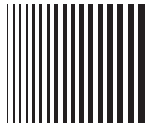


Transports

Québec



Consultations publiques
12 mai et 29 novembre 2004

Rapport final



Prolongement de l'autoroute

Robert-Cliche (73)

entre Beauceville et Saint-Georges

Étude d'impact sur l'environnement

Avril 2005



TECSULT

TecSult Inc.

experts-conseils en environnement

4700, BOUL. WILFRID-HAMEL, QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA G1P 2J9

TÉLÉPHONE : (418) 871-2444 - TÉLÉCOPIEUR : (418) 871-5868

CONSULTATION PUBLIQUE DU 12 MAI 2004

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION	1
2. PRINCIPAUX COMMENTAIRES ET PRÉOCCUPATIONS DU MILIEU.....	2
2.1 Soirée de consultation	2
2.1.1 Autorités municipales	2
2.1.2 Les organismes socio-communautaires.....	3
2.1.3 Les propriétaires de lots	4
2.1.4 L'Union des producteurs agricoles – Syndicat de base Jaro	5
2.1.5 Les citoyens	5
2.2 Suivi de la rencontre publique	6
3. CONCLUSION.....	8

ANNEXE 1 - Synthèse des principaux commentaires émis lors de la consultation publique

ANNEXE 2 - Synthèse des commentaires des citoyens

1. INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a comme politique de procéder à des consultations lors de la préparation des différents projets dont il est le promoteur. Le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) ne fait pas exception à cette règle. C'est pourquoi le Ministère a tout d'abord consulté en 2003, en début de mandat, les autorités municipales ainsi que quelques organismes représentants du milieu. Au printemps 2004, l'état d'avancement de différentes études sectorielles et de divers travaux d'optimisation des deux variantes de tracé a mené le Ministère à présenter le projet à la population lors d'une première séance d'information et de consultation publique en date du 12 mai 2004 afin que la population puisse prendre connaissance du projet dans son état d'avancement actuel, puisse formuler des commentaires et poser des questions.

Les différentes autorités municipales et gouvernementales, les propriétaires de lots, ainsi que divers organismes du milieu avaient été conviés par lettre d'invitation, tandis que la population locale avait été informée de la tenue de la séance par un avis public paru dans les hebdomadaires locaux. Cette soirée d'information s'est tenue à la salle de réception « Villa des Pins » à Notre-Dame-des-Pins. Également, la population a été invitée à se prononcer sur le projet pendant quelques semaines après la tenue de ladite rencontre publique.

Cette consultation visait trois objectifs :

- faire le bilan des étapes franchies jusqu'à présent dans le cadre de l'étude d'impact;
- présenter les variantes de tracé d'autoroute et les variantes de tracé de raccordement;
- recueillir les commentaires et les préoccupations du public.

Le présent rapport fait le bilan de la rencontre du 12 mai 2004, ainsi que du suivi de cette dernière.

La prochaine étape consistera à compléter l'étude à la lumière des résultats de cette consultation. Il s'agira d'arrêter le choix du tracé d'autoroute, ainsi que celui du raccordement à l'entrée nord de Saint-Georges, puis d'évaluer les impacts des tracés retenus et d'ajuster ceux-ci de manière à en minimiser les inconvénients.

2. PRINCIPAUX COMMENTAIRES ET PRÉOCCUPATIONS DU MILIEU

2.1 Soirée de consultation

On évalue à 225 personnes l'auditoire présent à la consultation publique du 12 mai 2004.

À la suite de la présentation du projet, la population était invitée à venir poser des questions ou à exprimer des préoccupations. Un tableau, placé à l'annexe 1, présente une synthèse des principaux commentaires émis à cette occasion.

Globalement, les gens présents constituaient un auditoire attentif, intéressé et favorable au projet. Seuls quelques propriétaires de lots ont manifesté certains désaccords face au projet. Nous avons divisé les commentaires en fonction de différents thèmes et des personnes qui les ont émis.

Les représentants de cinq groupes différents sont venus s'exprimer publiquement : il s'agit des **autorités municipales** (de Notre-Dame-des-Pins et de Beauceville), des **organismes socio-communautaires**, des **propriétaires de lots**, de l'**Union des producteurs agricoles (Syndicat de base Jaro)** et des **citoyens**.

2.1.1 Autorités municipales

Notre-Dame-des-Pins

Le maire de Notre-Dame-des-Pins, M. Viateur Boucher, mentionne que la municipalité de Notre-Dame-des-Pins ne s'est pas prononcée en faveur de la fermeture de la route Veilleux.

Il demande ensuite au Ministère pourquoi le tracé d'autoroute ne s'éloigne pas plus du rang Saint-Charles au sud du raccordement Sud, en d'autres termes, pourquoi le tracé ne se rapproche pas plus de la route 173 à la place.

Beauceville

Le maire de Beauceville, M. Marcel-H. Veilleux constate que le Ministère a tenu compte de certaines recommandations déjà formulées par la Ville. Il invite néanmoins le MTQ à venir à nouveau rencontrer le Conseil municipal pour des explications supplémentaires, notamment

afin de préciser certains aspects au sujet de la voie urbaine proposée qui est parallèle au tracé Ouest.

2.1.2 Les organismes socio-communautaires

Les Amis de l'autoroute 73

M. Henri Pomerleau, président des Amis de l'autoroute, déclare que son groupe n'a pas l'intention de remettre les concepts en cause et n'a qu'une seule préoccupation : que les travaux se réalisent le plus vite possible. Néanmoins, il émet un regret : pour lui, la fin de l'autoroute à Saint-Georges couplée avec un raccordement à la route 204 via la 35^e Avenue s'apparente à un cul-de-sac. Selon lui, ce concept néglige l'importance du développement du commerce avec les États-Unis : il estime en effet que l'avenir économique de la région est au Sud, du fait de la présence à ses portes de l'immense marché américain. C'est pourquoi, il souhaiterait que le raccordement via la 35^e Avenue soit en fait situé beaucoup plus à l'est et que l'autoroute ne s'arrête pas à Saint-Georges mais rejoigne le Maine.

M. Charles-Auguste Roy, membre des Amis de l'autoroute, prend la parole plus tard dans la soirée pour mentionner qu'il est assez satisfait des tracés mais qu'à l'instar de M. Pomerleau, il estime qu'un raccordement via la 35^e avenue n'est pas le meilleur choix pour l'aboutissement de l'autoroute. Il tient néanmoins à préciser lui aussi que les Amis de l'autoroute ne sont pas là pour freiner le projet. Il se dit surpris que certains puissent s'opposer à ce projet d'autoroute puisque selon lui, le développement économique passe par le développement d'un bon réseau routier. Il conclut en mentionnant qu'il faut au contraire accélérer la réalisation du projet et diminuer les risques d'accidents en dégagant le réseau routier actuel.

M. Pomerleau reprend la parole en fin de séance pour s'enquérir de l'échéancier du projet.

Club de motoneige de Beauceville

M. Gilles Veilleux, président du Club de motoneige, demande quand sera fait le choix du tracé d'autoroute, avant de s'enquérir si les clubs seront informés de ce choix.

Comité de bassin de la rivière Chaudière

M. Hubert Lamontagne, représentant du comité, signale que le tracé Ouest l'inquiète du fait des problèmes d'inondation inhérents à la rivière Chaudière entre Saint-Georges et Scott Jonction. Il demande si des modélisations hydrologiques ont été faites sur les tracés.

2.1.3 Les propriétaires de lots

Trois propriétaires de lots ont fait part de leurs préoccupations.

La première propriétaire, qui possède deux lots boisés, a mentionné qu'elle était touchée par les deux tracés. De même, ses parents, qui sont des résidants, ont un lot touché. Elle demande qui a décidé des tracés et qui peut faire en sorte qu'un tracé d'autoroute soit déplacé : les municipalités ou les résidants ? Cette propriétaire demande ensuite si le tracé Est peut être déplacé jusqu'au bout des limites de propriétés, c'est-à-dire plus vers l'est, au lieu d'être si proche de la ligne électrique qui traverse le secteur. Elle demande enfin lequel des deux tracés coûte le moins cher.

La seconde propriétaire, qui possède des terres agricoles, s'oppose elle aussi au projet d'autoroute. Elle préfère néanmoins le tracé Ouest sur une base individuelle. Elle demande au Ministère pourquoi ne pas favoriser la réfection du réseau routier existant plutôt que de construire des autoroutes. Enfin, elle estime qu'en matière de sécurité routière, les accidents sont plus nombreux à survenir sur la portion existante de l'autoroute 73 ou, en tous cas, sont plus graves que ceux survenant sur la route 173.

