

RAPPORT D'ÉTUDE

PROPOSITION D'UNE
NOUVELLE STRATEGIE DE REALISATION
DE L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE (A-73 SUD)
ENTRE SAINTE-MARIE ET SAINT-GEORGES

C.E. Beauce-Nord, Beauce-Sud

CANQ
TR
GE
191

106



468983

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

PROPOSITION D'UNE
NOUVELLE STRATEGIE DE REALISATION
DE L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE (A-73 SUD)
ENTRE SAINTE-MARIE ET SAINT-GEORGES

C.E. Beauce-Nord, Beauce-Sud

Document préparé à la Direction générale du génie

CANQ
TR
GF
191

Yvon Plante
Division de la pla-
nification routière

Novembre 1983

1. INTRODUCTION

Le présent document veut faire part d'une nouvelle stratégie concernant la réalisation de l'autoroute Robert-Cliche (A-73 sud) entre Sainte-Marie et Saint-Georges-de-Beauce et des changements induits, tant sur le plan des aménagements que sur le plan des priorités, par une nouvelle stratégie de réalisation.

La démarche poursuivie, d'où résulte cette nouvelle stratégie, origine du changement récent (1980) dans les orientations supérieures du Ministère. Ce changement provient de l'interaction de plusieurs contraintes et faits nouveaux. D'une part, l'incidence d'un réseau autoroutier de plus en plus adéquat et les déficiences nombreuses sur les réseaux routiers local et régional militent en faveur d'un réajustement des priorités sur le réseau routier existant. D'autre part, les contraintes liées à un contexte économique et budgétaire difficile et à l'adoption de lois récentes visant une meilleure utilisation du territoire incitent à promouvoir des aménagements routiers plus modestes. Ces nouvelles orientations visent donc le parachèvement des autoroutes déjà commencées, l'amélioration du réseau routier existant par rapport à la création de nouveaux axes, l'amélioration de la voirie locale et régionale.

C'est donc cette évolution récente des orientations du Ministère qui a servi de toile de fond au réexamen de la problématique du réseau routier au nord de Saint-Georges-de-Beauce et du scénario actuel d'amélioration de la liaison de ce pôle tertiaire avec Québec. La première partie traitera donc de ces deux (2) aspects, notamment en faisant ressortir diverses constatations qui ont amené la proposition de nouvelle stratégie. Celle-ci sera d'ailleurs présentée en détail dans la seconde partie de ce document.

2. QUELQUES ELEMENTS DE PROBLEMATIQUE

2.1 Les besoins

A la comparaison des données concernant les débits de circulation sur les divers tronçons de la route 173 actuelle au sud de Sainte-Marie-de-Beauce, notamment pour les années 1972 et 1979-1981, il ressort clairement que la croissance moyenne de ces débits, forte au début de la période, s'est fortement ralentie au cours des quatre (4) dernières années. Après avoir connu des croissances annuelles de débit de circulation allant de 5 à 10%, la 173 a vu ses taux d'accroissement ralentir considérablement. Actuellement, l'augmentation est faible, de l'ordre de 1 à 2%, quand il n'y a pas strictement diminution. En 1982, les débits de circulation ont généralement diminué de l'ordre de 5 à 8%, tandis que la tendance de 1983 viendrait corriger cette baisse par une hausse de l'ordre de 5%.

Ainsi donc, les projections faites en 1973 avec des taux d'augmentation de 5 à 10% s'avèrent aujourd'hui nettement trop élevées, de sorte que les besoins d'amélioration nécessitent des infrastructures nettement moins importantes.

Par ailleurs, compte tenu du plafonnement des diverses composantes influençant à la hausse les débits de circulation, les perspectives futures laissent entrevoir de faibles augmentations des débits de circulation dans l'axe de la 173.

A l'heure actuelle, les tronçons comportant les plus forts débits de circulation se situent dans le secteur compris entre Beauceville et Saint-Georges et le secteur compris entre Sainte-Marie et Saint-Joseph. Pour le tronçon compris entre Beauceville et Saint-Georges, il importe d'abord de mentionner l'entrée nord de Saint-Georges où l'on retrouve un D.J.M.A.* de 15 000 à 19 000 véhicules au droit de la route de la Famine (accès au parc

* D.J.M.A.: Débit journalier moyen annuel

industriel), et son extension vers le nord jusqu'à Notre-Dame-des-Pins où le D.J.M.A. décroît progressivement jusqu'à environ 6 000 véhicules. Pour une route à deux (2) voies, ce tronçon dénote donc des problèmes de saturation, mais aussi des problèmes de sécurité reliés aux manoeuvres de dépassement fortement contraintes par l'alignement et le profil de la route. Par la suite, le débit de circulation s'accroît progressivement vers le nord jusqu'à 9 500 véhicules au centre de Beauceville sur une section à quatre (4) voies (voir tableau 1).

