Direction de la

Chaudière-Appalaches

ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73 SUR LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET LA STRUCTURE URBAINE DE BEAUCEVILLE

CANQ
TR
QUE
CA
108

Québec

ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73 SUR LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET LA STRUCTURE URBAINE DE BEAUCEVILLE

Mars 2005

Transports Québec

Pour de plus amples informations, communiquez avec :

Ministère des Transports
Direction de la Chaudière-Appalaches
1156, boulevard de la Rive-Sud
Saint-Romuald (Québec) G6W 5M6

Téléphone : (418) 839-5581
Télécopie : (418) 839-7338
dtca@mtq.gouv.qc.ca

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec, 2005
ISBN 2-550-44226-1

810995

Comité conjoint
Ministère des Transports / Ville de Beauceville / Intervenants locaux
sur l'identification et l'évaluation des répercussions
du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73)
sur le dynamisme urbain de Beauceville

ÉTUDE DES RÉPERCUSSIONS DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73 SUR LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET LA STRUCTURE URBAINE DE BEAUCEVILLE

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
13 MAI 2005
TRANSPORTS QUÉBEC

Mars 2005

Roma Fluet et Associés

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

CANQ
TR
QUE
CA
108

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 1

Section 1 LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73 4
- 1.1 Historique de quelques études et prises de position
- 1.2 Justification du projet
- 1.3 Consensus et engagements

Section 2 LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE BEAUCEVILLE 11
- 2.1 Orientations municipales
- 2.2 Priorités de développement

Section 3 LE MAINTIEN D'UNE FORTE BASE LOCALE D'EMPLOIS DIVERSIFIÉS 13
- 3.1 Démographie
- 3.2 Croissance de l'emploi
- 3.3 Activités économiques
- 3.4 Avantages et désavantages des tracés Est et Ouest
- 3.5 Mesures pour maximiser les répercussions positives et pour contrer les répercussions négatives

Section 4 L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DE LA TRAME URBAINE 21
- 4.1 Développement historique de la ville
- 4.2 Avantages et désavantages des tracés Est et Ouest
- 4.3 Mesures pour maximiser les répercussions positives et pour contrer les répercussions négatives

Section 5 LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE ET DES ABORDS DE LA ROUTE 173 25
- 5.1 Beauceville, un carrefour régionale
- 5.2 Avantages et désavantages des tracés Est et Ouest
- 5.3 Mesures pour maximiser les répercussions positives et pour contrer les répercussions négatives

Section 6 L'APPUI AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE 27
- 6.1 Problématique du développement récréo-touristique
- 6.2 Avantages et désavantages des tracés Est et Ouest
- 6.3 Mesures pour maximiser les répercussions positives et pour contrer les répercussions négatives

Section 7 INTERVENTIONS PROPOSÉES 31
- 7.1 Synthèse des avantages et désavantages des tracés
- 7.2 Mesures pour assurer le développement de la Ville

ANNEXE

INTRODUCTION

Objet du rapport

Le présent document est transmis aux membres du Comité conjoint formé des représentants du Ministère des Transports du Québec (MTQ), de la Ville de Beauceville (Ville) et des intervenants locaux. Les membres du Comité ont mandat de supporter la démarche du Consultant pour identifier et évaluer les répercussions du prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73), sur la dynamique urbaine et le développement économique de Beauceville. Les membres du Comité recevront le rapport final qu'ils transmettront à leurs instances respectives. La démarche fait suite au dépôt par le promoteur, le Ministère des Transports du Québec, d'une étude d'impact sur l'environnement et des études sectorielles qui identifient un tracé de moindre impact sur le territoire de la Ville. Ainsi tant le mandat du Comité que la démarche du Consultant porte exclusivement sur la portion d'autoroute localisée entre le chemin du Golf et le raccordement Sud sur le territoire de la Ville de Beauceville.

Mandat du Consultant

Les membres du Comité conjoint, par l'intermédiaire de la Ville de Beauceville, ont retenu les services d'un Consultant pour la préparation d'un document faisant état de la recherche et de l'analyse effectuées. Le mandat confié à Roma Fluet et Associés (s.e.n.c.) a d'abord été élaboré par les autorités de la Ville et discuté avec les représentants de la firme. Un premier programme de travail a été déposé en novembre 2004. Les commentaires formulés par les représentants du MTQ le 1er décembre dernier, mettaient en garde la firme quant aux types d'impacts analysés. Le MTQ précisait explicitement de ne pas reprendre les conclusions des études déjà réalisées par le Consultant du MTQ, Tecsult Environnement, et des études sectorielles complétées par le MTQ.

L'étude a pour objet la dynamique urbaine et les facteurs de développement économique, particuliers à Beauceville et susceptibles d'être affectés positivement ou négativement par le choix de l'un ou l'autre tracé proposé sur le territoire de la Ville. Cette orientation du mandat fut réaffirmée lors d'une rencontre au bureau de la Ville, le 17 décembre 2004. Elle a fait l'objet d'un programme de travail complémentaire.

L'étude de Roma Fluet et Associés (s.e.n.c.) ne tente pas d'effectuer une synthèse de l'ensemble des documents déposés, ni d'intégrer toutes les données relatives aux impacts. Elle vise essentiellement à fournir des informations complémentaires aux analyses déjà réalisées afin d'éclairer le choix du tracé qui sera retenu par le promoteur.

Le but visé par l'étude est de proposer une argumentation capable d'éclairer le débat quant au choix d'un tracé sur le territoire de la Ville. Cette argumentation structurée fait appel à des relevés qualitatifs. Elle est supportée si possible, par des données

quantitatives. L'argumentation complète la démarche du promoteur pour établir le tracé de moindre impact.

