



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



Route 116-Princeville/Plessisville.

CANQ
TR
GE
EN
642

Memoire.

23G

AUDIENCE PUBLIQUE (2^e partie)

Projet de réaménagement de la route 116,
tronçon Princeville - Plessisville

Liste des intervenants

Séance du mardi, 8 avril de 19 h 30 à 23 h 00

CS - M. Jean-Louis Blondeau
Résident

FS - Chambre de commerce de Plessisville
M. Bernard Boutin

CS - Mme Léona Quirion et M. Viateur Quirion
Résidents

FS - Ville de Plessisville
Mme Madeleine G. Dusseault

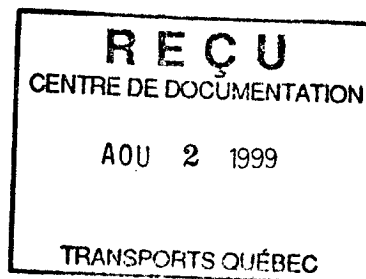
CS - Mme Gervaise Trépanier
Résidente

FS - M. Jacques Baril
Résident

CS - Le Carrefour culturel et touristique de l'Erable
M. Jean-Raymond Goyer

FS - M. Ronald Robichaud
Avocat de M. Lionel Lefebvre, résident

CANQ
TR
GE
EN
642



AUDIENCE PUBLIQUE (2^e partie)

Projet de réaménagement de la route 116,
tronçon Princeville - Plessisville

Liste des intervenants

Séance du mercredi, 9 avril de 19 h 30 à 23 h 00

- M. Roland Guillemette
Résident
- M. Raymond Pépin
Résident
- Corporation municipale de la paroisse de Princeville
M. Fernand Rivard
- M. Michel Rousseau et Mme Yolande Rousseau
Résidents
- U.P.A., section Princeville
M. Serge Chartrand
- Camionnage et transport lourd
M. Raymond Pépin

Intervention orale:

. M. Alain Girouard

Princeville, le 27 mars 1986

Secrétaire du B.A.P.E.
12, rue Saint-Anne
Québec (Québec)
GLR 3X2

A qui de droit;

Je vous écrit à propos du réaménagement de la route 116
tronçon Princeville/Plessisville.

Nous résidons sur le lot de cadastre NO 30 Côte Nord.
Vue les bâtiments trop rapprochés de la route, nous vous deman-
dons que les faussés soient drainés sous-terrains toute la
longueur des bâtiments soit: du bout Est de la grange au bout
Ouest de la maison.

Le dernier réaménagements fait en 1961 avait été fait
comme ceci par le Ministère des Transports. Nous avons un droit
acquis et nous vous demandons que cela se fasse comme c'est
actuellement.

Nous avons aussi un problème de côte. Il faut que l'eau
du faussé traverse du côté Sud. Comme le ponceau qui traverse
la route n'est pas assez descendu à tous les printemps nous avons
de l'eau dans l'étable et dans le sous-sol de la maison. Il
faudrait qu'il soit descendu d'au moin deux (2) pieds de profon-
deur.

En espérant que vous tiendrez compte de tous ces renseigne-
ments, veuillez agréer nos salutations les plus sincères.

M. Jean-Louis Blondeau
80, Rte. 116
Princeville (Québec)
GOP 1EO



La Chambre de Commerce de Plessisville

C.P. 51 Plessisville, Qué.

MEMOIRE PRESENTE A :

BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

GOUVERNEMENT DU QUEBEC

DE :

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE PLESSISVILLE

Au début des années 1980, la ville de Plessisville a dû faire face à la crise économique qui sévissait partout au pays. Pendant cette période, nous avons été témoins de mises à pied massives provenant de la fermeture d'entreprises et de la diminution importante des affaires de celles qui ont pu échapper au pire.

Nous avons maintenant commencé à travailler sur de nombreux projets visant à recréer tous ces emplois qui sont disparus. Ces projets à caractère économique se concentrent surtout sur l'implantation de nouvelles industries et sur le développement du secteur touristique lesquels doivent nécessairement passer par la mise en place d'un réseau routier adéquat.

Depuis le début des années 1970, nous attendons avec anxiété l'amélioration du circuit routier qui existe à l'intérieur des Bois-Francs et qui nous relie également avec les autres régions. Nous demeurons encore aujourd'hui convaincus de la nécessité d'entreprendre des travaux à cette fin.

La Chambre de Commerce de Plessisville veut donc démontrer par ce mémoire adressé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement que Plessisville a besoin d'une route 116 réaménagée.

JUSTIFICATION DU PROJET

Suite aux enquêtes qui ont été réalisées au cours des dernières années, le Ministère des Transports conclut que dans son étude d'impact sur l'environnement, le débit total de la circulation est relativement élevé sur la route 116. Cette étude souligne également l'importance des véhicules lourds qui représentent près de 15% du trafic empruntant le tronçon Plessisville - Princeville.

En fait, il y a énormément d'automobiles qui se déplacent aux heures de pointes entre Victoriaville et Plessisville. Ce flux de circulation n'ira qu'en s'accroissant avec la reprise économique. Il en est de même pour le déplacement des camions. En plus de voir circuler sur cette route des véhicules desservant la région, il y a tout le trafic de l'amiante qui se dirige à Victoriaville, Trois-Rivières et Montréal. Il y a également une bonne partie du transport entre la Beauce et Montréal qui passe par les Bois-Francs.

Ce nombre important de véhicules lourds a pour conséquence d'abaisser dans ce tronçon, la capacité globale d'écoulement de la circulation. Compte tenu du débit total relativement élevé sur cette route, les opportunités de dépassement des véhicules lourds circulant à une vitesse réduite s'en trouvent restreintes de façon significative. Le résultat de ce qui précède se traduit par des répercussions néfastes sur la sécurité.

Tenant compte du débit de la circulation qui est relativement élevé et qui ne pourrait répondre à la demande à long terme et tenant compte de la sécurité que procure le tronçon actuel, il est essentiel d'aller de l'avant avec le projet.

B) Développement économique de la région

Afin d'assurer le développement économique de notre région, il est essentiel de se doter de routes adéquates. Les entreprises accepteront de s'implanter dans notre secteur si ce dernier est facilement accessible. Dans le cas contraire il deviendra de plus en plus difficile d'attirer de nouvelles industries.

C) Développement touristique de la région

Il n'y a pas que la qualité des sites touristiques qui soit importante pour attirer les visiteurs, il y a aussi leur facilité d'accès. Sans le réaménagement projeté de la 116 il deviendra de plus en plus difficile d'attirer les nouveaux visiteurs.

A titre d'exemple, mentionnons le dossier du parc de la rivière Bourbon. A l'heure actuelle plus d'un million de dollars a été investis pour son aménagement. L'accès de ce parc à partir de la 116 est déjà prévu dans le réaménagement projeté du tronçon Plessisville - Princeville.

Nous ne pouvons pas croire que cet investissement aurait été inutile pour la simple raison que l'amélioration du circuit routier serait abandonnée.

EVALUATION DES IMPACTS -

La Chambre de Commerce de Plessisville est bien consciente qu'un tel projet comporte des avantages et des inconvénients. Mais ce qui est important c'est de s'assurer que notre région en retirera en bénéfices. En nous sommes convaincus qu'il en sera ainsi. C'est pourquoi nous supportons avec énergie ce projet du Ministère des Transports.

CONCLUSION

Au début des années 1970, nous étions convaincus qu'il était temps d'améliorer notre réseau routier. En 1986, cela est devenu une priorité.

Nous savons que notre développement économique et touristique devra essentiellement se faire à partir du réaménagement de nos routes régionales, même si cela est difficilement quantifiable.

Nous espérons fortement que le Bureau d'audiences publiques tiendra compte de l'intervention de la Chambre de Commerce de Plessisville dans son rapport à l'intention du Ministère de l'Environnement.

La Chambre de Commerce de Plessisville

Le 8 avril 1986

Maurice
Milot

MEMOIRE

Nous, soussignés producteurs/trices agricoles, désirons nous opposer au projet du Ministère des transports du Québec tel que décrit dans le document 'Réaménagement de la route 116 tronçon Princeville/Plessiville étude d'impact sur l'environnement'.

Les positions que nous défendons sont les suivantes:

30 VS 37
#1 Que le réaménagement de la route 116 se fasse à l'intérieur de l'emprise actuelle.

#2 Que le ministère remette les entrées que nous avons faites nous mêmes dans un état égal sinon supérieur à ce qu'elles étaient avant le réaménagement de la route 116.

#3 Que le réaménagement de la route 116 se fasse à 2 voies avec un accotement en asphalte; ce qui éliminerait la poussière quand les camions passent un peu à côté de l'asphalte. Actuellement la maison est située à 10 mètres du chemin et on se prive d'ouvrir les fenêtres à cause de la poussière et du bruit. Nous sommes déjà trop près de la route et s'il y a un rapprochement ce sera un impact majeur. De plus ce même accotement en asphalte pourrait être avantageusement utilisé par les cyclistes et les tracteurs qui passent très souvent sur cette route ce qui ralentit le trafic et peut être cause d'accidents.

#4 Que le réaménagement se fasse à l'intérieur de l'emprise existante parce que la route 116 tronçon Princeville est un rang double, c'est à dire construit des deux côtés de la route. Il n'y a pas de place pour un élargissement convenable sur cette route en élargissant des deux côtés de la voie sans exproprier. Au lieu de prendre du terrain des deux côtés de la route, pourquoi ne pas procéder à l'élargissement de celle-ci en expropriant le plus possible du même côté du chemin et déranger le minimum de propriétaires. Ceux qui seraient démenagés pourraient être reinstallés de la même façon qu'ils étaient auparavant c'est à dire même distance du chemin au moins. Il y aurait moins de dérangement et d'insatisfaction.

#5 Que des dédomagements soit faits pour compenser les pertes de productions et perte de clients durant les années pendant lesquelles la route 116 sera en réaménagement. Si les travaux durent 2 ans tel que l'a annoncé le représentant du ministère à l'audience quelques commerces risquent de faire faillite et de fermer leurs portes comme ça c'est déjà produits à d'autres endroits où les routes ont été réamenagées.

#6 Que le ministère des transports se conforme aux mêmes normes que celles des municipalités; soit 12 mètres et non 5 mètres de marge de recul en avant des bâtiments. En dehors de ces normes les propriétés perdent beaucoup de leurs valeurs monétaires et esthétiques ce qui cause un impact sur l'environnement.

#7 Que le drain d'égouttement de la route 116 se fasse sur le terrain du tronçon de la route et non sur nos terres. Présentement c'est ce qui se produit, il y a un drain de 10 pouces qui se verse sur notre terrain et causant des inondations dans les plantations. Ce qui occasionne des pertes de production.

#8 Que la route soit construite avec 2 voies au lieu de 4. La route étant moins large il serait moins dangereux de la traverser avec de la machinerie agricole. Nous maraichers devons traverser environ 25 fois par jours avec des jeunes cueilleurs et le public qui circulent à pied. De plus sur un quatre voies la circulation est accélérée ce qui rend les arrêts plus compliqués et moins fréquents. Donc une diminution de la clientèle. Ce sera donc un impact majeur pour le commerçant.

Leona et Viateur Quirion
115 route 116
Princeville
G0P 1E0

Viateur Quirion
Leona Quirion

REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 116

TRONCON PLESSISVILLE/PRINCEVILLE

UNE NECESSITE POUR L'ECONOMIE DE NOTRE REGION

MEMOIRE PRESENTE AU

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

EN AVRIL 86

PAR

LA VILLE DE PLESSISVILLE

INTRODUCTION

La ville de Plessisville et sa région ont connu au cours de la dernière décennie, une progression économique et sociale faible pour ne pas dire stagnante.

Tant la ville de Plessisville que tous les autres intervenants tels que les hommes d'affaires locaux, les agents touristiques et économiques de la région, que les divers Ministères du Gouvernement, savent très bien qu'une croissance normale voir même accélérée ne pourra se faire sans la mise en place d'une infrastructure routière adéquate. C'est dans cette optique que ce dossier fut traité depuis le début des années 1970.

Tout en étant consciente de ce qui précède, la ville de Plessisville croit fermement qu'une telle réalisation ne peut se faire sans certains inconvénients, elle croit que l'énumération de ces derniers a été faite d'une façon exhaustive tout au long de l'étude du projet et résumée à leurs expressions les plus simples lors des audiences publiques 1ière partie tenues en mars 1986.

La présentation du présent mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement se veut donc l'expression claire de la position de la ville de Plessisville, position adoptée et maintenue depuis fort longtemps.

LES BESOINS

La preuve de l'incidence économique des grands réseaux de communications n'est plus à faire. Il est évident qu'aucune région ne peut aspirer à un développement économique harmonieux et dynamique si elle n'est pas desservie par un réseau routier moderne et surtout adéquat. La ville de Plessisville et sa région ne fait pas exception à cette règle et de ce fait l'infrastructure routière, dont le réaménagement de la route 116, est depuis plusieurs années non plus un besoin mais bien une nécessité.

PLESSISVILLE ET SA REGION

Il n'est pas de l'intention de la ville de Plessisville de démontrer par le présent mémoire, en détails, les raisons justifiant la nécessité que le réaménagement de la route 116 se concrétise. A ce chapitre, par le passé les divers intervenants l'on déjà clairement fait et d'une façon on ne peut plus explicite.

A titre de preuve à ce qui précède, nous n'avons qu'à regarder où est rendu le dossier de réaménagement de la route 116. Les interventions sont déjà définies, les expropriations nécessaires engagées, les relevés topographiques, plans de réalisation, etc., déjà exécutés, l'étude de l'impact de l'environnement a été publiée voilà près d'un an, les budgets sont déjà alloués et disponibles, en somme il ne reste que la réalisation. Est-ce que tout ce travail et toutes ces démarches ont été faits sans fondement? Nous ne le croyons pas et ceci explique notre désir de ne pas devoir revenir à la justification détaillée.

Il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui Plessisville, la Capitale mondiale de l'Erable, Centre commercial et industriel d'une région qui se veut dynamique et progressive, située au carrefour d'un circuit routier acheminant un nombre impressionnant de véhicules de tous genres vers l'autoroute 20, nombre de véhicules qui dépassent largement la capacité du

PLESSISVILLE ET SA REGION (suite)

réseau actuel, peut se retrouver face à un dilemme et voir le projet arrêté sinon retardé considérablement. Nous manifestons donc énergiquement notre opposition à tout arrêt ou retard supplémentaire à l'exécution de ces travaux de réaménagement de la route 116.

Une donnée supplémentaire s'ajoute à toutes celles définies par le passé. Depuis le tout début des années 1980, la ville de Plessisville a investi au-delà du million de dollars pour l'aménagement du parc de la rivière Bourbon, parc qui est aujourd'hui reconnu Parc régional. Sans le réaménagement de la route 116 et l'accès audit Parc régional prévu au réaménagement, cet investissement dans un cadre naturel de chaque côté de la rivière n'a plus aucun sens et aucune utilité. Il ne peut donc être question pour la ville de Plessisville d'annihiler les efforts déjà consentis dans ce domaine et de mettre en cause le projet d'aménagement projeté à court et moyen termes pour compléter ledit parc, parce que le circuit routier et l'accès du parc serait annulé ou retardé.

L'EVALUATION DES IMPACTS

Il est évident et la ville de Plessisville en est bien consciente que le réaménagement de la route 116 ne peut se faire sans certains inconvénients. Comme on le dit si bien et si souvent "le progrès dérange", il faut quand même analyser objectivement la nature et l'envergure desdits inconvénients. Nous ne doutons aucunement que le présent bureau d'audiences publiques saura faire cette analyse objective.

Nous nous permettons cependant de relater certains faits qui permettront sûrement une conception différente des faits.

Nous affirmons et croyons fermement qu'en assumant la nécessité d'améliorer le lien routier comme défini précédemment, le projet de réaménagement de la route 116 est celui qui de loin est le moins préjudiciable tant au niveau de l'environnement comme tel qu'au niveau de l'agriculture ou de tout

L'EVALUATION DES IMPACTS (suite)

autre aspect. Etant un mal rendu nécessaire, il faut donc en ce sens opter pour la moindre et le réaménagement de la route 116 est ce moindre. D'autre part on ne peut tenir captive toute une région et son dynamisme à n'importe quel prix.

CONCLUSION

Pour conclure le présent mémoire, il nous apparaît donc essentiel que les désirs de la ville de Plessisville soient clairement identifiés et résumés comme suit:

- Le réaménagement prévu de la route 116 est depuis fort longtemps reconnu comme étant nécessaire à tous les points de vue et la ville de Plessisville souligne sa conviction et sa détermination à voir réaliser ce projet sans autre délai;
- La ville de Plessisville ne saurait comprendre et encore moins admettre que ce projet puisse être annulé et/ou reporté d'autant plus que les budgets requis sont disponibles et doivent être appliqués à la portion Plessisville/Princeville;
- Entre autres, la portion de la route 116 à réaménager et située entre la route 265 et les limites de la paroisse de Plessisville - paroisse de Princeville incluant l'accès au Parc régional de la rivière Bourbon à Plessisville exige une action immédiate surtout que cette dernière n'a fait l'objet d'aucune objection.

Nous sommes confiants que le présent bureau d'audiences publiques prendra en très bonne considération les points de vue énoncés dans le présent mémoire pour la rédaction de leur rapport final au Ministre et terminons en les remerciant de nous permettre l'opportunité d'exprimer clairement les atten-

CONCLUSION (suite)

tes de la ville de Plessisville et de sa région.

La ville de Plessisville,

A handwritten signature in cursive script, reading "Madeleine G. Dusseault". The signature is written in dark ink and is positioned above the printed name.

Mme Madeleine G. Dusseault, Maire.

Messieurs,

Je viens vous présenter ce mémoire à titre personnel. D'abord comme propriétaire résident de la 116 et aussi comme ex-député du comté d'Arthabaska. L'expérience acquise avec les années, nous prouve qu'un réseau routier adéquat aide grandement au développement économique d'une région.

Ici, dans les régions de l'amiante et des Bois-Francs, nous avons toujours été les parents pauvres au niveau routier comparativement aux autres régions du Québec. Une chance que le dynamisme des femmes et des hommes d'affaires de nos régions nous ont permis d'accroître notre développement économique social et culturel tout en vivant d'espoir, qu'un jour, notre patience soit récompensée.

A bien y penser, je pourrais intituler mon mémoire, "Déjà vingt ans", mais je pourrais susciter un débat parmi ceux et celles qui sont là depuis le début puisque dans un mémoire présenté par la population des Bois-Francs et de l'Amiante, le 26 septembre 1974, à l'Honorable Raymond Mailloux, ministre des Transports, on y lit que: l'origine de ce dossier remonte à 1960, année où M. Jean Lesage, promet de construire ce grand axe routier nord-sud au Québec. La transquébécoise.

.../2

Il soumettait alors un échéancier bien précis de la réalisation des travaux qui ne furent évidemment pas respecté. Ce n'est qu'en 1977-78 que l'échangeur à la hauteur de St-Eulalie fût construit sous le gouvernement de M. Lévesque. Ce fût les derniers travaux réalisés sur la 55, mis à part le prolongement de la 122 qui relie Victoriaville à un bout de 55 inachevé.

Le 27 septembre 1978, le ministre des Finances du Québec, M. Jacques Parizeau, confirmait devant les invité(es) de la Chambre de Commerce de Victoriaville que s'en était fini pour le moment de la 55. M. Parizeau réaffirmait que cette route était vitale pour notre région mais que nous devons subir les erreurs du passé, "la 51".

LA 51. 55

Dans une lettre qui me fût remise par M. Lucien Lessard, ministre des Transports, dans le gouvernement de M. Lévesque, m'expliquant les raisons de l'abandon du projet de la 55, on peut y lire: qu'en 1965, soit lors de la planification de l'autoroute 55 entre la frontière américaine et Trois-Rivières, il avait été prévu que la 55 emprunterait un corridor reliant St-Eulalie, St-Albert et Richmond.

A ce moment-là, évidemment, il n'était pas encore question de l'autoroute 51.

C'est en 1970, que M. Bernard Pinard, député de Drummond, nouveau ministre de la Voirie, exigea une nouvelle programmation en vertu de laquelle la confection des plans et devis de l'autoroute 51. Ce faisant, l'avenir de l'autoroute 55, située à moins de 30 milles de la nouvelle 51, s'en trouvait grandement compromis. De 1970 à 1976, tout ce fit très rapidement pour compléter la 51 qui reliait Trois-Rivières, Drummondville et Sherbrooke. Notre région était laisser pour compte.

En 1976, il restait pour 16,1 millions de dollars de travaux pour compléter la 51. En ce qui concerne l'autoroute 55, il restait un tronçon de 31,4 milles à compléter entre St-Albert et Richmond au coût de 46,5 millions de dollars. Vous comprendrez que les choix étant déjà faits, considérant l'état des finances, le gouvernement du Québec, ne pouvait justifier la construction de deux (2) autoroutes parallèles d'autant plus que le trafic existant n'était pas énorme.

Encore une fois, cela en était fait pour un projet qui avait exigé tant de bénévolat de la part des gens. Je n'ai pas d'autres explications à vous donner, je crois, pour vous dire, combien la décision fût dure à accepter de la part d'autant de monde qui avait mis tout leur espoir dans un projet de route aussi vital pour notre région.

LA 116

Je crois qu'il était important de faire ce bref historique pour mieux se situer dans le contexte de la route 116. Comme député du comté d'arthabaska, je me devais de trouver une alternative. Pleurer, chialer, reprocher aux autres les décisions prises au préalable n'arrangeraient rien. Le développement économique, social et culturel de mon comté me préoccupait avant tout, avec la connaissance de l'état lamentable de la principale route qui relie nos villes, (la 116), j'ai décidé de lancer le projet d'amélioration de cette véritable autoroute des Bois-Francs.

En effet, lorsque l'on regarde bien la carte de notre région, on se rend compte que notre bonne vieille 116, est la colonne vertébrale, tant au niveau de l'industrie, du commerce, qu'au niveau des services.

Elle relie sur le même axe les cinq (5) villes soeurs de la région des Bois-Francs qui sont interdépendantes et dont le développement dépend en grande partie de la bonne communication routière qu'elles ont entre elles.

Ainsi, entre Plessisville et Warwick, avec Victoriaville et Arthabaska comme centre, les études de circulation révèlent un secteur très urbanisé à haute densité de circulation pour une route dite "secondaire". (plus de 7 000 véhicules par jour).

On ne compte plus les camions lourds, les autobus scolaires, le transport ambulancier qui circulent sur cet axe, les milliers de travailleurs(es) qui matin et soir font le trajet de la 116 pour se rendre et revenir de leur lieu de travail. La plupart des agriculteurs se doivent de circuler avec leur machinerie agricole sur cette voie déjà encombrée par le trafic journalier. Pour plusieurs municipalités, elle est la seule voie d'accès vers l'Hôtel-Dieu d'Arthabaska, le C.L.S.C., le Cegep, la polyvalente et différents services gouvernementaux. Il ne faut surtout pas oublier qu'une bonne partie de la 116, dessert également tout le trafic direction Montréal de toute la région de Thetford et même un coin de la Beauce.

Pour quelqu'un qui veut le développement de sa région, je crois que la justification n'est plus à faire. D'ailleurs, l'appui accordé à ce projet par plusieurs groupes, plusieurs municipalités: résolution d'appui du village de Bernierville, de la ville de Princeville, de la paroisse de Princeville, de la ville de Warwick, de la paroisse de St-Pierre Baptiste, de la paroisse de Kingsey-Falls, de la ville de Victoriaville, de la ville de Plessisville, de la paroisse de Laurierville, de l'exécutif du parti québécois d'Arthabaska, de la Commission Scolaire de Warwick, de la Commission Scolaire Prince-Daveluy, de la Chambre de Commerce de Princeville, de la Corporation de Développement Economique des Bois-Francis, de l'Association des Gens d'Affaires de Plessisville, de la Chambre de Commerce de Plessisville et aussi, les deux M.R.C., les M.R.C. de l'Erable et

d'Arthabaska qui l'ont inscrit dans leur schéma d'aménagement, tout dernièrement.