La troisième propriétaire qui s'est exprimée est également contre l'autoroute. Elle est propriétaire de la terre sur laquelle est située la résidence principale qui doit être déplacée ou acquise entre la route du Golf et la route Veilleux dans le cas du tracé Est. Elle souligne qu'elle a de la difficulté à comprendre la justification du projet en terme de fluidité routière et aimerait pouvoir consulter des études comparatives en la matière. Elle estime que, contrairement aux terres agricoles, les boisés ne sont pas pris en compte lors des choix de configuration des tracés d'autoroute et déplore le manque de protection du milieu. Elle conclut son intervention en soulignant que, selon elle, l'unanimité du milieu par rapport au projet d'autoroute est impossible, estimant que certains organismes y sont certainement opposés.

2.1.4 L'Union des producteurs agricoles – Syndicat de base Jaro

M. Martin Poulin, président du syndicat de base Jaro, est en faveur de la variante de la 74^e Rue pour le raccordement à Saint-Georges et se déclare très satisfait de l'avoir vu illustrée dans les parcours animés. Toutefois, il demande s'il est possible d'éliminer la courbe de cette variante de tracé en soutenant qu'un tracé rectiligne désenclaverait davantage de champs par rapport à ce qui est proposé à l'heure actuelle.

Sur un autre plan, il annonce que l'UPA désire une optimisation du raccordement via la 35^e Avenue. À ce sujet, il estime que les autorités devraient réserver l'espace entre la 35^e Avenue et la route 173, car il craint que ces espaces ne soient développés d'ici à ce que le projet prenne forme et que le raccordement doive alors être situé encore plus à l'est.

2.1.5 Les citoyens

Les citoyens de Beauceville, Notre-Dame-des-Pins, Saint-Georges ou encore Saint-Côme, qui sont venus poser des questions ou parler de leurs préoccupations, ont émis des commentaires diversifiés.

Un premier citoyen, en provenance de Saint-Georges, a posé des questions relatives à l'échéancier. Il voulait savoir si, grâce à l'entente Baril qui a été signée, le projet pouvait voir le jour en 2010. De même, il a demandé si, advenant que le gouvernement fédéral investisse dans le projet, celui-ci pouvait se réaliser en 2008.

Un citoyen de Saint-Côme s'est également intéressé à la question de l'échéancier. Il a fait allusion au Programme sur les frontières canadiennes, en demandant si il pouvait y avoir des pourparlers entre les paliers fédéral et provincial pour une harmonisation entre les travaux transfrontaliers et le raccordement à la route 204.

Un citoyen de Beauceville a, pour sa part, abordé le sujet des terres agricoles. Il a déclaré ne pas comprendre que le tracé Est contourne les terres agricoles à Saint-Georges et à Notre-Dame-des-Pins et que ce ne soit pas le cas à Beauceville, où ce tracé les coupe en deux à proximité du rang Saint-Charles. Il a par ailleurs dit craindre que le tracé Est « ferme » la Ville de Beauceville.

Un autre citoyen de Beauceville a demandé au Ministère ce qu'il comptait faire pour diminuer le bruit une fois l'autoroute construite, car le bruit ne s'arrête pas à une distance de 100 m de l'emprise d'autoroute. Il a ensuite demandé pourquoi les propriétaires de résidences n'avaient pas été rencontrés, à l'instar des propriétaires de terres. Il a ensuite fait part de son intention de suivre attentivement la problématique du bruit dans ce dossier. Il a repris la parole un peu plus tard dans la soirée pour s'enquérir de la pondération accordée aux avis exprimés; en d'autres termes, quel poids serait accordé de manière concrète à son commentaire, et de manière générale aux avis exprimés lors de la soirée.

Un citoyen de Notre-Dame-des-Pins a abordé la question de la configuration du raccordement Sud. Il demande si, au lieu de reconfigurer totalement la route Veilleux, il serait possible de conserver la route Veilleux en l'état et d'utiliser celle-ci lors du mouvement d'entrée sur l'autoroute, tandis que la sortie de l'autoroute se ferait par le nouveau raccordement.

2.2 Suivi de la rencontre publique

À la suite de la rencontre publique, le Ministère a reçu un peu plus d'une cinquantaine de communications de citoyens entre le 12 mai et le 30 juillet 2004. Un tableau placé à l'annexe 2 présente une synthèse de ces communications, qui se répartissent selon huit principaux éléments de la manière suivante :

- huit demandent de l'information;
- sept demandent un ajustement du tracé ou du projet (parmi ces sept communications, une fait état d'une pétition de 18 noms demandant que le tracé soit déplacé vers l'ouest à la hauteur de Notre-Dame-des-Pins, et ce, de manière à éloigner l'autoroute du rang Saint-Charles);
- quatre se prononcent contre le prolongement de l'autoroute;
- vingt-deux se prononcent en faveur du tracé Est à Beauceville (parmi ces 22 communications, une fait état d'une pétition de 40 noms en faveur du tracé Est);
- quatre se prononcent pour le tracé Ouest;
- quatre se prononcent pour le raccordement à la 57^e Rue;
- quatre se prononcent pour le raccordement à la 74^e Rue;
- quatre s'opposent à un raccordement à la route 204 via la 35^e Avenue.

De plus, les autorités municipales ainsi que divers organismes et citoyens qui se sont prononcés lors de l'assemblée publique ont transmis par écrit les commentaires déjà exprimés.

Se sont ajoutés à ces commentaires ceux de la Ville de Saint-Georges, dont aucun représentant n'était intervenu lors de la rencontre publique. En effet, dans une résolution municipale, les autorités de la ville ont exprimé leur volonté de voir l'autoroute se prolonger jusqu'à la route 204 Est, attendu qu'elle ne considère pas la proposition de raccordement entre l'autoroute et la route 204 via la 35^e Avenue comme une suite normale de sa demande. Aussi, dans la même résolution, la Ville ne formule pas d'objection au raccordement de l'autoroute à la route 173 via la 74^e Rue.

3. CONCLUSION

Les commentaires et les préoccupations soulevés lors de la séance de consultation publique ne faisaient pas apparaître de consensus quant au choix d'une variante de tracé d'autoroute par rapport à une autre. De fait, certaines interventions étaient de nature à favoriser le tracé Ouest, tandis que d'autres étaient plus de nature à favoriser le tracé Est. Également, des interventions étaient plutôt de nature à tenter d'optimiser l'une ou l'autre de ces deux variantes.

Par contre, parmi les commentaires reçus dans les semaines qui ont suivi la tenue de la séance publique, le tracé Ouest, privilégié par la Ville de Beauceville, a reçu 4 appuis, dont celui de l'UPA, tandis qu'on a dénombré 22 commentaires en faveur du tracé Est. Il faut d'ailleurs préciser que l'une de ces 22 correspondances appuyant expressément le tracé Est est une pétition signée par 40 personnes en faveur de ce tracé. On remarque que de nombreuses personnes, parmi celles qui se sont exprimées par écrit ou par contact téléphonique suite à la séance du 12 mai, sont des résidants qui craignent de voir leur qualité de vie menacée par la construction de l'autoroute selon le tracé Ouest. Notons également que la municipalité de Saint-Simon-les-Mines a fait parvenir une résolution municipale au Ministère exprimant sa préférence pour le tracé Est.

Concernant les raccordements à l'autoroute, soit le raccordement Sud, le raccordement à l'entrée nord de Saint-Georges (57^e Rue ou 74^e Rue) et celui à la route 204, peu de commentaires ont été émis le 12 mai durant la séance de consultation, à l'exception de l'intervention de l'UPA qui a clairement pris position pour la variante de raccordement à la 74^e Rue à Saint-Georges, et de quelques interventions qui étaient de nature à vouloir optimiser l'un ou l'autre des raccordements présentés lors de la consultation.

Au sujet du raccordement à Saint-Georges, les commentaires reçus entre le 12 mai et le 1^{er} juillet 2004 appuyaient autant la variante via la 57^e Rue que la variante via la 74^e Rue, puisqu'elles ont chacune reçu quatre opinions en leur faveur. En fait, si les agriculteurs sont unanimement favorables à la variante de la 74^e Rue, celle-ci minimisant beaucoup les impacts sur les terres agricoles par rapport à la variante de la 57^e Rue, certains résidants ont fait état de leurs inquiétudes du fait que cette variante est située à 300 m d'un quartier résidentiel.

Enfin, la fin de l'autoroute ne semble pas faire l'unanimité puisque quelques voix visant à la modifier se sont fait entendre. Outre la Ville de Saint-Georges, appuyée par des résolutions de la MRC Beauce-Sartigan et du CLD, qui désire que l'autoroute se rende jusqu'à la route 204, « Les Amis de l'autoroute » ont clairement exprimé, durant la séance de consultation et par après, leur volonté de voir l'autoroute se rendre un jour jusqu'à la frontière avec les États-Unis.