Approche

L'approche retenue par le Consultant a été établie à la suite des commentaires formulés par les membres du Comité, principalement par les représentants de la Ville et du Ministère des Transports sur la base de la proposition initiale et du programme de travail révisé au mois de décembre 2004.

L'approche a été complétée en 4 étapes :
La première étape a consisté en une collecte de données pour cadrer les interventions et pour établir les enjeux du projet de prolongement de l'autoroute dans la région et sur le territoire de la Ville. La documentation disponible en provenance du Ministère, de la Ville et de la MRC Robert-Cliche fut analysée. La zone d'étude a été visitée à 2 reprises. Des entrevues sur la base de questions ouvertes, ont été menées avec les autorités de la Ville, industriels et commerçants (voir en annexe la liste des intervenants interviewés ainsi que le questionnaire d'entrevue).

La deuxième étape a permis de dresser des indicateurs pour apprécier le développement et le dynamisme urbain de la Ville. Ces indicateurs ont servi par la suite à identifier les répercussions du choix de l'un ou l'autre tracé.

La troisième étape documente chacun des 4 indicateurs retenus pour l'étude. Par la suite une appréciation de chacun des tracés est menée en regard des indicateurs. Finalement des mesures pour faciliter la réalisation des répercussions positives ou pour contrer les éléments négatifs sont suggérées tant au MTQ qu'à la Ville.

La quatrième étape regroupe les mesures et tente d'établir un programme d'interventions. Ces mesures, croyons-nous, permettront à la Ville de profiter de cette opportunité exceptionnelle de développement que représente le prolongement de l'autoroute 73 et ce, quel que soit le tracé retenu.

À la suite de l'acception du programme de travail, une présentation de l'état d'avancement de l'étude a été faite aux membres du Comité le 3 février dernier. La représentante du Ministère a formulé des commentaires écrits alors que les représentants de la Ville ont formulé leurs commentaires verbalement. Une présentation de la version préliminaire du présent document et des principaux résultats, a été faite lors de 3 rencontres, aux membres du Comité, aux représentants du MTQ et au Conseil de la Ville le 2 mars 2005. Les commentaires écrits et verbaux ont été recueillis après la présentation du mois de mars et intégrés selon leur pertinence, à la version définitive du document.

Structure du rapport

Le rapport comprend 7 sections.
La **première section** rappelle les principales études qui ont été réalisées sur le territoire et qui ont traité, du moins en partie, du prolongement de l'autoroute. Cette section se termine par une identification des principales raisons justifiant le projet et les engagements pris par les principaux intervenants.

La **deuxième section** fait état des principaux enjeux urbains à Beauceville et de quelles façons les autorités municipales entendent y faire face. Le choix de quatre enjeux et de leurs incidences sur le dynamisme urbain serviront de critères pour identifier les répercussions du prolongement de l'autoroute sur le territoire de Beauceville.

La **troisième section** reprend les orientations municipales en matière de création d'emplois et comment l'arrivée de l'autoroute peut mettre en valeur le positionnement du parc industriel et du commerce routier.

La **quatrième section** se penche sur l'intégrité des infrastructures et des réseaux municipaux et sur la nécessité de compléter certains travaux publics.

La **cinquième section** traite de la revitalisation du centre-ville, du rôle de la route 173 et de la jonction avec la route 108.

La **sixième section** porte sur les orientations de développement touristique mises de l'avant par les autorités municipales.

La **septième section** synthétise les commentaires et reprend les principales mesures pour optimiser la présence de l'autoroute sur le territoire de la Ville et pour en bonifier les effets sur le développement économique et le dynamisme urbain de Beauceville.

Section 1 : LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73

La première section rappelle les principales études qui ont porté sur le prolongement de l'autoroute en Beauce et leurs principales conclusions. D'autres documents ayant traité indirectement de l'autoroute ont également été revus. Cette recherche documentaire permet de situer le contexte du projet, son évolution au cours des derniers vingt-ans et des principaux enjeux identifiés. Les consensus régionaux et locaux sont dégagés.

On ne vise pas dans ce rappel de la documentation à résumer le contenu intégral des études réalisées. Nous n'avons retenu que ce qui nous a semblé pertinent à l'évaluation du dynamisme urbain et au développement socio-économique de Beauceville. Notre point de vue est ainsi concentré sur une seule dimension et ne met en relief que les répercussions sur le développement urbain du prolongement de l'autoroute.

1.1 Historique des études et des prises de position

Les études citées ci-après proviennent de l'imposante documentation transmise par le MTQ ainsi que des documents remis par la Ville. Les études antérieures à 1986 n'ont pas été recensées.

Ministère des Transports, 1987

Déjà en mars 1987 à la suite d'études réalisées en 1986 et précédemment, le Ministère des Transports présentait un document[1] de consultation à l'intention des M.R.C. de Nouvelle-Beauce, Robert-Cliche et Beauce-Sartignan sur le prolongement de l'autoroute 73 sud, tronçon Saint-Joseph / Saint-George. Trois solutions sont envisagées pour réduire les problèmes de circulation sur la route 173 entre Saint-Joseph et Saint-Georges. Parmi celles ci, on peut distinguer un tracé de référence sur le territoire de Beauceville, assimilable au tracé Ouest présenté en 2004.

Rappelons que le document de 1987 identifie les problèmes de circulation comme étant :

« - *un débit de circulation élevé qui atteint ou est sur le point d'atteindre la capacité de la route ..., surtout entre Beauceville et St-Georges;*
- *de fortes fluctuations saisonnières du débit de circulation, par suite de sa fonction d'axe touristique international;*
- *une circulation à caractère régional et de transit à haute vitesse;*
- *des déficiences géométriques affectant la fluidité et la sécurité de circulation,...;*
- *le passage en milieu urbain affectant la fluidité et la rapidité de la circulation et favorisant l'émergence de nombreux conflits de circulation et d'accidents de la route;*

[1] Ministère des Transports, *Prolongement de l'autoroute 73 sud (Beauce), Tronçon Saint-Joseph/Saint Georges,* Document de consultation des M.R.C. de Nouvelle-Beauce, de Robert-Cliche et de Beauce-Sartignan, Service de l'environnement, mars 1987.

