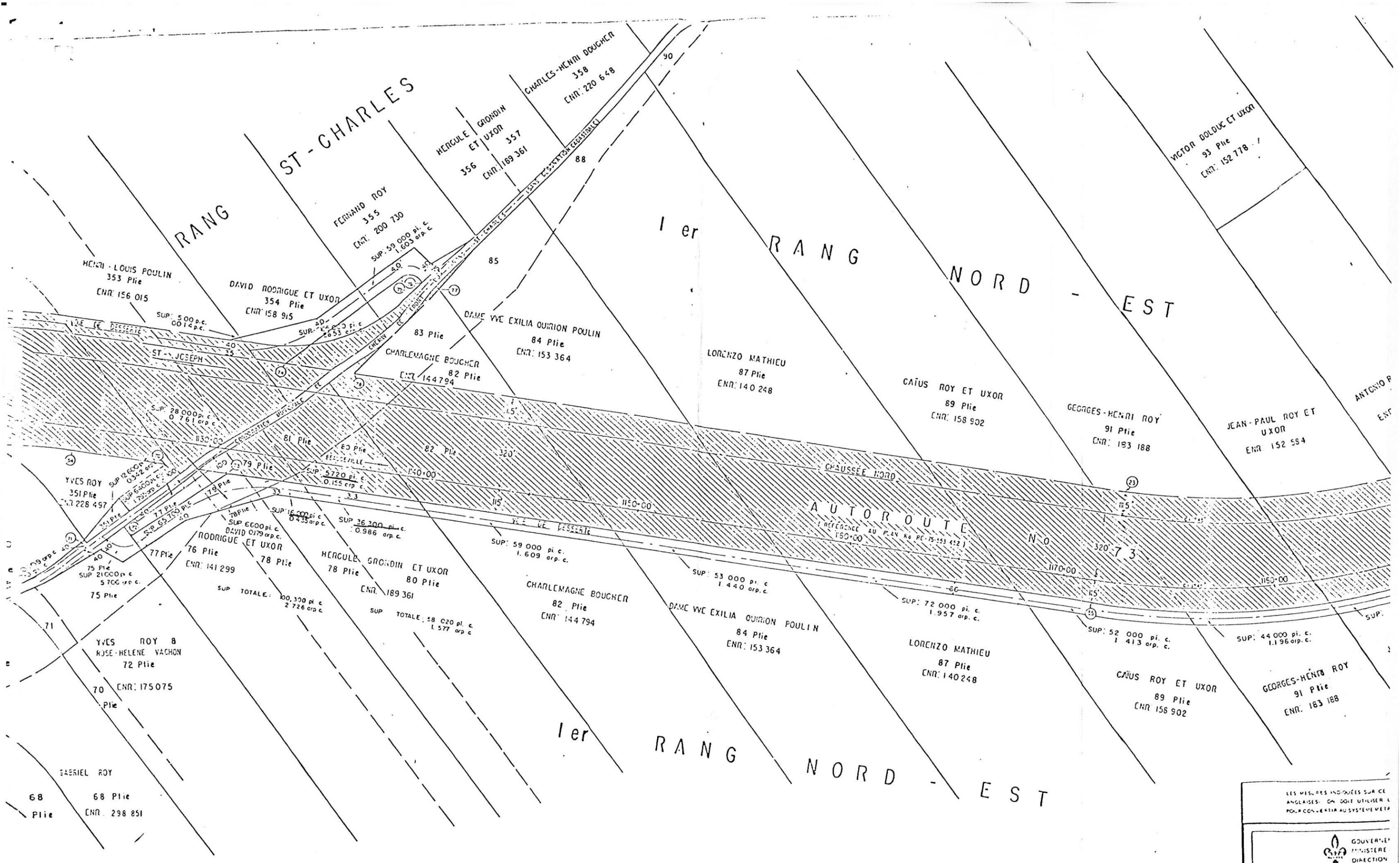
DIRECTION DE L'ARPENTAGE FONDICER

PLAN DE RÉSERVE (EMPRISE ET NON ACCÈS)