Un projet d'une telle envergure, mérite d'être étudié pour connaître les impacts sur le milieu, d'étudier divers tracés et en tenant compte évidemment des coûts.

A l'initiative de la ville de Plessisville, un comité fût formé pour démontrer au gouvernement du Québec, la nécessité pour notre région d'être desservie par un bon réseau routier et que le tracé de l'autoroute de l'Amiante soit maintenu d'abord dans le circuit existant, soit en améliorant, pour le moment, la 265 et la 116.

Ce comité fût formé de représentants de la ville de Plessisville, de la Chambre de Commerce de Plessisville, de Princeville et des Bois-Francs, un consultant de la firme S.B.C.S., le directeur de la C.D.E.B.F., un commissaire industriel et deux (2) représentants du ministère des Transports de Plessisville qui m'accompagnait. Au printemps 1980, le mémoire était remis au ministre, M. De Bellevalle.

En même temps, un long processus, trop long à mon avis, fût mis en branle pour la réalisation du projet. En décembre 1981, un autre ministre des Transports annonçait un échéancier pour la réalisation des travaux. La partie Plessisville devait être construite en 1985. Tout est prêt. Mais

la demande d'audience public pour la section Princeville retarde les travaux, fait perdre 3 millions de dollars d'investissement dans une période où notre région en aurait eut bien besoin.

Il est quand même étonnant de constater que la partie Danville-Richmond est obtenue l'assentiment des propriétaires riverains et qu'ici, la partie couverte par les promoteurs du projet, se bute à toutes sortes d'objections, bien discutées et bien discutables.

UNE DEMANDE D'AUDIENCE PUBLIQUE

Comme la loi le permet, quelques citoyen(nes) ont entrepris de faire signer une pétition pour la tenue d'audience publique. Les raisons invoquées, allait de: nous sommes pas contre les travaux mais nous voulons une force pour négocier avec le ministère des Transports du Québec. Suite à l'obtention d'une vingtaine de signatures, on annexa une lettre que tous(tes) les signataires n'avaient pas pris connaissance. C'est d'ailleurs, cette même lettre qui faisait mention de puits, fosses septiques affectées par les travaux, fenêtres et vitres fendillées, vibrations et bruits importants, bâtiments de ferme trop près de l'emprise et j'en passe...

J'ai alors proposé aux représentants du conseil de la paroisse de Princeville de réunir tous les résident(es) et j'irais les informer des conséquences d'une telle demande sur l'échéancier. Egalement, je les

informerais de la façon dont le ministère des Transports fonctionne pour acquérir l'espace nécessaire pour l'élargissement d'une route et répondre à toutes autres questions pertinentes. La réunion eut lieu. Certains sont sortis très satisfaits et ils étaient prêts à retirer leur signature. D'autres n'ont rien voulu savoir.. La réaction des principaux demandeurs fût et cela devant tout le monde: qu'il nous paie, je vais leur vendre ma terre puis ils passeront où ils voudront.

Je trouve bien regrettable d'avoir été obligé de tenir de tels audiences quand j'en suis sûr, qu'en s'asseyant à une table, devant les représentants du ministère des Transports du Québec, une entente à l'amiable serait intervenue. De toute façon, la loi protège également l'exproprié(e) qui peut toujours aller devant le tribunal de l'expropriation et ce, avant même que le ministère des Transports commence les travaux. Je suis d'ailleurs en parfaite accord avec cette mesure puisqu'il y a eu trop d'abus dans le passé.

LE FONCTIONNEMENT DU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC

Depuis les 9 dernières années, nous avons mis beaucoup de temps et d'argents pour améliorer le réseau routier secondaire mais surtout tertiaire, les rangs. Une nouvelle politique fût mise en place et les résidents qui voulaient voir leur rang reconstruit devait donner le terrain nécessaire. La collaboration des municipalités fût importante. Le ministère des Transports

n'a pas négligé les efforts pour satisfaire aux demandes des gens et ça tout en ayant des normes bien précises pour tout le monde. Dans chaque rang, il y a toujours eu un(e) ou deux résident(es) qui ne voulaient rien savoir et ça pour toutes sortes de raisons.

Exemple: je reste à un arpent de la grande route, mon entrée de cour ne sera pas assez large, je vais vendre d'ici quelques années, le camion de lait ne pourra pas entrer le chemin sera trop bas, l'hiver je ne pourrai plus entrer dans ma cour ou le chemin sera trop haut, le camion de lait et de moulée ne pourra pas sortir l'hiver.

Tout y passe, vous savez à partir de la boîte à malle ou de la sentinelle, à aller jusqu'aux arbres qui vont mourir. Je puis vous assurer que je peux vous fournir les noms de personnes dont nous avons eu à négocier toutes ces choses-là. Après entente, après travaux effectués, tous et toutes étaient très heureux et dans la grande majorité des cas, ils ou elles ont affirmé que leur situation était améliorée de beaucoup.

A combien de reprises, le ministère des Transports du Québec a répondu positivement à la demande d'abaisser davantage le fossé du chemin pour mieux égoutter, drainer les terres agricoles. Je ne sais pas combien de ponceaux traversant les routes, les rangs, le ministère des Transports a changé, a construit, a déplacé pour mieux répondre aux besoins des

agriculteurs. Je vous mets au défi de trouver un cas où le ministère des Transports n'a pas encore répondu ou ne veut pas répondre à une demande d'agriculteur. Pourquoi faut-il craindre que sur la 116, les mêmes fonctionnaires agiraient d'une autre façon?

Eux aussi sont sensibilisés à l'importance de l'agriculture. Faudrait être aveugle pour ne pas voir, pour ne pas constater que dans bien des rangs, il y a plus d'investissement en bâtiments, animaux, machineries que dans bien des parcs industriels. Ce n'est pas les premiers travaux que le ministère des Transports réalisent. Je suis fier et je trouve important de dire ceci. Remarquez que ce n'est pas pour vanter les fonctionnaires du ministère des Transports, je le dis parce que c'est vrai, parce que j'ai vécu avec eux ce changement de mentalité et surtout si cela peut rassurer les résident(es) de la 116.

Avec l'expérience que nous vivons tous ensemble, je crois qu'il serait nécessaire de modifier un peu la procédure. Actuellement, le ministère des Transports du Québec est pris au piège, il veut faire des travaux mais pour cela, il faut qu'il acquiert des terrains, par contre il n'a aucun pouvoir de négociation. Seul des évaluateurs rencontrent les propriétaires. Le montant de l'évaluation fait par ces personnes, fait craindre le pire. Aussi, si il est vrai que ces évaluateurs entrent dans les maisons en faisant le tout, allant jusqu'à mesurer la profondeur, la largeur des armoires, des garde-robes et autres, cela n'a pas de bon sens. Ceci écoeure les gens et la négociation n'est que plus dure après.

Donc, ma suggestion serait que le ministère des Transports du Québec puisse négocier l'emprise nécessaire sans pour autant être autorisé à déboursier des sommes d'argent avant qu'il y ait assentiment de l'environnement. Comme ça, chacun pourrait mieux connaître l'impact de la nouvelle route sur son milieu propre.

L'AVENIR DU PROJET = SON ECHEANCIER

Je terminerai en vous faisant part de différentes situations qui ne peuvent plus durer. Tout le monde reconnaît que la 116 est surchargée. Pour traverser la route, maintenant, il n'est pas rare d'attendre 2 à 3 minutes. Vous me direz, peut-être que ce n'est pas gros mais quand un agriculteur à 10, 15 et même 20 reprises doit la traverser dans la même journée, je peux vous assurer que l'on exerce notre patience. Pour les transporteurs, circuler de Plessisville à Victoriaville ou encore de Plessisville à Princeville, vers Montréal, je ne sais pas comment cela peut leur coûter en perte de temps. Il faut être des habitués de la 116 pour vouloir à son amélioration.

Je vous invite, si vous ne l'avez déjà fait, de circuler entre Plessisville et Victoriaville un jeudi ou vendredi par exemple. Vous comprendrez sans aucun doute qu'une 116 à 4 voies, serait pratique pour celui ou celle qui ne sont pas pressé(es) ou bien que leur auto est limitée à 30-35 milles à l'heure. Souvent les accidents, ne sont pas

dus par la vitesse excessive mais par une personne qui est fatiguée d'attendre parmi une file de 20 à 30 véhicules et plus. Le risque est là, le dépassement est trop souvent fatal.

Comment je le soulignais plus haut, de nombreux agriculteurs ont à circuler avec leur machinerie agricole sur la 116. Vous devriez voir comme c'est agréable. La plupart circule une roue sur l'accotement quand c'est possible même si c'est défendu, pour prendre moins de place et malgré ça, si ce n'est pas le poing, c'est le doigt que l'on se fait montrer. Il n'est pas rare de se faire dépasser par une auto que tu ne vois pas venir, de toute façon, sur l'accotement. Quand on parle de sécurité, il faudrait penser à tout ça. Malgré tout ce trafic, il y a encore des braves qui circulent en bicyclette durant la belle saison.

Pour toutes ces raisons et bien d'autres qui seraient trop longues à énumérer, il est important pour notre région, important même pour les commerces le long de la 116, que tout le trafic existant soit gardé chez nous. La région de Thetford fait d'énormes pressions et à juste titre pour avoir son propre accès à la 20. Faut garder notre place.

Il est important de vivre dans une région économiquement forte. Pour ça, il faut accepter quelques inconvénients, qui à la longue, font partie de notre existence. Dans un contexte économique pas facile, tout le monde veut garder nos jeunes chez nous. Pour réussir, il faut donner des moyens aux femmes et aux hommes qui veulent investir chez nous.

Ce laisser aller, c'est toute notre région qui va en souffrir. Les gens vont sortir de chez-nous. Ils vont chercher ailleurs. L'important pour une région, c'est de se développer, grandir, grossir. Plus nous aurons de gens chez nous qui travailleront, dépenseront chez nous, plus notre économie va rouler. Pour réaliser ça, il nous faut une bonne infrastructure routière pour faciliter l'accès à notre région, pour faciliter l'échange culturel, économique et social de notre population. C'est pour ces raisons et combien d'autres qu'il nous faut la 116 à 4 voies.

La ville de Plessisville attend pour aménager le merveilleux site "Le Carrefour de l'Erable". Le ministère des Transports du Québec attend pour corriger en même temps certains endroits à risque élevé d'accident.

En espérant que ces informations pourrons vous être utiles, je terminerai en citant un proverbe: "Manne qui tombe, on la ramasse". Trois millions sont tombés en 1985, nous n'avons pu en profiter, serons-nous prêt la prochaine fois.



Municipalité Régionale de Comté de l'Érable

Intérêts

C., un intérêt à conserver ou à protéger l'environnement ou leur histoire, ou l'intérêt d'aménagement.

Les types de sites historique et

Intéressant pour sa valeur patrimoniale. Révisés dans chaque municipalité. La municipalité de la Loi sur les biens culturels) un

ont conservé plusieurs caractéristiques patrimoniale. Les arrondissements sont soumis à la réglementation d'urbanisme de la Loi sur le document complémentaire. On en trouve à Lyster (2), Plessisville (2), Princeville

de leur site et la possibilité d'un développement de zonage permettant seulement l'usage ou au culturel.

Une zone de villégiature peut y être prévue

gile et des caractéristiques fauniques

lotissements de villégiature, les consignes de la superficie délimitée.

des lots 5 et 6 de Lyster. Autour des coupes de bois ne sont pas permis. Il est possible s'ils sont faits sous le

Equipements et infrastructures

Dans les projets qui suivent, certains sont mis de l'avant par la M.R.C. ou par certaines municipalités tandis que d'autres sont prévus par le gouvernement.

PROJETS INTERMUNICIPAUX

Certains services gouvernementaux seraient souhaitables sur le territoire de la M.R.C. et sont demandés par la M.R.C.: un centre «Travail-Québec», un bureau d'aide juridique et un «Centre de jour» au C.L.S.C. de l'Érable. Ce dernier est d'ailleurs prévu pour 1986.

La ville et la paroisse de Princeville prévoient le réaménagement de la bibliothèque intermunicipale.

Un centre de triage pour la récupération et le recyclage sera éventuellement localisé dans le parc industriel de Plessisville. Des dépôts de récupération devraient être prévus dans chacune des municipalités.

Côté assainissement des eaux usées, les municipalités de Princeville, Plessisville et Bernierville complètent actuellement leur réseau.

Enfin, la M.R.C. étudiera les possibilités quant à la gestion des boues de fosses septiques produites sur le territoire.

RESEAU ROUTIER

Le réseau routier a été classé en fonction de l'importance des tronçons. La classification a été faite à partir de celle du ministère et complétée pour le réseau local.

On retrouve donc des classes nationale, régionale, collectrice et locale, toutes compilées sur un plan au 1:50 000.

La version définitive présente ensuite une série de réfections et améliorations de routes identifiées en fonction de cette classification. Les principales sont: les quatre voies contiguës de la route 116 de Plessisville aux limites de la M.R.C. d'Arthabaska, le contournement de Bernierville par la route 265, l'amélioration de la rue Demers à Princeville, le contournement de Lyster par la route 116, etc.

PROJETS GOUVERNEMENTAUX

Les projets gouvernementaux touchent les Affaires culturelles (réaménagement de la bibliothèque intermunicipale de Princeville), Énergie et Ressources (réseau altimétrique dans la M.R.C.), Environnement (épuration des eaux à Plessisville, Princeville et Bernierville) Loisir, Chasse et Pêche (ensemencement de 10 000 maskinongés par an au lac Joseph) et la Société d'habitation du Québec (logements pour familles à Plessisville, Princeville et Notre-Dame de Lourdes).

Quant au ministère du Transport, il a fourni une liste de ses projets d'intervention touchant, à toute fin pratique, tous les secteurs de la M.R.C.

Document complémentaire

Le conseil municipal, les noms des municipalités

Les municipalités devront contrôler l'affichage par règlement, pour assurer une harmonisation et la sécurité publique.

Ainsi on doit empêcher, entre autre, l'emploi d'enseignes ou panneaux-réclames à feux clignotants ou trop voyants ou lumineux, ainsi que ceux sur des véhicules hors d'état de marche, sur des balcons, toits, galeries, escaliers, portes, etc.

Les panneaux-réclames sur les routes 116, 263, 265 et le chemin Gosford, hors des zones urbaines, devront être à 30 mètres de la route.

égouts.

2° 1 500 mètres, si le lot a un seul service.

3° 4 000 mètres pour un lot non desservi à proximité d'un lac ou cours d'eau.

4° 2 000 mètres pour un lot desservi par un seul service, à proximité d'un lac ou cours d'eau.

RUES ET VOIES DE CIRCULATION

Les rues doivent avoir une largeur minimum de 15 mètres qu'elles

Québec, le 14 août 1978.

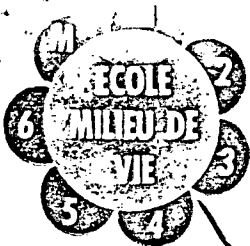
Monsieur Robert Hotte
Directeur général
Commission scolaire de Warwick
13 boulevard Beaumier
Warwick
JOA 1MO

Monsieur,

J'accuse réception de votre lettre du 8 août 1978 ainsi que
votre copie de résolution dont je prends bonne note, et vous en re-
mercie.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les
meilleurs.

JACQUES BARIL
Député d'Arthabaska



Commission scolaire de Warwick

Le 8 août 1978

M. Jacques Baril
Député du comté d'Arthabaska
Assemblée Nationale du Québec
Hôtel du Gouvernement
QUEBEC (Québec)
G1A 1A4

Monsieur,

Vous trouverez ci-joint copie d'une résolution adoptée par le Comité exécutif de la Commission scolaire de Warwick lors d'une séance régulière tenue le 28 juin 1978.

Nous vous demandons de bien vouloir en prendre connaissance.

Veuillez accepter, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Robert Hotte,
directeur général.

RH/CL
p.j. (1)



COMMISSION SCOLAIRE DE WARWICK

Province de Québec

À LA SESSION régulière.. DU COMITÉ EXÉCUTIF DE LA COMMISSION SCO-

LAIRE DE WARWICK.

TENUE LE 28 juin 1978

SOUS LA PRÉSIDENCE DE MME Monique Proulx ET À LAQUELLE ÉTAIENT PRÉSENTS

LES COMMISSAIRES SUIVANTS: MM. Léon Desruisseaux et Antoine Lincourt.

RESOLUTION #1628-678

Mme Monique Proulx propose que la Commission scolaire de Warwick appuie une résolution de la Ville de Plessisville demandant au Ministère des Transports de compléter toutes les études et plans nécessaires pour l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs, et que l'échéancier des travaux assure une réalisation à court terme.

Mme Proulx propose de plus qu'il soit suggéré au Ministère d'ajouter deux voies de circulation pour les véhicules, d'améliorer les intersections avec les autres routes et de considérer l'aménagement d'une piste pour les cyclistes.

Copie de cette résolution sera adressée à la Ville de Plessisville, à M. Lucien Lessard, ministre des Transports, à M. Jacques Baril, député du comté d'Arthabaska, ainsi qu'à messieurs Jacques Charland et Jacques Lagacé, divisionnaires respectivement à Victoriaville et à Plessisville.

Unanimement résolu

ADOPTÉ

Copie authentique
donnée à Warwick,
ce septième jour
du mois d'août 1978.

RH/CL

Robert Hotte,
directeur général.

PROVINCE DE QUEBEC
CHAMBRE DE COMMERCE DE PLESSISVILLE

Assemblée régulière de la Direction de la Chambre de Commerce de Plessisville, tenue ce 31e jour du mois d'août, aux lieu et heure ordinaires, à laquelle sont présents:

Jean-Louis Fradette, Michel Vallée, Gérard Brochu, Marcel Soulière, Louise Thibodeau. formant quorum sous la présidence de Jean-Louis Fradette.

ATTENDU que le tronçon de la route 116 reliant les villes de Plessisville et de Warwick comme un secteur très urbanisé de la région des Bois-Francs;

ATTENDU que cette route 116 est de juridiction provinciale;

ATTENDU que l'état général de cette route 116 requiert un entretien annuel très important;

ATTENDU que les bris de cette route 116 rendent la circulation très difficile et même dangereuse durant la saison printanière;

ATTENDU que cette route 116 n'a pas été conçue, ni du point de vue structure, ni du point de vue dimension, pour recevoir une densité de circulation aussi élevée que celle que l'on retrouve depuis au moins 1970;

ATTENDU que cette route 116 reçoit une bonne partie de la circulation de la route 265 reliant Thetford Mines, Black Lake, St-Ferdinand, Plessisville, Princeville, Victoriaville et la route Trans-Canadienne en direction de Montréal;

ATTENDU que le transport routier provenant des mines d'amiante de la région de Thetford Mines et Black Lake emprunte régulièrement ce tronçon de la route 116 et que l'amélioration de la route 265 entraîne une augmentation de circulation sur la route 116;

ATTENDU que des études menées par le Service de la Circulation du Ministère des Transports démontrent une circulation journalière moyenne annuelle et estivale dépassant 5000 véhicules (1974) et approchent même 7000 véhicules dans certains secteurs en 1976;

ATTENDU que cette circulation journalière augmente rapidement d'année en année;

ATTENDU que pour 1978, il est probable que la circulation journalière varie de 6000 à 8000 véhicules;

ATTENDU que de nombreux accidents, dont plusieurs ont été mortels ou ont entraîné des blessures corporelles, sont survenus sur cette route au cours des dernières années;

ATTENDU que cette route reçoit une forte circulation d'autobus scolaires et autres véhicules lourds;

ATTENDU qu'une amélioration importante de cette route augmenterait les échanges commerciaux et industriels entre les villes de la région;

ATTENDU qu'une route améliorée serait appréciée autant des touristes que des compagnies de transport et autres usagés;

ATTENDU qu'il serait nécessaire de tenir compte de la circulation cycliste;

ATTENDU que cette route 116 est la seule route reliant les villes des Bois-Francs;

.... /2

EN CONSEQUENCE, il est proposé par: Gérard Brochu, appuyé par Marcel Soulière, et résolu à l'unanimité

QU'IL soit demandé au Ministère des Transport de compléter toutes les études et plans nécessaires pour l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs et que l'échéancier des travaux assure une réalisation à court terme;

QU'IL soit suggéré au Ministère d'ajouter deux voies de circulation pour les véhicules, d'améliorer les intersections avec les autres routes et de considérer l'aménagement d'une piste pour les cyclistes.

QUE la présente résolution soit adressée à l'Honorable Lucien Lessard, Ministre des Transports et qu'une copie soit adressée à M. Jacques Baril, Député d'Arthabaska, ainsi qu'à MM. Jacques Charland et Jacques Lagacé, Divisionnaires respectivement à Victoriaville et à Plessisville.

Vraie copie conforme

Jean Louis Fradette
Jean-Louis Fradette, Président

Québec, le 30 novembre 1978.

Monsieur Claude Provencher, sec.
Exécutif du Parti québécois
du comté d'Arthabaska
41, St-Joseph
Warwick
JOA 1MO

SUJET: Route 116
Projet de réfection
notre dossier: 6.1.2.

Monsieur,

Nous avons reçu votre lettre au sujet de la réfection de la route 116 dans le comté d'Arthabaska, en direction de Sherbrooke.

Nous acheminons à votre intention cette demande dans les services du ministère. Dès que les informations concernant les études, les projets de réfection et les échéanciers éventuels de mise en oeuvre seront disponibles, nous nous ferons un plaisir de vous les transmettre afin de vous aider à poursuivre votre travail d'exécutif vigilant du Parti québécois de votre comté.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de nos sentiments les plus québécois et les transmettre aux autres membres de votre exécutif.

LE CHEF DE CABINET

ORIGINAL SIGNÉ

REJEAN SEGUIN

c.c. M. Jacques Baril député

Victoriaville, 1978 09 27

Monsieur Jean-Louis Fradette
Président
Chambre de Commerce de
Plessisville
1254, Napoléon
PLESSISVILLE (Québec)
G6L 1S8

OBJET: Amélioration de la Route 116

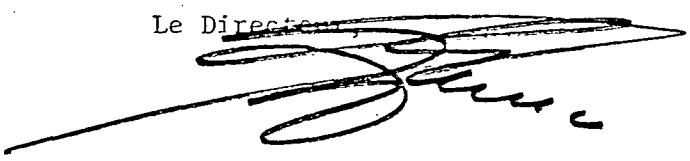
Monsieur,

Votre résolution du 31 août dernier adressée à l'Honorable
Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116 dans
la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennal régionale
de construction et sera considéré selon nos priorités régionales
et disponibilités budgétaires.

Espérant, Madame, que ces renseignements sauront vous satis-
faire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les
meilleurs.

Le Directeur



Guy Bourelle, ing.
Direction régional 04
de Trois-Rivières

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques Lagacé, ing.
Jean Normand, Directeur régional
Jacques A. Charland, ing.