- *des perspectives d'augmentation de débits de circulation facilement alimentées par la croissance de la population de cette région dynamique. »*

Municipalité régionale de Comté Robert-Cliche, 1986

Le schéma d'aménagement[2] de la MRC Robert-Cliche, adopté dans sa version définitive le 11 juin 1986, précise que l'axe nord-sud de la route 173 et les axes est-ouest, les routes 112 et 108, constituent les plus importants liens routiers de la MRC. La carte 35 de la page 106 du schéma, illustre le tracé de référence. On y ajoute de plus que

> *« ...l'autoroute de la Beauce (73) est sans aucun doute le projet d'infrastructure qui aura l'effet structurant le plus important sur les activités de la région. D'ailleurs conscient de son impact, le Conseil de la MRC propose un tracé qui a d'ailleurs fait l'objet d'un consensus entre les différents intervenants du milieu et du gouvernement du Québec lors du sommet économique de septembre 1983. »*

On comprendra que la MRC « propose » un tracé que le MTQ avait à l'époque inclus au cahier des orientations gouvernementales. Dans le cadre de la description de la problématique régionale, Beauceville et Saint-Joseph-de-Beauce sont identifiés comme pôles d'attraction qui fournissent certains services primaires d'envergure régionale notamment, pour Saint-Simon-les-Mines, Saint-Odilon-de-Cranbourne, Saint-Victor, Saint-Alfred et Saint-Ephrem-de-Beauce.

Beauceville, plan et règlements d'urbanisme, 1986

La Ville de Beauceville tant lors de l'adoption de son plan d'urbanisme faisant suite à l'adoption du schéma d'aménagement de 1986, qu'à la révision du plan à la suite de la fusion des municipalités de Saint-François, Saint-François-Ouest et Beauceville en 1998, s'est conformée à cette grande orientation régionale endossée par le Ministère des Transports et le Ministère des Affaires municipales. Le tracé de référence, bien qu'il n'ait pas de caractère officiel, devient un des outils de gestion de l'aménagement du territoire, accepté par le Conseil des Maires de la MRC et approuvé par le ministre des Affaires municipales. Ainsi, inscrit dans les documents de planification et d'aménagement du territoire, le tracé de référence a joué, dans une certaine mesure, un rôle d'encadrement de l'aménagement du territoire sur le territoire de la MRC. Il devient un des facteurs de planification pour le développement qui s'ajoute à d'autres, notamment la topographie, et la délimitation de la zone protégée par la *Loi sur la Protection du Territoire agricole,* ce dernier élément ayant force de loi.

Ministère des Transports, 1992

L'étude d'opportunité[3] déposée en 1992, fait état des besoins en matière de transport régional et local ainsi que sur les orientations de planification *« ...les plus prometteuses à court, moyen et long termes ».* Trois scénarios sont envisagés pour répondre aux besoins de transport en Beauce. Les scénarios B et C qui incorporent le prolongement de

---

[2] MRC de Robert-Cliche, *Schéma d'aménagement,* version définitive, Service d'aménagement, 1986.

[3] Ministère des Transports, *Étude d'opportunité du prolongement de l'autoroute 73 entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges,* rapport final, Roche en collaboration avec DiboConsult, juillet 1992.

l'autoroute 73, montrent un tracé de référence semblable au tracé Ouest. Le scénario C intégrant le tracé de référence, est recommandé sur la base d'une réduction du temps de parcours, une réduction des accidents, une capacité suffisante pour *« soulager le centre urbain de Beauceville »* ainsi que la conformité aux orientations d'aménagement des MRC de Robert-Cliche et Beauce-Sartignan.

MRC Robert-Cliche, 1996

Dans sa prise de position de septembre 1996[4], la MRC Robert-Cliche rappelle qu'il y a un consensus régional pour prolonger l'autoroute vers Saint-Georges. Elle confirme son support au tracé de référence. La MRC souligne également que le prolongement de l'autoroute ne saurait être réalisé sans un réaménagement de la route 108, projet complémentaire et indissociable au prolongement de l'autoroute. La MRC propose également la construction d'un pont enjambant la rivière Chaudière en aval de Beauceville et avec des liens routiers avec l'autoroute et la route 108 sur la rive Ouest de la rivière Chaudière pour dégager le centre-ville de Beauceville.

Rappelons que cette vision régionale mise de l'avant par la MRC veut supporter le dynamisme manufacturier de la Beauce, faciliter la création d'emplois, accompagner les exportateurs locaux ainsi que développer les économies des collectivités locales par la mise en place d'un nouveau couloir touristique Beauce – Estrie (via la route 108) avec des embranchements vers le parc Frontenac, le lac Saint-François et le mont Mégantic.

Union des producteurs agricoles et le Syndicat des producteurs de bois de la Beauce, 2003

En juin 2003, l'UPA et le Syndicat des producteurs de bois de la Beauce[5] rappellent qu'ils ont déjà supporté le tracé de référence dès le début des années 1990. Près de 10 ans plus tard et à la suite d'une analyse des documents déposés par le MTQ, ils privilégient le tracé Ouest qui évite généralement les terres exploitées, les érablières et les plantations. Les agriculteurs affirment que le tracé Ouest morcelle moins les exploitations agricoles que le tracé Est. Les 2 organismes soulignent que le tracé Ouest, situé à proximité du périmètre urbain de Beauceville, limitera les pressions sur l'agriculture, évitera les érablières à l'ouest du rang Saint-Charles, réduira le morcellement des unités boisées et permettra un meilleur accès aux lots résiduels sous exploitation agricole.