PAROISSE DE SAINT-FRANÇOIS SAINT-FRANÇOIS-DE-BEAUCE
 DEAUCE DEAUCE DEAUCE-NORD

TERRAIN ET SERVITUDE DE NON ACCÈS À RÉSERVER

NUMÉRO	DATE	PRÉPARÉ PAR
2142	25 MAI 1978	J. S. Rivin
ÉCHELLE	VÉRIFIÉ PAR: J. S. Rivin	
	APPROUVÉ PAR: J. S. Rivin	
PLAN DE CONSTRUCTION	ROUTE	REQUIS
CH-75-17-1067	0101713 C 2	3-2 23
DOSSIER GÉNÉRAL	SUJET	ANNÉE
180-78-0457	61212 715	303
	RÉGION	SÉQUENTIEL
	41512	6-C
		8



68 Plie
68 Plie
ENR: 298 851

SERV. DE DE NON ACCÈS A RESERVER
LES LOTS OU PARTIS DE LOTS SITUÉS

LES MESURES INDUQUÉES SUR CE
ANGLAISES: ON DOIT UTILISER LE
POUR CONVERTIR AU SYSTÈME MÉTR.

 GOUVERNEMENT
MINISTÈRE
DIRECTION

DIRECTION DE LA
PLAN DE RÉSERVE

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ ROBERT-CLICHE

Extrait du Procès-Verbal de la séance du Conseil des maires de la MRC Robert-Cliche tenue le jeudi 15 août 1996 au 111-A, 107 ième rue de la Station à Beauceville, à 20 heures.

Étaient présents M.M. H.-Marcel Veilleux, préfet et maire de Beauceville
Paul Bolduc, maire de Saint-François-Ouest
Normand Boutin, maire-suppléant de Ville Saint-Joseph
Jean-Louis Doyon, maire de Saint-Joseph-des-Érables
Marc-André Gilbert, maire de Saint-Alfred
Janvier Grondin, maire de Saint-Jules
Denis Labbé, maire de Saint-Odilon-de-Cranbourne
Camil Lehoux, maire de Saint-Séverin
Laurent Lessard, maire de Tring-Jonction
Normand Maheux, maire de Saint-Joseph-de-Beauce
Eudore Perron, maire de Saint-Victor
Denis Poulin, maire de Saint-François-de-Beauce
Benoît Prévost, maire de Saint-Victor-de-Tring
Paul-Émile Roy, maire de Saint-Frédéric

Formant quorum sous la présidence du préfet, Monsieur H.-Marcel Veilleux.

Était aussi présent, Monsieur Gilbert Caron, secrétaire-trésorier et coordonnateur à l'aménagement.

RÉSOLUTION NO.: 2057-96

AUTOROUTE 73

CONSIDÉRANT le piètre état du lien routier principal entre les agglomérations des MRC Beauce-Sartigan et Robert-Cliche le long de la Chaudière;

CONSIDÉRANT l'importance d'un réseau routier adéquat pour le développement économique d'une région;

CONSIDÉRANT la nécessité pour les entreprises beauceronnes d'être concurrentielles par rapport à celles des autres régions du Québec;

CONSIDÉRANT l'état avancé des études préliminaires du prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Beauceville;

CONSIDÉRANT QUE l'étude d'opportunité de ce prolongement entre Saint-Joseph et Saint-Georges a été déposée en juillet 1992 au Ministère des Transports;

Sur la proposition de monsieur Eudore Perron, appuyé par monsieur Janvier Grondin, il est résolu à l'unanimité de se joindre au consensus régional pour demander au Ministère des Transports:

- le prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges et ce dans les plus brefs délais possible;
- de confirmer le tracé retenu en 1992 selon les études d'opportunité alors déposées, tout en vérifiant et en tenant compte de certaines problématiques locales;
- de dégager le plus rapidement possible les sommes nécessaires à la construction du tronçon "route 276/route Xavier-Poulin (rang Sainte-Corrine)" et à la réalisation des études mises en plan et réalisation du tronçon "route Xavier-Poulin (rang Sainte-Corrine)/57^e rue de Saint-Georges."