Pour le tronçon compris entre Sainte-Marie et Vallée-Jonction, il importe de souligner que le débit de circulation y est élevé, un D.J.M.A. approximatif de 8 000 véhicules, dénotant un problème de saturation. Ce débit diminue au sud de Vallée-Jonction, par suite de la réaffectation sur la route 112 vers Thetford-Mines. La traversée du noyau urbain de Vallée-Jonction où le débit oscille autour de 9 000 véhicules réduit considérablement la fluidité de la circulation par suite de diverses contraintes liées à l'étroitesse et l'alignement de la route et à son passage en milieu urbain.

Pour le tronçon au sud de Vallée-Jonction jusqu'à Saint-Joseph, le débit de circulation se situe à 6 600 véhicules, tandis qu'au sud du contournement de Saint-Joseph, il n'est plus que de 5 600 véhicules. Ce tronçon présente moins de problèmes immédiats puisque la 173 contourne Saint-Joseph avec une route avec voies lentes, et traverse Beauceville avec une section à quatre (4) voies contiguës.

2.2. Le scénario actuel d'amélioration

Depuis 1978 et jusqu'à maintenant, le scénario d'amélioration de l'axe routier principal entre Sainte-Marie et Saint-Georges proposait la réalisation d'une chaussée de l'autoroute Robert-Cliche (A-73 sud), avec étagements, échangeurs de circulation et voies de desserte, de manière à capter la circulation de transit à Saint-Georges et l'amener directement sur la voie rapide.

TABLEAU 1ROUTE 173SAINTE-MARIE - SAINT-GEORGESDEBIT DE CIRCULATION ET CAPACITE

LOCALISATION	JMA (année)	JME	CAPACITE "D"	ANNEE DE DESUETUDE
Ste-Marie à Vallée-Jonction	7957 (81) 7258 (82)	9279 (81) -	6780 à 8650	1981 - 1984
Vallée-Jonction	7941 à 8980 (81)	8179 à 10953	7000	1981
Vallée-Jonction à St-Joseph	6600 (81)	7650	6040 à 6533	1981
St-Joseph	5600 (81)	6500	8400	1995
St-Joseph à Beauceville	5600 à 6353 (81)	6500	6700 à 8000	1987 - 1989
Beauceville	8998 à 9587 (81)	10491 à 11179	18000	2000 et plus
Beauceville à St-Georges	6000 à 6300 (81)	6907	6800 à 9200	1985 - 1987
Entrée de St-Georges	15184 à 19694 (81)	17705 à 22963	8000	1981

De manière à connaître le débit de circulation que supporterait éventuellement ce scénario, une assignation de trafic a été réalisée à l'aide des résultats de l'enquête origine-destination de 1981 réalisée à Saint-Georges-de-Beauce. Devant la difficulté technique de jumeler un échangeur à la municipalité de Beauceville, une partie de l'assignation a été effectuée en éliminant cet échangeur. Le tableau 2 suivant donne les résultats de cette assignation, avec ou sans l'échangeur de Beauceville, pour le débit journalier moyen d'été.

Cette assignation indique donc que les débits, et par conséquent le taux d'utilisation, du tronçon de l'A-73 sud entre Beauceville et Saint-Georges seraient les plus faibles de tout l'ensemble de l'A-73, en décroissance progressive du nord vers le sud à partir de Sainte-Marie.

La réalisation de ce scénario, depuis Sainte-Marie jusqu'à Saint-Georges, implique des sommes de plus de 67M\$, réparties en cinq (5) ou six (6) sections différentes de longueurs variées (voir tableau 3). Cette réalisation implique donc des sommes très élevées: le dernier tronçon, de Beauceville à Saint-Georges, représente à lui seul un déboursé de plus de 29M\$ (1982) pour 13 kilomètres, donc 2,2M\$/km pour 1 chaussée. Il s'agit de coûts très élevés pour une circulation somme toute moyenne et ne devant pas croître très rapidement. Le coût pour une deuxième chaussée pour ce dernier tronçon serait de 17M\$ supplémentaires.