Ministère des Transports, 2004

La mise à jour[6] de l'étude de 1992 rappelle les objectifs visés par le prolongement de l'autoroute. L'étude précise que la construction de l'autoroute doit :

- faciliter l'amélioration du lien inter-régional entre Québec et Saint-Georges;
- répondre à l'augmentation de débit sur la route 173;

---

[4] MRC Robert-Cliche & MRC Beauce-Sartignan, *Prolongement de l'autoroute 73 et réaménagement de la route 108,* Mémoire adressé au Ministère des Transports du Québec, 11 septembre 1996.

[5] UPA et Syndicat des producteurs de bois de la Beauce, *Prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges, Impacts agricoles et forestiers,* juin 2003.

[6] Ministère des Transports, *Mise à jour de l'étude d'opportunité, rapport préliminaire,* Étude d'impact sur l'environnement, Prolongement d el'autoroute (73) entre Beauceville et Saint-Georges, février 2004.

- satisfaire l'accroissement du transport des produits manufacturiers.

L'étude du MTQ rappelle qu'à la suite du dépôt en 1988 d'une demande de réaménagement de la route 173, le BAPE « ... *insistait alors sur l'importance d'une solution globale si l'on voulait respecter l'environnement et la qualité de vie des citoyens.* »

MRC Robert-Cliche, révision du schéma d'aménagement 2004

Les documents faisant état des travaux préliminaires pour la révision du schéma d'aménagement, issus par la MRC et les études menées par la Ville pour revoir le plan d'urbanisme et la réglementation de zonage font mention et utilisent le tracé de référence de l'autoroute 73 sur le territoire de Beauceville, pour fixer un cadre au développement urbain.

Ministère des Transports, 2004

En mai 2004, le MTQ présente lors de séances d'information – consultation[7], les principaux éléments de son étude d'impact sur l'environnement de même que les résultats de l'étude de perception et de l'étude des impacts économiques et commerciaux. Le tracé Est est évalué comparativement au tracé de référence, le tracé Ouest. La présentation du MTQ rappelle qu'il y a consensus des organismes du milieu pour aller de l'avant avec le prolongement et que le tracé Ouest a reçu davantage d'appui. Quant au bilan des principaux impacts, on mentionne que le tracé Est permet un meilleur respect de l'environnement alors que le tracé Ouest supporte le développement économique du milieu. Rappelons à cet égard que les principaux enjeux du projet tels que mentionnés dans la présentation du MTQ sont : a) supporter le développement économique du milieu; b) dynamiser le développement urbain; c) protéger le territoire agricole; d) assurer la quiétude des résidants. Après une analyse quantitative des impacts et une évaluation sommaire des coûts de construction, le rapport d'impact du MTQ conclue que le tracé Est est de moindre impact sur l'environnement.

Beauceville, plan et règlements d'urbanisme, 2005

Conformément à la Loi, la Ville de Beauceville s'est conformée à la révision du Schéma d'aménagement de la MRC Robert-Cliche et a adopté en janvier 2005, un plan et des règlements d'urbanisme conforme au schéma. Le tracé de l'autoroute est illustré au plan d'urbanisme et encadrera le développement urbain de Beauceville.

1.2 Justification du projet

De l'ensemble des études précédemment citées, on peut dégager les raisons énoncées par le promoteur du projet au cours d'une période de 20 ans pour justifier la construction de l'autoroute et son prolongement. En plus de répondre aux besoins de circulation locale et régionale , le prolongement de l'autoroute 73 doit:

[7] Ministère des Transports, *Présentation sur l'Étude d'impact sur l'environnement,* Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et St-Georges, (copie d'une présentation Power Point), Tecsult, mai 2004

- supporter le développement économique régional et local;
- dynamiser le développement urbain des collectivités locales;
- protéger le milieu naturel, le milieu agricole et les zones d'érablières
- minimiser les impacts négatifs sur les résidants.

Cette argumentation tient tant pour la dimension régionale que locale.

Dimension régionale

Les documents présentés par le MTQ en novembre 2004, font spécifiquement référence à 4 types d'aspects pour justifier le prolongement de l'autoroute 73. Ce sont les aspects de :

- Géométrie de la chaussée;
- Circulation, sécurité routière et nuisance sur le milieu;
- Effets structurants en matière de développement régional et d'aménagement du territoire;
- Intentions de développement.

Il est intéressant de noter qu'en plus des justificatifs associés aux déficiences de la route 173 et l'amélioration de la fluidité de la circulation, le MTQ met l'accent *« sur le soutien au développement économique, la promotion industrielle et le développement touristique tant au niveau régional que pour les collectivités locales »*.

Dimension locale

Le projet de prolongement de l'autoroute répond aux attentes de la région et de Beauceville et il est souhaité par la majeure partie de la population. Dans quelle mesure l'un ou l'autre tracé sur le territoire de la Ville répond mieux au besoin de développement économique local de Beauceville ?

Les 2 tracés répondent aux besoins de circulation. L'accessibilité à la région sera facilitée de même que le transport des marchandises et des personnes. L'un ou l'autre tracé crée un lien rapide vers la région de Québec, tant pour la circulation de transit québécoise et internationale, que pour la circulation en provenance ou vers l'agglomération de Saint-Georges. Ainsi en regard des besoins de circulation et de sécurité routière, l'un ou l'autre tracé est équivalent.

1.3 Consensus et engagements

En synthèse et eu égard au prolongement de l'autoroute 73, un certain nombre d'affirmations peuvent être considérées comme des éléments du consensus régional et local.