VRAIE COPIE CERTIFIÉE
CE 20 AOÛT 1996 PAR



GILBERT CARON
SECRÉTAIRE-TRÉSORIER
COORDONNATEUR À L'AMÉNAGEMENT

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ
DE BEAUCE-SARTIGAN

EXTRAIT DU REGISTRE DES PROCÈS-VERBAUX

Procès-verbal d'une séance régulière du conseil de la Municipalité régionale de comté de Beauce-Sartigan tenue à Ville Saint-Georges, au centre administratif de la M.R.C., le 28 août 1996 à 20h00. Sont présents:

Mme Hélène Poirier	Shenley	Mme Marguerite Carrier	St-Honoré
Mme Ghislaine Roy	St-Éphrem-de-Tring	Mme Fernande Rodrigue	La Guadeloupe
M. Gérard Veilleux	St-Georges-Est	M. Roger Carette	St-Georges
M. Roger Lachance	St-Gédéon Paroisse	M. Luc Lemieux	St-Éphrem-de-Beauce
M. Léonide Grenier	St-Benoît-Labre	M. Victor Loignon	St-Philibert
M. Paul Baillargeon	Lac-Poulin	M. Fernand Jacques	St-Théophile
M. Martin Busque	St-Simon-les-Mines	M. Clermont Paquet	St-Côme-Linière
M. Fernand Bégin	St-Jean-de-la-Lande	M. Richard Marcoux	St-Martin
M. Léandre Létourneau	St-Hilaire	M. Roger Nadeau	St-Gédéon Village
M. Ovila Poulin	Aubert-Gallion	M. Viateur Boucher	Notre-Dame-des-Pins
M. Maurice Boutin	St-Évariste	M. Denis Roy	St-René

Sous la présidence de Monsieur Jean-Marc Paquet, maire de la Municipalité de Saint-Martin et préfet de la M.R.C.

Monsieur Gilles Piché, directeur général, secrétaire-trésorier et coordonnateur à l'aménagement est également présent.

AUTOROUTE 73

RÉSOLUTION NO.: 96-08-168

Considérant le piètre état du lien routier principal entre les villes des M.R.C. de Beauce-Sartigan et de Robert-Cliche le long de la Chaudière;

Considérant l'importance d'un réseau routier adéquat pour le développement économique d'une région;

Considérant la nécessité pour les entreprises beauceronnes d'être concurrentielles par rapport à celles des autres régions du Québec;

Considérant l'état avancé des études préliminaires du prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Beauceville;

Considérant que l'étude d'opportunité de ce prolongement entre Saint-Joseph et Saint-Georges a été déposée en juillet 1992 au ministère des Transports;

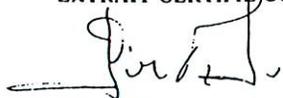
En conséquence, il est proposé par Monsieur Roger Carette, appuyé par Monsieur Martin Busque et résolu à l'unanimité que la M.R.C. de Beauce-Sartigan se joigne au consensus régional pour demander au ministre des Transports du Québec, Monsieur Jacques Brassard:

1. De prioriser dans la programmation gouvernementale, le prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Saint-Georges et ce, dans les meilleurs délais;
2. De confirmer le tracé retenu en 1992 et de compléter les études nécessaires pour le prolongement de l'autoroute 73 tel que proposé dans l'étude d'opportunité du ministère des Transports du Québec;
3. De dégager le plus rapidement possible les sommes nécessaires à l'élaboration des études, à la mise en plan et à la réalisation des travaux.
4. De faire connaître le calendrier de réalisation des travaux aux intervenants concernés dans les meilleurs délais.