Par ailleurs, cette stratégie de réalisation progressive du nord vers le sud ne semble pas très adaptée aux besoins les plus critiques. L'un des deux (2) tronçons les plus chargés, celui entre Beauceville et Saint-Georges, ne serait réalisé qu'en tout dernier lieu, tandis qu'un tronçon un peu moins opportun, celui entre Saint-Joseph et Beauceville, aurait été réalisé antérieurement.

TABLEAU 2

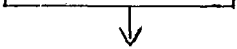
ASSIGNATION DE TRAFIC SUR L'A-73 SUD
SAINT-GEORGES - BEAUCEVILLE - SAINT-JOSEPH

LOCALISATION	DEBIT SUR L'A-73	%	DEBIT SUR LA 173	%
St-Georges -	● 4269	61,8	● 2638	38,2
Notre-Dame-des-Pins	◆ 4655	67,4	◆ 2252	32,6
Notre-Dame-des-Pins -	● 4372	63,3	● 2535	36,7
Beauceville	◆ 4759	68,9	◆ 2148	31,1
Beauceville -	● 4372	63,3	● -	-
St-François	◆ 4838	68,0	◆ -	-
St-François -	5304	78,0	1496	22,0
St-Joseph				
St-Joseph -	6120	80,0	1530	20,0
Vallée-Jonction				

● sans l'échangeur de Beauceville

◆ avec l'échangeur de Beauceville

TABLEAU 3
AUTOROUTE ROBERT-CLICHE (A-73 SUD)

<u>IDENTIFICATION</u>	<u>ECHÉANCIER DE REALISATION</u>	<u>LONGUEUR EN KM</u>	<u>COUT EN MILLIONS DE \$</u>	
<u>Scénario actuel</u>				
<u>Déjà réalisé</u>				
Charny-Sainte-Marie (rte Carter)		45,0	57,5	
<u>A construire</u>				
Route Carter-Saint-Joseph (1 chaussée d'autoroute)	1984-1986	18,3	<u>16,9</u>	<u>2,25</u>
Entrée nord de Saint-Georges (4 v.c. dans l'axe de la 173) Protocole d'entente	1986-1987	1,85	3,0	-
Saint-Joseph-Beauceville (1 chaussée d'autoroute)	1986-1988	15,3	14,6	1,5
Beauceville-Saint-Georges (1 chaussée d'autoroute)	1986-1990	<u>13,0</u>	<u>26,0</u>	<u>3,0</u>
		48,45	60,5	6,75
		<u>93,45</u>	<div style="text-align: center;">  </div> <u>124,74</u>	
<u>GRAND TOTAL</u>		<u>93,45</u>	<u>124,74</u>	

3. NOUVELLE STRATEGIE DE REALISATION DE L'AUTOROUTE ROBERT-CLICHE

Suite à l'évolution récente des plus importantes composantes du dossier de l'amélioration du lien routier principal entre Sainte-Marie et Saint-Georges, le ministère des Transports se doit donc de modifier sa stratégie d'intervention dans le corridor de la 173 dans la Beauce, par souci d'optimisation des investissements par rapport aux contraintes actuelles et aux besoins prévisibles à moyen et long terme. Dans cette optique, une nouvelle stratégie de réalisation a été établie en tenant compte de ces nouveaux objectifs. Cette stratégie implique d'abord une modification dans l'échéancier de réalisation des divers tronçons: après la réalisation sub-séquente du tronçon entre Sainte-Marie et Saint-Joseph, le tronçon entre Beauceville et Saint-Georges devance le tronçon de Saint-Joseph à Beauceville. Cette stratégie implique un important changement au niveau du corridor, qui consiste à utiliser l'axe de la 173 actuelle, au lieu d'un corridor autoroutier, pour assurer la desserte de Saint-Georges.

Ce dernier aspect de la nouvelle stratégie a reçu l'accord de principe de divers intervenants de la région, tels les autorités de la municipalité régionale de comté (M.R.C.) de Beauce-Sartigan, de l'U.P.A. De plus, la municipalité de Notre-Dame-des-Pins a acquiescé à un projet de contrôle du développement de nouveaux accès le long de la 173 dans son territoire (voir documents annexés).