Poste de classement

Trois-Rivières, le 14 août 1978

Monsieur Robert Hotte
Directeur général
Commission Scolaire de Warwick
13, Boul. Beaumier
C.P. 547
WARWICK (Québec)
JOA 1MO

OBJET: Résolution # 1628-678

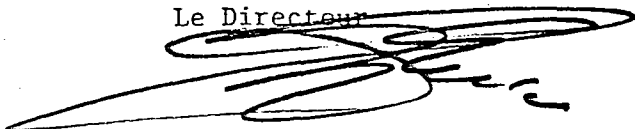
Monsieur,

Votre résolution du 28 juin dernier adressée à l'Honorable Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale de construction et sera considéré selon nos priorités régionales et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satisfaire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur



Guy Bourelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques Lagacé, ing.
Jacques A. Charland, ing.
Poste de classement

Charny, 1978-08-14

M. P.P. Desjardins, sec.-trés.,
Municipalité St-Pierre Baptiste,
Cté de Mégantic, P.Q.

Objet: Résolution du 03 juillet 1978
Amélioration de la route 116

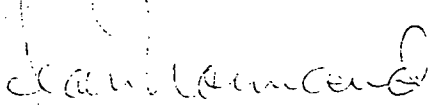
Monsieur,

Votre résolution du 03 juillet dernier adressée à l'Honorable Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale de construction et sera considéré selon nos priorités régionales et disponibilités budgétaires.

Espérant, monsieur, que ces renseignements sauront vous satisfaire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur,


Jean Normand ing.,
Direction Régionale 3-2

JN/cb

c.c. MM Jacques Baril, m.a.n. ✓
Jacques-A. Charland ing.
Jacques Lagacé ing. dist.27
René Blais ing. s.m.a.
secrétariat

Trois-Rivières, le 20 juillet 1978

Monsieur G.H. Boisvert, greffier
Bureau du Greffier
Hôtel de Ville
C.P. 370
Victoriaville (Qué.)
G6P 6T2

OBJET: Résolution No 160-78

Monsieur,

Votre résolution du 4 juillet dernier adressée au ministère des Transports appuyant la demande de la Ville de Plessisville concernant l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale de construction et sera considéré selon nos priorités régionales et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satisfaire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur,

Guy Bourelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques Lagacé, ing.
Jacques A. Charland, ing.

Poste de classement

Trois-Rivières, le 14 juillet 1978

Monsieur Georges Allard
Directeur général-adjoint
Commission scolaire Prince-Daveluy
50, Saint-Charles
C.P. 790
Princeville (Qué.)
GOP 1EO

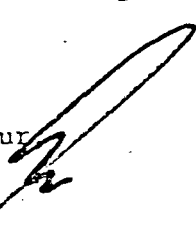
OBJET: Résolution du 28 juin 1978

Monsieur,

Votre résolution du 28 juin dernier adressée à l'Honorable Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale de construction et sera considéré selon nos priorités régionales et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satisfaire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur 

Guy Bourelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques A. Charland, ing.
Jacques Lagacé, ing.

Poste de classement

25 JUL 1978

Trois-Rivières, le 14 juillet 1978

Mlle Odette Desruisseaux
Secrétaire-trésorière
Municipalité du Village
de Kingsey Falls
Kingsey Falls (Qué.)
JOA 1B0

OBJET: Résolution du 3 juillet 1978
Amélioration de la route 116

Monsieur,

Votre résolution du 3 juillet dernier adressée à l'Honorable
Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116
dans la région des Bois-Francs nous a été transmise pour
réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale
de construction et sera considéré selon nos priorités régionales
et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satis-
faire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les
meilleurs.

Le Directeur,

Guy Bourelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques A. Charland, ing.
Jacques Lagacé, ing.

Poste de classement

Trois-Rivières, le 14 juillet 1978

Monsieur Ernest Bélanger
Secrétaire-trésorier
Municipalité de la Paroisse
de Princeville
Cté Arthabaska (Qué.)
GOP 1EO

OBJET: Résolution du 3 juillet 1978 -
Amélioration de la route 116

Monsieur,

Votre résolution du 3 juillet dernier adressée à l'Honorable
Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116 reliant
les villes de Plessisville et de Warwick dans la région des
Bois-Francis nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale
de construction et sera considéré selon nos priorités régionales
et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satis-
faire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les
meilleurs.

Le Directeur,

Guy Bonnelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques A. Charland, ing.
Jacques Lagacé, ing.

Poste de classement

25 JUIL. 1978

Trois-Rivières, le 14 juillet 1978

Monsieur Benoit Laliberté
Secrétaire-trésorier
Ville de Plessisville
1700 rue St-Calixte
Plessisville (Qué.)
G6L 1R3

OBJET: Résolution No 1772

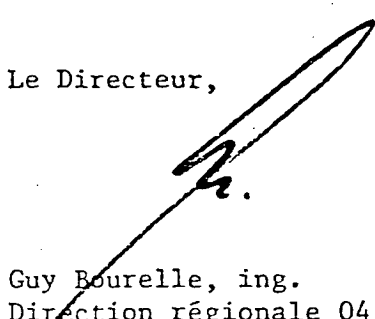
Monsieur,

Votre résolution du 6 juin dernier adressée à l'Honorable
Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116 dans
la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale
de construction et sera considéré selon nos priorités régionales
et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satis-
faire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les
meilleurs.

Le Directeur,


Guy Bourelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques Lagacé, ing.
Jacques A. Charland, ing.

Poste de classement

Trois-Rivières, le 14 juillet 1978

Monsieur Jacques Hamel
Secrétaire-trésorier
Hôtel de Ville
Ville de Warwick
C.P. 70
Warwick (Qué.)

OBJET: Résolution du 3 juillet 1978

Monsieur,

Votre résolution du 3 juillet dernier adressée à l'Honorable Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116 reliant les villes de Plessisville et de Warwick dans la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale de construction et sera considéré selon nos priorités régionales et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satisfaire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur,

Guy Bourelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques A. Charland, ing.
Jacques Lagacé, ing.

Poste de classement

25 JUIL. 1978

Trois-Rivières, le 14 juillet 1978

Monsieur G. Mercier
Secrétaire-trésorier
Corporation Municipale de Laurierville
Laurierville
Cté Mégantic (Qué.)

OBJET: Amélioration de la route 116

Monsieur,

Votre résolution du 20 juin dernier adressée à l'Honorable
Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116 dans
la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale
de construction et sera considéré selon nos priorités régionales
et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satis-
faire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les
meilleurs.

Le Directeur,

Guy Bourelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques A. Charland, ing.
Jacques Lagacé, ing.

Poste de classement

25 JUIL. 1978

Trois-Rivières, le 14 juillet 1978

Madame Roger Marchand
Secrétaire-trésorière
Municipalité du Village
de Bernierville
C.P. 185
Saint-Ferdinand
Cté Frontenac (Qué.)
GON 1N0

OBJET: Amélioration de la route 116

Monsieur,

Votre résolution du 23 juin dernier adressée au ministère des Transports appuyant la demande de la ville de Plessisville concernant l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale de construction et sera considéré selon nos priorités régionales et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satisfaire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur,

Guy Bourelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N. ✓
Jacques A. Charland, ing.
Jacques Lagacé, ing.

Poste de classement

28 JUL 1978

Trois-Rivières, le 12 juillet 1978

Monsieur Fernand Poiré
Secrétaire-trésorier
Ville de Princeville
C.P. 279
50 Rue St-Jacques O.
Princeville (Qué.)
GOP 1EO

Monsieur,

Votre résolution du 20 juin dernier adressée à l'Honorable Lucien Lessard concernant l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs nous a été transmise pour réponse.

Ce projet fera parti de notre programmation triennale régionale de construction et sera considéré selon nos priorités régionales et disponibilités budgétaires.

Espérant, Monsieur, que ces renseignements sauront vous satisfaire, veuillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur,

Guy Bourelle, ing.
Direction régionale 04
de Trois-Rivières

JAC/GB/ppp

c.c. MM. Jacques Baril, M.A.N., député d'Arthabaska ✓
Jacques A. Charland, ing.
Jacques Lagacé, ing.

Poste de classement

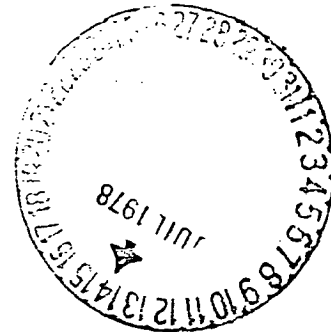
✓



HOTEL DE VILLE
VILLE DE VICTORIAVILLE
BUREAU DU GREFFIER

Victoriaville, le 13 juillet 1978

Monsieur Jacques Baril, M.A.N.
Député d'Arthabaska
16 rue Perreault
Victoriaville P.Q.



Monsieur de Député,

Je vous transmets, avec la présente, copie
certifiée de la résolution numéro 160-78 adoptée par le Conseil
de la Ville de Victoriaville, à sa séance régulière du 4 juillet
1978.

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'expression
de mes sentiments les meilleurs.

Le greffier,

G.H. BOISVERT.

GHB/lcl

pièce jointe.



HOTEL DE VILLE
VILLE DE VICTORIAVILLE
BUREAU DU GREFFIER

EXTRAIT DU LIVRE DES DELIBERATIONS

DE LA

VILLE DE VICTORIAVILLE

Assemblée régulière du Conseil de la Ville de Victoriaville, tenue au lieu ordinaire des séances, à l'Hôtel de Ville, le mardi 4 juillet 1978, à 8:00 heures, p.m.

Sont présents: Monsieur le Maire suppléant André René et MM. les Conseillers Gédson Grenier, Robert Provencher, Séverin Plante, Gaston Dunn et Claude Bouffard.

160-78
Communication est donnée d'une lettre du Maire de la Ville de Plessisville, Monsieur Jean-Marie Fortier, demandant l'adoption d'une résolution d'appui à la résolution numéro 1772 adoptée par son Conseil à sa séance du 6 juin 1978 et comportant une demande d'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francis.

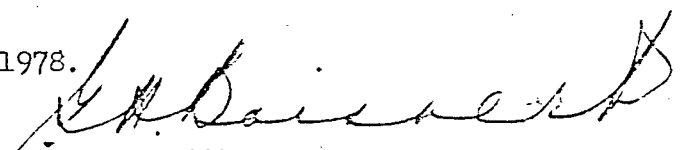
Sur proposition du conseiller Dunn, secondée par le conseiller Plante, il est résolu à l'unanimité que ce Conseil accorde son entier appui à la résolution numéro 1772 adoptée par le Conseil de la Ville de Plessisville en date du 6 juin 1978.

(Signé) ANDRE RENE,
Maire suppléant.

(Signé) G.H. BOISVERT,
Greffier.

VRAIE COPIE d'une résolution adoptée par le Conseil de la Ville de Victoriaville, à sa séance régulière du 4 juillet 1978.

VICTORIAVILLE, le 11 juillet 1978.


Greffier.

Plessisville, le 6 juin 1978

PROVINCE DE QUEBEC
VILLE DE PLESSISVILLE

Assemblée régulière du Conseil de la Ville de Plessisville, tenue ce 6ième jour de juin 1978, aux lieu et heure ordinaires des séances du Conseil, à laquelle sont présents M^{me} et M^m. les Conseillers:

Germain Boulanger, Paul Fontaine, Fernand Laflamme, Madeleine G. Dusseault, Réjean Nadeau et Marcel Collin.

Formant quorum sous la présidence de son Honneur le Maire, M. Jean-Marie Fortier.

RESOLUTION NO. 1772

ATTENDU que le tronçon de la route 116 reliant les villes de Plessisville et de Warwick comme un secteur très urbanisé de la région des Bois-Francs;

ATTENDU que cette route 116 est de juridiction provinciale;

ATTENDU que l'état général de cette route 116 requiert un entretien annuel très important;

ATTENDU que les bris de cette route 116 rendent la circulation très difficile et même dangereuse durant la saison printanière;

ATTENDU que cette route 116 n'a pas été conçue, ni du point de vue structure, ni du point de vue dimension, pour recevoir une densité de circulation aussi élevée que celle que l'on retrouve depuis au moins 1970;

ATTENDU que cette route 116 reçoit une bonne partie de la circulation de la route 265 reliant Thetford-Mines, Black Lake, St-Ferdinand, Plessisville, Princeville, Victoriaville et la route Trans-Canadienne en direction de Montréal.

ATTENDU que le transport routier provenant des mines d'amiante de la région de Thetford-Mines et Black Lake emprunte régulièrement ce tronçon de la route 116 et que l'amélioration de la route 265 entraîne une augmentation de circulation sur la route 116;

ATTENDU que des études menées par le Service de la Circulation du Ministère des Transports démontrent une circulation journalière moyenne annuelle et estivale dépassant 5000 véhicules (1974) et approchent même 7000 véhicules dans certains secteurs en 1976;

ATTENDU que cette circulation journalière augmente rapidement d'année en année;

ATTENDU que pour 1978, il est probable que la circulation journalière varie de 6000 à 8000 véhicules;

ATTENDU que de nombreux accidents, dont plusieurs ont été mortels ou ont entraînés des blessures corporelles, sont survenus sur cette route au cours des dernières années;

ATTENDU que cette route reçoit une forte circulation d'autobus scolaires et autres véhicules lourds;

ATTENDU qu'une amélioration importante de cette route augmenterait les échanges commerciaux et industriels entre les villes de la région;

ATTENDU qu'une route améliorée serait appréciée autant des touristes que des compagnies de transport et autres usagés;

ATTENDU qu'il serait nécessaire de tenir compte de la circulation cycliste;

ATTENDU que cette route 116 est la seule route reliant les villes des Bois-Francs;



Princeville, le 20 février 1979.-

M. Jacques Baril, Député,
R.R.#1,
Princeville, P.Q.

Monsieur le Député,

Les membres de La Chambre de Commerce de Princeville désirent vous exprimer leur satisfaction, relativement à la décision du Gouvernement Provincial d'améliorer la route #116, de Plessisville à Richmond.

Au-delà des considérations partisans, nous croyons qu'une route rapide et sûre vers Sherbrooke est de la plus grande importance pour Princeville et pour toute la région des Bois-Francs.

Historiquement d'ailleurs, notre région a toujours entretenu des relations particulières avec Sherbrooke. Et, encore aujourd'hui, les gens d'ici vont à Sherbrooke pour son Université, pour ses Ecoles, son C.H.U. ou pour des relations d'affaires qui sont toujours considérables. Et, pourtant, il faut le dire, de par son système de routes archaïques, Sherbrooke nous est devenu plus éloigné que Montréal et Québec.

Nous nous réjouissons donc des importantes modifications qu'on se propose d'apporter à cette route et désirons vous assurer, M. le Député, de notre appui le plus total dans cette noble entreprise.

La Chambre de Commerce de Princeville



Georges P. Nadeau, président.

Municipalité du Village de Kingsey Falls

Comté de Drummond

Kingsey Falls, Qué.

Le 10 juillet 1978.

M. Jacques Baril,
Député d'Arthabaska
Victoriaville, Québec

Monsieur,

Veillez trouver sous pli copie d'une résolution adoptée à la session du 3 juillet demandant au Ministère des Transports de procéder dans les plus courts délais possibles à l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

MUNICIPALITE DU VILLAGE
DE KINGSEY FALLS

Odette Desruisseaux

Odette Desruisseaux, sec.-trés.

Municipalité du Village de Kingsey Falls

Comté de Drummond

Kingsey Falls, Qué.

COPIE D'UNE RESOLUTION ADOPTÉE A LA SESSION ORDINAIRE DU CONSEIL DE LA CORPORATION MUNICIPALE DU VILLAGE DE KINGSEY FALLS, LE 3 JUILLET 1978, A LAQUELLE SONT PRESENTS:

Le pro-maire M. Réal Lamontagne, les conseillers MM. Robert Lavoie, Jean-Robert Tardif, Jacques Dumouchel et Mme Madeleine Brochu formant quorum sous la présidence du pro-maire M. Réal Lamontagne.

La secrétaire, Mlle Odette Desruisseaux, est aussi présente.

ATTENDU que le tronçon de la route 116 reliant les villes de Plessisville et de Warwick comme un secteur très urbanisé de la région des Bois-Francs;

ATTENDU que cette route 116 est de juridiction provinciale;

ATTENDU que l'état général de cette route 116 requiert un entretien annuel très important;

ATTENDU que les bris de cette route 116 rendent la circulation très difficile et même dangereuse durant la saison printanière;

ATTENDU que cette route 116 n'a pas été conçue, ni du point de vue structure, ni du point de vue dimension, pour recevoir une densité de circulation aussi élevée que celle que l'on retrouve depuis au moins 1970;

ATTENDU que des études menées par le Service de la Circulation du Ministère des Transports démontrent une circulation journalière moyenne annuelle et estivale dépassant 5000 véhicules (1974) et approchent même 7000 véhicules dans certains secteurs en 1976;

ATTENDU que cette circulation journalière augmente rapidement d'année en année;

ATTENDU que pour 1978, il est probable que la circulation journalière varie de 6000 à 8000 véhicules;

ATTENDU que de nombreux accidents, dont plusieurs ont été mortels ou ont entraînés des blessures corporelles, sont survenus sur cette route au cours des dernières années;

ATTENDU que cette route reçoit une forte circulation d'autobus scolaire et autres véhicules lourds;

ATTENDU qu'une amélioration importante de cette route augmenterait les échanges commerciaux et industriels entre les villes de la région;

ATTENDU qu'il serait nécessaire de tenir compte de la circulation cycliste;

ATTENDU que cette route 116 est la seule route reliant les villes des Bois-Francs;

EN CONSEQUENCE, il est proposé par M. Jean-Robert Tardif secondé par M. Jacques Dumouchel et résolu à l'unanimité

QU'IL soit demandé au Ministère des Transports de compléter toutes les études et plans nécessaires pour l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs et que l'échéancier des travaux assure une réalisation à court terme.

QU'IL soit suggéré au Ministère d'ajouter deux voies de circulation pour les véhicules, d'améliorer les intersections avec les autres routes et de considérer l'aménagement d'une piste pour les cyclistes.

QUE la présente résolution soit adressée à l'Honorable Lucien Lessard, Ministre des transports et qu'une copie soit adressée à M. Jacques Baril, Député d'Arthabaska, ainsi qu'à MM. Jacques Charland et Jacques Lagacé, Divisionnaires respectivement à Victoriaville et à Plessisville.

COPIE CERTIFIÉE EXACTE, ce 10 juillet 1978.

.....
Odette Desruisseaux, sec.-trés.

LA MUNICIPALITÉ DE ST-PIERRE BAPTISTE
COMTÉ DE MÉGANTIC. QUÉ.

St-Pierre Baptiste, Qué., 18 juillet 1978

Hon. Lucien Lessard,
Ministre des Transports,
Hotel du Gouvernement,
Québec.

Monsieur le Ministre,

Nous vous soumettons une résolution adoptée par notre conseil en date du 3 juillet 1978.

ATTENDU que le tronçon de la route 116 reliant les villes de Plessisville et de Warwick comme un secteur très urbanisé de la région des Bois-Francs;

ATTENDU que cette route 116 est de juridiction provinciale;

ATTENDU que les bris de cette route 116 rendent la circulation très difficile et même dangereuse durant la saison printanière;

ATTENDU que l'état général de cette route 116 requiert un entretien annuel très important;

ATTENDU que cette route 116 n'a pas été conçue, ni du point de vue structure, ni du point de vue dimension, pour recevoir une densité de circulation aussi élevée que celle que l'on retrouve depuis au moins 1970;

ATTENDU que cette route 116 reçoit une bonne partie de la circulation de la route 265 reliant Thetford-Mines, Black Lake, St-Ferdinand, Plessisville, Princeville, Victoriaville et la route Trans-Canadienne en direction de Montréal.

ATTENDU que le transport routier provenant des mines d'amiante de la région de Thetford-Mines et Black Lake emprunte régulièrement ce tronçon de la route 116 et que l'amélioration de la route 265 entraîne une augmentation de circulation sur la route 116;

LA MUNICIPALITÉ DE ST-PIERRE BAPTISTE
COMTÉ DE MÉGANTIC, QUÉ.

St-Pierre Baptiste, Qué., 19

ATTENDU que des études menées par le Service de la Circulation du Ministère des Transports démontrent une circulation journalière moyenne annuelle et estivale dépassant 5000 véhicules (1974) et approchent même 7000 véhicules dans certains secteurs en 1976;

ATTENDU que cette circulation journalière augmente rapidement d'année en année;

ATTENDU que pour 1978, il est probable que la circulation journalière varie de 6000 à 8000 véhicules;

ATTENDU que de nombreux accidents, dont plusieurs ont été mortels ou ont entraînés des blessures corporelles, sont survenus sur cette route au cours des dernières années;

ATTENDU que cette route reçoit une forte circulation d'autobus scolaires et autres véhicules lourds;

ATTENDU qu'une amélioration importante de cette route augmenterait les échanges commerciaux et industriels entre les villes de la région;

ATTENDU qu'une route améliorée serait appréciée autant des touristes que des compagnies de transport et autres usagées;

ATTENDU qu'il serait nécessaire de tenir compte de la circulation cycliste;

ATTENDU que cette route 116 est la seule route reliant les villes des Bois-Francs;

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par: M. Raymond Tanguay
appuyé par: M. Philippe Dion

Et résolu à l'unanimité

LA MUNICIPALITÉ DE ST-PIERRE BAPTISTE

COMTÉ DE MÉGANTIC, QUÉ.

St-Pierre Baptiste, Qué.,

19

QU'IL soit demandé au Ministère des Transports de compléter toutes les études et plans nécessaires pour l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs et que l'échéancier des travaux assure une réalisation à court terme.

QU'IL soit sufféré au Ministère d'ajouter deux voies de circulation pour les véhicules, d'améliorer les intersections avec les autres routes et de considérer l'aménagement d'une piste pour les cyclistes.

Que la présente résolution soit adressée à l'Honorable Lucien Lessard, Ministre des Transports et qu'une copie soit adressée à M. Jacques Baril, Député d'Arthabaska, ainsi qu'à MM. Jacques Charland et Jacques Lagacé, Divisionnaires respectivement à Victoriaville et à Plessisville.

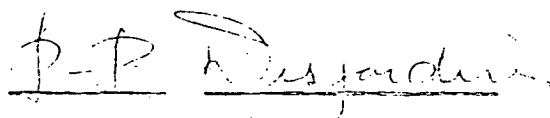
Adopté.

Espérant M. le Ministre que vous ferez droit à notre demande, vous remerciant de votre collaboration

Le Conseil Municipal de St-Pierre-Baptiste.

par:

c/c M. Jacques Baril député
d'Arthabaska.



P.P. Desjardins Sec.-Trés

M. Jacques Charland,
M. Jacques Lagacé
Divisionnaires respectivement
à Victoriaville et à Plessisville.



Le 5 juillet 1978
Warwick, Qué.

M. Jacques Baril
Député d'Arthabaska
16 rue Perreault
Victoriaville, Qué.

Monsieur,

Vous trouverez ci-incluse une copie certifiée d'une résolution du Conseil de la Ville de Warwick qui s'explique d'elle-même.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Bien à vous


Jacques Hamel
Secrétaire-Trésorier

JH/lc



Procès-Verbal
ou du 3 juillet 1978
Copie de Résolution

Province de Québec
District de

CORPORATION MUNICIPALE de WARWICK

A la session régulière
ou du Conseil de la Corporation Municipale
spéciale

DE WARWICK

(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse)

tenue le 3 juillet 1978 et à laquelle est présent son honneur

le maire M. Jean-Claude Beauregard

et les conseillers suivants: Gérard Laroche
Léopold Marchand
Benoit Turcotte
Joachim Raiche

tous formant quorum sous la présidence du maire.