- Les intervenants régionaux souhaitent aller de l'avant rapidement avec la construction du prolongement de l'autoroute 73;
- Le projet doit viser non seulement à faciliter les déplacements, mais aussi à supporter le développement économique régional et local;

- Depuis plus de 20 ans, un tracé de référence est identifié sur le territoire de Beauceville et, malgré son caractère non officiel, il a été utilisé pour encadrer le développement urbain;

Le tracé Ouest a fait l'objet de prises de position au cours des dernières années.

- Les autorités de la MRC Robert-Cliche ont appuyé le projet initial et ont confirmé leur support au tracé de référence de 1992;
- Les 2 MRC, Robert-Cliche et Beauce-Sartignan, ont confirmé leur appui au tracé de référence en 1996;
- Les autorités de la MRC Robert-Cliche et de la Ville de Beauceville ont inscrit le tracé de référence à leurs documents de planification régionale et aux plans et règlements d'urbanisme;
- L'Union des producteurs agricoles et le Syndicat des producteurs de bois de la Beauce ont fait connaître leur appui au tracé Ouest en juin 2003.

S'il est vrai que le tracé de référence a été utilisé comme un des outils de planification dans le cadre du Schéma d'aménagement de la MRC Robert-Cliche et d'encadrement au plan et à la réglementation d'urbanisme de Beauceville, il était approximatif et n'a pas pour autant de caractère officiel bien que le Schéma d'aménagement de la MRC, dans lequel il est inscrit, a été jugé conforme par le Ministre des Affaires municipales et des régions du Québec

À juste titre, le MTQ à titre de promoteur, est tenu d'explorer des variantes de tracé pour tenir compte de l'évolution du milieu et des sensibilités sociétales à l'égard de la protection de l'environnement et la recherche de la qualité de vie. C'est là un exercice non seulement nécessaire mais requis pour tenir compte de l'évolution du milieu et pour s'assurer de la réalisation de projets dans une perspective de développement durable.

Le tracé Est a été élaboré par le MTQ parce que la construction de l'échangeur à la rencontre du rang Fraser n'est plus possible pour des raisons de sécurité et en en tenant compte de son intégration à l'environnement. Il a l'avantage de répondre aux besoins de circulation qui motivent le prolongement de l'autoroute tout en étant plus court. De plus, il est éloigné des quartiers résidentiels, sensibles aux nuisances et à la pollution sonore générées par la circulation autoroutière. Optimisé lors de l'étude d'impact, le tracé Est s'inscrit dans une topographie plus accueillante que celle du tracé Ouest.

Un consensus a été établi parmi les intervenants régionaux pour supporter le prolongement de l'autoroute 73. L'autoroute doit contribuer au développement économique tant régional que local.

Au cours des 20 dernières années, le tracé de référence, assimilable au tracé Ouest, a été un des éléments utilisés par la MRC Robert-Cliche et la Ville de Beauceville pour cadrer l'aménagement du territoire et baliser le développement sur leur territoire. Le choix du tracé Ouest est appuyé par certains intervenants notamment, l'Union des producteurs agricoles (UPA) et le Syndicat des producteurs de bois de la Beauce.

Le tracé Est a été élaboré en tenant compte des besoins de circulation et a été optimisé pour assurer un meilleur respect de l'environnement et s'inscrire dans une topographie accueillante.

Les problèmes de circulation en Beauce sont aigus, particulièrement le long de la route 173 et à la jonction avec la route 108. Les autorités municipales et les industriels souhaitent que le MTQ révise son programme quinquennal d'interventions pour tenir compte non seulement des phases de construction du prolongement de l'autoroute, mais aussi du réseau routier régional.

Section 2 : LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DE BEAUCEVILLE

La deuxième section cerne les indicateurs du dynamisme urbain qui seront utilisés pour identifier les répercussions du prolongement de l'autoroute. Nous avons volontairement retenu que les composantes de nature urbanistique et économique. D'autres indicateurs[8] existent pour mesurer la conscience environnementale d'une population ou pour en dégager les préoccupations sociales. Ainsi par exemple, il aurait pu être possible de dégager la réduction du volume des gaz à effets de serre en provenance des véhicules qui utiliseront l'autoroute. Ce n'était pas le propos de l'étude. Nous nous sommes limités aux orientations municipales pouvant être affectées par le choix de l'un ou l'autre tracé.

2.1 Orientations municipales

Les autorités municipales ont clairement établi leurs priorités de développement pour les prochaines années. Ces priorités ont été élaborées au cours de la dernière décennie notamment, par l'adoption de politiques d'investissement et de budgétisation, la modernisation des plans et des règlements d'urbanisme, l'achat de terrains, l'aménagement et l'agrandissement du parc industriel, la réalisation des travaux d'infrastructures majeurs ainsi que l'aménagement et la construction d'équipements en bordure de la rivière et sur l'île Ronde.

Les orientations municipales reposent sur une volonté des autorités de :

- Assurer une croissance démographique stable, supportée par la création d'un bassin d'emplois diversifiés, disponible localement;
- Maintenir des taux de taxation résidentielle et industrielle compétitifs par comparaison avec les autres villes de la région, en adoptant des budgets annuels conservateurs et des programmes triennaux d'investissements à la mesure de la capacité de payer des résidants;
- Faciliter le développement résidentiel sur le territoire urbain de la ville tout en respectant les activités agricoles et d'exploitation forestière;
- Encourager le développement d'activités récréatives et touristiques pour faire de Beauceville un lieu d'attraits tant pour les résidants que pour les visiteurs.