Les diverses étapes tiennent (voir carte 1 et tableau 4) compte à la fois de la priorité des besoins et des divers échéanciers reliés aux permis à obtenir et à la préparation technique des projets de réalisation. A cet effet, une entente récente entre le ministère de l'Environnement et le ministère des Transports, permettra d'entreprendre de nouveau la réalisation du prolongement de l'A-73 au sud de Sainte-Marie à partir de la fin de 1984. Ainsi est-il prévu de demander un décret d'autorisation pour le tronçon entre Sainte-Marie et Saint-Joseph au moment où il y aura dépôt de la partie de l'étude d'impact touchant ce tronçon. Cette démarche sera accompagnée de la justification de l'intervention du Ministère sur l'ensem-

ble de l'axe entre Sainte-Marie et Saint-Georges et de l'urgence de l'intervention sur ce premier tronçon. Par la suite, le dépôt de l'étude d'impact globale permettra la demande de décret d'autorisation pour la réalisation ultérieure de la partie sud du projet.

1ère étape

(Suite à l'obtention d'un certificat d'autorisation de réalisation du Gouvernement) Réalisation d'une chaussée de l'autoroute Robert-Cliche (A-73 sud) entre Sainte-Marie (route Carter) et Saint-Joseph (route 276), selon le projet initial, en prolongement de la chaussée récemment terminée à Sainte-Marie.

Longueur : 18,3 km
 Coût : 16,9M\$ (construction); 2,25M\$ (expropriation)
 Echéancier : réalisation en 1984-1985-1986
 Echangeurs : route 112 et route 276

Ce projet solutionnera les problèmes de circulation entre Sainte-Marie et Saint-Joseph, en amenant directement la circulation de transit du contournement de Sainte-Marie (A-73 sud, 1 chaussée) jusqu'au contournement de Saint-Joseph (route 173) via la route 276.

2ième étape

Réaménagement à quatre (4) voies contiguës de la route 173, à l'entrée nord de Saint-Georges, selon un protocole d'entente à être signé avec les autorités municipales.

Longueur : 1,85 km
 Coût : 3M\$
 Section-type : quatre (4) voies contiguës urbaines
 Echéancier : réalisation en 1986-1987

Ce projet solutionnera les problèmes reliés au fort débit (D.J.M.A. 15 000) sur cette courte section de la 173 à Saint-Georges.

3ième étape

(Suite à l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation du Gouvernement) Réaménagement à quatre (4) voies contiguës de la route 173 entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges.

Longueur : 7,3 km
 Coût : 5,6M\$ (construction); 0,8M\$ (expropriation)
 Section-type : quatre (4) voies contiguës semi-urbaines
 Echéancier : réalisation possible à partir de 1987-1988

Ce projet permet de prolonger la 173 à quatre (4) voies au-delà du noyau urbanisé de Notre-Dame-des-Pins, et de solutionner les problèmes de circulation aux approches de Saint-Georges. Ce projet implique d'importantes mesures de contrôle du développement de façon à limiter le nombre d'accès directs sur la 173, pour lesquelles certaines municipalités et municipalité régionale de comté ont donné un accord de principe.

4ième étape

(Selon les besoins) Réalisation d'une chaussée de l'autoroute Robert-Cliche (A-73 sud) entre Saint-Joseph (route 276) et Notre-Dame-des-Pins (route 173 à quatre (4) voies en prolongement de la chaussée construite au sud de Sainte-Marie à l'étape 2.

Longueur : 18,6 km
 Coût : 19,75M\$ (construction); 2,0M\$ (expropriation)

Echéancier : après 1988 selon les besoins (prêt pour
soumission en 1986)

Echangeurs : Route Xavier-Poulin et route 173

Ce projet permettra de solutionner, selon les besoins, les problèmes de circulation prévisibles à moyen ou long terme entre Saint-Joseph et Notre-Dame-des-Pins en amenant la circulation de transit du contournement de Saint-Joseph (A-73 sud, 1 chaussée) jusqu'à la 173 à quatre (4) voies, en contournant Beauceville.