.../

Il est également résolu qu'une copie de cette résolution soit transmise au premier Ministre, Monsieur Lucien Bouchard, à la ministre responsable de la région Chaudière-Appalaches, Madame Denise Carrier-Perreault, au secrétaire au développement de la région Chaudière-Appalaches, Monsieur Jean-Guy Paré, aux députés provinciaux de Beauce-Nord et Beauce-Sud, au CRCD Chaudière-Appalaches et à la Conférence des préfets de la région Chaudière-Appalaches dans le but d'obtenir leur appui dans ce dossier.

EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME



Gilles Piché, sec.-trés.
M.R.C. de Beauce-Sartigan

Le 3 septembre 1996



VILLE DE BEAUCEVILLE

RÉSOLUTION NO 96-08-5881

Considérant le piètre état du lien routier principal entre les villes des M.R.C. Beauce-Sartigan et Robert-Cliche le long de la Chaudière;

Considérant l'importance d'un réseau routier adéquat pour le développement économique d'une région;

Considérant la nécessité pour les entreprises beauceronnes d'être concurrentielles par rapport à celles des autres régions du Québec;

Considérant que l'état avancé des études préliminaires du prolongement de l'autoroute 73 de St-Joseph à Beauceville;

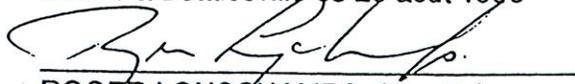
Considérant que l'étude d'opportunité de ce prolongement entre St-Joseph et St-Georges a été déposé en juillet 1992 au Ministère des Transports;

Il est proposé par monsieur Pierre Paquet, appuyé par Monsieur Jean Gilbert, et résolu unanimement de se joindre au consensus régional pour demander au Ministère des Transports;

- 1- Le prolongement de l'autoroute 73 de St-Joseph à Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et St-Georges et ce dans les plus brefs délais possible
- 2- De remettre à jour et de compléter les études nécessaires pour le prolongement de l'autoroute 73 tel que proposé dans l'étude d'opportunité du Groupe Roche
- 3- De dégager de plus rapidement possible les sommes nécessaires à la construction du tronçon "Route 276/route Xavier-Poulin" et à la réalisation des études, mises en plan et réalisation du tronçon Xavier-Poulin/157^e Rue, St-Georges
- 4- De confirmer le tracé retenu en 1992 selon les études d'opportunité alors déposées tout en vérifiant certaines problématiques locales.

ADOPTÉ

Extrait certifié conforme du procès-verbal
de l'assemblée du conseil tenue le 19 août 1996
Donné à Beauceville ce 20 août 1996


ROGER LONGCHAMPS, Sec. Trés.



VILLE DE
SAINT-GEORGES

PROVINCE DE QUÉBEC
VILLE DE SAINT-GEORGES

Extrait du procès-verbal d'une séance régulière du Conseil de la Ville de Saint-Georges, tenue au lieu ordinaire le 12 août 1996 à laquelle sont présents Mesdames les Conseillères Ann Paré, Murielle Busque, Messieurs les Conseillers Serge Paquet, Jean Perron, Régis Drouin, Emmanuel Bourque et Michel Bernard.

Formant quorum sous la présidence de Monsieur le Maire Roger Carette.