ANNEXE 1

*Synthèse des principaux commentaires
émis lors de la consultation publique*

ANNEXE 1
Rencontre publique tenue le 12 mai 2004 à la Villa des Pins de Notre-Dame-des-Pins
Commentaires recueillis durant la séance

Clientèle		Thématique soulevée		Objet	Réponse du MTQ (s'il y a lieu)	
1	Autorité municipale	Notre-Dame-des-Pins	M. Viateur Boucher, maire	Route Veilleux Rang Saint-Charles	Aucune autorisation de la part de la municipalité n'a été accordée pour la fermeture de la route Veilleux. Pourquoi l'autoroute se rapproche ainsi du rang Saint-Charles au sud du raccordement Sud; pourquoi ne se rapproche-t-elle pas de la route 173 à la place.	M. Michel-L. Caron répond que ce tracé correspond à une volonté de protection des terres agricoles de la région, mais que la situation des résidents compte également dans le choix de faire passer le tracé à tel ou tel endroit.
2	Autorité municipale	Beauceville	M. Marcel-H. Veilleux, maire	Voie urbaine propice au développement commercial	Invitation à venir rencontrer le conseil municipal à nouveau pour certaines précisions.	
3	Organisme	Les Amis de l'Autoroute	M. Henri Pomerleau, président	Délai et échéancier Raccordement à la route 204 et fin de l'autoroute	Une seule préoccupation : que les travaux se réalisent le plus vite possible. Précisions concernant l'échéancier. Souhait de voir le raccordement à la route 204 situé plus à l'est, et de voir l'autoroute se poursuivre jusqu'aux États-Unis.	M. André Caron, directeur de la DT Chaudière-Appalaches, répond que l'étude d'impact sur le prolongement de l'autoroute devrait être déposée à la fin de l'année, tandis que l'étude d'impact portant sur le raccordement à la route 204 devrait débiter dans les prochaines semaines et être déposée début 2005. Il explique ensuite le processus légal de cheminement d'une étude d'impact, une fois déposée au MENV. Quelques mois après l'avis de recevabilité, le BAPE organise une rencontre d'information publique, suite à laquelle les gens peuvent demander des audiences publiques.
4			M. Charles-Auguste-Roy, membre	Raison d'être du projet	Étonnement face aux opposants au projet. Argument : le développement économique suppose un réseau routier efficace.	
5	Organisme	Club de motoneige de Beauceville	M. Gilles Veilleux, président	Choix du tracé	Délai pour le choix d'un tracé. Transmission de l'information aux clubs.	M. André Caron répond que la première étape est de recueillir les commentaires jusqu'au 1 ^{er} juin. Il ajoute que lorsque le tracé sera choisi, la décision sera communiquée aux clubs. M. Michel-L. Caron ajoute que les clubs pourront formuler leurs commentaires sur l'avant-projet préliminaire.

ANNEXE 1
Rencontre publique tenue le 12 mai 2004 à la Villa des Pins de Notre-Dame-des-Pins
Commentaires recueillis durant la séance

Clientèle			Thématique soulevée	Objet	Réponse du MTQ (s'il y a lieu)	
6	Organisme	Comité de bassin de la rivière Chaudière	M. Hubert Lamontagne, représentant	Tracé Ouest Modélisations hydrologiques	Inquiétudes par rapport à ce tracé (problèmes d'inondation entre Saint-Georges et Scott-Jonction). Réalisation de telles modélisations?	M. Michel-L. Caron répond que des modélisations sont prévues sur le tracé futur, une fois que celui-ci aura été choisi.
7	Propriétaire			Choix des variantes de tracé Modification des variantes de tracé Coût des tracés	Qui a décidé des tracés? Qui peut décider de la modification d'un tracé (municipalité ou résidant)? Possibilité de déplacer le tracé Est jusqu'aux limites des terres, soit plus à l'est. Tracé le moins cher.	M. Michel-L. Caron répond que le tracé de référence a été pris comme base et que quel que soit le tracé, il touchera forcément des propriétaires de lots. M. Michel-L. Caron répond que les limites sont en termes de pente. Le tracé Est est le moins cher.
8	Propriétaire			Tracé préférable Pertinence du projet Justification du projet Sécurité routière	S'oppose à l'autoroute. Préférence pour le tracé Ouest, sur une base individuelle. Pourquoi ne pas investir dans la réfection des routes existantes plutôt que dans la construction d'une autoroute. Difficulté à percevoir la justification du projet en termes de fluidité routière. Estime que les accidents sont plus nombreux et plus graves sur l'autoroute que sur la route 173.	M. André Caron lui répond que la construction d'une autoroute est privilégiée pour améliorer la sécurité routière.
9	Propriétaire			Résidence touchée Boisés	Contre l'autoroute. Sa résidence est celle qui est touchée par le tracé Est. Importance de leur prise en compte, estime que le milieu n'est pas assez protégé.	Une lettre l'informant des prochaines étapes et à laquelle était jointe un dépliant sur le processus d'acquisition, lui a été envoyée le 8 juillet 2004.

ANNEXE 1
Rencontre publique tenue le 12 mai 2004 à la Villa des Pins de Notre-Dame-des-Pins
Commentaires recueillis durant la séance

Clientèle			Thématique soulevée	Objet	Réponse du MTQ (s'il y a lieu)
			Justification du projet	Difficulté à percevoir la justification du projet en termes de fluidité routière.	M. Michel-L. Caron remet en perspective l'historique du projet (amener l'autoroute jusqu'à Saint-Georges) et le justifie par rapport aux problèmes de congestion future.
			Unanimité du milieu	Remet en cause l'unanimité du milieu en faveur du projet.	
10	Union des producteurs agricoles	Syndicat de base Jaro M. Martin Poulin	Variante de raccordement 74 ^e Rue	Appui de l'UPA à cette variante.	
				Mais demande pourquoi ne pas éliminer la courbe afin de rendre le tracé plus rectiligne et désenclaver des champs.	M. Michel-L. Caron répond que le tracé doit prendre en compte certaines contraintes (l'arrivée au pont, la carrière, l'échangeur sur la 35 ^e Avenue) et que si la courbe pourrait être déplacée dans l'axe, il faut avant tout que le tracé reste sécuritaire.
			Raccordement à la 35 ^e Avenue	Souhaite l'optimisation de ce raccordement.	M. André Caron précise qu'il faut que le raccordement soit le plus près possible du noyau urbain pour être intéressant.
				Suggère de réserver les terres entre la 35 ^e Avenue et la route 173.	
11	Citoyen	Saint-Georges	Échéancier	Du fait de l'entente Baril, quelle possibilité pour que le projet aboutisse en 2010.	M. André Caron répond qu'avant de pouvoir émettre une opinion sur l'échéancier, il faut obtenir l'autorisation environnementale. Du coup, les règles à court terme en matière d'échéancier sont dictées par celui de l'étude d'impact.
				Si le gouvernement fédéral injecte de l'argent, quelle possibilité pour que le projet aboutisse en 2008.	
12	Citoyen	Saint-Côme		Programme sur les frontières canadiennes : y a-t-il possibilité de pourparlers entre le palier fédéral et le palier provincial pour une harmonisation entre les travaux transfrontaliers et le raccordement à la route 204?	M. André Caron répond que l'amélioration de la route 173 entre Saint-Georges et la frontière avec les États-Unis fait partie des plans du Ministère. L'argent et le projet sont donc identifiés pour ce programme (Fond canadien d'infrastructures frontalières).

ANNEXE 1
Rencontre publique tenue le 12 mai 2004 à la Villa des Pins de Notre-Dame-des-Pins
Commentaires recueillis durant la séance