TABLEAU 4
AUTOROUTE ROBERT-CLICHE (A-73 SUD)

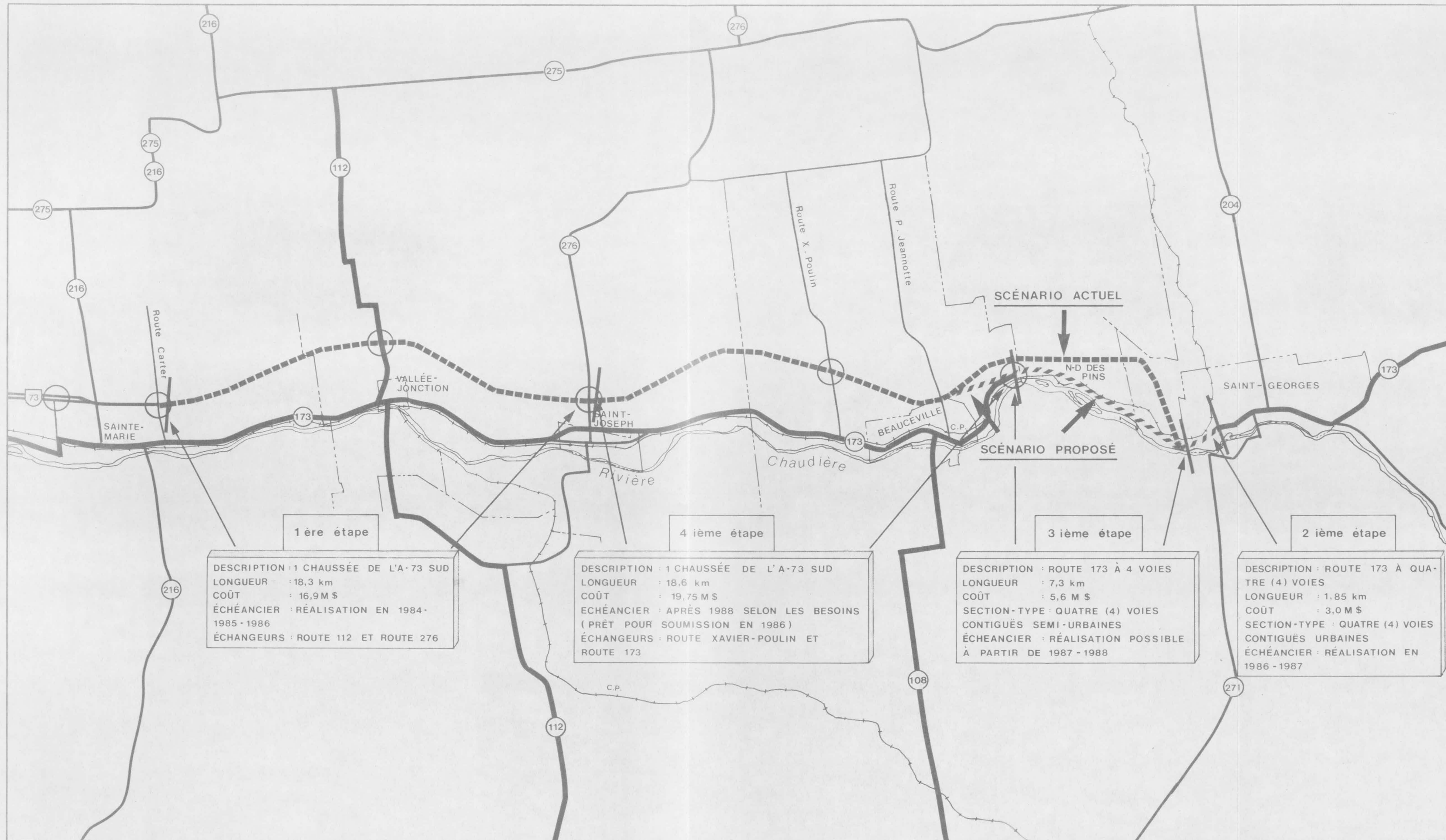
<u>IDENTIFICATION</u>	<u>ECHÉANCIER DE REALISATION</u>	<u>LONGUEUR EN KM</u>	<u>COUT EN MILLIONS DE \$</u>	
<u>Scénario proposé</u>				
<u>Déjà réalisé</u>				
Charny-Route Carter		45,0	57,5	
<u>A construire</u>				
Route Carter-Saint-Joseph (1 chaussée d'autoroute)	1984-1985-1986	18,3	<u>16,9</u>	<u>2,25</u>
Entrée nord de Saint-Georges (4 v.c. dans l'axe de la 173) Protocole d'entente	1986-1987	1,85	3,0	-
Saint-Georges-Notre-Dame-des- Pins (4 v.c. dans l'axe de la 173)	1987-1990	7,3	5,6	0,8
Saint-Joseph-Notre-Dame-des- Pins (1 chaussée d'autoroute)	selon les besoins	<u>18,6</u>	<u>19,75</u>	<u>2,0</u>
		46,05	45,25	5,05
			└──────────┘ ↓	
<u>GRAND TOTAL</u>		<u>91,05</u>	<u>107,8</u>	