2.2 Priorités de développement

Ces orientations traduisent une vision long terme qu'il est possible de résumer[9] sous le vocable « *une ville pour vivre, travailler et se divertir* ». Les orientations ne pourront être réalisées que si elles sont formulées sous forme de priorités d'aménagement et d'investissement[10]. Elles sont des aides à la prise de décision des administrateurs

[8] Voir les documents préparés par les membres de la Table ronde nationale sur l'environnement.
[9] Ce résumé est tiré d'une conversation avec le Directeur général de la Ville.
[10] Ces priorités ont été confirmées lors de rencontre avec le maire de Beauceville et le directeur général en janvier 2005. Elles ont été explicitement traduites dans le plan d'urbanisme adopté en janvier 2005.

municipaux et balisent le développement urbain de Beauceville. Quatre priorités ont été dégagées sur la base des entrevues des officiers municipaux. Elles ont fait l'objet d'une validation auprès du maire et du directeur général de la Ville. Les quatre priorités d'aménagement et d'investissements publics serviront d'indicateurs pour évaluer les répercussions du prolongement de l'autoroute et le choix de l'un ou l'autre tracé.

Les priorités de la Ville en matière de développement économique et de dynamisme urbain sont par ordre d'importance :

a) la création et le maintien d'un niveau d'emplois diversifiés sur le territoire de la Ville;
b) le développement cohérent des réseaux urbains et des infrastructures;
c) la revitalisation du centre-ville et des abords du boulevard Renault;
d) le développement et l'aménagement d'attraits touristiques et d'activités récréatives, culturelles et patrimoniales.

Chaque priorité sera développée dans les sections suivantes.

Quatre indicateurs serviront à mesurer le dynamisme de Beauceville et à identifier les répercussions du prolongement de l'autoroute 73 ainsi que le choix de l'un ou l'autre tracé sur le territoire de la Ville.

Les priorités municipales / indicateurs ont pour objet la création d'emploi, la mise en place et les investissements dans les réseaux d'infrastructures, la revitalisation du centre-ville et l'amélioration de l'image touristique et récréative de la Ville.

Section 3 : LE MAINTIEN D'UNE FORTE BASE LOCALE D'EMPLOIS

Les autorités de Beauceville ont retenu que la croissance démographique de leur Ville est intimement associée à la création d'emplois. La vitalité économique et sociale de la ville dépend pour une large part sur sa capacité d'offrir un environnement propice à la création d'emplois industriels. La création d'emplois attire alors de nouveaux résidants qui à leur tour, commercent localement et supportent le développement socio-économique du milieu.

3.1 Démographie

Beauceville comptait 6 433[11] personnes en 2003, en croissance depuis le début des années 2000. En fait la période entre 1996 et 2001 a vu une décroissance démographique de –1,7% alors que celle du Québec augmentait de 1,4 %. Si la population s'établissait à 6 261 personnes en 2001, elle est aujourd'hui de 6 465 personnes[12], un accroissement de plus de 3,4% sur une période de moins de 4 ans. Ce renversement de la situation démographique de Beauceville s'explique selon les autorités municipales, par le développement du parc industriel, l'arrivée de nouvelles industries et la création d'emplois dans le secteur tertiaire pour supporter l'arrivée des nouveaux résidants.

La répartition de la population suit celle du Québec. Plus de 30 % de la population a moins de 25 ans. La population âgée entre 25 et 54 ans est très légèrement sous le niveau du Québec (tableau 3.1).

Tableau 3.1 : Composition de la population selon l'âge - 2001

	Beauceville		Québec
Total – toutes les personnes	**6 260**	**100 %**	**100 %**
Âgées de 0 – 4 ans	310	5,0	5,2
Âgées de 5 – 14 ans	775	12,4	12,7
Âgées de 15 – 19 ans	505	8,1	6,4
Âgées de 20 – 24 ans	460	7,3	6,7
Âgées de 25 – 44 ans	1 630	26,3	29,9
Âgées de 45 – 54 ans	995	15,8	15,3
Âgées de 55 – 64 ans	695	11,1	10,5
Âgées de 65 – 74 ans	470	7,5	7,6
Âgées de 75 – 84 ans	305	4,8	4,4
Âgées de 85 ans et plus	115	1,7	1,3

Source : Statistique Canada 2001

3.2 Croissance de l'emploi

En 2001, le taux de chômage à Beauceville s'établissait à 4,4% alors que celui du Québec se situait à 8,2%. Depuis 2001 la Ville vit une situation enviable. Sans tenir compte de la

[11] Ministère des Affaires municipales, Sport et Loisir, *Répertoire des Municipalités 2004* (Code géographique 27028), Gouvernement du Québec.
[12] Compilation Ville de Beauceville, août 2004.

population à la recherche d'un emploi pour une première fois, la population active avec un emploi se distribuait ainsi :

Tableau 3.2 : Répartition de la population active par secteur (2001) (personnes)

	Beauceville		Québec
Total – population active expérimentée[13] - Industrie	**3 205**	**100 %**	**100 %**
Agriculture et autres industries axées sur les ressources	130	4,0	3,9
Industrie de la fabrication et de la construction	1 250	39,0	22,2
Commerce de gros et de détail	400	12,5	16,0
Finances et services immobiliers	70	2,2	5,2
Soins de santé et enseignement	605	19,0	16,8
Services commerciaux	290	9,0	16,7
Autres services	460	14,3	19,2

Source : Statistiques Canada - 2001

Des relevés supplémentaires compilés par la Ville en 2004, font état de 1 714 emplois manufacturiers et industriels dans l'ensemble de la Ville[14]alors que le parc industriel comprenait 1 073 emplois[15] en 2002 et plus de 1 200 emplois en 2004[16]. Ainsi près de 40% des emplois manufacturiers sont localisés dans le parc industriel.