Clientèle		Thématique soulevée	Objet	Réponse du MTQ (s'il y a lieu)	
13	Citoyen	Beauceville	<p>Terres agricoles</p> <p>Tracé Est</p>	<p>Ne comprend pas que les terres agricoles soient coupées en deux à Beauceville, alors qu'elles sont épargnées à Notre-Dame-des-Pins et à Saint-Georges.</p> <p>Inquiétude par rapport à une éventuelle « fermeture » de Beauceville.</p>	<p>M. Michel-L. Caron répond qu'il reste des opportunités d'optimiser les tracés. Peut-être existe-t-il un endroit plus approprié pour faire passer la (les) variante(s).</p>
14	Citoyen	Beauceville	<p>Bruit</p> <p>Enquête</p> <p>Pondération des commentaires</p>	<p>S'interroge sur la nature des mesures que prendra le Ministère pour diminuer le bruit lorsque l'autoroute sera construite.</p> <p>Veut savoir pourquoi, à la différence des propriétaires terriens, aucune enquête n'a été faite auprès des résidents.</p> <p>Veut savoir jusqu'à quel point son commentaire va être pris en considération, quel poids réel il va avoir.</p>	<p>M. Michel-L. Caron répond qu'il est certain que certaines résidences vont sentir une différence au niveau du bruit : les riverains de la route 173 vont bénéficier d'une amélioration, tandis que plus on va se rapprocher de l'autoroute, plus les impacts vont être importants. Il y aura aménagement de buttes antibruit.</p> <p>M. Michel-L. Caron répond que l'enquête auprès des propriétaires de lots visait à faire des inventaires et à parfaire la connaissance du milieu.</p> <p>M. André Caron lui répond que les citoyens ont le pouvoir de demander des audiences publiques s'ils ne sont pas satisfaits du projet.</p>
15	Citoyen	Notre-Dame-des-Pins	Route Veilleux	<p>Configuration du Raccordement Sud : y a t il possibilité de laisser la route Veilleux ouverte et de l'utiliser uniquement pour entrer sur l'autoroute, la sortie de l'autoroute s'effectuant par le raccordement Sud.</p>	<p>M. Michel-L. Caron répond que ce serait possible, en précisant que la partie de la route Veilleux à l'ouest de l'autoroute ne peut pas être considérée comme un raccordement, tandis que la partie à l'est oui.</p>

CONSULTATION PUBLIQUE DU 29 NOVEMBRE 2004

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION	1
2. PRINCIPAUX COMMENTAIRES ET PRÉOCCUPATIONS DU MILIEU.....	3
2.1 Soirée de consultation	3
2.1.1 Autorités municipales	3
2.1.2 Propriétaires de lots et/ou de bâtiments.....	4
2.1.3 Union des producteurs agricoles.....	6
2.1.4 Citoyens	6
2.1.5 Ministère et organisme	8
2.2 Suivi de la rencontre publique	8
3. CONCLUSION.....	10

ANNEXE 1 - Synthèse des principaux commentaires émis lors de la consultation publique

ANNEXE 2 - Proposition de la coalition des citoyens de la 35^e Avenue

1. INTRODUCTION

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a comme politique de procéder à des consultations lors de la préparation des différents projets dont il est le promoteur. C'est pourquoi une première séance de consultation publique a eu lieu en mai 2004 à Notre-Dame-des-Pins, durant laquelle les deux variantes de tracé du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges ont été présentées à la population. À cette occasion, les représentants du Ministère ont également fait part des résultats des premières étapes de l'étude d'impact relative à ce projet. Suite à cette séance du 12 mai 2004, les citoyens ont fait part de leurs préoccupations relativement à chacun des deux tracés étudiés. Ces préoccupations ont par la suite été considérées dans l'élaboration des analyses réalisées en vue de déterminer le tracé de moindre impact. À l'automne 2004, les résultats de ces analyses ainsi que les derniers ajustements apportés ont fait l'objet d'une seconde séance d'information, tenue le 29 novembre 2004, afin que la population puisse prendre connaissance du projet de moindre impact entre Beauceville et Saint-Georges, puisse formuler des commentaires et poser des questions.

Les différentes autorités municipales et gouvernementales, les propriétaires de lots, ainsi que divers organismes du milieu avaient été conviés par lettre d'invitation, tandis que la population locale avait été informée de la tenue de la séance par un avis public paru dans les hebdomadaires locaux. Cette soirée d'information s'est tenue à la polyvalente de Beauceville. La population a également été invitée à se prononcer sur le projet pendant quelques semaines après la tenue de ladite rencontre publique.

Cette consultation visait trois objectifs :

- présenter les résultats des analyses effectuées dans le cadre de l'étude d'impact depuis mai 2004;
- présenter le projet de moindre impact (tracé d'autoroute et raccordements);
- recueillir les commentaires et préoccupations du public.

Le présent rapport fait le bilan de la rencontre du 29 novembre 2004, ainsi que du suivi de cette dernière.

Les prochaines étapes consisteront à compléter et à déposer l'étude d'impact environnemental au ministère de l'Environnement du Québec (MENV), de faire le dépôt public de l'étude, de tenir

des audiences publiques, si cela est requis, et d'obtenir l'approbation gouvernementale pour le projet.

2. PRINCIPAUX COMMENTAIRES ET PRÉOCCUPATIONS DU MILIEU

2.1 Soirée de consultation

On évalue à 230 personnes l'auditoire présent à la consultation publique du 29 novembre 2004.

À la suite de la présentation du projet, la population était invitée à venir poser des questions ou à exprimer des préoccupations. Un tableau, placé à l'annexe 1, présente une synthèse des principaux commentaires émis à cette occasion.

Nous avons divisé les commentaires en fonction des différents thèmes et des personnes qui les ont émis.

Les représentants de cinq groupes différents sont venus s'exprimer publiquement : il s'agit des **autorités municipales** (Beauceville et Notre-Dame-des-Pins), des **propriétaires de lots et/ou de bâtiments touchés**, de l'**Union des producteurs agricoles** (UPA), des **citoyens**, et des représentants d'un **ministère** et d'un **organisme socio-économique**.

2.1.1 Autorités municipales

Beauceville

Le maire de Beauceville, M. Marcel-H. Veilleux, souligne que le tracé ouest, autrement dit le tracé de référence, est connu depuis des années, tandis que la possibilité de favoriser un autre tracé, le tracé est, est apparue plus récemment. Il précise qu'il est assez difficile de prendre position pour la Ville et la communauté beaucévilloise (en raison du grand nombre d'intervenants).

Il annonce que, suite aux dernières discussions avec le Ministère, le conseil municipal a mis sur pied un comité d'étude économique et a mandaté deux experts indépendants pour qu'ils réalisent une étude sur les impacts positifs et négatifs de chacun des deux tracés, et que c'est suite à ces travaux, soit à la fin janvier, que la Ville sera en mesure de faire connaître sa position officielle.

Par ailleurs, M. Veilleux rappelle que la Ville souhaiterait obtenir des compensations, étant donné que la réalisation d'un échangeur à la route Fraser, tel que prévu à l'origine, est impossible en raison des fortes pentes à cet endroit.

Notre-Dame-des-Pins

Le maire de Notre-Dame-des-Pins, M. Viateur Boucher, demande au Ministère si des buttes sont prévues le long des deux maisons affectées par le bruit situées dans le boisé, à proximité du futur raccordement sud.

2.1.2 Propriétaires de lots et/ou de bâtiments

Six propriétaires ont fait part de leurs préoccupations.

Le premier propriétaire, touché par les deux tracés, déclare qu'une pétition en faveur du tracé ouest et comportant 480 signatures sera remise directement aux représentants du Ministère à la fin de la séance, ainsi qu'à la Ville de Beauceville, au Syndicat des producteurs de bois de la Beauce, à l'Union des producteurs agricoles, à la Chambre de commerce, de même qu'aux députés provincial et fédéral. Les signatures ont été recueillies durant quatre jours auprès de citoyens, de commerçants, d'industriels, de regroupements et de propriétaires directement touchés par le tracé est.

Il expose ensuite, en quatre points, les raisons de son opposition au tracé est.

En premier lieu, ce tracé va, selon lui, occasionner un impact économique important sur les commerçants, car il estime que plus on éloigne l'autoroute de la ville de Beauceville, moins les automobilistes vont s'y arrêter. De même, avec le tracé ouest, le secteur industriel de Beauceville serait situé à proximité de l'autoroute, ce qui constituerait une publicité gratuite à l'année longue. Il cite à cet effet l'exemple de Saint-Joseph où le développement industriel est situé à proximité de l'autoroute et non en bas dans la vallée.

Ensuite, il aborde la question du développement résidentiel en citant l'exemple de Sainte-Marie, où celui-ci s'est développé vers l'autoroute. Aussi, il considère que le tracé est aura des conséquences très négatives à ce chapitre en entraînant des poussées d'îlots résidentiels à proximité de l'autoroute, dans des secteurs qui ne sont pas desservis par l'aqueduc. Il qualifie cette

situation éventuelle de « bombe à retardement au niveau environnemental », à l'instar du quartier Vérieul qui se développe en l'absence de services d'aqueduc.

Le troisième point abordé concerne le morcellement des boisés. Selon lui, les terres à l'ouest sont toutes morcelées, alors qu'elles ne le sont pas à l'est. Les deux seules terres qui couvrent une large superficie entre l'est et la route 173 sont situées tout près de Saint-Simon-les-Mines.

Enfin, il termine avec les impacts sur l'agriculture en mentionnant que trois exploitations agricoles seront touchées par le tracé ouest contre sept dans le cas du tracé est.

En conclusion, ce groupe favorise donc le tracé ouest. Enfin, une dernière précision est apportée au sujet du secteur Vérieul, soit que les résidences de ce quartier se sont construites alors que le tracé de référence (le tracé ouest) était déjà connu du milieu et que l'autoroute était donc projetée à cet endroit.