**AUTOROUTE 73 SUD (BEAUCE)
STE-MARIE - ST-GEORGES**

AUTOROUTE 
ROUTE PRINCIPALE 
ROUTE SECONDAIRE 

**PROPOSITION D'UNE NOUVELLE
STRATÉGIE DE RÉALISATION**

 CORRIDOR AUTOROUTIER DE L'A-73 SUD
 CORRIDOR DE LA ROUTE 173 ET RACCORDEMENT À L'A-73
 ÉCHANGEUR PROPOSÉ
 LIMITE DES ÉTAPES

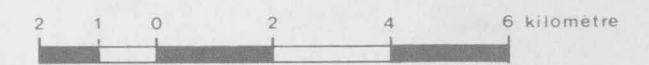


1^{ère} étape
DESCRIPTION : 1 CHAUSSÉE DE L'A-73 SUD
LONGUEUR : 18,3 km
COÛT : 16,9 M \$
ÉCHÉANCIER : RÉALISATION EN 1984-1985-1986
ÉCHANGEURS : ROUTE 112 ET ROUTE 276

4^{ième} étape
DESCRIPTION : 1 CHAUSSÉE DE L'A-73 SUD
LONGUEUR : 18,6 km
COÛT : 19,75 M \$
ÉCHÉANCIER : APRÈS 1988 SELON LES BESOINS (PRÊT POUR SOUMISSION EN 1986)
ÉCHANGEURS : ROUTE XAVIER-POULIN ET ROUTE 173

3^{ième} étape
DESCRIPTION : ROUTE 173 À 4 VOIES
LONGUEUR : 7,3 km
COÛT : 5,6 M \$
SECTION-TYPE : QUATRE (4) VOIES CONTIGUËS SEMI-URBAINES
ÉCHÉANCIER : RÉALISATION POSSIBLE À PARTIR DE 1987-1988

2^{ième} étape
DESCRIPTION : ROUTE 173 À QUATRE (4) VOIES
LONGUEUR : 1,85 km
COÛT : 3,0 M \$
SECTION-TYPE : QUATRE (4) VOIES CONTIGUËS URBAINES
ÉCHÉANCIER : RÉALISATION EN 1986-1987





Charny, le 19 juillet 1983

Monsieur René Blais ing.
Sous-Ministre Adjoint
Ministère des Transports
Place Hauteville, Québec.

OBJET: Comité de consultation
Beauce-sud - Réf: 6.4.7

Monsieur le sous-ministre adjoint,

Lundi le 11 juillet je participais à la première réunion du comité de consultation de Beauce-sud suite à la lettre que monsieur Clair adressait à monsieur Hermann Mathieu le 10 juin 1983.

Étaient présents outre monsieur Mathieu, les maires de St-Georges, St-Simon, St-Hilaire de Dorset, St-Philibert, St-Ephrem et St-Gédéon ainsi qu'un représentant de l'U.P.A.

Trois points furent inscrits à l'ordre du jour:

- 1- Autoroute 73 vs rte 173 à 4 voies N.D. des Pins-St-Georges
 - 2- Etablissement de priorités
 - 3- Rapatrier l'entretien du réseau aux municipalités
-
- 1- Autoroute 73 vs rte 173

Unaniment les participants ont entériné le voeu que la route 173 soit portée à 4 voies entre N.D. des Pins et St-Georges plutôt que de faire l'autoroute. Ils souhaitent que l'argent économisé soit alloué au réseau municipal. Bien entendu une étude d'impact, très négative, pourrait faire réviser cette position, mais avec la connaissance actuelle du milieu, ils n'ont pas d'hésitation. Le représentant de l'U.P.A. est d'accord avec le projet à la condition que l'élargissement n'aille pas plus loin que N.D. des Pins. (Une rumeur dirait que la route 173 sera élargie jusqu'à Vallée-Jonction.)