M. Jacques Hamel Secrétaire-Trésorier est aussi présent.

il est adopté unanimement
ou
sur division

~~QUA~~

ATTENDU QUE le tronçon de la route 116 reliant les vil-
les de Plessisville et de Warwick comme un secteur très urbani-
sé de la région des Bois-Francs;

ATTENDU QUE cette route 116 est de juridiction provin-
ciale;

ATTENDU QUE l'état général de cette route 116 requiert
un entretien annuel très important;

ATTENDU QUE les bris de cette route 116 rendent la cir-
culation très difficile et même dangereuse durant la saison
printanière;

ATTENDU QUE cette route 116 n'a pas été conçue, ni du
point de vue structure, ni du point de vue dimension, pour re-
cevoir une densité de circulation aussi élevée que celle que
l'on retrouve depuis au moins 1970;

ATTENDU QUE cette route 116 reçoit une bonne partie de
la circulation de la route 265 reliant Thetford-Mines, Black
Lake, St-Ferdinand, Plessisville, Princeville, Victoriaville
et la route Trans-Canadienne en direction de Montréal;

ATTENDU QUE le transport routier provenant des mines
d'amiante de la région de Thetford-Mines et Black Lake emprun-
te régulièrement ce tronçon de la route 116 et que l'améliora-
tion de la route 265 entraîne une augmentation de circulation
sur la route 116;

ATTENDU QUE des études menées par le Service de la
Circulation du Ministère des Transports démontrent une cir-
culation journalière moyenne annuelle et estivale dépassant
5,000 véhicules (1974) et approchent même 7,000 véhicules
dans certains secteurs en 1976;

.../2



Procès-Verbal
ou du 3 juillet
Copie de Résolution

19 78

Province de Québec
District de

CORPORATION MUNICIPALE de WARWICK

A la session régulière
ou du Conseil de la Corporation Municipale
spéciale

DE WARWICK

(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse)

tenue le 3 juillet 19 78 et à laquelle est présent son honneur

le maire M. Jean-Claude Beauregard

et les conseillers suivants: Gérard Laroche
Léopold Marchand
Benoit Turcotte
Joachim Raiche

tous formant quorum sous la présidence du maire.

M. Jacques Hamel Secrétaire-Trésorier est aussi présent.

il est adopté unanimement
ou
sur division

/2

QUE

ATTENDU QUE cette circulation journalière augmente rapidement d'année en année;

ATTENDU QUE pour 1978, il est probable que la circulation journalière varie de 6,000 à 8,000 véhicules;

ATTENDU QUE de nombreux accidents, dont plusieurs ont été mortels ou ont entraînés des blessures corporelles, sont survenus sur cette route au cours des dernières années;

ATTENDU QUE cette route reçoit une forte circulation d'autobus scolaires et autres véhicules lourds;

ATTENDU QU'une amélioration importante de cette route augmenterait les échanges commerciaux et industriels entre les villes de la région;

ATTENDU QU'une route améliorée serait appréciée autant des touristes que des compagnies de transport et autres usagés;

ATTENDU QU'il serait nécessaire de tenir compte de la circulation cycliste;

ATTENDU QUE cette route 116 est la seule route reliant les villes des Bois-Francis;

EN CONSEQUENCE, il est proposé par Monsieur Benoit Turcotte et secondé par Monsieur Léopold Marchand et résolu unanimement qu'il soit demandé au Ministère des Transports de compléter toutes les études et plans nécessaires pour l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francis et que l'ingénieur des travaux assure une réalisation à court terme.

QU'il soit suggéré au Ministère d'ajouter deux voies de circulation pour les véhicules, d'améliorer les intersections avec les autres routes et de considérer l'aménagement d'une piste pour les cyclistes.

.../3



Procès-Verbal
ou
Copie de Résolution du 3 juillet 1978

Province de Québec
District de

CORPORATION MUNICIPALE de WARWICK

A la session régulière
ou
spéciale du Conseil de la Corporation Municipale

DE WARWICK

(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse)

tenue le 3 juillet 1978 et à laquelle est présent son honneur

le maire M. Jean-Claude Beauregard

et les conseillers suivants:

Gérard Laroche
Léopold Marchand
Benoît Turcotte
Joachim Raiche

tous formant quorum sous la présidence du maire.

M. Jacques Hamel

Secrétaire-Trésorier est aussi présent.

il est adopté unanimement
ou
sur division

/3

Que la présente résolution soit adressée à l'Honorable Lucien Lessard, Ministre des transports et qu'une copie soit adressée à M. Jacques Baril, Député d'Arthabaska, ainsi qu'à MM. Jacques Charland et Jacques Lagacé, Divisionnaires respectivement à Victoriaville et à Plessisville.

ADOPTÉ

COPIE CERTIFIÉE CONFORME
ce 5ième jour de juillet 1978


Jacques Hamel
Secrétaire-Trésorier

JH/lc

Corporation Municipale de la Paroisse de Princeville

Bureau du Secrétaire-Trésorier

Princeville, le 4 juillet 1978

M. Jacques Baril, Député
16 rue Perreault
Victoriaville

Monsieur,

Lors de sa séance régulière du 3 juillet dernier, le conseil municipal de la Paroisse de Princeville a adopté une résolution à l'effet de demander au Ministère des Transports l'amélioration de la route 116 entre Plessisville & Warwick.

Nous joignons à la présente une copie de ladite résolution et comptons sur votre appui pour la réalisation de ce projet.

Bien à vous,

Municipalité de la Paroisse
de Princeville

Ernest Delanghe
Sec. tre



Province de Québec
District de

Procès-Verbal
ou du 3 juillet 1978
Copie de Résolution

CORPORATION MUNICIPALE de PAROISSE DE PRINCEVILLE

A la session régulière ☒ ou spéciale ☐ du Conseil de la Corporation Municipale

PAROISSE DE PRINCEVILLE

(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse)

tenue le troisième jour de juillet 1978 et à laquelle est présent son honneur
le maire M. Léon St-Pierre

et les conseillers suivants:

MM. André Desharnais Fernand Baillargeon

Fernand Rivard Robert Allard

tous formant quorum sous la présidence du maire.

M. Ernest Bélanger Secrétaire-Trésorier est aussi présent.

il est adopté ☒ unanimement ☐
ou
sur division

Que ATTENDU que le tronçon de la route 116 reliant
les villes de Plessisville et de Warwick comme un secteur très
urbanisé de la région des Bois-Francs;

ATTENDU que cette route 116 est de juridiction
provinciale;

ATTENDU que l'état général de cette route 116
requiert un entretien annuel très important;

ATTENDU que les bris de cette route 116 rendent
la circulation très difficile et même dangereuse durant la saison
printanière;

ATTENDU que cette route 116 n'a pas été conçue,
ni du point de vue structure, ni du point de vue dimension, pour
recevoir une densité de circulation aussi élevée que celle que
l'on retrouve depuis au moins 1970;

ATTENDU que cette route 116 reçoit une bonne
partie de la circulation de la route 265 reliant Thetford-Mines,
Black Lake, St-Ferdinand, Plessisville, Princeville, Victoriaville
et la route Trans-Canadienne en direction de Montréal;

ATTENDU que le transport routier provenant des
mines d'amiante de la région de Thetford-Mines et Black Lake emprun-
te régulièrement ce tronçon de la route 116 et que l'amélioration
de la route 265 entraîne une augmentation de circulation sur la
route 116;

ATTENDU que des études menées par le Service de
la Circulation du Ministère des Transports démontrent une circula-
tion journalière moyenne annuelle et estivale dépassant 5000 véhi-
cules (1974) et approchent même 7000 véhicules dans certains sec-
teurs en 1976;

ATTENDU que cette circulation journalière augmen-
te d'année en année;

ATTENDU que pour 1978, il est probable que la cir-
culation journalière varie de 6000 à 8000 véhicules;

ATTENDU que de nombreux accidents, dont plusieurs
ont été mortels ou ont entraînés des blessures corporelles, sont
survenus sur cette route au cours des dernières années.

(suite)

ATTENDU que cette route reçoit une forte circulation d'autobus scolaires et autres véhicules lourds;

ATTENDU qu'une amélioration importante de cette route augmenterait les échanges commerciaux et industriels entre les villes de la région;

ATTENDU qu'une route améliorée serait appréciée autant des touristes que des compagnies de transport et autres usagés;

ATTENDU qu'il serait nécessaire de tenir compte de la circulation cycliste;

ATTENDU que cette route 116 est la seule route reliant les villes des Bois-Francs;

EN CONSEQUENCE,

Il est proposé par M. André Desharnais

Secondé par M. Robert Allard

Et résolu à l'unanimité:

QU'IL soit demandé au Ministère des Transports de compléter toutes les études et plans nécessaires pour l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs et que l'échéancier des travaux assure une réalisation à court terme.

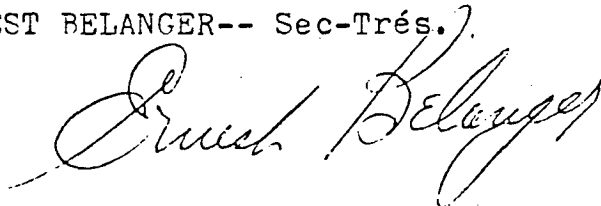
QU'IL soit suggéré au Ministère d'ajouter deux voies de circulation pour les véhicules, d'améliorer les intersections avec les autres routes et de considérer l'aménagement d'une piste pour les cyclistes.

QUE la présente résolution soit adressée à l'Honorable Lucien Lessard, Ministre des transports et qu'une copie soit adressée à M. Jacques Baril, Député d'Arthabaska, ainsi qu'à MM. Jacques Charland et Jacques Lagacé, Divisionnaires respectivement à Victoriaville et à Plessisville.

ADOpte

VRAIE COPIE CONFORME
PAROISSE DE PRINCEVILLE

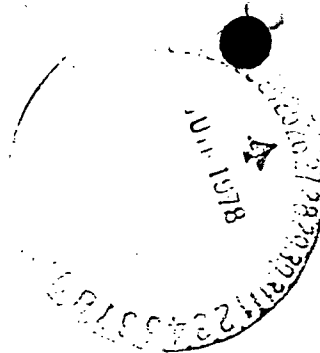
ERNEST BELANGER-- Sec-Trés.





Ville de Princeville

C. P. 279 - TÉL. 364.5179



22 Juin 1978,

L'Honorable Lucien Lessard,
Ministre des Transports,
Hôtel du Gouvernement,
Québec, Qué.

Monsieur le Ministre,

Nous vous adressons, sous pli, une
copie de la résolution numéro 6-12-78 relative à l'amélioration de la route numéro 116.

Nous sommes assurés que cette demande sera prise en considérations et que votre ministère fera suite à cette demande.

Veuillez agréer, cher Monsieur,
l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Vos tout dévoués,

Ville de Princeville

Fernand Poiré, Sec.-Trés.

→ C.C M. Jacques Baril, M.A.N.
M. Jacques Charland, Divisionnaire
M. Jacques Lagaçé, Divisionnaire.



Extrait du Procès-Verbal
ou
Copie de Résolution

du 20 juin

19 78

Province de Québec
District de

CORPORATION MUNICIPALE DE PRINCEVILLE

A la session régulière du Conseil de la Corporation Municipale

PRINCEVILLE

(Cité, Ville, Village, Canton ou Paroisse)

tenue le 20 juin 19 78 et à laquelle étaient présents son honneur
le maire M. Hervé Boudreau

et les conseillers suivants: MM. Jean Paul Beauvillier, Raymond St-Pierre, Léo Goggin,
Gilles Malo, Eugène Fortier, Mme Régina St-Hilaire.

Résolution numéro 6-12-78

Proposé par M. Léo Goggin
conseiller

Secondé par Mme Régina St-Hilaire
conseiller

et résolu unanimement:

Que :

ATTENDU que le tronçon de la route 116 reliant les Villes de Flessisville
et de Warwick comme un secteur très urbanisé de la région des Bois-Francs;

ATTENDU que cette route 116 est de juridiction provinciale;

ATTENDU que l'état général de cette route 116 requiert un entretien annuel
très important;

ATTENDU que les bris de cette route 116 rendent la circulation très diffi-
cile et même dangereuse durant la saison printanière;

ATTENDU que cette route 116 n'a pas été conçue, ni du point de vue struc-
ture, ni du point de vue dimension, pour recevoir une densité de circula-
tion aussi élevée que celle que l'on retrouve depuis au moins 1970;

ATTENDU que cette route 116 recoit une bonne partie de la circulation de
la route 265 reliant Thetford-Mines, Black Lake, St-Ferdinand, Flessisville,
Princeville, Victoriaville et la route Trans-Canadienne en direction de
Montréal.

ATTENDU que le transport routier provenant des mines d'amiante de la
région de Thetford-Mines et Black Lake emprunte régulièrement ce tronçon
de la route 116 et que l'amélioration de la route 265 entraîne une aug-
mentation de circulation sur la route 116;

ATTENDU que des études menées par le Service de la Circulation du
Ministère des Transports démontrent une circulation journalière moyenne
annuelle et estivale dépassant 5000 véhicules (1974) et approchent même
7000 véhicules dans certains secteurs en 1976;

ATTENDU que cette circulation journalière augmente rapidement d'année en
année;

ATTENDU que pour 1978, il est probable que la circulation journalière
varie de 6000 à 8000 véhicules;

ATTENDU que de nombreux accidents, dont plusieurs ont été mortels ou
ont entraînés des blessures corporelles, sont survenus sur cette route
au cours des dernières années;

ATTENDU que cette route reçoit une forte circulation d'autobus scolaires
et autres véhicules lourds;

ATTENDU qu'une amélioration importante de cette route augmenterait les échanges commerciaux et industriels entre les villes de la région;

ATTENDU qu'une route améliorée serait appréciée autant des touristes que des compagnies de transport et autres usagés;

ATTENDU qu'il serait nécessaire de tenir compte de la circulation cycliste;

ATTENDU que cette route 116 est la seule route reliant les villes des Bois-Francs;

EN CONSEQUENCE, il est proposé par M. Léo Goggin

appuyé par

Mme Régina St-Hilaire

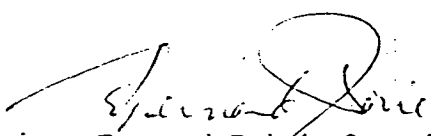
Et résolu à l'unanimité

QU'il soit demandé au Ministère des Transports de compléter toutes les études et plans nécessaires pour l'amélioration de la route 116 dans la région des Bois-Francs et que l'échéancier des travaux assure une réalisation à court terme.

QU'il soit suggéré au Ministère d'ajouter deux voies de circulation pour les véhicules, d'améliorer les intersections avec les autres routes et de considérer l'aménagement d'une piste pour les cyclistes.

QUE la présente résolution soit adressée à l'Honorable Lucien Lessard, ministre des transports et qu'une copie soit adressée à M. Jacques Baril, député d'Arthabaska, ainsi qu'à MM. Jacques Charland et Jacques Lagacé, divisionnaires respectivement à Victoriaville et à Flessisville.

Copie conforme donnée ce 21 juin 1978.


Fernand Poixé, Sec.-Trés.



VILLE DE PLESSISVILLE
1700 rue St-Colixte — Tél.: 362-7155
CABINET DU MAIRE

Le 26 Juin 1979

M. Jacques Baril
Député d'Arthabaska
Hôtel du Gouvernement
Québec

M. le Ministre,

Le 13 juin dernier, je vous faisais parvenir un télégramme au sujet d'un projet d'autoroute en direction de la route 20 à Thetford-Mines.

A sa séance du 19 juin dernier, notre Conseil Municipal adoptait une résolution à ce sujet, je vous adresse donc avec instances cette résolution espérant qu'elle sera prise en considération.

Veuillez agréer, M. le Député, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Jean-Marie Fortier, Maire
Ville de Plessisville

JMF/mf

MUNICIPALITÉ DU VILLAGE DE BERNIERVILLE

Case postale 185

ST-FERDINAND, (Frontenac), Qué. GON 1N0

23 juin 1978

Monsieur le Maire,
Messieurs les échevins,

Lors d'une séance spéciale
du Conseil du Village de Bernierville, en date du
22 juin 1978, il fut proposé et secondé et appuyé à
l'unanimité que le Conseil du Village de Bernier-
ville appuie la demande de la ville de Plessisvil-
le auprès du Ministère des Transports concernant
l'amélioration de la route 116 dans la région des
Bois-Franes.

Municipalité du Village de Bernierville,

Mme Roger Marchand, S. Sec.
par: Mme Roger Marchand, séc. trés.

FDVH PLESSISVILLE QUE 20 1530

JACQUES BARIL

16 RUE PERREAULT VITORIAVILLE QUE

EN REGARD DU PROJET D'AUTO ROUTE PRECONISE PAR LA VILLE DE
THETFORD MINES A L'OCCASION DU COLLOQUE DES 8 9 10 JUIN 79, L'AGAP
APPUIE LES DEMARCHES DU CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE
PLESSISVILLE ET EXIGE UNE RECONSIDERATION ET UNE PARTICIPATION
SUR UN PROJET D'IMPORTANCE MAJEURE AVANT LA PRISE DE DECISION

L'ASSOCIATION DES GENS D'AFFAIRES DE PLESSISVILLE INC

BENOIT JALLEO PRESIDENT

8 9 10 79

*13056 rue
Vimont, Que.*

(30).

RECEIVED	DATE	TIME
<i>May 10 1979</i>	<i>10:52</i>	
BY	PAR	
<i>YB</i>		
CALLS LEFT		
MESSAGES LAISSES		
ATTEMPTS		
USERS		
FILE	MAIL	DUV.
CLASSE	POSTE	LIVRE

Plessisville 3 Juillet 1979

Evacuation de poussière-
copeaux.

Système pneumatique de
convoyeurs.

Fans industriels

Cyclones

Tuyauterie

Tuyau de bouilloire

Tuyau flexible métal ou
toile.

Filtre-d'air (ANTI-POLLUTION)
pour tout genre de matériel.

Moteurs

Travail de métal en feuilles et
structure métallique en général.

Monsieur Jacques Baril
Député d'Artabaska
Edifice du Parlement
Québec.

Monsieur,

Ayant pris connaissance du colloque sur l'amiante
tenu les 8-9 et 10 juin 1979 à Thetford-Mines et des re-
présentations qui y furent faite, nous tenons à porter à
votre attention que nous sommes une industrie fournisseur
de machinerie de production aux mines d'amiante.

Donc nous comptons que la Ville de Plessisville
sera prise en considération en regard de l'autoroute à
être construite pour desservir la région de l'amiante.

Bien à Vous

Entreprise R. D. L. Ltée

Par: *Raymond Henri*

RH/AH

Raymond Henri



TÉL. 262-7155
1700 RUE ST-CALIXTE
PLESSISVILLE, QUÉ.
G6L 1R3

ville de
plessisville
La Perle des Bois Francs

Le 21 Juin 1979

VILLE DE PLESSISVILLE
PROVINCE DE QUEBEC

Assemblée régulière du Conseil de la Ville de Plessisville, tenue ce 19e jour de juin 1979, aux lieu et heure ordinaires des séances du Conseil, à laquelle sont présents Mme et MM. les Conseillers:

Germain Boulanger, Paul Fontaine, Fernand Laflamme, Madeleine G. Dusseault, Réjean Nadeau et Jean-Louis Fradette.

Formant quorum sous la présidence de son Honneur le Maire, M. Jean-Marie Fortier.

CONSIDERANT que le Conseil Municipal de la Ville de Plessisville a pris connaissance du colloque sur l'amiante tenue les 8-9 et 10 juin 1979 à Thetford-Mines et des représentations qui y furent faites;

CONSIDERANT que la Ville de Plessisville se trouve géographiquement placée dans le territoire immédiat de l'amiante;

CONSIDERANT que le Conseil de Ville de Plessisville a déjà entrepris des démarches auprès du Gouvernement Provincial afin d'obtenir l'installation d'une industrie de transformation de l'amiante;

CONSIDERANT que ce désir du Conseil Municipal de la Ville de Plessisville d'avoir dans ses limites une telle industrie s'intègre dans la politique de développement de l'industrie de l'amiante au Québec par le Gouvernement;

CONSIDERANT que depuis toujours le réseau routier, présentement route 265, a relié Thetford-Mines à Plessisville pour aboutir particulièrement à Montréal et autres villes ou ports de mer importants;

CONSIDERANT qu'une autoroute assurerait le développement économique de la Ville de Plessisville et celle de Thetford-Mines;

CONSIDERANT qu'une demande a été adressée au Gouvernement du Québec au cours du colloque précité au fait qu'une autoroute soit construite desservant particulièrement la région de Thetford-Mines;

CONSIDERANT que le tracé suggéré de la dite autoroute isolerait la Ville de Plessisville au point que cet isolement aurait des conséquences néfastes pour l'économie de la Ville de Plessisville et son développement industriel;

RESOLUTION NO. 2196

Proposé par M. Jean-Louis Fradette
Et appuyé à l'unanimité

QUE le Conseil de Ville de Plessisville, quoique reconnaissant la nécessité d'une autoroute pour répondre aux besoins du développement économique en voie de réalisation, s'oppose énergiquement au tracé suggéré; que le Conseil demande à être entendu par toute autorité compétente avant même que des études sérieuses soient entreprises en vue de la réalisation de cette autoroute; et que copie de cette résolution soit adressée aux gouvernants provinciaux suivants:

- Honorable René Levesque, Premier Ministre;
- Honorable Lucien Lessard, Ministre des Transports;
- Honorable Jacques Pariseault, Ministre des finances;
- Honorable Yves Bérubé, Ministre des Richesses Naturelles;
- Honorable Bernard Landry, Ministre d'Etat au développement naturel;
- Monsieur Jacques Baril, Député d'Arthabaska;
- Monsieur Gilles Grégoire, Député de Frontenac;
- Monsieur Jacques Lagacé, Divisionnaire à Plessisville.

A D O P T E

VRAIE COPIE CONFORME
VILLE DE PLESSISVILLE


Benoit Laliberté o.m.a.
Secrétaire-trésorier



Me C. Benoit Chartier, b.a. III

Me Pierre Chartier, b.a. III

Me Jean Gagné, dec. III, ddn.

Chartier, Chartier & Gagné,

NOTAIRES ET CONSEILLERS JURIDIQUES

1578 Av. ST-EDOUARD - C. P. 308 - (819) 362-3224 - PLESSISVILLE, QUE. - G6L 2Y8

Le 20 décembre 1976.

BUREAU DU CORONER

Monsieur Jacques Baril,
Député d'Arthabaska,
Princeville, P.Q.

re: Intersection des routes 116 et 265 et
de la route 116 et de l'Avenue St-Edouard,
à Plessisville.

Monsieur le Député,

Je tiens à vous féliciter pour votre récente élection à titre de député du comté d'Arthabaska et sollicite votre appui en rapport avec une demande que j'ai faite au Ministre des Transports, Monsieur Lucien Lessard, relativement aux intersections mentionnées en titre et dont vous trouverez copie jointe à la présente.

Je crois qu'il est du devoir de tout coroner non seulement de rechercher les causes d'un décès survenu avec violence mais aussi de faire les recommandations aux autorités compétentes, de manière à diminuer les risques de perte de vie.

Tel que vous le constaterez à la lecture de la lettre que j'ai adressée au Ministre des Transports, l'intersection des routes 116 et 263, à l'intérieur des limites de la ville de Princeville, bénéficie actuellement d'un système avec protection des virages à gauche et je ne vois pas pourquoi les citoyens ne pourraient pas profiter également d'un tel système, aux intersections mentionnées en titre, étant donné le débit élevé de la circulation.

Considérant votre rôle au sein de la collectivité et votre souci de l'intérêt public, j'ai cru indispensable de vous avi-

...2

Monsieur Jacques Baril,

.... /2

ser de mes démarches et je demeure confiant que vous pourrez intervenir en ce sens auprès de votre collègue.

Veuillez agréer, monsieur le Député, l'expression de mes sentiments les meilleurs,

Votre bien dévoué,

A handwritten signature in dark ink, reading "Jean Hugué notaire". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

JG/n

Coroner pour le District de Mégantic.