Un deuxième propriétaire déclare que cela fait 28 ans que le milieu a signé une requête et que, selon lui, le Ministère n'en tient pas compte.

Un troisième propriétaire, dont la maison est affectée par le tracé est, précise qu'il y a 10 ans, il s'était renseigné sur la position du futur tracé d'autoroute auprès de la MRC, qui lui avait alors fait part du tracé ouest. En outre, il estime que le tracé est est trop éloigné pour avoir un impact positif en terme de développement économique. Il ajoute qu'une autoroute ne se déplace pas et qu'il faut penser au futur de Beauceville.

Un quatrième propriétaire, dont une des terres exploitées est touchée par le raccordement via la 74^e Rue, demande pourquoi le tracé de ce dernier n'est pas plus rectiligne. Outre la perte de superficies, il craint pour ses accès et de ne pas pouvoir traverser la 74^e Rue.

Un cinquième propriétaire, dont la résidence sera affectée par le bruit en provenance du raccordement via la 74^e Rue, demande pourquoi le tracé de ce dernier comporte deux courbes et pourquoi il ne passe pas plutôt dans la carrière. Selon lui, la carrière n'est même pas exploitée.

Le dernier propriétaire, conseiller de la Ville de Beauceville, est favorable au tracé est. Il commence par expliquer que, selon lui, les deux tracés sont équivalents en matière de développement économique du fait qu'il n'y aura de toute façon aucune sortie prévue à la hauteur de la

route Fraser, mais que la sortie se fera à la route du Golf, quel que soit le tracé retenu. Il demande ensuite quelle largeur sera requise pour les expropriations, puis la distance à respecter entre l'emprise et d'éventuelles constructions. Il ajoute que si le tracé ouest est choisi, l'espace pour le développement va être très restreint et que, plus l'autoroute sera située à l'ouest, plus l'espace pour le développement sera restreint. Pour terminer, il ajoute que, selon lui, la grande majorité des signataires de la pétition ignoraient pourquoi ils signaient.

Le premier propriétaire à avoir parlé lui répond que le texte de la pétition était accompagné d'un plan en couleur tiré du dépliant distribué lors de la première consultation publique qui a eu lieu le 12 mai dernier. Il ajoute que, selon lui, il n'y aura pratiquement pas d'impact hydraulique (« il ne pleuvra pas plus du fait de la présence de l'autoroute »).

2.1.3 Union des producteurs agricoles

M. Mario Grondin, délégué de l'Union des producteurs agricoles, estime que le tracé est présente de nombreux désavantages, en particulier en ce qui concerne l'épandage du fumier et la perte de terres cultivées (7 à 8 ha perdus). De plus, il engendrera des détours pouvant aller jusqu'à 4-5 km; or, les tracteurs sont des véhicules à vitesse réduite. Il considère donc le tracé est comme un grand obstacle qui amputera un éventuel développement. En outre, il estime que le tracé est va s'accompagner de pressions sur les terres agricoles, car les gens voudront s'installer à proximité de l'autoroute, que cela fait partie du développement, et qu'il va y avoir des demandes de morcellement. Ces demandes devront être refusées par les agriculteurs, ce qui contribuera à l'éternelle opposition entre les citoyens et les agriculteurs. Il est en faveur du tracé ouest; il estime qu'on ne peut pas s'opposer au développement et qu'il faut que l'agriculture et la Ville de Beauceville se développent. Il demande enfin pourquoi il n'y a qu'un seul tracé à Saint-Georges.

2.1.4 Citoyens

Les 6 citoyens de Beauceville, Notre-Dame-des-Pins et de Saint-Georges, qui sont venus poser des questions ou parler de leurs préoccupations, ont émis des commentaires diversifiés.

Le premier à s'être exprimé est citoyen de Beauceville depuis six mois. Il précise qu'il a quitté la ville de Québec et ses inconvénients pour s'établir en Beauce afin de bénéficier d'un envi-

ronnement de qualité. Il n'est pas directement touché par l'autoroute, mais elle sera « dans le décor ». Il estime que la population doit se prononcer sur le choix d'un tracé avant que le Ministère ne fasse son choix définitif. Il espère enfin que ce n'est pas l'aspect économique qui primera, car il estime qu'une différence de 7 M \$ sur un total de 95 M \$ ne devrait pas avoir le dessus sur le choix d'une population.

Le second citoyen, un résidant de Saint-Georges, demande en quoi est prioritaire le raccordement via la 74^e Rue étant donné qu'on veut rallier la route 204. Il veut savoir pourquoi ce n'est pas plutôt le raccordement à la route 204 qui est prioritaire.

Un troisième citoyen commence par ce qu'il qualifie lui-même d'humour noir : il propose une idée de financement, à savoir la réalisation d'un tunnel à Notre-Dame-des-Pins, ce qui permettrait de trouver de l'or et de voir la lumière au bout du tunnel... Plus sérieusement, il veut dénoncer ce qu'il appelle le discours unilatéraliste de la nécessité d'une autoroute en Beauce. Selon lui, des carrières politiques se jouent sur la promesse d'une autoroute et un lobby très important tient à sa réalisation. Il estime qu'il doit y avoir un moyen, avec 70 M \$, de revitaliser la route 173 sans déranger autant de monde, et qu'il y a un choix à faire entre celui de déranger des gens qui ont choisi de s'installer en bordure de la route 173 et des gens qui ont choisi la tranquillité.

Un quatrième citoyen, riverain de la route 173 à Notre-Dame-des-Pins, s'enquiert du nombre quotidien de véhicules entre Beauceville et Saint-Georges, car il coupe deux voies actuellement et il n'est pas capable de sortir de chez lui.

Un cinquième citoyen, de Saint-Georges, demande pourquoi un feu de circulation est prévu sur la 35^e Avenue. Cette dernière va en effet devenir l'accès au parc industriel, ce qui signifie que beaucoup de véhicules lourds vont l'emprunter; véhicules qui utiliseront leur frein moteur. Il demande s'il ne serait pas plus simple de réaliser un viaduc, d'autant plus qu'il trouve que l'espace est assez restreint pour implanter une butte antibruit. Il demande également si l'accès à la 35^e Avenue ne pourrait pas se faire à la 57^e Rue et que l'accès par la 74^e Rue soit abandonné. Il estime, en effet, que la solution de la 74^e Rue causera plus d'impacts sur le milieu humain en raison de la présence des résidences le long de la 35^e Avenue.

Le sixième citoyen à s'être exprimé réside sur la route Fraser à Beauceville. Il déclare s'être établi à la campagne pour avoir la paix et qu'il ne veut pas de nuisances sonores.

2.1.5 Ministère et organisme

Un représentant de la Direction territoriale de la Chaudière-Appalaches du ministère de la Sécurité publique a souligné le sérieux et l'effort dont l'étude faisait preuve pour aller chercher tous les éléments qui peuvent toucher la population. Il ajoute cependant qu'après avoir entendu de nombreux commentaires de propriétaires et de citoyens, il aurait aimé entendre parler davantage des impacts humains afin d'en avoir une image parfaitement claire.

Le directeur de l'Office du tourisme et des congrès a pris la parole pour souligner que l'offre touristique de la Beauce commence de plus en plus à se concrétiser. Il ajoute que Saint-Georges est le seul centre de congrès de la région Chaudière-Appalaches (sur les 19 que compte la province), et que beaucoup d'efforts ont été faits pour se positionner. Selon lui, l'autoroute faciliterait l'offre en matière de produit touristique. Il estime qu'elle permettra de séparer le trafic entre les camions lourds et les touristes qui veulent davantage profiter de la vue sur les municipalités et qui seront ainsi plus tranquilles. Il termine en demandant des précisions par rapport à certains éléments du développement socio-économique comme les sentiers de motoneige et de quad.

2.2 **Suivi de la rencontre publique**

À la suite de la rencontre publique, le Ministère a reçu un peu plus d'une quinzaine de communications de citoyens entre le 29 novembre et le 17 décembre 2004. Celles-ci se répartissent comme suit :

- six demandent de l'information ou transmettent leurs commentaires;
- un demande un ajustement du tracé;
- deux se prononcent en faveur du tracé est à Beauceville;
- six se prononcent pour le tracé ouest (dont une pétition de 480 noms);
- deux demandent des ajustements au raccordement de la 35^e Avenue à Saint-Georges.

(Une de ces demandes est appuyée par une pétition de 59 citoyens du quartier et de 18 entreprises du parc industriel)

De plus, les autorités municipales de Beauceville ainsi que divers organismes qui se sont prononcés lors de l'assemblée publique ont transmis par écrit les commentaires déjà exprimés. C'est le cas, entre autres, de l'UPA et du Syndicat des producteurs de bois de la Beauce.