2- Etablissement de priorités

Discussion générale seulement. Travail à venir

3- Rapatriement de l'entretien aux municipalités

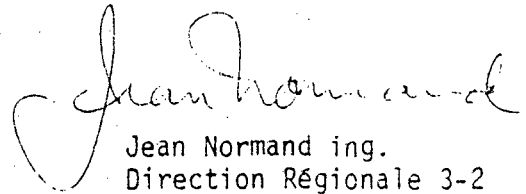
Après discussion, il est devenu évident que les municipalités se plaignent de l'état du réseau et veulent qu'il soit amélioré sans réellement désirer l'entretenir elles-mêmes.

On a souligné que l'effort fait depuis deux ans en augmentant l'entretien préventif était très apprécié et portait des fruits. Le fait que le programme sortie de village touchait St-Hilaire de Dorset et St-Simon, a certainement contribué à réduire la pression. De plus, près de St-Gédéon, les fossés ont été creusés et un rechargement sera effectué à l'automne si les crédits sont disponibles. Enfin l'importance des subventions, cette année, a aussi amélioré la situation.

Aucune date précise n'a été formulée pour la prochaine réunion.

Espérant ces renseignements à votre satisfaction, je vous prie d'accepter, Monsieur le sous-ministre adjoint, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le directeur,


Jean Normand ing.
Direction Régionale 3-2

JN/cb

CANADA
PROVINCE DE QUEBEC
MUNICIPALITE REGIONALE
DE COMTE
BEAUCE-SARTIGAN

EXTRAIT DU PROCS-VERBAL
D'UNE SEANCE SPECIALE TENUE LE 31 MARS 1983

SUJET: PROPOSITION DE LA MRC BEAUCE-SARTIGAN
AU MINISTERE DES TRANSPORTS DU QUEBEC
CONCERNANT LE RESEAU ROUTIER DE BEAUCE-SARTIGAN

A une séance spéciale du conseil de la Municipalité Régionale de Comté Beauce-Sartigan tenue le 31 mars 1983 à Ville St-Georges, à laquelle assistaient Messieurs les conseillers de comté Claude Dutil, Roger Paquet, Côme Fortin, Germain Bélanger, Arthur Boutin, André Paquet, Victor Loignon, Réjean Dutil, Pierre-Marie Bolduc, Fernand Bégin, Réjean Bégin, Denis Champagne, Jean-Luc Rancourt, Bruno Poulin, Charles-A. Quirion, Ernest Veilleux, Marc Plante, Victorien Bélanger, Paul-Eugène Quirion, Roger Lachance, Jérôme Lacroix, Réal Roy et Henri-Georges Veilleux, sous la présidence de M. Robert Dutil, préfet.

Considérant les coûts élevés de la construction de l'autoroute de la Beauce sur le territoire de la Municipalité Régionale de Comté Beauce-Sartigan;

Considérant qu'un transfert des argents prévus à la construction de cette autoroute permettrait:

1. d'élargir la route 173 à quatre (4) voies de Saint-Georges à Notre-Dame des Pins;
2. d'investir plus rapidement dans les diverses priorités de construction routière sur le territoire de la Municipalité Régionale de Comté Beauce-Sartigan
3. de réparer incessamment les nombreuses routes existantes qui se sont détériorées au fil des ans;

Il est proposé par M. Pierre-Marie Bolduc et adopté:

QUE le préambule fasse partie intégrante de la présente résolution;


QU'une rencontre soit organisée dans les plus brefs délais avec le Ministère des Transports pour discuter de ce transfert de budget dans le sens des priorités ci-haut mentionnées. La Municipalité Régionale de Comté Beauce-Sartigan estime de la plus haute importance que ce processus s'engage immédiatement de façon à donner des résultats concrets dès cet été.

SUJET: PROPOSITION DE LA MRC BEAUCE-SARTIGAN.....

Monsieur Denis Champagne est mandaté par la Municipalité Régionale de Comté Beauce-Sartigan pour la représenter dans ce dossier. Il pourra d'adjoindre le ou les maires de son choix pour ce faire.

ADOPTÉ UNANIMEMENT.

EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME;
Ville St-Georges, Beauce,
Le 8 avril 1983.


Simon Chabot, sec.-trés.,
MRC Beauce-Sartigan.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 104 113