Me C. Benoit Chartier, b.a. III.

Me Pierre Chartier, b.a. III.

Me Jean Gagné, dec. III. ddn.

Chartier, chartier & gagné,

NOTAIRES ET CONSEILLERS JURIDIQUES

8 A.V. ST-EDOUARD - C. P. 308 - (819) 362-3224 - PLESSISVILLE, QUE. - G6L 2Y8

Le 20 décembre 1976.

BUREAU DU CORONER

C O P I E

Monsieur Lucien Lessard, ministre,
Ministère des Transports,
Gouvernement du Québec,
875, Grande Allée Est,
Québec, Que.

re: Intersection des routes 116 et 265
et de la route 116 et de l'Avenue
St-Edouard, à Plessisville

Monsieur le Ministre,

Je tiens tout d'abord à vous féliciter pour votre récente nomination au poste de Ministre des Transports et je suis confiant que le Gouvernement que se sont donné les Québécois, le 15 novembre dernier, sera, sans doute, l'un des meilleurs qui nous ait été donné de voir dans l'histoire politique québécoise.

Mes fonctions de coroner pour le district de Mégantic m'appellent souvent à constater des situations anormales et à tenir compte de certaines recommandations d'intérêt public.

Aussi, dans cet ordre d'idée et suite aux recherches que j'ai effectuées en rapport avec le décès de Demoiselle Cécile Marceau, de St-Ferdinand, lequel décès est survenu à l'intersection des routes 116 et 265, à l'intérieur des limites de la Ville de Plessisville, suite également au rapport que j'ai obtenu des autorités policières dans cette affaire, il m'est apparu essentiel, pour la protection et la sécurité des automobilistes, de vous faire part de mon opinion en tant que coroner relativement à cette intersection.

Considérant le débit élevé de la circulation à cet endroit et les données statistiques depuis dix mois soit:- un décès, sept blessés et des dommages matériels pour environ VINGT-HUIT MILLE DOLLARS (\$28,000.00), il m'apparaît urgent que les panneaux lumineux

...2

Monsieur Lucien Lessard,

.../2

de circulation qui existent actuellement soient modifiées de manière à ce que l'on puisse protéger tous les virages à gauche en stoppant la circulation en sens inverse pour quelques secondes.

Le décès ci-dessus mentionné en rapport duquel je vous fournis le procès-verbal de recherches effectuées a été sûrement causé par une erreur de jugement qui aurait pu être probablement évité si les virages à gauche avaient été protégés.

Je crois que la situation qui prévaut exige des solutions rapides étant donné que la vie de citoyens est mise en danger, à chaque jour, et qu'il est du devoir d'un gouvernement responsable de rechercher le bien-être et la protection des citoyens.

Tel qu'il apparaît au plan de l'intersection fourni avec la présente, vous constaterez que l'intersection est très large et prévoit une voie spéciale d'évitement pour les automobilistes désirant tourner vers la gauche.

Il n'y a donc pas de changement physique majeur à apporter à l'intersection; les coûts se limitent donc à l'installation d'un système de signalisation sécuritaire comportant une flèche lumineuse vers la gauche.

Les remarques formulées ci-haut s'appliquent également, mais avec un peu moins d'ampleur, à l'intersection de la route 116 et de l'Avenue St-Edouard, à Plessisville.

Etant donné que l'intersection des routes 116 et 263, à Princeville, bénéficie actuellement du système proposé, je ne vois pas pourquoi l'intersection située en la ville de Plessisville, sur cette même route 116 ne pourrait pas profiter d'un système sécuritaire.

Il y aurait lieu également, de manière à ralentir la circulation, d'éloigner de plusieurs centaines de pieds les indications limitant la vitesse à trente milles à l'heure.

Je joins également à la présente une résolution d'appui de la Ville de Plessisville, et de la Chambre de Commerce locale.

Confiant en votre souci de la protection publique, je demeure à votre entière disposition dans cette affaire et souhaite une solution rapide à cet urgent problème.

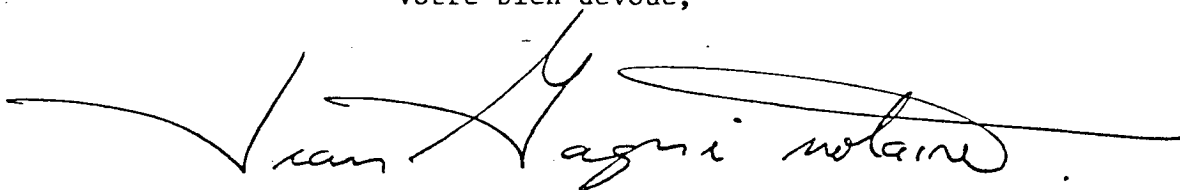
...3

Monsieur Lucien Lessard,

..../3

Veillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de
mes sentiments les meilleurs,

Votre bien dévoué,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Jean Agnès". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

JG/n

Coroner du District de Mégantic.



La Perle des Bois Francs

VILLE
DE
PLESSISVILLE

1700 RUE ST-CALIXTE
PLESSISVILLE, QUÉ. G8L 1R3
TÉL. 362-7153

BENOÎT LALIBERTÉ, O.M.A.
SECRÉTAIRE-TRÉSORIER
JUGE DE PAIX

Le 23 novembre 1976

PROVINCE DE QUEBEC
VILLE DE PLESSISVILLE

Assemblée régulière du Conseil de la Ville de Plessisville, Tenue ce 23 ième jour de novembre 1976, aux lieu et heure ordinaires des séances du Conseil, à laquelle sont présents Messieurs les Conseillers:

Laury Harvey, Gaston Carignan, Claude Blais, Magella Boulanger, Ubald Béliveau.

Formant quorum sous la présidence de son Honneur le Maire suppléant, M. Magella Boulanger.

RESOLUTION NO. 1305

CONSIDERANT le triste bilan statistique fourni et lu à l'assemblée.

CONSIDERANT le débit élevé de circulation aux endroits précités.

CONSIDERANT le peu d'efficacité des panneaux lumineux de circulation, en rapport avec la sécurité des automobilistes.

CONSIDERANT qu'à l'intérieur des limites de la Ville de Princeville, à l'intersection des routes 116 et 163, il existe actuellement un système de feux de circulation adéquat visant la sécurité des automobilistes par la protection des virages à gauche.

CONSIDERANT que les intersections précitées au préambule sont à l'intérieur des limites de la Ville de Plessisville.

Proposé par Monsieur Gaston Carignan
Appuyé par Monsieur Laury Harvey

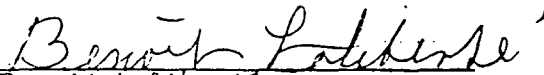
QUE le Conseil de la Ville de Plessisville appuie la demande de Me Jean Gagné auprès du Ministère des Transports et des autres autorités compétentes relativement à l'obtention de feux de circulation sécuritaires comportant un système intégré de protection des virages à gauche, lesquels feux de cir-

.../2

culution devant être installés à l'intersection des routes 116 et 265 et à l'intersection de la route 116 et de l'Avenue St-Edouard, à Plessisville.

A D O P T E

VRAIE COPIE CONFORME
VILLE DE PLESSISVILLE


Benoit Laliberté
Secrétaire-Trésorier

RESOLUTION

A LA SUITE DE SON ASSEMBLEE GENERALE DU 1ER DECEMBRE, 1976, LA CHAMBRE DE COMMERCE
A ADOPTE LA RESOLUTION SUIVANTE:

- ATTENDU QUE plusieurs accidents sont survenus dans une période assez courte à l'intersection des routes 116 et 265 et de la route 116 et de l'Avenue St-Edouard à Plessisville, causant et des pertes de vie et des dommages considérables;
- ATTENDU QUE le système actuel de panneaux lumineux de circulation n'est plus adéquat vu le débit élevé de circulation dans ce secteur de la ville;
- ATTENDU QUE les accidents survenus à date auraient peut-être pu être évités si le virage à gauche avait été protégé;
- ATTENDU QU' il y aurait aussi avantage à ce que les panneaux indiquant la limite de vitesse à 30 milles à l'heure à l'entrée de la ville soient déplacés un peu plus loin afin de permettre aux camionneurs et aux automobilistes de ralentir plus tôt avant d'entrer en ville;
- CONSIDERANT qu'aucun changement physique majeur ne serait apporté étant donné que les voies d'évitement pour le virage à gauche sont déjà existantes;
- CONSIDERANT qu'il serait dans l'intérêt et la protection de la population ainsi que des gens qui rentrent à Plessisville que des signaux lumineux indiquant le virage à gauche soient mis en utilisation à cet endroit;
- CONSIDERANT QUE le système proposé est déjà existant dans plusieurs autres municipalités et villes et que nous pourrions également bénéficier d'un tel système,

il est proposé par Alain Mayer, secondé à l'unanimité que des pressions soient faites auprès de la Ville de Plessisville, du Ministère des Transports et d'autres autorités compétentes en la matière afin que ce nouveau système soit mis en application le plus tôt possible et cela afin d'assurer la protection et la sécurité des automobilistes.

La Chambre de Commerce de Plessisville

Plessisville, P. Q.

23 décembre 1976,

Chartier, Chartier & Gagné,
1578 Avenue St-Edouard,
Plessisville.

Attention: Jean Gagné, Coroner du district de Mégantic.

Cher monsieur,

A la suite de votre lettre du 30 novembre dernier, nous désirons vous informer que la direction de la Chambre de Commerce a porté votre demande en assemblée générale le 1er décembre dernier.

Une résolution a donc été proposée par Alain Mayer, secondé à l'unanimité, d'appuyer vos revendications concernant l'obtention d'un système adéquat de feux lumineux protégeant le virage à gauche à l'intersection des routes 116 et 265 et de la route 116 et de l'Avenue St-Edouard à Plessisville.

Espérant le tout conforme,

Bien à vous,

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE
PLESSISVILLE

Philippe Trépanier csc.
P. Trépanier, Président

PT/lt

STATISTIQUES ACCIDENTS CIRCULATION

Ave St-Louis - Rt. 116 et 265

Du 01-01-76 au 31-10-76.

- 1- 17-04-76 M. Claude Lainesse vs Michel Grégoire.
- 2- 25-04-76 Dr Jules Gosselin vs Gaétane Giguère.
- 3- 11-05-76 Laurent Paquet vs Patricia Mc Manus.
- 4- 15-05-76 Marcel Thériault vs Mario Beauchesne.
- 5- 18-05-76 Luc Tanguay vs Nelson Tanguay.
- 6- 16-06-76 Thetford-Transport vs Denis Beaudet.
- 7- 26-06-76 Donatien Thibeault vs Bruno Ducharme.
- 8- 30-06-76 Emilien Tardif vs Transport-Thetford Inc.
- 9- 25-07-76 Jean-Pierre Deslisle vs Michel Tacheraux.
- 10- 15-08-76 Claude Villeneuve vs René Dionne.
- 11- 01-10-76 Mlle Cécile Marceau vs Donald Payeur.

A- Un décès.

B- Sept Blessés.

C- Dommages matériels :- \$27,900.00

DOSSIER NO
FILE NO.

CORONER: 006-76 R

MINISTÈRE:
DEPARTMENT:

POLICE:

PROCÈS-VERBAL DU CORONER EN CAS DE RECHERCHES
CORONER'S MINUTE IN CASES OF INVESTIGATIONS
(LOI DES CORONERS, 16, ELIZ. II, 1967, ART. 13)
(CORONERS ACT, 16 ELIZ. II, 1967, S. 13)

RAPPORT AU SUJET DE LA MORT DE:
RETURN CONCERNING THE DEATH OF:

NOM
SURNAME

MARCEAU

PRÉNOM
CHRISTIAN NAME

Cécile

ÂGE
AGE

08-05-56 ANS
YEARS

EN SON VIVANT DOMICILIÉ À
DURING HIS (HER) LIFETIME RESIDING AT

NUMÉRO
NUMBER

829 A

RUE
STREET

Principale

LOCALITÉ
LOCALITY

St-Ferdinand d'Halifax

COMTE
COUNTY

Mégantic,

INTERVENUE À
WHICH OCCURRED AT

LOCALITÉ
LOCALITY

Plessisville

COMTE
COUNTY

Mégantic,

LE
ON THE

premier

JOUR D
DAY OF

octobre

19 76

E. SOUSSIGNÉ, CORONER DU DISTRICT JUDICIAIRE CI-HAUT MENTIONNÉ, DÉCLARE PAR LA PRÉSENTE, SOUS MON SERMENT D'OFFICE: SUIVANT LES RENSEIGNEMENTS REÇUS DE LA OU DES PERSONNES CI-APRÈS MENTIONNÉES.
I, THE UNDERSIGNED, CORONER FOR THE AFORESAID JUDICIAL DISTRICT, HEREBY DECLARE, UNDER MY OATH OF OFFICE AND ON THE BASIS OF INFORMATION RECEIVED FROM THE PERSONS LISTED BELOW,

NOM SURNAME	PRÉNOM CHRISTIAN NAME	ADRESSE COMPLÈTE FULL ADDRESS
GOULET	Jean	Agt. S.M. Plessisville.
Piuzé	Robert Dr.	Plessisville, 1290 du Collège.
PAYEUR	Donald	Plessisville, 1382 Mailhot.
CARON	Pierre	Coleraine, 100 Martel
BERBUC	Serge	Thetford-Mines, 171 Omera.

A L'EFFET QUE: (INSÉRER ICI UN RÉSUMÉ DE CES RENSEIGNEMENTS, ET ÉNUMÉRER SUCCINCTEMENT LES MOTIFS ET LES RAISONS QUI JUSTIFIENT VOTRE DÉCISION).
TO THE EFFECT THAT: (WRITE BELOW A SUMMARY OF THIS INFORMATION AND BRIEFLY LIST THE REASONS AND THE FACTS WHICH JUSTIFY YOUR DECISION).

Mlle. Cécile Marceau, conductrice et seul occupant d'un véhicule automobile de marque Dodge 1972, portant numero d'immatriculation 29 H 026, Québec 76, décida d'effectuer un virage à gauche à l'intersection des routes 116 et 265 pour se diriger en direction de St-Ferdinand d'Halifax. A ce moment, un lourd camion de marque Chevrolet 1976, portant numero d'immatriculation VR 21949, Québec 76, conduit par Monsieur Donald Payeur de Plessisville, venait face à elle, avec l'intention de se diriger en ligne droite.

N'ayant pas aperçu le camion ou pensant avoir suffisamment de temps pour effectuer son virage, Mlle. Marceau engagea son véhicule dans l'intersection et l'impact se produisit, lui causant des blessures mortelles. Après étude des témoignages versés au dossier et des différents rapports obtenus, le Coroner n'a pu déceler un indice pouvant mener à une faute criminelle et rend la décision suivante, au meilleur de sa connaissance:

MORT VIOLENTE ACCIDENTELLE.
QUE LES RECHERCHES FAITES ÉTABLISSENT QUE LA MORT EST DUE À
THAT THE INVESTIGATIONS CARRIED OUT HAVE ESTABLISHED THAT DEATH WAS DUE TO fractures

crâne, fracture de la 1^{ère} cervicale, enfoncement thoracique, décès constaté

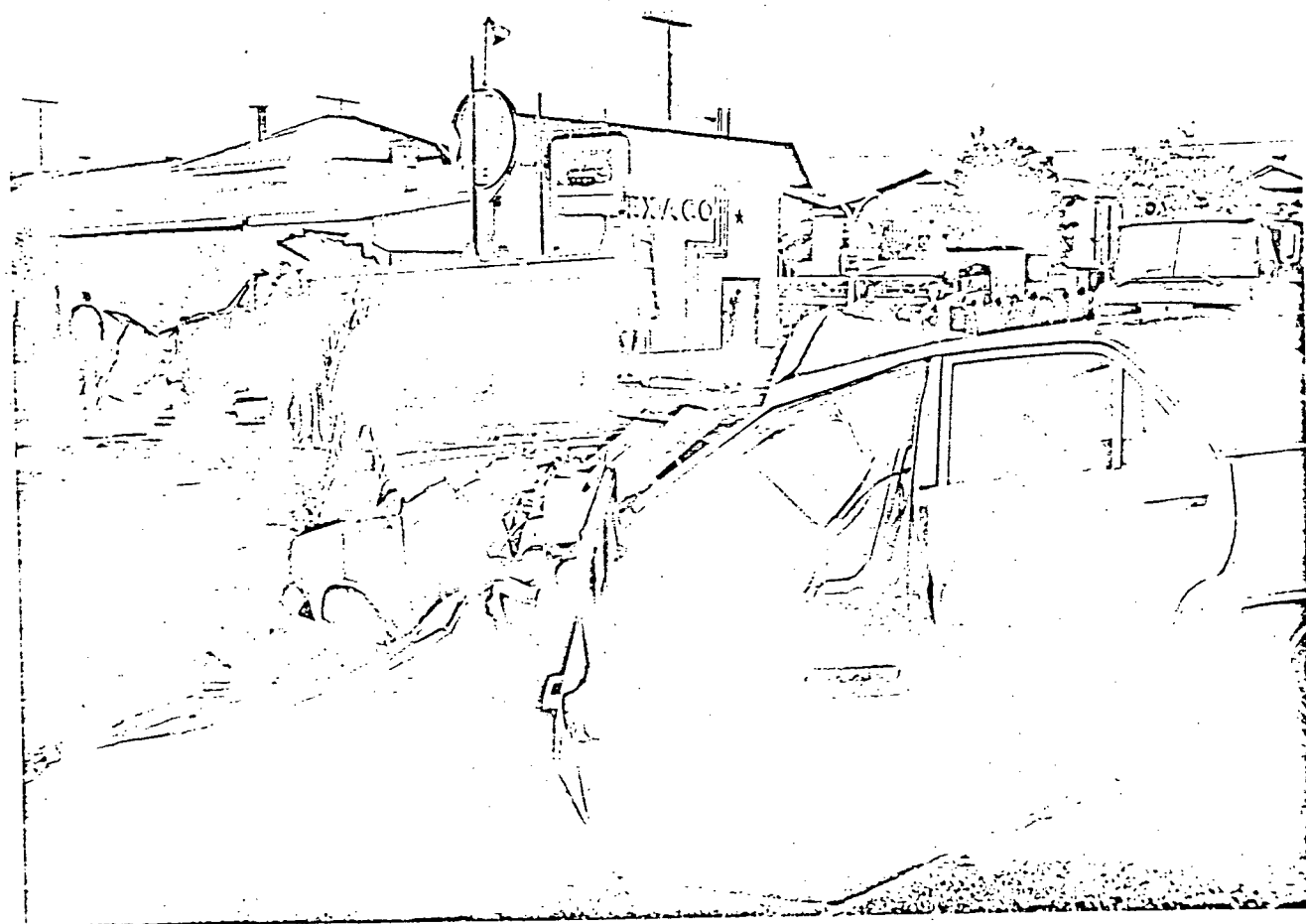
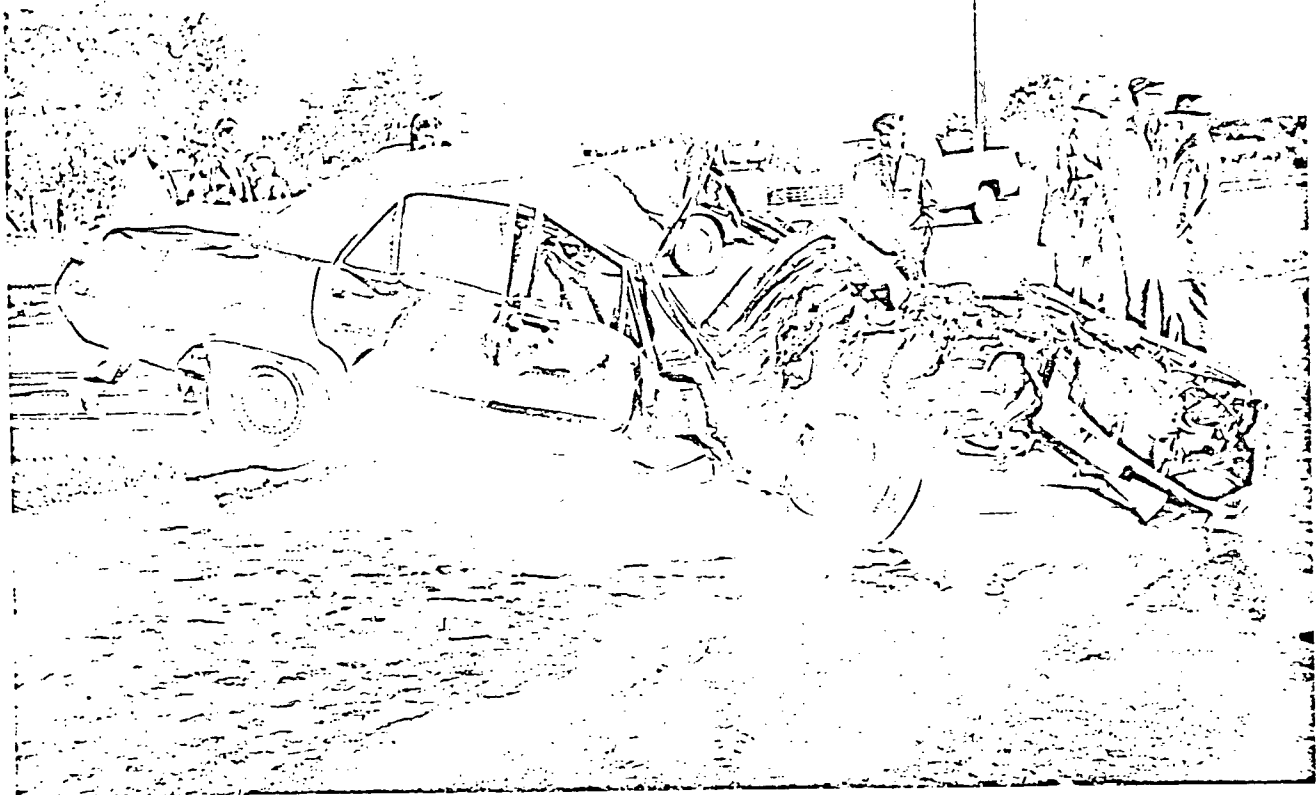
Dr. Robert Piuzé de Plessisville
LE DÉCÈS N'ÉTAIT IMPUTABLE À CRIME À QUI QUE CE SOIT, NI À LA NÉGLIGENCE DE PERSONNE; QU'AUCUN CRIME NE L'AVAIT COMPAGNÉE OU PRÉCÉDÉE. ET QU'IL N'Y AVAIT PAS LIEU DE TENIR UNE ENQUÊTE.
THE DEATH WAS NOT THE RESULT OF CRIMINAL ACTION OR NEGLIGENT CONDUCT ON THE PART OF ANYONE AND WAS NOT COMPANIED OR PRECEDED BY CRIME; THERE WAS NO REASON TO HOLD AN INQUEST.