RÉSOLUTION N° 96-5860

Prolongement de l'autoroute 73

- ATTENDU: l'unanimité de priorisation du prolongement de l'autoroute 73 à la Conférence Socio-économique Chaudière-Appalaches (19-01-90);
- ATTENDU: les engagements gouvernementaux en la même occasion;
- ATTENDU: les résultats de l'étude d'opportunité du prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph de Beauce et Saint-Georges (projet MTQ / 1140-89-15) en avril 1992;
- ATTENDU: l'unanimité déclarée sur la base de ladite étude (op. sit. doc. Roche);
- ATTENDU: les engagements gouvernementaux de la "biennale" de la Conférence Socio-économique Chaudière-Appalaches (22-05-92);
- ATTENDU: la priorisation des dossiers établie par les MRC de Beauce-Sartigan et de Robert-Cliche relative à l'emploi;
- ATTENDU: la priorité politique au Conseil municipal de Ville de Saint-Georges : *"Le développement et le maintien de l'emploi par le développement des PME et PMO du territoire"*;
- ATTENDU: le programme fédéral-provincial de modernisation du réseau routier de l'Est du Québec;
- ATTENDU: l'état d'avancement de certains travaux préliminaires disponibles à ce jour;
- ATTENDU: toutes discussions ayant entouré le "Fonds compensatoire" (02-06-95 / 08-07-96);

IL EST PROPOSÉ par Monsieur le Conseiller Serge Paquet
APPUYÉ par Madame la Conseillère Ann Paré
ET RÉSOLU unanimement

QUE demande soit faite au gouvernement du Québec et plus particulièrement au Ministère des Transports du Québec à l'effet de:

- 1- De confirmer la priorisation du prolongement St-Joseph / St-Georges de l'autoroute 73 en support au développement, à la croissance et à la survie économique des M.R.C. de Robert-Cliche et de Beauce-Sartigan;

- 2- De confirmer le tracé retenu en 1992 au terme des études d'opportunité alors déposées, tracé qui a fait alors objet d'unanimité;
- 3- De réaliser dans les meilleurs délais la construction dudit tronçon;
 - a) L'arpentage et les relevés étant faits pour le segment "route 276 / Route Xavier Poulin", le mandat de préparation des plans peut être réitéré ou confié;
 - b) L'étude d'impacts sur l'environnement peut, nous semble-t-il, être scindée en deux mandats, le premier segment ne présentant que très peu de contraintes selon les données disponibles; semblable étude pour le segment "Route Xavier Poulin / 57^e rue / St-Georges" devrait également être commandée;
- 4- D'élaborer et de rendre public le calendrier de réalisation du projet.

QUE copie de la présente soit signifiée à tous les partenaires des discussions en région depuis la relance du projet (rencontre du 14-04-95).

ADOPTÉE

ROGER CARETTE
Maire

LAURENT NADEAU, o.m.a.
Greffier

Extrait certifié conforme,
à la Ville de Saint-Georges,
ce 13^e jour d'août 1996.


LAURENT NADEAU, o.m.a.
Greffier

jc.

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
OU
COPIE DE RÉSOLUTION

MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE DE SAINT-ÉPHREM-DE-BEAUCE

A une session **régulière** du Conseil de la Municipalité de la Paroisse de Saint-Ephrem-de-Beauce tenue à la Salle du Conseil, le mardi 3 septembre 1996 à 19H30

ÉTAIENT PRÉSENTS M.M.: Pierre Plante - Camille Couture
Madame Céline Marois, Jean Plante

formant quorum sous la présidence de **Monsieur Luc Lemieux, Maire.**

Madame Charlotte Longchamps, secrétaire-trésorière est aussi présente.

RÉSOLUTION NUMÉRO 96-09-152

AUTOROUTE 73

Considérant le piètre état du lien routier principale entre les villes des M.R.C. de Beauce-Sartigan et de Robert-Cliche le long de la Chaudière

Considérant l'importance d'un réseau routier adéquat pour le développement économique d'une région

Considérant la nécessité pour les entreprises beauceronnes d'être concurrentielles par rapport à celles des autres régions du Québec

Considérant que l'état avancé des études préliminaires du prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Beauceville

Considérant que l'étude d'opportunité de ce prolongement entre Saint-Joseph et Saint-Georges a été déposé en juillet 1992 au ministre des Transports