S'ajoutent à l'ensemble de ces commentaires la prise de position des membres de la Chambre de commerce de Beauceville en faveur du tracé ouest ainsi qu'une pétition de 1 400 noms en faveur du tracé est.

L'annexe 2 présente le dossier monté par des citoyens de la 35^e Avenue. Ce dossier est le fruit d'une réflexion de gens du quartier (la coalition de citoyens de la 35^e Avenue), qui a conduit à la consultation de gens du milieu, de citoyens, d'agriculteurs et d'industriels quant à la bonification possible du tracé du raccordement via la 74^e Rue. C'est de cette réflexion qu'est issue la pétition mentionnée plus haut (signée par 59 citoyens du quartier et 18 entreprises du parc industriel) demandant un ajustement du tracé de ce raccordement. Le dossier présenté à l'annexe 2 illustre également la proposition de tracé de la coalition de citoyens de la 35^e Avenue.

3. CONCLUSION

À l'instar des interventions lors de la consultation publique du 12 mai, les commentaires et les préoccupations soulevés lors de la séance de consultation publique ne faisaient pas apparaître de consensus quant au choix d'une variante de tracé d'autoroute par rapport à une autre.

Le projet suscite beaucoup d'intérêt dans le milieu et soulève des positions antagonistes difficilement conciliables. Ceci est notamment dû au fait que plusieurs des opposants de l'un et l'autre tracé sont en partie les personnes directement touchées par le projet de prolongement de l'autoroute Robert-Cliche.

Par ailleurs, en matière de raccordement, de la même façon qu'en mai dernier, aucune voix ne s'est faite entendre par rapport au raccordement sud. Par contre, le tracé actuel du raccordement via la 74^e Rue a soulevé un peu plus d'opposition en novembre qu'en mai, en particulier parmi les résidents de la 35^e Avenue, qui ont fait parvenir au Ministère une proposition alternative de tracé pour ce raccordement.

ANNEXE 1

*Synthèse des principaux commentaires
émis lors de la consultation publique*

ANNEXE 1
Rencontre publique tenue le 29 novembre 2004 à la polyvalente de Beauceville
Commentaires recueillis durant la séance

Clientèle		Thématique soulevée		Objet	Réponse du MTQ (s'il y a lieu)
1	Autorité municipale Beauceville	M. Marcel-H. Veilleux, maire	Choix d'un tracé	<p>Difficulté de prendre une décision pour la Ville et la communauté beaucevilloise.</p> <p>Mandat confié à deux experts indépendants pour réaliser une étude sur les impacts économiques.</p> <p>La Ville prendra position une fois les résultats de cette étude connus.</p> <p>La ville souhaite des compensations pour l'absence de raccordement central (route Fraser) qui était prévu à l'origine.</p>	
2	Autorité municipale Notre-Dame-des-Pins	M. Viateur Boucher, maire	Buttes antibruit	<p>Demande si des buttes antibruit sont prévues pour les deux résidences qui seront affectées le long du raccordement à Notre-Dame-des-Pins.</p>	M. Bernard Fournier lui répond que pour l'instant, rien n'est prévu. Si un impact additionnel (par rapport à la présence de la route 173) est notable, des mesures seront prises.
3	Propriétaire (agriculteur) Beauceville		Pétition en faveur du tracé Ouest	<p>Pétition de 480 noms pour le tracé Ouest, recueillis en 4 jours.</p> <p>Il expose son point de vue :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Il craint un gros impact économique pour les commerçants (car il estime que plus on éloigne l'autoroute, moins les automobilistes s'arrêteront à Beauceville). 2. Il craint une poussée d'îlots résidentiels le long du tracé Est = « bombe à retardement environnementale » à l'instar du quartier Vériel. 3. Impact industriel : le tracé Ouest constituerait une publicité permanente et gratuite pour l'industrie beaucevilloise, qui serait située le long de l'autoroute. 4. Morcellement des boisés : il estime que les terres situées sur le tracé Ouest sont morcelées à l'inverse de celles situées sur le tracé Est. 5. L'impact négatif sur l'agriculture est plus important avec le tracé Est qu'avec le tracé Ouest. 	M. André Caron lui répond que des éléments complémentaires ont été apportés ce soir. Au propriétaire qui émet des doutes quant à l'importance des impacts hydrauliques, Mme Madeleine Lindsay explique qu'une route asphaltée réagit différemment par rapport à une terre agricole, et que l'eau va avoir tendance à se concentrer et à ruisseler, au lieu de s'infiltrer dans le sol.

ANNEXE 1
Rencontre publique tenue le 29 novembre 2004 à la polyvalente de Beauceville
Commentaires recueillis durant la séance

Clientèle		Thématique soulevée	Objet	Réponse du MTQ (s'il y a lieu)
			<p>Il ajoute que les habitants du quartier Vérieul se sont construits à cet endroit alors que l'autoroute était projetée selon le tracé de référence, soit le tracé Ouest, et que ces résidents continueront d'entendre les véhicules sur la côte des Rapides du Diable car le vent porte vers eux.</p> <p>Ce propriétaire reprend la parole plus tard dans la soirée en réponse au propriétaire qui insinuait que les gens ayant signé la pétition ne savaient pas ce qu'ils signaient. Il précise qu'un plan couleur accompagnait cette pétition.</p>	
4	Propriétaire Beauceville	Requête signée il y a 28 ans	Explique que des citoyens ont signé une requête il y a 28 ans; il estime que le Ministère n'en tient pas compte.	M. André Caron lui répond que toutes les lettres reçues sont considérées. Il ajoute qu'une étude d'impact doit porter sur l'ensemble des impacts, qu'ils soient positifs ou négatifs. Le tracé de référence a été déterminé sans étude d'impact préalable, or il doit faire l'objet d'une comparaison afin de déterminer quel tracé implique le moins d'impacts. Pour ce faire, on ne se base pas sur des perceptions, mais sur des faits. Ceci afin que le projet à être retenu fasse la satisfaction du plus grand nombre dans le milieu.
5	Propriétaire Beauceville	Résidence touchée	<p>Sa résidence est celle qui est touchée par le tracé Est. Il y a 10 ans, il s'est informé auprès de la MRC pour savoir où passait le tracé d'autoroute. On lui a indiqué le tracé de référence (Ouest).</p> <p>Il estime que le tracé Est est positionné trop « haut » pour le développement, qu'une autoroute ne se déplace pas et qu'il faut penser au futur de Beauceville.</p>	M. André Caron lui répond que l'autoroute 20 était à 7-8 km de Drummondville il y a quelques années. En outre, il faut tenir compte de la topographie (qui est différente de celle de Sainte-Marie), examiner le nombre de déblais et qu'une autoroute constitue un impact visuel peu apprécié.
6	Propriétaire (agriculteur) Saint-Georges	Terres agricoles	Est touché par le raccordement via la 74 ^e Rue. Demande pourquoi ce raccordement ne suit pas un tracé rectiligne.	M. Bernard Fournier lui répond qu'il bénéficiera d'un accès pour traverser le raccordement.

ANNEXE 1
Rencontre publique tenue le 29 novembre 2004 à la polyvalente de Beauceville
Commentaires recueillis durant la séance

Clientèle		Thématique soulevée	Objet	Réponse du MTQ (s'il y a lieu)
7	Propriétaire Saint-Georges	Résidence touchée par le bruit	Demande pourquoi le raccordement via la 74 ^e Rue ne passe pas dans la carrière (qui selon lui n'est pas exploitée), au lieu de dessiner deux courbes.	M. Bernard Fournier lui répond que la question a été examinée. La carrière est exploitée. Un tracé rectiligne entre la carrière et la résidence au nord de celle-ci a été étudié. Or, pour éviter cette résidence, il fallait déplacer l'échangeur sur des terres agricoles, ce qui causait encore plus d'impacts sur celles-ci.
8	Propriétaire Beauceville	Opposé au tracé Ouest	Résidant du rang Saint-Charles, il estime que du point de vue économique, les tracés sont équivalents car peu importe le tracé, il n'y aura pas de sortie centrale (Fraser). Demande quelle est la largeur requise pour les expropriations. Selon lui, on recommande 110 m non constructible en bordure de l'autoroute et le bruit a des effets sur au moins 300 m. Aussi, selon lui, le développement de la ville de Beauceville sera d'autant plus restreint que le tracé d'autoroute sera à l'ouest. Enfin, selon lui, de nombreux signataires de la pétition pour le tracé Ouest ne savaient pas pour quoi ils signaient.	
9	UPA (représentant) Beauceville	M. Mario Grondin Opposé au tracé Est	Estime que le tracé Est comporte de nombreux désavantages pour l'agriculture (épandage du fumier, terres cultivées), en impliquant une perte de 7-8 ha de terres et de 4 à 5 km de détour. Il estime en outre que les terres avec des possibilités de développement agricole vont être amputées, et que le tracé Est va induire de la pression sur les espaces agricoles. En effet, il pense que les gens vont vouloir s'installer à proximité de l'autoroute, ce qui va aboutir à l'éternelle opposition entre agriculteurs et citoyens. Il dit qu'on ne peut s'opposer au développement (tracé Ouest), que l'agriculture et la Ville doivent se développer. Il demande enfin pourquoi il n'y a qu'un seul tracé à Saint-Georges.	M. André Caron lui répond que tous les éléments doivent être pris en considération dans l'analyse pour le choix du tracé. Il ajoute pour répondre à la dernière question que, à Saint-Georges, il y aura nécessairement deux tracés qui seront comparés pour la connection à la route 204.