Signature du Coroner
SIGNATURE OF CORONER

VRAIE COPIE
TRUE COPY

Plessisville
CORONER'S ADDRESS

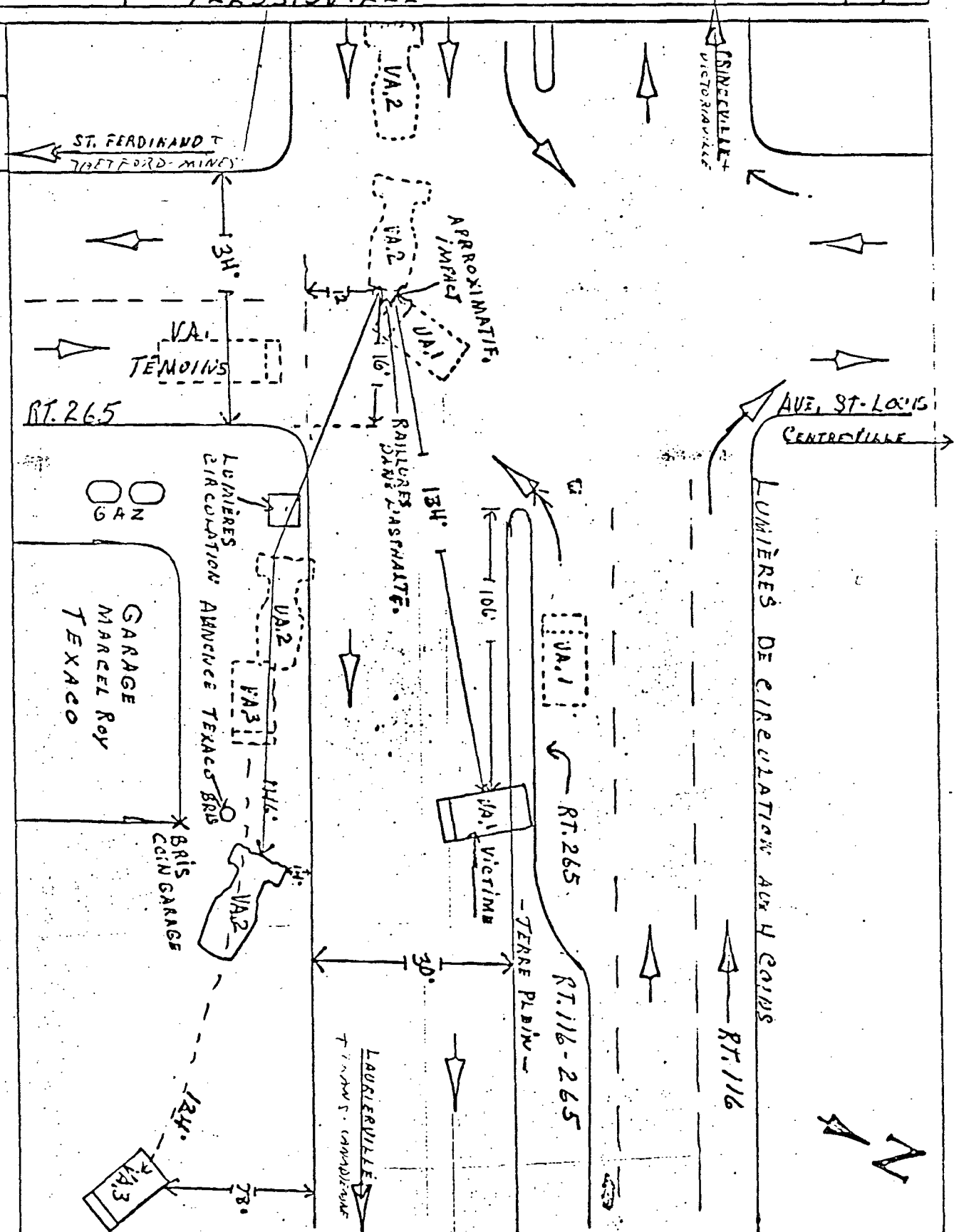
Novembre 1976
(MONTH) (YEAR)



VILLE DE PLESSISVILLE

TITRE DE L'ÉVÈNEMENT 0066, (A 07.45 HRES)	MATRICULE	UNITÉ	DATE DU PRÉSENT RAPPORT	NO DOSSIER
	1-102		01/10/76	
LOCALISATION DE L'ÉVÈNEMENT				DISTRICT JUDICIAIRE
ADRESSE INTERSECTIONS RT. 116-265. 1 st AVE. ST. LOUIS..				
VILLE PL. F. O. C. 1941 L. F. COMTE. ARTHABASKA....				

F. DOSSIER DIVISION

DOSSIER UNITE

Dean Gould



CORPORATION DES FÊTES DU 150^e ANNIVERSAIRE DE PLESSISVILLE INC.

Extrait du procès verbal d'une assemblée du Conseil d'administration de la Corporation des Fêtes du 150^eme Anniversaire de Plessisville (Carrefour Culturel et Touristique de l'Érable) tenue le 1er avril 1986 au 1280, Trudelle, Plessisville.

SUJET: ROUTE 116

Attendu que: notre corporation a pour but le développement culturel et touristique local et régional.

Attendu que: par ce développement elle compte participer à la croissance économique régionale.

Attendu que: pour atteindre ses buts et objectifs elle administre un lieu qui est le Carrefour des idées et des routes.

Considérant que: La corporation est consciente que le projet de réaménagement de la route 116 est indispensable au développement de sa région.

Considérant que: ce n'est pas tout d'avoir des routes et qu'il faut quelque chose au bout! Et qu'à ce point, la corporation est à bâtir l'infrastructure; d'information, d'accueil touristique, et de réalisation d'évènements d'envergure régionale et internationale.

En conséquence, la corporation appui sans réserve et énergiquement le mémoire proposé par la ville de Plessisville au Bureau des Audiences Publiques pour l'élargissement de la 116 tronçon Plessisville / Princeville.

Donné à Plessisville, ce 3 avril 1986,

Robert Després

Robert Després,
Secrétaire-trésorier

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
BUREAU D'AUDIENCES PUBLICS
SUR L'ENVIRONNEMENT

REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 116
TRONCON PRINCEVILLE/PLESSISVILLE
Promoteur, Ministère du Transport

OPINION, LIONEL LEFEBVRE
ET
LIONEL LEFEBVRE & FILS LTEE,
ET
HERMENEGILDE FORTIER.

MEMOIRE

LES PRESENTES CONSTITUENT LE MEMOIRE DES OPINIONS SOUMIS PAR LES TROIS PERSONNES MENTIONNEES EN RUBRIQUE, REDIGE PAR L'ENTREMISE DE LEUR PROCUREUR SOUSSIGNE A ETRE DEPOSE DEVANT LES COMMISSAIRES DU BUREAU DES AUDIENCES PUBLICS DE L'ENVIRONNEMENT, MARDI LE 8 AVRIL 1986, A LA SALLE MUNICIPALE DE PRINCEVILLE:

1. Les trois personnes mentionnées en rubrique sont propriétaires de différentes parties de lot numéro 10-2, 10-3 du rang IX dans la Municipalité Paroisse de Princeville tel que d'ailleurs mentionné à l'annexe A, DOSSIERS ENVIRONNEMENTAUX - MILIEUX HUMAINS étant les dossiers 1 et 2 traités immédiatement à la suite de la page 140 de l'Etude d'impact sur l'environnement, réaménagement de la Route 116 tronçon Princeville/Plessisville;

2. Lors de la première partie des audiences en mars 1986 le Ministère des Transports du Québec a eu l'occasion de présenter son projet d'élargissement de la Route 116 à 4 voies sur le tronçon mentionné précédemment s'étendant sur 10,1 km;

3. Or, lors de cette première partie d'audience public les parties en titre, dont l'opinion se retrouve aux présentes ont soumis différentes questions tant à la Commission qu'au Promoteur (Ministère des Transports du Québec) et suite aux réponses obtenues, sont en mesure effectivement de faire part à la Commission des commentaires, opinions, observations et points de vue suivants à titre personnel;

I CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU TRONCON 4 VOIES AVEC ACCOTTEMENT ET DRAINAGE DE TYPE RURALE:

4. Suivant le document déposé ^{par le} au service de l'environnement le Ministère des Transports du Québec soit l'étude d'impact sur l'environnement et plus particulièrement au page 21 et suivants il semble bien que le Ministère des Transports ait décidé de réaménager le tronçon de façon à y construire une route à 4 voies contigües;

5. Or, si cette décision devait être maintenue il est bien évident que l'emprise actuellement disponible incluant même les accottements et une partie des fossés serait ^{insuffisants} pour cette chaussée à 4 voies, de là la nécessité d'expropriation de différentes largeurs de terrain faisant face aux propriétés des intervenants et autres propriétaires concernés par l'ensemble des travaux;

6. De plus, suite à certaines questions spécifiques des intervenants sus-mentionnés, le Ministère des Transports expliqua que dans la description du genre d'élargissement à être effectué le drainage serait de "TYPE RURAL", c'est donc dire avec de chaque côté des accotements un fossé ouvert pour fins de drainage comprenant implicitement la largeur utile et nécessaire aux pentes d'écoulement (au surplus voir doc. Impact page 20);

7. Or, les présents intervenants possèdent chacun un commerce comprenant différents bâtiments situés dans le tronçon sujet des travaux; à l'examen des dossiers 1 et 2 de l'annexe A du document Impact on comprendra que la situation relatée aux précédents paragraphes est d'une grande importance pour les opérations de ces commerces;

8. En effet, les bâtiments principaux de ces commerces sont actuellement respectivement situés à environ 13,0 m. et 11,9 m. de l'emprise de la Route 116 alors que suivant l'empiètement à être effectué pour la construction du 4 voies et le drainage de type rural on se retrouve suite aux empiètements respectifs de 5 et 6 mètres avec une marge avant résiduelle respective de 8 m. et 5,9 m.;

(7-13 mètres)

9. Plus particulièrement pour le cas de Lionel Lefebvre & Fils Ltée, cette situation est en toute logique impensable puisque quotidiennement sur une base régulière différents véhicules lourds d'une longueur variant entre 20 et 40 pieds doivent se stationner à l'avant du bâtiment principal de l'entreprise afin d'y livrer différentes matières premières comme entre autre de la planche de bois et pièces d'aluminium en longueur et/ou y cueillir des matières finies tels que portes, châssis et autres produits qui sont fabriqués par l'entreprise;

10. La situation est d'ailleurs à peu près la même pour ce qui est du commerce de M. Herménégilde Fortier puisque son commerce possède également sa principale porte de garage dans la façade de l'édifice afin justement de permettre le stationnement et l'accès des véhicules lourds qui doivent également circuler à cet endroit afin d'y cueillir et livrer différentes marchandises;

11. Ainsi, s'il advenait que le Ministère des Transports soit autorisé à faire les travaux requis de la façon exprimée dans le document soumis au Service de l'environnement il appert qu'à tout le moins les opérations de ces 2 commerces seraient grandement et gravement mis en péril compte tenu, entre autre, de la réduction significative de l'espace de stationnement et de passage pour avoir accès avec des véhicules de poids moyens et lourds aux bâtiments;

12. D'ailleurs, la Commission n'est pas sans savoir que la plupart des commerces et des résidences situés dans la Paroisse de Princeville comme faisant partie du lot numéro 10 se retrouve dans la même situation et d'ailleurs plusieurs des commerçants avaient eux-mêmes donné une vocation urbaine au drainage en y installant la tuyauterie appropriée et en refermant partiellement ou totalement les fossés;

13. Au surplus, il semble bien que l'opinion public en général de l'ensemble des propriétaires impliqués par l'élargissement de ce tronçon aient fortement manifesté le désir de voir de chaque côté du 4 voies proposées par le Ministère un drainage de type urbain plutôt qu'un drainage de type rural;

14. Plus est, le Ministère ne semble pas tenir compte à prime à bord de l'augmentation des coûts occasionnés par un drainage de type urbain plutôt que rural mais fait remarquer à la Commission qu'il s'agit plutôt d'une question de sécurité;

15. Or, en ce qui a trait justement à la sécurité nous pouvons citer à titre d'exemple la Municipalité de Princeville qui depuis quelques années, suite à la réfection d'une partie de la Route 116, s'est justement retrouvé avec une rue (Route 116) à 4 voies comprenant un drainage type urbain et malgré le fait qu'on y ait augmenté les limites maximales de vitesse à 80km heure on ne compte aucune augmentation du nombre d'accident et cela comme mentionné précédemment en pleine ville;

*Précédé
significative
exalté*

16. D'ailleurs, on sait actuellement que le tronçon est constitué de 2 voies de largeur et que sur une grande partie de ces 2 voies on y retrouve une ligne double continue empêchant actuellement les automobilistes de pouvoir effectuer les dépassements; or, avec la construction d'un tronçon à 4 voies tous les problèmes reliés au dépassement seraient-ils résorbés puisque sur toute la longueur du tronçon une voie de dépassement serait réservée de chaque côté de la route;

17. Ainsi, nous vous soumettons bien respectueusement que cet argument de sécurité du Ministère des Transports, sans toutefois être écarté, doit être analysé comme ayant très peu d'impact dans la décision à être prise en rapport au type de drainage qui doit être effectué de chaque côté de cette route puisque par ailleurs lorsque le Ministère parle de sécurité on doit en conclure que c'est la sécurité des propriétaires qui est en jeu mais non la sécurité des automobilistes qui selon toute évidence sont plus susceptibles de s'occasionner plusieurs dommages et sévices corporels, physiques et matériels si le drainage devait être de type rural puisque ces derniers, lors d'accident hors de la chaussée se retrouverait au fond des différents fossés et souvent faisant face à une calvette ou ponceau d'entrée de cour causant par le fait même un face à face avec un obstacle immobile;

à rectifier

18. Il est bien évident que la construction totale de ce tronçon avec drainage de type urbain entraînerait des coûts additionnels soit environ 345,000.00\$ du kilomètre suivant les chiffres relatés par le Ministère des Transports donc des coûts supplémentaires de l'ordre d'environ 3,484,500.00\$. Cependant il ne faut pas oublier que le même Ministère des Transports a révélé que le coût prévisible lors de l'étude d'impact, pour l'expropriation est de l'ordre d'environ 1,045,000.00\$;

19. C'est donc dire que suivant les données soumises par le Ministère des Transports, il y aurait lieu de prévoir une augmentation d'un peu plus de 2,400,000.00\$ pour un drainage de type urbain;

20. Reste à voir cependant, si l'évaluation des montants d'expropriation prévue par le Ministère des Transports correspond effectivement au coût réel d'expropriation une fois l'expropriation réalisée et compte tenu de l'argumentation massive des propriétaires concernés, il est à prévoir que ces coûts d'expropriation, s'il devait se réaliser, seraient grandement augmentés;

21. D'ailleurs, les coûts d'entretien d'une route avec drainage de type urbain semble être inférieur et de moins grande envergure que l'entretien d'une route à drainage de type rural et plus est il est certes moins dangereux pour un automobiliste, durant la période des neiges de voir son véhicule heurter un banc ou un amoncellement de neige que de voir son véhicule se précipiter dans le fond d'un fossé face à un mur d'entrée de cour à 90Km heure et/ou toute autre vitesse;

à rectifier
à rectifier
Boulane
G. Gagné

22. Vous comprendrez qu'après l'argumentation soumise il nous est, pour notre part, impensable de voir se réaliser un tel projet d'élargissement de cette route à 4 voies d'au moins 3,5 mètre de largeur sans que cette dernière soit bordée de chaque côté d'un drainage de type urbain, c'est-à-dire sans fossé;

23. Sur ce point, nous vous soumettons bien respectueusement au surplus que l'ensemble des propriétés situés sur une partie du lot numéro 10 de la Paroisse de Princeville devrait se retrouver entrecoupé d'une route à 4 voies avec drainage de type urbain ces propriétés étant dans une zone principalement commerciale actuellement et à une distance maximale de moins d'un kilomètre des limites de la Municipalité de Princeville dans laquelle passe ladite Route 116 qui possède un drainage de type urbain et ainsi, ce kilomètre additionnel de drainage de type urbain ne serait que le prolongement de la Route 116 à drainage de type urbain qui existe actuellement, ce qui éviterait sans contredit les problèmes de stationnement et d'accès aux bâtiments relatés plus haut au long camion et au camion de longueur moyenne;

24. Finalement, si le Ministère des Transports prévoit une circulation à vitesse excessive sur ledit tronçon, on se souviendra que des autorités compétentes existent, tels que les corps policiers afin de faire maintenir l'ordre, la réglementation et la loi sur les routes du Québec et que ce n'est pas à la Commission de juger de la possibilité d'infraction au code de sécurité routière mais bien à la Régie concernée;

II CIRCULATION LORS DE L'EXECUTION DES TRAVAUX:

25. Comme deuxième volet du présent mémoire nous désirons attirer l'attention de la Commission plus particulièrement sur le passage même des automobilistes lors de l'exécution de travaux prévu par le Ministère des Transports;

26. Lors des audiences publiques de la Commission tenus en mars 1986, une deuxième question fut soulevée par les présents intervenants en rapport à la circulation des automobilistes durant l'exécution des travaux de réfection de la route par le Ministère des Transports; ainsi, suite à la question posée par M. Lefebvre à savoir si le Ministère des Transports avait envisagé la fermeture, même

temporaire, d'une partie de la Route 116, et plus particulièrement la partie de cette route bornée par les lots 10 et 8 de la Paroisse de Princeville plus principalement du genre de travaux à effectuer et aux ponts et/ou ponceaux à être refaits immédiatement à la sortie de la Municipalité de Princeville, la réponse du Ministère des Transports ne fut guère appréciée de la part des intervenants et de plusieurs autres personnes présentes puisque totalement imprécise et sans détail;

27. En effet, tous savent qu'il serait évidemment fort simple pour le Ministère des Transports de fermer toute la partie de la Route 116 qui se situe à l'extrémité Est de la Municipalité de Princeville jusqu'à l'intersection de la voie ferrée située entre les Municipalités de Princeville et Plessisville soit dans la Municipalité de Paroisse de Princeville à environ 1.5Km des limites de la dite Municipalité de Princeville en contournant cette dernière par un détour qui permettrait aux automobilistes de circuler sur une route déjà existante soit une partie de l'ancienne Route 5;

28. Nous vous soumettons donc bien respectueusement qu'il est impératif qu'à tout moment lors de l'exécution des travaux par le Ministère des Transports il ne soit aucunement question de fermer une partie quelconque du tronçon concerné et plus particulièrement une partie de la Route 116 située entre les commerces construits sur des parties des lots 8 et 10 de la Municipalité de Paroisse de Princeville puisque l'impact d'une fermeture même temporaire de cette route serait des plus désastreuses et catastrophiques pour les opérations de nos commerces;

29. En effet, comme il est d'ailleurs mentionné à plusieurs reprises dans l'étude d'impact sur l'environnement déposé par le Ministère des Transports et plus particulièrement au bas de la page 56, à la page 61 et principalement à la page 64 l'expansion urbaine des Municipalités de Plessisville et Princeville s'est principalement fait en périphérie des développements existants en 1967 et 1976 dans ces dites villes et ce tronçon de la Route 116 qui traversait à l'époque un milieu traditionnellement rural a subi de nombreux assauts de l'urbanisation;

30. Ainsi, comme relaté à la page 64 dudit document, on retrouve en périphérie des différentes municipalités et plus particulièrement en périphérie de la Municipalité de Princeville différents commerces dont la survie dépend de la circulation de transit. Plusieurs de ces commerces dont les notes se retrouvent à proximité des villes c'est-à-dire de la Ville de Princeville;

31. Ainsi, même si nos industries peuvent être considérées comme étant de faible envergure il est de l'essence même de leur fonctionnement et leur rentabilité que le trajet de circulation des automobilistes ne soit en aucune façon modifié durant comme après l'exécution des travaux;

32. En effet, il nous semble primordial que la Commission souligne dans son rapport qui sera remis au Ministre de l'Environnement qu'on doive exiger l'engagement formel du Ministère des Transports à l'effet qu'aucune partie de la Route 116 et plus particulièrement la partie concernée par nos propriétés ne sera fermée, même temporairement, durant l'exécution des travaux de réfection de ce tronçon et cela pour la survie même de nos entreprises;

III CONCLUSION:

Ainsi, par le présent mémoire succinct, nous avons principalement voulu attirer l'attention de la Commission sur les deux points relatés plus haut puisqu'à notre humble avis il est essentiel pour nos commerces comme pour plusieurs autres résidents, commerces, industries et producteurs agricoles que malgré la prévision de l'élargissement de la Route 116 à 4 voies de largeur, il n'y ait aucun débordement à l'extérieur de l'emprise actuellement disponible ce qui pourrait facilement se concrétiser en prévoyant simplement un drainage de type urbain plutôt qu'un drainage de type rural comme prévu dans la description de la solution retenue par le Ministère des Transports et éviterait la majorité des expropriations prévues à date par le Ministère des Transports;

S'il advenait que le quelque 2,000,000.00\$ additionnel prévisible en terme de coût pour la réalisation de ce projet avec drainage de type urbain ne soit pas disponible dans les fonds publics nous n'avons d'autre choix que de vous soumettre, bien respectueusement, qu'une autre option devrait être prise en considération soit l'option numéro 2 proposée au document d'impact du Ministère des Transport plus particulièrement aux pages 20 et 21 soit prendre le tracé actuel de 2 voies et réaliser ici et là des voies auxiliaires pour fins de dépassement, ce qui pourrait semble-t-il, fortement améliorer les conditions d'écoulement de la circulation et suffir pour un bon nombre d'années à venir;

Même si une voie auxiliaire devait être construite et/ou ajoutée sur près de 50% de la longueur du tronçon c'est-à-dire environ 5Km il semble bien que cela impliquerait une très grande économie des coûts puisque la largeur maximum de chaussée carrossable serait de 3 voies contigües, soit environ 2 1/2Km de trajet d'un côté et 2 1/2Km de trajet sur l'autre côté ce qui implique selon notre opinion, et avec tout le respect pour l'opinion contraire mentionné à la page 21 du document du Ministère des Transport que l'alternance des sections sans voie auxiliaire et de celle avec voie auxiliaire ne serait pas si rapide et fréquente et ne nécessiterait pas ainsi une attention plus soutenue des conducteurs qui en regard de la situation actuelle doivent constamment porter une attention des plus soutenues lorsqu'ils circulent dans le tronçon dans sa forme actuelle;

D'ailleurs, on notera que dans l'ensemble du document d'impact soumis par le Ministère des Transport le nombre d'accident à survenir dans le tracé de ce tronçon est inférieur à la moyenne générale des accidents au Québec;

Cette option ne doit pas être écartée d'un seul coup et peu s'avérer fortement valable à court, moyen et même long terme en particulier du fait que nous n'avons aucun élément précis nous permettant de croire que les conditions de circulation seront grandement augmentées au fil des années, surtout si l'on tient compte de la situation économique qui prévaut dans la région de l'Amiante (Thetford-Mines) et du genre d'industrie principalement implantées dans notre région qui font partie de ce qu'il est communément convenu d'appeler secteur mou;

7/...

Conséquemment, on se retrouve avec deux solutions, l'une qui peut s'avérer un peu plus coûteuse mais beaucoup plus satisfaisante pour l'ensemble de la population directement concernée et l'autre beaucoup moins coûteuse qui pourrait satisfaire les intérêts de tous soit les usagers, les propriétaires concernés, les payeurs de taxe et enfin le gouvernement qui devra en payer la note;

Finalement, nous espérons fortement avoir convaincu la Commission qu'il est essentiel, peu importe le genre de travaux qui sera effectué sur le tronçon de la Route 116, que la Commission recommande l'engagement du Ministère des Transport à n'effectuer aucune fermeture temporaire ou non d'une partie quelconque de la Route 116 lors de la réfection et de l'exécution des travaux et ce afin d'éviter toute catastrophe pour certains des commerces et industries concernés qui ne pourraient à toutes fins pratiques être indemnisés adéquatement pour cette perte d'opération tant avant qu'au moment de l'expropriation prévisible;

LE TOUT VOUS ETANT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS,

VOS TOUT DEVOUES,

LIONEL LEFEBVRE

LIONEL LEFEBVRE & FILS LTEE

HERMENEGILDE FORTIER

PAR:

ME RONALD ROBICHAUD
Procureur dûment autorisé aux
fins des présentes

AUDIENCE PUBLIQUE (2^e partie)

Projet de réaménagement de la route 116,
tronçon Princeville - Plessisville

Liste des intervenants

Séance du mercredi, 9 avril de 19 h 30 à 23 h 00

- M. Roland Guillemette
Résident
- M. Raymond Pépin
Résident
- Corporation municipale de la paroisse de Princeville
M. Fernand Rivard
- M. Michel Rousseau et Mme Yolande Rousseau
Résidents
- U.P.A., section Princeville
M. Serge Chartrand
- Camionnage et transport lourd,
M. Raymond Pépin
- *M. Max Jean - Louis Trepanier*
- *Mme Gervaise Trepanier*
Résidente
- Intervention orale:
M. Alain Girouard

A qui le droit.
 Bonjour Confrère.