Les autorités de la Ville s'orientent vers une structure d'emplois diversifiée propre à supporter le développement de la Ville. Elle est caractérisée par une faible mais constante croissance depuis 5 ans. Les tendances négatives remarquées au cours de la période 1991-2001 ont été renversées. Entre 1993 et 1997, la Ville avait perdu plus de 600 emplois dans le secteur de la santé à la suite de la fermeture du centre hospitalier. Beauceville est aujourd'hui en mesure d'offrir à ses citoyens un endroit pour vivre et travailler avec un taux de chômage très faible, à près de la moitié du taux québécois.

3.3 Activités économiques

Les études économiques[17] ont été réalisées par le MTQ en 2003. Les données ont été recueillies à l'aide de questionnaires auprès des commerçants, de la clientèle et des industries. Les informations recueillies ont été supportées par une revue de littérature américaine et française. Afin de mieux cerner les impacts, les auteurs de l'étude ont relevé les impacts économiques sur les commerces et ceux sur les entreprises industrielles. Les mêmes données seront utilisées pour établir les conséquences économiques du prolongement de l'autoroute sur la Ville.

---

[13] Seules les données 2001 sont disponibles sur le site de Statistiques Canada.
[14] Ville de Beauceville, *Relevé des entreprises et des emplois industriels sur le territoire de la Ville,* 2004
[15] Ville de Beauceville, *Le parc industriel en détail,* 2002.
[16] Ville de Beauceville, *Ville d'affaires et communauté dynamique, Portrait général 2004,* Services communautaires, 2004.
[17] Ministère des Transports du Québec, *Impacts économiques et commerciaux, Étude d'impact sur l'environnement,* Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges, Tecsult Environnement, novembre 2003

3.3.1 Activités commerciales

L'étude du MTQ distingue entre la demande pour les biens automatiques *(« biens achetés sur une base régulière, généralement au même endroit ... situés à proximité du lieu de résidence ou du lieu de travail »)*, les biens semi-automatiques *(« biens dont l'achat implique une certaine réflexion de la part du consommateur »)*, la restauration et l'hébergement et les stations service *(« ... avec ou sans atelier de réparations et les dépanneurs. »)*. Nous suivrons la même répartition.[18] Utilisant la compilation réalisée par le MTQ dans la zone d'enquête[19], nous avons identifié les commerces de Beauceville et attribué à chacun une position dans la typologie utilisée dans l'enquête du MTQ. Notre compilation diffère quelque peu de celle du MTQ pour l'ensemble de la zone d'enquête.

Le tableau 3.3 donne la répartition des commerces par type ainsi que les principales caractéristiques compilées dans l'enquête du MTQ.

Le commerce dont l'achalandage est tributaire en bonne partie de la clientèle de passage subira les effets négatifs du prolongement de l'autoroute. L'ampleur des fuites commerciales sera ressentie selon le type de clientèle. L'enquête du MTQ[20] précise la répartition de la clientèle et les fuites commerciales par type de commerce (Tableau 3.4).

Tableau 3.3 : Répartition des commerces à Beauceville et données moyennes

		Données moyennes			
Type	**Nombre à Beauceville**	**Salariés par commerce**	**Nombre de clients par jour**	**Dépenses par client par jour**	**Chiffres d'affaires annuels**
Biens automatiques	9	14	356	23 $	2 000 000 $
Biens semi-automatiques	27	4	40	179 $	1 400 000 $
Restauration et hébergement	12	13	182	20 $	430 000 $
Stations services et dépanneurs	14	4	254	31 $	1 300 000 $
TOTAL	62				

[18] Ministère des Transports du Québec, *Impacts économiques et commerciaux, étude d'impact sur l'environnement,* (Voir définition page 2-3 et 2-4), Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges, Tecsult Environnement, novembre 2003

[19] Voir Annexe 1 : Liste des commerces – Tecsult Environnement

[20] Ministère des Transports du Québec, *Impacts économiques et commerciaux, étude d'impact sur l'environnement,* (Voir enquête auprès des clients, le tableau 5.3, page 5-3 et les tableaux 5.4 et 5.5), Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges, Tecsult Environnement, novembre 2003.

Tableau 3.4 : Clientèle par type de biens et services et fuites commerciales escomptées

	Clientèle			Fuites commerciales	
Services et produits	**De base**	**régionale**	**de passage**	**achalandage**	**$ chiffres d'affaires**
Biens automatiques	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Biens semi-automatiques	83 %	14 %	3 %		3 %
Restauration et hébergement	84 %	8 %	8 %	7,5 %	5 %
Station-service et dépanneurs	82 %	10 %	8 %	9,9 %	9,8 %

Sources : Tecsult Environnement

Sur la base des données recueillies par le Ministère, les fuites commerciales établies pour les commerçants et la Ville de Beauceville sont présentées au tableau 3.4. Nous avons utilisé les données présentées en conclusion de l'étude du MTQ.

Tableau 3.5 : Évaluation des fuites commerciales pour les commerçants de Beauceville

	Fuites commerciales					
Services et produits	**Nombre sur le territoire**	**Chiffre d'affaires moyen annuel ($)**	**Fuite moyenne estimée %**	**Fuites moyennes totales Ville ($) / Année**	**Perte moyenne de clients / jour / commerce**	**Perte moyenne / jour ($)/ commerce**
Biens automatiques	9	2 000 000	0	0$	0	0
Biens semi-automatiques	27	1 400 000	0 à 3	0 à 1 100 000$	1,2	214,80
Restauration et hébergement	12	430 000	4,3 à 5	220 000 à 250 000$	9,1	182,00
Station-service	14	1 300 000	6,5 à 9,8	1 100 000 à 1 750 000$	24,9	771,90
TOTAL	**62**			**1 735 400$**		**1 168,70$**

Les données sur les fuites et les pertes moyennes ne doivent être utilisées qu'avec beaucoup de prudence. Elles représentent une situation où rien ne sera entrepris pour contrer les effets négatifs du prolongement de l'autoroute. De plus les fuites estimées représentent des estimations basées sur des entrevues de commerçants et de clients potentiels dans une situation hypothétique. Il y aura des fuites, mais celles-ci pourront être compensées, il faut l'espérer, par des moyens promotionnels et une politique de redéploiement commercial mis de l'avant par la Ville et les commerçants.