EN CONSÉQUENCE

PROPOSÉ PAR MONSIEUR Camille Couture

ET SECONDÉ PAR MONSIEUR Jean Plante

ET RÉSOLU UNANIMEMENT que la M.R.C. de Beauce-Sartigan se joigne au consensus régional pour demander au ministre des Transports du Québec, Monsieur Jacques Brassard :

1. De prioriser dans la programmation gouvernementale le prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Saint-Georges et ce, dans les meilleurs délais

2. De confirmer le tracé retenu en 1992 et de compléter les études nécessaires pour le prolongement de l'autoroute 73 tel que proposé dans l'étude d'opportunité du ministère des Transports du Québec

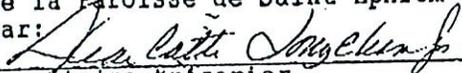
3. De dégager le plus rapidement possible les sommes nécessaires à l'élaboration des études, à la mise en plan et à la réalisation des travaux

4. De faire connaître le calendrier de réalisation des travaux aux intervenants concernés dans les meilleurs délais

Il est également résolu qu'une copie de cette résolution soit transmise au premier Ministre, Monsieur Lucien Bouchard, à la ministre responsable de la région Chaudière-Appalaches, Madame Denise Carrier-Perreault, au secrétaire au développement de la région Chaudière-Appalaches, Monsieur Jean-Guy Paré, aux députés provinciaux de Beauce-Nord et Beauce-Sud, au CRCD Chaudière-Appalaches et à la Conférence des préfets de la région Chaudière-Appalaches dans le but d'obtenir leur appui dans ce dossier.

Copie Certifiée Conforme ce 5 ième jour de septembre 1996
Aux Minutes de la Corporation Municipale
de la Paroisse de Saint-Ephrem-de-Beauce

Par:



secrétaire-trésorier

Le 5 septembre 1996

A Qui de droit:

Extrait du procès-verbal d'une session tenue le 3 septembre 1996

RESOLUTION 170-96

CONSIDERANT le piètre état du lien routier principal entre les villes des M. R. C. de Beauce-Sartigan et de Robert-Cliche le long de la Chaudière;

CONSIDERANT l'importance d'un réseau routier adéquat pour le développement économique d'une région;

CONSIDERANT la nécessité pour les entreprises beauceronnes d'être concurrentielles par rapport à celles des autres régions du Québec;

CONSIDERANT que l'état avancé des études préliminaires du prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Beauceville;

CONSIDERANT que l'étude d'opportunité de ce prolongement entre Saint-Joseph et Saint-Georges a été déposée en juillet 1992 au ministère des Transports;

EN CONSEQUENCE, IL EST PROPOSE PAR M. Louis-Georges Poulin, appuyé par M. Renald Rancourt et résolu unanimement que la Municipalité de Saint-Georges Est se joigne au consensus régional pour demander au ministre des Transports du Québec, Monsieur Jacques Brassard:

1. De prioriser dans la programmation gouvernementale le prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Saint-Georges et ce, dans les meilleurs délais;
2. De confirmer le tracé retenu en 1992 et de compléter les études nécessaires pour le prolongement de l'autoroute 73 tel que proposé dans l'étude d'opportunité du Ministère des Transports du Québec;
3. De dégager le plus rapidement possible les sommes nécessaires à l'élaboration des études, à la mise en plan et à la réalisation des travaux.
- 4- De faire connaître le calendrier de réalisation des travaux aux intervenants concernés dans les meilleurs délais.

Il est également résolu qu'une copie de cette résolution soit transmise au premier Ministre, Monsieur Lucien Bouchard, à la ministre responsable de la région

Suite page suivante...