Mon nom est Roland Guillemette
 244 Route 116, Princeville 364-5748
 je demeure à un mille du village.

Mes demandes sont ceci : je
 veux garder ma cour aussi grande
 et je voudrais le droit de passer
 ma fosse-septique de l'autre côté
 de la route, ce terrain est au
 gouvernement et sera jamais utilisé.

Aussi une calotte pour
 envoyer l'eau du chemin, le prin-
 temps l'eau passe quelque fois
 sur la route.

J'aimerais savoir pourquoi
 vous persistez à refaire la route
 aussi croche car elle est très dange-
 reuse, il y a beaucoup d'accident,
 je suis fier pour le savoir très
 bien car je me fais tellement

11
déranger par toute sorte d'accident.
En espérant que cela me va
échappera pas de la mémoire car
un cas très important.

Veuillez me croire. Je
veux de vos nouvelles.

Merci à l'avance.

Bien à vous.

Roland Guilleminette
244 Route 116
Princeton
P.S. COPIED
364-5748

X Signé
Roland Guilleminette

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

Mesdames, Messieurs les Commissaires et leurs Adjoints,

Mon nom est Raymond Pépin,

Cette fois mon intervention orale et le mémoire écrit, qui vous a été déposé, est à titre personnel. Je suis l'un des 60 "mis en cause". Je possède une ferme (une partie depuis 1958 et l'autre partie depuis 1968) d'une superficie de 140 acres, avec une érablière de 3000 entailles, un lac artificiel assez imposant, conforme et approuvé par le Ministère des Ressources Naturelles Direction Générale des Eaux, également du Ministère de l'Environnement Direction Générale de la Protection de l'Environnement et de la Nature. J'opère un commerce de vente de voitures usagées dont une partie est loué pour un commerce d'équipements agricoles, sur le même site.

J'ai suivi la première étape de l'audience, sur le projet Rte 116, de façon assidu. Le dossier m'intéresse, car j'ai participé dès le début

.../2

du projet de réfection, aux divers comités qui ont proposé la création d'un nouveau tronçon entre Plessisville et Princeville, au Ministère des Transports. Mon cheminement a commencé à ce moment et je dois donc vous dire, en toute candeur, que je n'ai aucun motif sérieux de démissionner. Je me sens très à l'aise d'exprimer mon désir que le projet se concrétise. Ce qui me facilite mon intervention, c'est que le lendemain du dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement, j'ai reçu un coup de téléphone de M. Normand Dupont me demandant si j'avais le désir de faire une intervention. Je lui ai indiqué que j'étais positivement en faveur du projet à 4 voies, j'ai vu les plans à la C.P.T.A. Je me base sur l'évaluation des besoins, sur l'évaluation de la circulation, étude dont j'étais au courant, ma présence et mes voyages quotidiens à la ferme et au commerce plusieurs fois par jour, augmentaient mes convictions de plus en plus. Ce site est en face du Marché d'Animaux Vivants, près du passage à niveau C.N. (inadéquat, intersection difficile, dangereuse et non sécuritaire).

J'ai aussi fait le constat avec de l'équipement agricole à la ferme; à chaque fois que j'avais à prendre la route publique, avec tra cteur et équipements, le trafic m'empêchait, pour des périodes de temps assez longues, de me déstabiliser. La seule façon que j'avais pour corriger la situation était, que je devait trouver une alternative, faire un chemin sans avoir à franchir la Rte 116, pour transporter

.../3

foins, etc... aux bâtiments, grange, étable. Ce que j'ai fait avec l'accord du C.N. "chemin entièrement autonome".

Quand au stationnement de voitures usagées et d'équipements pour fin de revente et pour l'érablière, je subis toujours les inconvénients que je vous ai énumérés.

Quand je constate qu'il y a, sur le tronçon Plessisville/Princeville, 60 "mis en cause" dont 17 sont des réelles fermes agricoles; je suis conscient que la plupart des agriculteurs se doivent de circuler, avec leurs équipements agricoles, sur cette voie déjà encombrée de trafic. Je comprends leur inquiétude, ce que je ne comprends pas, c'est que la réfection de l'axe ne fait qu'améliorer la circulation, la visibilité et la sécurité. Il n'est pas nécessaire d'être sur la liste du choix au "Prix Nobel de la Paix" pour constater qu'il n'est plus possible de garder de "Statu-quo" et je n'ai pas l'impression de vous pelleter des nuages en vous faisant ces affirmations.

Je porte à votre attention, que récemment, j'avais un terrain "ancienne école" de campagne (acquis en 1952) sur la route 263 Sud Municipalité de Ste-Hélène. Les autorités municipales ont faites des représentations pour refaire la route dans ce secteur.

.../4

Sur invitation de M. le Maire Savoie, je suis allé à leur réunion et par consensus, tous les propriétaires, m'incluant, ont donné de leur terrain résultant de la réfection de leur route. Depuis ce temps, je reçois des téléphones si le dit terrain est à vendre.

J'ai, comme la majorité des résidents du secteur, empiété sur une longueur de 700 pi. environ, sur le terrain du Ministère des Transports. J'ai rempli ce terrain égal à la route 116, j'étais conscient que je n'étais pas propriétaire. Jusqu'à maintenant je l'ai utilisé comme ma propriété; je me suis rendu compte qu'il n'y avait pas d'avantages d'avoir un aussi long terrain égal à la voie circulaire. Au contraire, que des inconvénients, cette lisière de terrain est plus souvent à la disposition des véhicules qui sont impatientés d'attendre et l'utilise pour doubler à droite, ce qui crée une situation réellement dangereuse. J'ai même avisé mon courtier d'assurance-responsabilité. Je vous certifie, avoir eu plusieurs accidents assez sérieuses, dans la cour d'autos; une ou je véhiculais moi-même un camion léger sur le terrain, près du bureau, lorsqu'un véhicule en provenance de Plessisville, n'avait pas prévu que le véhicule qui le précédait arrêtait pour tourner à gauche au Marché d'Animaux et que plusieurs véhicules venaient en sens inverse, il m'a heurté violemment de côté. Etant donné le "No fault", ma compagnie a soldé une perte totale de mon véhicule.

Il me serait impossible de vous dire le nombre exact d'accidents qui arrivent annuellement en face du bureau et à l'intersection du passage à niveau C.N. Accidents sérieux avec pertes de vies et mutilations. J'ai fait la comparaison avec les Automobiles Mailhot Inc., situé sur le même axe de la route 116, concessionnaire de voitures Ford, ils ont deux entrées réglementaires, pourtant cela n'a pas empêché d'investir une somme considérable sur le garage et la salle de montre, ni empêcher de faire un volume de ventes très considérable, ni les camions de transport de véhicules neufs de leur faire leurs livraisons. Je ne crois pas vous pelleter des nuages, ni vous raconter des histoires de bonhomme "sept-heures" lorsque je fais ces affirmations.

Comme je suis déjà à une deuxième intervention, j'aurais voulu élaborer plus, sur ce qu'un réseau routier adéquat, se lie au développement économique, favorise les investissements dans le secteur agricole, manufacturier, touristique, commercial et est au service de projets innovateurs, des perspectives de rentabilité, des mises de fonds de promoteurs, de création ou consolidation d'emplois permanents, etc...

Voilà pourquoi, il me semble qu'il est dans l'ordre des choses de clarifier et de faire connaître les multiples avantages d'un réseau routier adéquat pour toute la collectivité.

A comparer aux inconvénients, s'il y a, ils sont déjà existants.

J'ai écouté attentivement les intervenants à la première partie de l'audience sur le projet de réaménagement; quant aux décibels, puits artésiens, fosses septiques, les plus souvent indiqués et répétés.

Nous sommes déjà dans une ambiance survoltée, quant aux décibels; les puits, 8 sont déjà contaminés et 13 sont sur la ligne pré-contamination; fosses septiques, plusieurs n'en ont justement pas, ou déversent dans le fossé de la route, selon les explications données par les spécialistes du Ministère des Transport et corroborées par les spécialistes du Ministère de l'Environnement, le projet ne fait que corriger ces lacunes.

Etant donné que mon lit est déjà fait, je m'abstiendrai de vous les répéter ou de les commenter.

Je vous remercie de m'avoir écouté une seconde fois.

Princeville, le 8 avril 1986.

Corporation Municipale de la Paroisse de Princeville

Bureau du Secrétaire - Trésorier

Princeville, le 3-04-1986

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT
A/S M. Pierre Chevalier
12, rue Ste-Anne
Québec, QC.

MÉMOIRE: PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 116, TRONÇON PRINCEVILLE / PLESSISVILLE

MESSIEURS LES COMMISSAIRES,

La Corporation Municipale de la Paroisse de Princeville dépose ce mémoire afin d'affirmer sa position dans le projet de réaménagement de la route 116, Tronçon Princeville/Plessisville.

Nous affirmons que ce projet comme plusieurs autres projets d'envergure régionale a une importance capitale pour le développement de notre territoire municipal et pour tous nos concitoyens.

Nous voulons par contre, appuyée les revendications des citoyens résidents de la Paroisse de Princeville qui seront touchés par ce réaménagement afin qu'ils puissent obtenir selon leurs droits et leurs besoins, les aménagements actuels ou supplémentaires pour leur permettre de profiter de cette infrastructure autant que tous ceux qui y circuleront dans l'avenir.

Nous voulons aussi, que tous nos agriculteurs, commerçants et autres, puissent bénéficier de réaménagement pour accroître leur bien-être et leur fonctionnement chez-eux.

Nous croyons très important, l'intervention d'une commission sur ce réaménagement pour établir l'équilibre des besoins et des préoccupations de nos paroissiens et de ceux qui réaliseront ce projet.

Nous espérons que la sécurité et le bien-être de ceux qui emprunteront cette route, seront considérés au plus haut degré.

En terminant, nous souhaitons que le projet de réaménagement de la route 116, profite entièrement à ceux qui déjà résident le long de cette route et pour ceux qui utiliseront cette artère routier dans les prochaines années.

Nous remercions sincèrement le Gouvernement du Québec par l'intermédiaire du Ministère de l'environnement d'avoir accepté de tenir cette audience afin d'expliquer l'impact majeur que représentera ce réaménagement dans les prochaines années.

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

Votre tout distingué,


M. Fernand Rivard, Maire

PAROISSE DE PRINCEVILLE

①
Pour notre part on est pas
contre l'élargissement du tronçon
de la route 116 Plesserville
Princeton. Ce a quoi on
est pas d'accord c'est ~~pas~~
simplement tout le dérangement
que cela occasionne sans
avoir aucune restitution sur
certain point très important.
~~et se met en mesure que quelques-uns~~
He ça pour chacun des résidents
& individuellement ^{et se peut énumérer} & il y a la
point du rhaussement de la
chaussée que cela pourrait être
de 2" a 2' d'elevation à certain
endroit & il y a la largeur
des pontons qui est un point
culminant pour tout les
résidents sur ce tronçon.

②
* il y a les vibrations
* les bruits des véhicules
automobiles, des camions
des bicyclettes

* les applications de sel
* la pollution de l'air & de l'eau
qui détériore la qualité de
vie de tout les résidents

Depuis déjà plusieurs années
qu'on se fait dire que la
route va se construire d'une
année à l'autre, ça fait déjà
plusieurs années que les
arpenteurs se promènent. Hé
là encore on nous dit qu'en
1988 cela sera supposé être
~~Qu'est-ce que ça fatigue de se~~
~~faire attendre par~~

③
Mais lorsque l'on calcule
avec les experts il va s'en
dire on ne calcule qu'à
partir des années 84-85-86
des données déjà obtenues
mais c'est depuis près de
10 années que la route aurait
dû être améliorée lorsque l'on
constate la quantité exorbitante
de véhicules qui passe sur ce
tronçon (Dieu Merci que
le taux d'accident soit moins
élevé ~~que~~ ^{que} bien qu'à bien
d'autre route équivalent le
même trafic passant.)

Le bruit il y a 10 ans est loin
d'être le même aujourd'hui
et on calcule jusqu'à l'an
2,000 qu'on pourra le supporter
près de nos résidences ^{et ce}
^{moins de 5 mètres de la chaussée}
mais à quel prix ?

(4)

On nous dit que ~~last~~
pendant la construction de
se tronçon ~~par~~ les ~~inconvénients~~
inconvenient et la perte
de tout les commerces
on doit faire une réclamation
??? point d'interrogation
encore la à tout les
résidents On verra après
~~On est~~ On a des gens
pr étudier Chacun des cas !!

Quand l'on va voir un médecin
il étudie et fait un rapport
sur les fait et geste à apporter
s'il y a opération il us
en avise ~~et us donne~~ avant
de pratiquer cette opération
hé on en sait les coût
et les inconvénients ~~ava~~
que cela peut us apporter
mais on le sait avant

⑤
l'opération.

Voilà ce que l'on
considère on aime pas
à se faire endormir
avant de savoir exactement
ce à quoi on veut se
faire subir.

Une parole pour finir.

Un politicien n'a
qu'un mot à dire...

Non on a toute une
vie à vivre !!

Merci

Yolande D. Rousseau
9 avril 1986

SYNDICAT DE SECTEUR DE PRINCEVILLE
(UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES)

OBJET: PROJET DE REAMENAGEMENT DE LA ROUTE 116
ENTRE PRINCEVILLE ET PLESSISVILLE

MEMOIRE PRESENTE

AU

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

LE 8, 9 ET 10 AVRIL 1986

PERSONNES RESSOURCES: SERGE CHARTRAND, PRES.
SECTEUR DE PRINCEVILLE

BRIGITTE COMTOIS, ADM.
SECTEUR DE PRINCEVILLE

NORMAND JACOB, DIR.
DEVELOPPEMENT REGIONAL
FEDERATION DE L'UPA
DE NICOLET

2 AVRIL 1986

AVANT PROPOS

Nous désirons au départ, situer notre organisation et vous souligner les raisons qui nous incitent à nous impliquer dans le dossier du réaménagement de la route 116 entre Princeville et Plessisville.

Le Syndicat de secteur Princeville est l'organisation syndicale désignée qui compte 438 producteurs/trices répartis dans les localités de Norbertville, Princeville, Ste-Hélène, St-Louis-de-Blandford, St-Rosaire et Victoriaville.

L'une de nos fonctions consiste à la défense des intérêts de la classe agricole dans son milieu. Le conseil d'administration du Syndicat par voie de résolution (voir annexe I) a décidé d'appuyer les producteurs/trices du milieu visé et charge son président de faire les représentations auprès des audiences du B.A.P.E. pour faire valoir les intérêts de ces derniers.

TABLE DES MATIERES

Avant propos

Introduction 1

Aspect sécuritaire 2

Aspect environnemental 4

Autres aspects 5

Mesures de mitigation 6

Route à 4 voies VS 2 voies 7

Recommandation 8

Conclusion 9

Annexe I

Annexe II

INTRODUCTION

Pour s'assurer que la majorité des producteurs/trices du milieu s'entende sur une position commune lors des audiences, nous avons décidé de faire circuler une pétition que vous trouverez à l'annexe II. Cette pétition est adressée exclusivement aux producteurs/trices du milieu incluant leur conjoint(e) situés sur notre territoire. Il est clair que notre position s'inscrit dans le même sens que celle défendue par les signataires de la pétition.

Tout au cours de cet exposé, nous n'entendons pas nous attarder sur des points techniques qui, trop souvent ne tiennent pas compte de l'aspect humain. Nous croyons que le B.A.P.E. est le lieu approprié pour faire reconnaître et défendre cet aspect face à des projets tel celui du réaménagement de la route 116 entre Princeville et Plessisville.

Aux audiences préliminaires du mois de mars, les agriculteurs/trices sont venus exprimer leurs inquiétudes face au projet du Ministère des transports et apporter leurs oppositions vis-à-vis le projet tel que présenté.

Le Ministère des transports a voulu atténuer les inquiétudes en affichant une multitude de rapports qui approuvent ce projet. Il n'en demeure pas moins que si celui-ci décidait de procéder à sa réalisation, la majorité des agriculteurs/trices persiste à croire que les changements proposés amèneront une forte diminution de leur qualité de vie.

ASPECT SECURITAIRE

Du point de vue sécurité, vous comprendrez que la venue d'une route à 4 voies contiguës devrait accroître les risques d'accidents pour les agriculteurs qui traversent la route pour accéder à une partie de leurs terres. Pour mieux faire comprendre ce problème, nous allons vous décrire une situation qui sera appelée à être vécue toutes les années.

Prenons un agriculteur/trice qui est appelé à procéder à la récolte de foin et que la journée, comme par hasard, tombe le 24 juin. Celle-ci débute à 9h30. Un premier véhicule traverse pour la première fois la route avec attachée à l'arrière, une presse avec lance balles et une voiture à foin. Quelques moments après, un deuxième véhicule suit avec à l'arrière une voiture à foin. Tout au long de la journée, le véhicule transportant les charges de foin sera appelé à traverser la route à 20 reprises. Si on fait le décompte du nombre de traversées, cela se monte à un total de 24.

Voilà un exemple qui sera appelé à se reproduire avec une circulation qui, selon toute vraisemblance, devrait être plus rapide.

On est en droit de s'attendre que cela deviendra toute une aventure quand viendra le temps de traverser la route à 4 voies avec tous les risques que cela comporte.

On peut se poser les questions suivantes:

1. L'agriculteur/trice va-t-il confier à ses enfants la responsabilité de traverser les charges de foin?
2. L'agriculteur/trice peut-il à l'avenir, être intéressé à acquérir des terres de l'autre côté de la route?

Il est évident que pour toutes les familles résidentes aux abords de cette route, le taux de risques d'accidents sera accru.

Même avec les nombreuses études effectuées par le Ministère des transports, aucune n'a traitée l'aspect sécuritaire des résidents de la place. C'est dire que cette notion de sécurité ne semble pas les préoccuper ou plutôt ne tiennent pas à l'aborder pour éviter que cela devienne embarrassant pour leur projet.

ASPECT ENVIRONNEMENTAL

Nous n'entendons pas revenir point par point sur les aspects environnementaux que le service de l'environnement du Ministère des transports a abordés et encore moins sur les données que celui-ci a publiées.

Par contre, nous voulons souligner que l'identification de niveaux d'impact sur des aspects visuels ou encore sonores peut être relatif. Si on demandait aux fonctionnaires qui ont été appelés à réaliser l'étude, d'identifier des niveaux d'impact pour un projet semblable devant leur propre résidence, nous sommes portés à croire que ces niveaux pourraient être appelés à augmenter.

Nous aimerions souligner qu'aucune étude n'a été réalisée sur l'impact qu'un tel projet pourrait créer sur les animaux de ferme. A titre d'exemple, l'augmentation du niveau sonore peut-elle créer des effets négatifs sur un troupeau laitier là où les bâtiments de ferme, suite à la réalisation du projet, deviennent très rapprochés de la voie publique avec un niveau sonore plus élevé?

AUTRES ASPECTS

Parmi les autres aspects, on retrouve les résidences qui ne posséderont plus les espaces de terrain suffisants pour répondre aux normes du Ministère de l'environnement et par conséquent, devront acquérir les espaces en milieu agricole.

Les entrées de fermes agricoles qui seront réaménagées par le Ministère des transports à partir de normes que lui-même aura fixées.

Pour notre part, nous considérons que ces entrées doivent être remises dans un état semblable sinon meilleur que celui existant actuellement et ce considérant que des véhicules de ferme et des transporteurs laitiers (pour les producteurs laitiers) sont appelés à circuler constamment dans les entrées.

MESURES DE MITIGATION

Dans ce projet, on fait abstraction des droits de propriété et on procède à l'expropriation sans établir d'avance des mesures de mitigation.

En jetant un coup d'oeil sur ce qui se fait par des compagnies qui sont responsables de services publics (ex.: gaz, électricité), on constate que ces dernières ont prévu toute une série de mesures de mitigation en milieu agricole et considèrent tout à fait normal que cela soit ainsi.

Pour le Ministère des transports, cela semble le contraire. Pour eux, on serait porté à croire qu'ils ont tous les droits et n'ont pas à se préoccuper à mettre en place de telles mesures.

En ce qui concerne la politique de compensation, le Ministère devrait établir et afficher une politique uniforme correspondant à la réalité d'aujourd'hui.

ROUTE A 4 VOIES VS 2 VOIES

Pourquoi le Ministère des transports tient-il absolument à procéder à la réalisation d'une route à 4 voies spécifiquement entre Plessisville et Princeville et que l'on ne songe pas à en prévoir de Thetford Mines à Plessisville ou encore de Princeville à Victoriaville ou Richmond? C'est donc dire que les 10 km de route prévus seront appelés à être une zone de dépassement étant donné qu'en amont et en aval on sera sur une route à 2 voies. Ceci implique nécessairement que la Sûreté du Québec devra être davantage vigilante pour cette partie de route si nous voulons que la vitesse limite soit respectée.

On ajoute à cette interrogation d'autres questions telles:

Pourquoi une route à 4 voies à cet endroit et une route à 2 voies pour la partie sud de la route 55?

Pourquoi une route à 4 voies à cet endroit et une route à 2 voies pour la 30?

Pourquoi une route à 4 voies à cet endroit et une route à 2 voies pour la partie de la route 122 entre Victoriaville et Drummondville?

Pourquoi une route à 4 voies en milieu agricole?

On pourrait continuer à citer encore plusieurs exemples qui viendront nous confirmer qu'en milieu agricole, une route à 4 voies n'est pas chose courante et qu'à plusieurs autres endroits similaires à celui visé, la route à 2 voies est privilégiée.

RECOMMANDATIONS

Notre position que nous défendons ainsi que celle des signataires de la pétition est:

- Que le réaménagement de la route 116 entre Princeville et Plessisville se fasse à l'intérieur de l'emprise existante;
- Que la route soit à 2 voies plutôt que 4 voies contiguës ajoutant de bons accotements;
- Que le Ministère des transports établisse une politique en matière de mesures de mitigation et de compensation;
- Que les entrées de fermes soient remises dans un état semblable sinon meilleur qu'auparavant;

CONCLUSION

Finalement, l'adoption de notre position face au projet, s'inscrit dans les vues du gouvernement à savoir la limitation de ses dépenses; et assure par le fait même aux agriculteurs/trices du milieu le maintien de leur qualité de vie.

Nous désirons vous remercier, commissaires, de l'attention que vous nous avez accordée et espérons que vous saurez tenir compte de nos appréhensions face au projet du Ministère des transports

Extrait du procès-verbal de la réunion du conseil
d'administration du secteur de Princeville tenue mardi
le 1er avril 1986 à compter de 20h00 à Victoriaville
OBJET: Projet de réaménagement de la route 116 entre
Princeville et Plessisville

CONSIDERANT que la majorité des agriculteurs/trices du milieu
visé s'oppose au projet du Ministère des Transports
tel que présenté par ce dernier

CONSIDERANT que le Ministère des Transports ne semble pas se
soucier de la qualité de vie des agriculteurs du
milieu

CONSIDERANT que la zone visée doit conserver son caractère
agricole

SUR MOTION DUMENT PROPOSEE, SECONDEE ET ADOPTEE A
L'UNANIMITE, IL EST RESOLU DE DEMANDER:

Au président du secteur de Princeville de faire les
représentations nécessaires pour faire valoir les intérêts
de la majorité des agriculteurs/trices touchés par le
projet de réaménagement de la route 116 entre Princeville
et Plessisville.