ANNEXE 1
Rencontre publique tenue le 29 novembre 2004 à la polyvalente de Beauceville
Commentaires recueillis durant la séance

Clientèle		Thématique soulevée	Objet	Réponse du MTQ (s'il y a lieu)
10	Citoyen Beauceville	Qualité de vie	<p>A quitté Québec depuis 6 mois pour s'installer à Beauceville afin de profiter d'un environnement de qualité.</p> <p>N'est pas directement touché par l'autoroute, mais elle sera « dans le décor ».</p> <p>Estime que la population doit se prononcer quant au choix du tracé et espère que l'argent (différence de 7 M \$ entre les deux tracés) n'aura pas préséance sur le choix de la population.</p>	
11	Citoyen Saint-Georges	Jonction à la route 204	<p>Se demande pourquoi on ne priorise pas le raccordement à la route 204 par rapport au raccordement via la 74^e Rue, dans la mesure où les problèmes de circulation concernent surtout les approches du pont sur la rivière Famine.</p>	<p>M. André Caron répond qu'il s'agit d'une question de gestion des débits de circulation. En effet, actuellement, la destination principale de la circulation est l'entrée nord de Saint-Georges du fait de la présence du pôle commercial. Si tous les véhicules sont rabattus sur la route 204, ils devront revenir sur les pas, ce qui empirera la situation.</p>
12	Citoyen	Justification du projet	<p>Introduit son intervention par de l'humour noir, en proposant une idée de financement, soit de creuser un tunnel à Notre-Dame-des-Pins, y trouver de l'or et enfin voir la lumière au bout du tunnel...</p> <p>Plus sérieusement, il veut dénoncer le discours unilatéraliste de la nécessité d'une autoroute en Beauce et estime que des carrières politiques se jouent sur la promesse d'une autoroute. Il pense qu'avec 70 M \$, il y a moyen, surtout en 2005, de revitaliser la route 173 sans déranger autant de monde. Il y a un choix à faire entre déranger des personnes qui ont choisi de s'installer au bord de la route 173 et déranger des personnes qui ont choisi la tranquillité.</p>	<p>M. André Caron répond qu'une évaluation a été faite et que le projet se justifie sur plusieurs bases (sécurité, capacité de la route). D'ici 5 à 10 ans, la circulation sur la route 173 sera très difficile, or, élargir la route 173 à quatre voies n'est pas réalisable.</p>

ANNEXE 1
Rencontre publique tenue le 29 novembre 2004 à la polyvalente de Beauceville
Commentaires recueillis durant la séance

Clientèle		Thématique soulevée	Objet	Réponse du MTQ (s'il y a lieu)
13	Citoyen Notre-Dame-des-Pins	Débit actuel sur la route 173	Riverain de la route 173, il demande combien de véhicules circulent actuellement sur la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges. Il doit en effet couper deux voies sortir de chez lui et cela est souvent difficile.	Mme Madeleine Lindsay lui répond que ce sont environ 12 000 véhicules qui circulent quotidiennement sur la route 173. M. André Caron ajoute que l'aménagement de la route 173 devra être fait; que même si l'autoroute est construite, les gens continueront à utiliser la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges.
14	Citoyen Saint-Georges		Demande pourquoi c'est un feu de circulation qui est prévu sur la 35 ^e Avenue. En effet, cette route va devenir un accès au parc industriel et il craint que les camions qui l'emprunteront feront usage de leur frein moteur. Pour lui, ce serait plus simple d'ériger un viaduc, d'autant plus que l'espace est retreint pour une butte antibruit. Il est en outre en faveur de l'option de la 57 ^e Rue en matière de raccordement au nord de Saint-Georges.	M. André Caron lui répond que la route arrive à niveau. Par ailleurs, selon l'étude, l'option de la 74 ^e Rue implique moins d'impacts. Au citoyen qui rétorque que les familles de la 35 ^e Avenue subiront des impacts, M. Bernard Fournier répond que les impacts ont été dénombrés et qualifiés (un impact sonore fort et trois impacts sonores moyens) et qu'ils seront encore plus faibles dans la perspective où une butte antibruit sera installée.
15	Citoyen Beauceville	Qualité de vie	S'est installé en campagne pour la tranquillité, et ne souhaite pas être dérangé par le bruit.	
16	Ministère Ministère de la Sécurité publique DT Chaudière-Appalaches	Sérieux de l'étude	Félicite l'équipe du MTQ et de Tecslut car estime que l'étude démontre le sérieux et les efforts qui ont été faits pour aller chercher tous les éléments qui peuvent toucher la population. Aurait cependant aimé en apprendre davantage sur les impacts humains.	
17	Organisme Directeur de l'Office tourisme et des congrès de Beauce	Offre touristique	Offre touristique commence de plus en plus à se concrétiser, en outre, Saint-Georges est le seul centre de congrès de la Chaudière-Appalaches. Beaucoup d'efforts ont été fait pour se positionner et l'autoroute faciliterait l'offre en matière de produit touristique. Les camions lourds seraient séparés des touristes qui pourraient rester sur la route 173 et qui seraient ainsi plus tranquilles pour profiter des paysages. Il demande quels sont les impacts sur les VTT et les motoneiges.	M. Bernard Fournier lui répond qu'en matière de sentier de motoneige, plusieurs petites reconfigurations de sentier seront faites, en particulier dans le secteur de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins. M. André Caron ajoute que tous les éléments ont été étudiés, mais que la présentation de ce soir constitue une synthèse.

ANNEXE 2

Proposition de la coalition des citoyens de la 35^e Avenue

NOTE

*Par souci de confidentialité, les coordonnées des initiateurs
de la coalition ont été enlevées*

Il faut voir dans cette démarche un appui inconditionnel aux attentes maintes fois exprimées par les autorités locales et régionales sur l'importance de prioriser le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204. Cependant, dans l'éventualité d'un raccordement à l'entrée nord de Ville Saint-Georges via la route projetée nommée 74^e Rue, nous souhaitons que le tracé suggéré dans notre dossier soit pris en considération.

Voulant contribuer à la recherche d'un tracé le plus sécuritaire possible et acceptable au niveau environnemental et social, nous demeurons disponibles pour poursuivre cette réflexion.

Espérant vous rencontrer en début d'année 2005, recevez, Monsieur Caron, nos meilleures salutations.

Denis Dessaint

Laurie Fortin

René Labbé

Pierre Martel

Ghislain Rancourt

Alain Roy

CC Député provincial de Beauce-Sud, Mme Diane Leblanc
Député fédéral de Beauce, M. Claude Drouin
UPA de Beauce, M. Denis Lacasse dir.gén.
MRC de Beauce-Sartigan, Claude Poulin dir. gén.
Ville Saint-Georges M. Roger Carrette, maire
Les amis de l'autoroute, Hervé Pomerleau président
Groupe TECSULT, Stéphane Tremblay ing.f
Ministère des Transports du Québec, Mme Madeleine Lindsay

Coalition de la 35^e Avenue

3575, 60^e Rue

Ville Saint-Georges

G5Y 5C2

17 décembre 2004

Monsieur André Caron
Direction de la Chaudière-Appalaches
Ministère des Transports du Québec
1156, boul de la Rive-Sud
Saint-Romuald, Qc G6W 5M6

Objet : Autoroute Robert-Cliche (73)
Raccordement de la 74^e Rue

Monsieur,

Comme demandé à la séance d'information sur le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) du 29 novembre dernier à Beauceville, nous vous faisons parvenir nos éléments de réflexion sur le tracé que vous nous avez présenté lors de cette séance.

À la suite de cette rencontre, un groupe de citoyens de la 35^e Avenue a amorcé une réflexion avec les gens du milieu sur la proposition présentée à cette séance. L'essentiel du document que nous vous présentons est le résultat de cette réflexion et suggère un tracé alternatif pour le raccordement au parc industriel et le secteur commercial de Ville St-Georges. Une vaste consultation chez les résidents et industriels du secteur, nous a permis de bonifier de façon constructive notre proposition et d'obtenir d'importants appuis au projet que nous vous présentons. Les échanges avec les autorités de L'UPA, Les Amis de l'Autoroute, les industries du parc industriel St-Georges est et de Ville Saint-Georges, nous ont aussi rassurés sur la pertinence du tracé proposé.