Extrait du Procès-Verbal
ou du 3 septembre 19 96

Copie de Résolution
Municipalité de

Paroisse Saint-Honoré

À la session régulière du Conseil de la

Municipalité de Paroisse St-Honoré

3 septembre 19 96 et à laquelle étaient présents son honneur

maire M.me Marguerite Carrier

et les conseillers suivants: MM. Michel Fortier, Mario Lagueux, Jean-Pierre
Quirion, Henri Boutin, Carol Fortin, Ghislain Champagne

198-09-96

17- RÉSOLUTION AUTOROUTE 73

CONSIDÉRANT le piètre état du lien routier principal entre
les villes des M.R.C. de Beauce-Sartigan et de Robert-Cliche
le long de la Chaudière;

CONSIDÉRANT l'importance d'un réseau routier adéquat pour le
développement économique d'une région;

CONSIDÉRANT la nécessité pour les entreprises beauceronnes
d'être concurrentielles par rapport à celles des autres
régions du Québec;

CONSIDÉRANT que l'état avancé des études préliminaires du
prolongement de l'autoroute 73 de St-Joseph à Beauceville;

CONSIDÉRANT que l'étude d'opportunité de ce prolongement entre
St-Joseph et St-Georges a été déposé en juillet 1992 au
ministère des Transports;

EN CONSÉQUENCE il est proposé par M. Mario Lagueux, appuyé de
M. Michel Fortier et résolu à l'unanimité que la municipalité
Paroisse St-Honoré joigne au consensus région pour demander au
ministre des Transports du Québec, M. Jacques Brassard:

- 1- De prioriser dans la programmation gouvernementale le
prolongement de l'autoroute 73 de St-Joseph à St-Georges et
ce, dans les meilleurs délais;
- 2- De confirmer le travé retenu en 1992 et de compléter les
études nécessaires pour le prolongement de l'autoroute 73
tel que proposé dans l'étude d'opportunité du ministère des
Transports du Québec;
- 3- De dégager le plus rapidement possible les sommes
nécessaires à l'élaboration des études, à la mise en plan
et à la réalisation des travaux;
- 4- De faire connaître le calendrier de réalisation des travaux
aux intervenants concernés dans les meilleurs délais;

Il est également résolu qu'une copie de cette résolution soit
transmise au premier Ministre, M. Lucien Bouchard, à la
ministre responsable de la région Chaudière-Appalaches, Mme
Denise Carrier-Perreault, au secrétaire au développement de la
région Chaudière-Appalaches, M. Jean-Guy Paré, aux députés
provinciaux de Beauce-Nord et Beauce-Sud, au CRCD Chaudière-
Appalaches et à la Conférence des préfets de la région
Chaudière-Appalaches dans le but d'obtenir leur appui dans ce
dossier.

EXTRAIT CONFORME,

CERTIFIÉ CE 05-09-1996

SIGNÉ *J. Lagueux*
SECRÉTAIRE-TRÉSORIER, GREFFIER

La Corporation Municipale
du Canton de Shénley

C.P. 128
499 Rue Principale
St-Honoré, Beauce-Sud
Qué. G0M 1V0

BUREAU DU
SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

AUTOROUTE 73

RÉSOLUTION NO: 96-09-254

CONSIDÉRANT le piètre état du lien routier principal entre les villes des M.R.C. de Beauce-Sartigan et de Robert-Cliche le long de la Chaudière;

CONSIDÉRANT l'importance d'un réseau routier adéquat pour le développement économique d'une région;

CONSIDÉRANT la nécessité pour les entreprises beauceronne d'être concurrentielle par rapport à celles des autres régions du Québec;

CONSIDÉRANT que l'étude d'opportunité de ce prolongement entre St-Joseph et Saint-Georges a été déposé en juillet 1992 au Ministère des Transports;

EN CONSÉQUENCE, Il est proposé par M. Serge Gaboury appuyé par M. Claude Boutin et résolu unanimement que la M.R.C. de Beauce-Sartigan se joigne au consensus régional pour demander au ministre des Transports du Québec, M. Jacques Brassard;

1. De prioriser dans la programmation gouvernementale, le prolongement de l'autoroute 73 de St-Joseph à Saint-Georges et ce dans les meilleurs délais;
2. De confirmer le tracé retenu en 1992 et de compléter les études nécessaires pour le prolongement de l'autoroute 73 tel que proposé dans l'étude d'opportunité du ministère des Transports du Québec;
3. De dégager le plus rapidement possible les sommes nécessaires à l'élaboration des études, à la mise en plan et à la réalisation des travaux.
4. De faire connaître le calendrier de réalisation des travaux aux intervenants concernés dans les meilleurs délais.