Signé le 1er avril 1986

Secrétaire



COPIE CONFORME

P E T I T I O N

Nous, soussignés producteurs/trices agricoles, désirons nous opposer au projet du Ministère des transports du Québec tel que décrit dans le document "Réaménagement de la route 116 tronçon Princeville/Plessisville étude d'impact sur l'environnement".

La position que nous défendons est la suivante:

- 1° Que le réaménagement de la route 116 se fasse à l'intérieur de l'emprise existante;
- 2° Que le réaménagement se limite à une route à deux (2) voies avec de bons accotements;
- 3° Que lors du réaménagement de la route, le Ministère des transports du Québec s'engage à remettre les entrées qui longent celle-ci dans un état égal sinon supérieure à ce qu'elles étaient auparavant;
- 4° Appui l'UPA dans les démarches auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour défendre nos intérêts.

<u>NOM</u>	<u>ADRESSE</u>	<u>TYPE DE PRODUCTION</u>
Jean-Sug Pélissier	56 Rte 116	Laitière
Jules Pélissier	76 Rte 116	Laitière
Josée Pélissier	115 Rte 116	Laitière
Josée Pélissier	115 Rte 116	Laitière
René Pélissier	134 Rte 116	Princeville Laitière
Rita Pélissier	Princeville	Laitière
Rita Pélissier	150 Rte 116	Princeville Laitière
Josée Pélissier	150 Rte 116	Princeville Laitière
Jean Louis Blanchard	80 Rte 116	Princeville Laitière
Yvel Bédard	215 Rte 116	Princeville Céréalier
Carol Bédard	215 Rte 116	Princeville Céréalier
Renée Pélissier	240 Rte 116	Princeville Laitière
Carlène St-Vincent Carignan	240 Rte 116	Princeville Laitière
Guillaume Bédard	240 Rte 116	Princeville Laitière
Jean Marie Pélissier	162 Rte 116	Princeville Laitière
Bernard Pélissier	165 Rte 116	Princeville Laitière
Bisèle Houle	185 Rte 116	
Bisèle Houle	110 Rte 116	Princeville Laitière
Gerraise Pélissier	276 Rte 116	Agricultrice
Roland Pélissier	5 Rte 116	Princeville Laitière
Normand Pélissier	10 Rte 116	Princeville Laitière

P E T I T I O N

Nous, soussignés producteurs/trices agricoles, désirons nous opposer au projet du Ministère des transports du Québec tel que décrit dans le document "Réaménagement de la route 116 tronçon Princeville/Plessisville étude d'impact sur l'environnement".

La position que nous défendons est la suivante:

- 1° Que le réaménagement de la route 116 se fasse à l'intérieur de l'emprise existante;
- 2° Que le réaménagement se limite à une route à deux (2) voies avec de bons accotements;
- 3° Que lors du réaménagement de la route, le Ministère des transports du Québec s'engage à remettre les entrées qui longent celle-ci dans un état égal sinon supérieure à ce qu'elles étaient auparavant;
- 4° Appui l'UPA dans les démarches auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour défendre nos intérêts.

NOM

ADRESSE

TYPE DE PRODUCTION

Michel Buillagron 204 Rt 116 Céréales
Suzette Buillagron 204 Rt 116 Callaboualues
Naurelle Triponier 56 Rt 116 Callaboualues

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT

Mesdames, Messieurs les Commissaires et Adjoints,

Mon nom est Raymond Pépin, je représente un groupe, qui ont signé une pétition d'appui au projet du tronçon Plessisville-Princeville route 116, que je vous dépose sous-pli. Le groupe m'a aussi mandaté pour vous livrer un mémoire oral et écrit.

Les signataires sont:

- 1 - Tous les transports lourds de Thetford-Mines et St-Ferdinand, environ 250 unités, camions tracteurs motorisés d'une valeur moyenne de \$ 65,000. (Neufs & usagés). Environ 550 remorques et semi-remorques à 2 sections, valeur moyenne de \$ 12,000. (Neufs & usagés). Pour un total d'environ Deux Millions Cinq Cent Mille Dollars de matériel roulant.
- 2 - Ajouter à celà, les Industries qui transportent elles-mêmes leur matériel brut et fini. Je n'ai pas les informations ni les quantités de véhicules.

.../2

3 - Ajouter à celà, l'une des plus importante carrière de chaux du Québec, située sur la route 265 entre Plessisville et St-Ferdinand, industrie qui produit des fertilisants agricoles, qui transporte pour une partie importante de la production, avec de l'équipement spécial pour étendre cette chaux directement sur le sol des agriculteurs de toute la région. Ajouter aussi les sous-contrats et ceux qui vont s'approvisionner au plan. Ceci est une masse énorme de trafic lourd et le coût des unités de livraison se situe aussi à plus de 1 Million de dollars.

Pourquoi m'avoir donné un tel mandat? C'est que j'ai été l'un des présidents et directeur du "COMITE D'INITIATIVE DES BOIS-FRANCS" durant toute son existence, soit 12 années. Ce comité à but non lucratif et entièrement autonome, regroupant les 5 Villes Soeurs (Arthabaska, Plessisville, Princeville, Victoriaville, Warwick). Son objectif: Promouvoir les 5 Villes, les Sites, les Stratégies de développement, les Structures Industrielles, Commerciales et Touristiques; ainsi que certains facteurs particuliers du milieu et des conditions locales.

A ce temps, j'ai eu l'occasion d'avoir de multiples rencontres et de coopérer avec plusieurs groupes de diverses localités. On pourrait, à première vue, présumer que chaque organisme aurait le soin de se définir lui-même. C'est à leur demande et lors d'une rencontre récente que s'est déterminé unanimement le consensus d'un seul document-pétition, d'un seul porte-paroles.

Nous avons les mêmes objectifs, positivement en faveur du projet que nous connaissons, soit 4 voies (tronçon Rte 116) reliant la Rte 265 à la Rte 263 Via la Rte 20 ou, continuer la Rte 116 Via la Rte 55 Sherbrooke.

Il ne faut pas s'étonner de voir tous ces divers secteurs appuyer fortement et de façon catégorique; et d'ajouter une situation de fait. Ils sont un groupe imposant à faire usage de la Rte 116 Plessisville-Princeville Via la Rte 20 et la Rte 55 (Camions Lourds, Industriels, Commerçants, Touristes, Etc... Etc...). Le lien entre tous ces usagers de la 265 et 263, n'est pas fortuit; c'est la Rte 116 qui est le trait-d'union naturel et justement le tronçon qui fait partie du débat.

Il représente, en fin de compte, le moyen particulier que les résidents de la région de l'Amiante, Disraeli, Beauce, Lotbinière, n'ont pas choisi, il leur est essentiel et leur incidence et donc, non-négociable. Ils doivent circuler sans d'autres alternatives dans ce corridor à circulation dense (environ 7000 véhicules/jour, plus les équipements agricoles, selon les saisons).

Or quiconque observe de près la circulation dans son fonctionnement, se rend compte qu'il n'y a pas d'un côté des gens qui méritent d'être privilégiés, et de l'autre côté des personnes qui font le trajet avec précisément beaucoup de difficultés, dans un entonnoir qui crée des files de véhicules et des bouchons, dont la seule alternative est de rester dans la suite.

Cela en est de même pour les travailleurs qui doivent se véhiculer Princeville/Plessisville ou vice-versa, des transporteurs de tout acabit (lourds, commerciaux, livraisons, services, touristiques, etc... etc...).

Si on veut raisonner en terme de productivité et d'efficacité, il faut reconnaître que les objectifs réels et faire dans une vue d'ensemble de ce qui devrait être demain. Avoir une priorité pour le développement de la société, des industries, des commerces et de la mobilité des travailleurs. Coincés par ces urgences, nous devons ensemble prendre les moyens et avoir la volonté d'entreprendre les réformes qui s'imposent et elles doivent être mises en chantier sans délai. Car autrement nous allons goûter les difficultés dans la relance de l'activité économique de toute une région.

.../5

Pour toutes ces raisons, nous soutenons fortement et fermement le projet à 4 voies du tronçon. C'est pourquoi nous donnons un mandat clair de poursuivre tous les efforts et donc d'anticiper la mise en chantier du projet.

Il nous paraît un objectif souhaitable pour toutes les régions et tout à fait réalisable.

Nous sollicitons votre bienveillance sur le mémoire qui vous a déjà été remis, incluant toutes les pièces s'y associant.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

Princeville 8 avril 1986.

GOSSELIN

Gosselin Express Ltee
628, boulevard Ste-Marthe, C.P. 248
THETFORD-MINES, Québec
G6G 5S5
418/335-7552
1-800/463-3138
1-514/848-9281

Thetford Mines 27 Fevrier 1986

Gouvernement du Québec
Bureau d'audiences Publiques
sur l'environnement

A Qui de droit;

Re; Route 116 entre Plessisville et Princeville

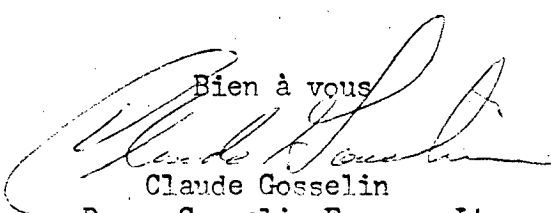
Gosselin Express Ltee est une entreprise de camionnage, spécialisé dans le transport international. La majorité de notre volume se trouve dans le secteur de l'amiante. En 1981 notre groupe a décidé de prendre une plus grande part du marché qui était transporté en majorité par les entreprises de chemin de Fer.

Le résultat est qu'aujourd'hui après quatre années de travail, nous avons augmenté notre volume de 500% et l'avenir nous semble des plus prometteur malgré les déclarations qu'on peut entendre dans les médias d'informations.

Un facteur qui jouera un rôle important dans le volume des transporteurs routier, sera la réduction des inventaires par les utilisateurs de l'amiante qui les amènera à modifier leur processus d'achat, en s'assurant une livraison rapide pour éviter un ralentissement de leurs opérations.

Pour notre part nous croyons fermement que l'industrie du transport routier sera en pleine expansion dans les années à venir, et un réseau routier adéquat ne pourra que nous aider à être des plus compétitifs

Bien à vous



Claude Gosselin
Pres. Gosselin Express Ltee

GOUVERNEMENT DU QUEBEC

Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement.

Madame et Messieurs les Commissaires,

Re: Projet de réaménagement
Route 116 Tronçon Plessisville/Princeville
de Route 265 à 263 Via Route 20.

Les soussignés ont l'honneur de solliciter votre bien-
veillance et nous désirons communiquer notre appui au projet ci-haut mentionné,

La preuve révèle qu'une moyenne de 7000 véhicules emprun-
tent cette route chaque jour et a cause de la forte densité de la circula-
tion, l'Industrie lourde et légère de notre Région pour son développement,
exige que le Transport Routier soit adéquat, sans obstacles et s'associe
à l'équipement moderne et très dispendieuse de nos usagés. De plus, un
passage à niveau inadéquat, intersection difficile, dangereuse, non sécu-
ritaire:

THETFORD MINES:

Ce 27 février 1986

Goeselin Express Ltée

PAR

CLARO EXPRESS INC.

PAR

PAR

TRANSPORT LEBLANC (MTC) LTÉE

PAR

THETFORD TRANSPORT LTÉE

PAR

OUTREMONT EXPRESS INC.

RAYMOND BRETON TRANSPORT INC

par:

ALPHONSE LANGLOIS INC

par:

LANGLOIS & FILS CONSTRUCTION LTÉE

Par:

CARRIÈRE CHAUX ST-FERDINAND INC

par:

Poulin & Beaudoin Autos, Enr.

2049, NOTRE-DAME NORD

THETFORD-MINES, QUÉ. - G6G 2V9

TEL.: 338-4513

VIGNEAULT & FRÈRE TRANSPORT INC

NADEAU (Thetford Mines) Ltée '41'

861 boul. Ouellet, O.

THETFORD MINES P.Q.

TRANSPORT GOESELIN LTÉE

Transport Philippe Inc.

301 BLVD SMITH OUD - TEL. 338-4100
THETFORD MINES P.Q. G6G 5T4

JACQUES VIGNEAULT & FRÈRE INC
GUYENNEVILLE P.Q. 4151 OUELLET
St Ferdinand

Les Entreprises St-Ferdinand Ltée

VIGNEAULT & FRÈRE SCRIE LTÉE

par

M. Le Président
M. Le Commissaire
Messieurs, Messieurs

Je désire, au départ, remercier la Commission de (nous) donner la possibilité à tout le monde de pouvoir s'exprimer librement sur un sujet aussi controversé que le projet de réaménagement de la route 116.

Comme tant que producteurs agricoles possédant une ferme laitière aux abords de la route 116, avec des terres en culture de chaque côté de la route, je peux vous dire que le réaménagement de celle-ci tel que présenté par le Ministère des transports va perturber mon milieu, tant du point de vue de mon entreprise que de la qualité de vie de toute ma famille.

Si je prends mon entreprise agricole, il est évident pour moi que la venue d'une route à 4 voies va diminuer mon intérêt pour l'achat de terres supplémentaires du côté de la route opposé à mes installations.

Pour moi, le fait de devoir traverser une route à 4 voies deviendra un inconvénient majeur étant donné le niveau de risques d'accidents plus élevés.

Le fait de traverser une route plus large avec la possibilité de faire face à 4 véhicules et une vitesse augmentée feront en sorte d'accroître les risques d'accidents. Je dois ainsi traverser la route plusieurs fois par jour et ce principalement durant la période des semences jusqu'aux récoltes.

Si on regarde l'aspect de la qualité de vie, qui d'entre vous a rêvé d'avoir une route à 4 voies devant sa résidence ? Ayant choisi comme profession l'agriculture et aimant beaucoup mon travail, j'ai bien loin de me douter qu'un jour, j'aurais à faire ^{face} à un projet semblable.

Habituellement, les gens qui ont fait le choix de venir s'établir en milieu agricole, soulignent l'aspect de tranquillité qu'on y retrouve par rapport au milieu urbain. Avec une route à 4 voies, cela sera tout le contraire, les effets sonores seront plus élevés apportant comme conséquence la perte de la tranquillité qui est propre au milieu agricole.

Enfinement, il faut rappeler à tous que l'agriculture est un secteur important dans la région. Je pense tout d'abord à Forano de Plessisville qui pendant 2 ans a fait des expériences sur notre ferme pendant la période de récoltes de foin pour trouver une nouvelle machine qui serait

capable de décharger du foin sans que personne
n'ait besoin de le manipuler

Nous pensons aussi à Agropur (Criso) de Plessisville
une entreprise dynamique qui transporte le lait
de plusieurs pour le transformer en différents
produits laitiers.

L'usine de 'lennage' de Plessisville qui s'occupe
des peaux de vaches et de veaux. Fromage Prince
Je nomme aussi l'usine de bœuf et une autre
d'abatage de porc à Plessisville

Le bois de pulpe également produit par les
fermiers,

Je pourrais citer également le Marché Tibbot situé
sur la 116 qui fait la vente ^{des animaux} que les agriculteurs
lui apportent.

Les industries du coin ont donc besoin des
agriculteurs comme ceux-ci ont besoin des
industries.

D'après l'étude d'impact, les fermes situées sur
la 116, ont un rendement supérieur à celui de
la province. (Ex. production de lait, grandeur des terres,
nombre d'animaux.) Nous voulons garder notre
ferme dynamique. (Aussi nous n'avons pas de terre
à vendre.)

La maison qui doit servir à notre femme sera
rapprochée du chemin. Nous, on s'est bâtie une
maison loin du chemin, pour éviter le bruit et
surtout après la naissance de notre 1^{er} enfant car
la cour était trop proche du chemin. Un autre souhe-
t-il y reviens? Déjà l'occupant de la maison nous
a fait savoir qu'il n'était pas intéressé à y rester
s'il était rapproché du chemin. Un jour cette
maison servira-t-elle à nos gosses... à la
relire?

Veuillez croire que seulement le fait de demander
des explications à propos de la route 116 nous
a apporté beaucoup d'ennuis. Ça demande beaucoup
de courage et voudrait vraiment préserver notre
milieu de Vie pour faire une telle démarche.

Notre recommandation serait que le Ministère
des Transports fasse le réaménagement de la
route 116 à l'intérieur de l'impasse St-Jacques.

En espérant que vous trouverez la solution
idéale pour tous les intervenants dans ce dossier.

Mes vives remerciements de votre attention.
Jm. Guy Lepage Jean. Desjardins
Laurette Lefebvre Lepage

Princeville, le 4 avril 1986

Bureau des audiences publiques
12, Rue Sainte-Anne
Quebec, P.Q.
CIR 3X2

Objet; Mémoire pour l'audience publique.

A l'attention; Secrétaire du B.A.P.E.

1er point;

Nous ne voulons pas de route a quatres voies par-ce-que nos batiments de ferme vont être trop prêt de l'emprise a moins de cinq mètres, ce qui va être impossible de continuer a être agriculteur.

2er point;

En affirmant, comme nous sommes dans une zone rurale, il n'y a pas de raison d'avoir un chemin a quatres voies.

3er point;

J'aimerais que les autorité municipal ne s'implique pas par-ce-que qu'il ne sont pas résidents.

4er point;

J'aimerais porter a votre attention le fait que nos batiments ont tous été déménagé une fois il me semble que ce soit suffisant.....

AUDIENCE PUBLIQUE (2^e partie)

Projet de réaménagement de la route 116,
tronçon Princeville - Plessisville

Mémoires déposés

- M. Fernand Fortier
Résident
- M.R.C. de l'Erable, résolution
- Paroisse de Plessisville, résolution
- Chambre de commerce de Princeville
M. Jean Boudreault
- Ville de Princeville, résolution
- Chambre de commerce des Bois-Francs
M. Gilles Lafontaine



Ville de Princeville

C.P. 279 - TEL. 364-5179

Princeville 8 avril 1986

Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12 rue St-Anne
Québec
G1R 3X2

Att: Monsieur Ouimet, Prés.

SUJET: réaménagement
route 116

Monsieur,

Nous vous adressons, sous pli, une copie conforme de la résolution No. 10-7-86 adoptée par les membres du conseil lors de la séance tenue le 7 avril 1986 relative au sujet en titre.

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

Vos tout dévoués,

VILLE DE PRINCEVILLE


Fernand Poiré,
Sec.-Trés.

FP/II

Province de Québec
District d'Arthabaska
M.R.C. de l'Érable
VILLE DE PRINCEVILLE

PROCES VERBAL

de la Corporation Municipale de la VILLE DE PRINCEVILLE

A la session régulière ou spéciale du Conseil de la Corporation Municipale de la VILLE DE PRINCEVILLE tenue le 7 avril 1986, et à laquelle sont présents les conseillers suivants: MM. Jean Paul Beauvillier, Bernard Laroche, Marcel Imbeault, Fernand Forgues, Léon Jules Baril

tous formant quorum sous la présidence du maire-suppléant.
M. Eugène Fortier

M. Fernand Poiré, Secrétaire-trésorier est aussi présent.

COPIE DE RESOLUTION NO: 10-7-86 (C)

ATTENDU que le réaménagement de la route 116 entre Princeville et Plessisville est souhaité par les résidents de la Ville de Princeville;

ATTENDU qu'à l'intérieur des limites de la Ville de Princeville le réaménagement à quatre voies de la route 116 a été effectuée en 1982;

ATTENDU que le réaménagement de la route 116 entre Plessisville et Princeville serait une amélioration pour la circulation routière;

EN CONSÉQUENCE il est proposé par Jean Paul Beauvillier, appuyé par Léon Jules Baril et résolu unanimement que ce conseil accorde son appui au Ministère des Transports pour la réalisation du projet de réaménagement à quatre voies de la route 116 entre la route 263 et la route 265.

Que copie de cette résolution soit transmise au
B.A.P.E.

Copie conforme donnée ce
8 avril 1986


Fernand Poiré, Sec. - Trés.



SIEGE SOCIAL • HEAD OFFICE

C.P. 400 • 1397 Savoie • PLESSISVILLE, Qué. • G6L 2Y8 • (819) 362-7333

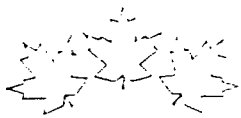
Plessisville, le 7 Avril 1986

*Nous, V. Boutin Express Inc., appuyons sans
réserve et énergiquement le mémoire proposé
par la ville de Plessisville au Bureau des
Audiences Publiques pour l'élargissement de
la 116 tronçon Plessisville / Princeville.*

L P Boutin

Léo Paul Boutin
Président





René Chevalier, Maire
Victoire Renaud, Secrétaire-Trésorière

Municipalité Régionale de Comté de l'Erable

Plessisville, le 26 mars 1986

Bureau d'audiences publiques
de l'environnement
12, rue Sainte-Anne
QUEBEC (Qc)
G1R 3X2

Madame,
Monsieur,

Suite à la session régulière du Conseil de la M.R.C. de l'Erable le 12 mars 1986, les Conseillers ont adopté une résolution demandant l'accélération des procédures pour le réaménagement de la route 116.

Espérant une attention particulière de votre part, veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance des mes salutations les plus distinguées.

La Secrétaire-trésorière,

Victoire Renaud

VR/lb

p.j. résolution

c.c. Marc Yvan Côté, ministre des Transports
Laurier Gardner, député
Jacques Lagacé, directeur

Municipalité Régionale de Comté de l'Erable

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DE LA M.R.C. DE L'ERABLE

A une session régulière du Conseil des Maires de la M.R.C. de l'Erable, tenue à l'édifice municipal de Laurierville, le douzième jour de mars mil neuf cent quatre-vingt-six, présidée par Monsieur le Préfet René Chevrier, maire du Village d'Inverness, et à laquelle assistaient Madame et Messieurs les Maires de:

Canton d'Inverness, M. Gaston Tanguay
Halifax-Nord, M. Marcel Nadeau
Halifax-Sud, M. Roland Mercier
Laurierville, M. André Morissette
Lyster, M. Léo-Paul Paradis
Notre-Dame de Lourdes, M. Gilles Laflamme
Paroisse de Plessisville, M. Jean-Paul Dubois
Paroisse de Princeville, M. Fernand Rivard
Ste-Julie, M. Michel Comtois
St-Pierre-Baptiste, M. Fernand Dion
Ste-Sophie, M. Claude Brunelle
Vianney, M. Denis Dubois
Village d'Inverness, M. Jean Fradette
Ville de Plessisville, Mme Madeleine G. Dusseault
Ville de Princeville, M. Eugène Fortier
Villeroi, M. Martial Demers

LA RESOLUTION SUIVANTE A ETE ADOPTEE:

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DE LA M.R.C.
DE L'ERABLE POUR LA SESSION REGULIE-
RE DU CONSEIL LE 12 MARS 1986

Résolution

Route 116

ATTENDU QUE les audiences publiques sur le projet de réaménagement de la route 116, «tronçon Princeville-Plessisville» sont maintenant terminées;

ATTENDU QUE ce dossier est en suspens depuis plusieurs années déjà;

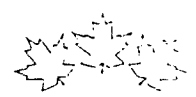
EN CONSEQUENCE, il est proposé par Monsieur le Conseiller André Morissette, appuyé par Monsieur le Conseiller Marcel Nadeau que la M.R.C. de l'Erable souligne l'urgence de la réfection de ce tronçon et demande incessamment l'accélération de toutes ces procédures.

ADOPTE

COPIE CONFORME


Victoire Renaud, secrétaire-trésorière

VR/ml



MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 126 272