Téléphone : (418) 227-5226

citoyen35e@globetrotter.net

Aspects négatifsImpacts fonciers et sur le milieu bâti

- Réaménagement partiel pour l'exploitation de la carrière.
- Morcellement de quelques terres à vocation forestière.
- Construction d'un viaduc sur la 35^e Avenue.

Spécimens des formulaires signés par les résidents et industriels sollicités pour appuyer cette démarche.

**Pour une 35e avenue habitable et sécuritaire.
Pour une 74e Rue plus acceptable au niveau environnemental et social.**

Je soussigné appuie la proposition du tracé proposé par la coalition de citoyens de la 35^e Avenue. Je reconnais que ce nouveau tracé propose une réduction importante du trafic routier et évite ainsi l'atteinte à notre sécurité en tant qu'usager de la 35^e Avenue.

Nom en lettres moulées	Adresse : _____
Signature	Téléphone : _____
Date	Courriel : _____



Pour un accès direct aux parcs industriels.

Je soussigné, demande que le parc Technologique et le parc Industriel de Ville St-Georges soient directement reliés à la route de raccordement (74^e Rue) par le prolongement de la 25^e Avenue. À titre de gestionnaire je considère que l'accès direct aux parcs industriels tel que proposé dans ce document, serait pour nous un facteur de développement important pour les entreprises du Parc Technologique et de tout le secteur industriel de Ville St-Georges . (Secteur est).

Nom en lettres moulées	<u>Nom de l'entreprise</u>
Signature	Adresse : _____
Date	Téléphone : _____
	Courriel : _____

Aspects positifsImpacts fonciers et sur le milieu bâti

- Aucune expropriation de résident permanent.
- Les courbes de la 74^e Rue sont atténuées, permettant une circulation plus fluide.
- Accès direct au parc industriel par la 25^e Avenue. (moins de 1 km.)
- Accès à la route de raccordement via un milieu industriel plus approprié pour accéder à une autoroute.
- Favorise le développement du parc industriel.
- Évite d'abuser davantage des limites des infrastructures de la 35^e Avenue.
- Évite le morcellement et l'expropriation de terres à vocation agricole.

Impacts visuel et sonore

- L'utilisation du bas-relief du terrain isole et réduit l'impact visuel et sonore des résidences à proximité du croisement de la 35^e Avenue et de la 74^e Rue.
- Élimination du feu de circulation par la construction d'un ouvrage passant au-dessus de la 74^e Rue en utilisant à profit le bas-relief du terrain pour l'aménagement de la route de raccordement.
- Réduit l'ampleur de la construction de buttes anti-bruit.
- Protection naturelle par un écran boisé de la 25^e Avenue.

Impact hydraulique

- Conservation d'une source d'eau potable de grande qualité, compromise par le tracé suggéré.

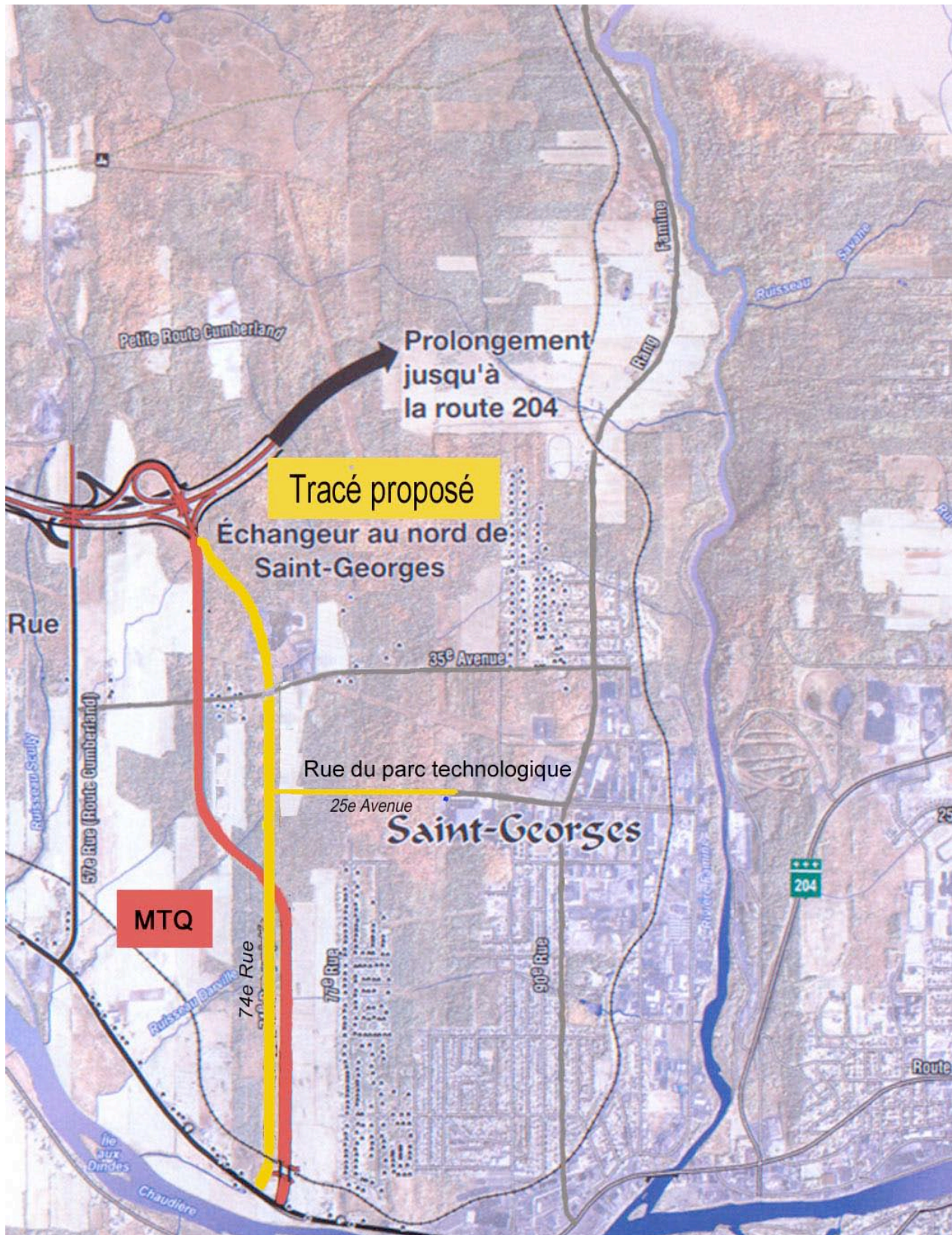
Impacts environnementaux

- 35^e Avenue plus sécuritaire pour les résidents et pour les usagers du secteur pour activités de plein air. (marche, vélo, patin à roues alignées etc.)
- Effets sonores moindres pour les résidences à proximité, dus à la topographie naturelle du terrain et des vents dominants.

Sécurité et qualité de vie pour ses résidents et usagers

- Évite l'augmentation du trafic d'automobiles et du trafic commercial, voire camions lourds, camions remorques, etc. Ce qui rend le transport écolier beaucoup plus sécuritaire.

Tracé proposé :



Il faut voir dans cette démarche un appui inconditionnel aux attentes maintes fois exprimées par les autorités locales et régionales sur l'importance de prioriser le prolongement de l'autoroute 73 jusqu'à la route 204. Cependant, dans l'éventualité d'un raccordement à l'entrée nord de Ville Saint-Georges via la route projetée nommée 74^e Rue, nous souhaitons que le tracé suggéré dans notre dossier soit pris en considération.

Voulant contribuer à la recherche d'un tracé le plus sécuritaire possible et acceptable au niveau environnemental et social, nous demeurons disponibles pour poursuivre cette réflexion.

Espérant vous rencontrer en début d'année 2005, recevez, Monsieur Caron, nos meilleures salutations.

CC Député provincial de Beauce-Sud, Mme Diane Leblanc
Député fédéral de Beauce, M. Claude Drouin
UPA de Beauce, M. Denis Lacasse dir.gén.
MRC de Beauce-Sartigan, Claude Poulin dir. gén.
Ville Saint-Georges M. Roger Carrette, maire
Les amis de l'autoroute, Hervé Pomerleau président
Groupe TECSULT, Stéphane Tremblay ing.f
Ministère des Transports du Québec, Mme Madeleine Lindsay

***Pour une 35e Avenue
habitable et sécuritaire.***

***et pour
une 74e Rue
plus acceptable au niveau
environnemental et social.***