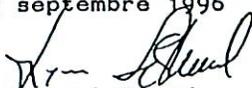
Il est également résolu qu'une copie de cette résolution soit transmise au premier Ministre Monsieur Lucien Bouchard, à la ministre responsable de la Région Chaudière-Appalaches Madame Denise Carrier-Perreault, au secrétaire au développement de la région Chaudière-Appalaches, Monsieur Jean-Guy Paré, aux députés provinciaux de Beauce-Nord et Beauce-Sud, au C.R.C.D. Chaudière-Appalaches et la Conférence des Préfets de la région Chaudière Appalaches dans le but d'obtenir leur appui dans ce dossier.

Signé: Hélène Poirier Maire

Signé: Roger LeBlond Sec-Trés.

Vraie copie conforme
ce 09 septembre 1996

Par


Roger LeBlond
Secrétaire-Trésorier.

Municipalité de St-Evariste de Forsyth

195, Principale
ST-EVARISTE, Beauce Sud (Québec)
GOM 1S0
Tél.: (418) 459-6400

FAX: (418) 459-6268

CANADA
PROVINCE DE QUEBEC
M.R.C. DE BEAUCE-SARTIGAN
CORPORATION MUNICIPALE DE ST-EVARISTE-DE-FORSYTH

PROCES-VERBAL A une session ordinaire du Conseil Municipal de St-Evariste-de-Forsyth tenue au lieu ordinaire des sessions du dit Conseil mardi le 3 septembre 1996 à 20.00 heures. A laquelle session sont présents Messieurs les conseillers Yvan Labonté, Jean-Paul Grondin, Grégoire Beaudoin, Claude Lessard et Raymond Lessard formant quorum sous la présidence de son honneur le maire Maurice Boutin. Claude Poulin Secrétaire-trésorier est aussi présent.

3 sept. 96-27 AUTOROUTE 73

Considérant le piètre état du lien routier principal entre les villes des M.R.C. de Beauce-Sartigan et de Robert-Cliche le long de la Chaudière;

Considérant l'importance d'un réseau routier adéquat pour le développement économique d'une région;

Considérant la nécessité pour les entreprises beauceronnes d'être concurrentielles par rapport à celles des autres régions du Québec;

Considérant que l'état avancé des études préliminaires du prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Beauceville;

Considérant que l'étude d'opportunité de ce prolongement entre Saint-Joseph et Saint-Georges a été déposée en juillet 1992 au ministère des Transports;

En conséquence

Il est proposé par Jean-Paul Grondin
Appuyé par Grégoire Beaudoin

Et résolu à l'unanimité que la M.R.C. de Beauce-Sartigan se joigne au consensus régional pour demander au ministre des Transports du Québec, monsieur Jacques Brassard:

1. DE prioriser dans la programmation gouvernementale le prolongement de l'autoroute 73 de Saint-Joseph à Beauceville, et ce, dans les meilleurs délais;
2. De confirmer le tracé retenu en 1993 et de compléter les études nécessaires pour le prolongement de l'autoroute 73 tel que proposé dans l'étude d'opportunité du ministère des Transports du Québec;
3. De dégager le plus rapidement possible les sommes nécessaires à l'élaboration des études, à la mise en plan et à la réalisation des travaux.
4. De faire connaître le calendrier de réalisation des travaux aux intervenants concernés dans les meilleurs délais.

ADOPTÉ

Signé: Maurice Boutin Maire
Claude Poulin, sec.-trésorier

VRAIE COPIE CONFORME


CLAUDE POULIN SECRÉTAIRE-TRÉSORIER