Les fuites commerciales pourront se traduire sous forme de perte d'emplois. Les données du tableau 3.3 permettent d'établir le chiffre d'affaires moyen par employé et le tableau 3.5 donne les fuites pour la Ville. On peut alors en déduire une approximation des pertes d'emplois sur le territoire de Beauceville. Cette estimation doit être utilisée avec prudence alors que les commerçants réagiront et réajusteront leurs stratégies commerciales

Tableau 3.6 : Perte d'emploi par type de commerce

Services et produits	Nombre Employé par établisse - ment	Chiffre d'affaires moyen / salarié	Fuite moyenne estimée %	Fuites moyennes totales Ville ($) / année	Perte maximale de salarié / Ville
Biens automatiques	14	142 000$	0	0$	0
Biens semi-automatiques	4	350 000$	0 à 3	0 à 1 100 000$	3,14
Restauration et hébergement	13	33 000$	4,3 à 5	220 000 à 250 000$	7,5
Station-service	4	325 000$	6,5 à 9,8	1 100 000 à 1 750 000$	5,3

Nous avons tenté d'établir les pertes de la Ville en revenu de taxation sur la valeur locative des commerces. Les pertes sont évaluées sur le nombre de fermetures de commerces, (3% des établissements). Ainsi sur la base du taux de la taxe d'affaires 2004 – 2005 et d'une évaluation locative moyenne imposable de 20 000$, les pertes de revenus[21] de la municipalité dues à la baisse d'achalandage s'élèveront annuellement à $ 1 500. Précisons que ce sont des estimations et qu'elles ne tiennent pas compte de l'accroissement de valeur locative de d'autres secteurs.

3.3.2 : Activités industrielles

Le développement du parc industriel et le support aux entreprises manufacturières font partie de la stratégie municipale pour maintenir et accroître le dynamisme économique de la Ville. Les bâtiments industriels représentent une évaluation foncière de près de $32 millions, soit 11,75 % de l'assiette fiscale imposable[22] de Beauceville. Les entreprises installées dans le parc industriel constituent plus de 18 678 000$ en évaluation foncière municipale et rapportent près de $280 000 annuellement en taxes municipales. Sur la base du budget 2005, ces revenus constituent près de 10% des revenus fonciers.

Depuis près de 10 ans, la Ville a consenti des efforts financiers énormes pour acheter des terrains, aménager les réseaux de rues et d'infrastructures et mettre à niveau ses équipements pour l'alimentation en eau potable, le traitement des eaux usées et pour la sécurité incendie. Une estimation sommaire par les services financiers de la Ville, font état d'investissements de plus de $ 4,5 millions depuis 10 ans. Le Plan triennal d'immobilisation[23] 2004 – 2006, prévoient des engagements de près de $ 700 000 en immobilisation pour l'achat et l'expropriation de terrains ainsi que pour l'aménagement d'infrastructures et l'agrandissement du parc industriel. C'est dans une perspective de développement économique à long terme que ces investissements ont été consentis. De plus les prévisions jusqu'en 2009, font état d'une augmentation de l'assiette fiscale de $3M par année afin de maintenir le ratio du service de la dette à un niveau comparable à

[21] Le taux de taxes d'affaires est établi à 4 % de la valeur locative en 2004 et 2005.
[22] Ville de Beauceville, *Sommaire du rôle d'évaluation foncière, 2005.*
[23] Ville de Beauceville, *Bulletin d'information municipal,* 15 novembre 2004.

la moyenne québécoise. Au moment de l'arrivée du prolongement de l'autoroute 73, les autorités de la Ville veulent maintenir, sinon augmenter, le rythme de développement du secteur manufacturier et du parc industriel. Il en va de la santé financière de la Ville.

En plus des arguments qui touchent le coût des terrains industriels, la disponibilité des services et l'accès à une main d'œuvre qualifiée, les autorités municipales sont conscientes que la vitalité industrielle de Beauceville est tributaire, pour une bonne part, de la qualité de l'accès au parc industriel et des liaisons rapides avec l'autoroute 73, la route 108 et une circulation fluide sur la route 173.

3.4 Avantages et désavantages des tracés Est et Ouest

Dans quelle mesure le prolongement de l'autoroute et le choix de l'un ou l'autre tracé peut modifier l'équilibre fragile obtenu au cours des dernières années en termes de création d'emplois ?

Sur les activités commerciales
Tant le tracé Ouest que le tracé Est auront un impact négatif sur le chiffre d'affaires des commerçants dont les activités sont largement tributaires de l'achalandage régional et de passage. Les pertes varieront de 180$ à 750$ par jour pour les commerçants et d'environ $ 1,8 à 2,0 M annuellement pour l'ensemble de la Ville. Ces fuites pourront être contrées si, tant les commerçants que les autorités municipales réagissent rapidement et de concert et ce, peu importe le tracé retenu.

L'aménagement d'une voie de desserte du côté urbain du tracé Ouest pourra peut-être permettre de minimiser les pertes d'emplois en favorisant des implantations commerciales qui auront une visibilité à partir de l'autoroute. À cet égard, la Ville devra revoir son plan d'urbanisme récemment adopté au début de 2005. Quant à la desserte en milieu rural le long du tracé Est, sa construction ne permettra pas à la Ville d'y réorienter son développement commercial, ce qui obligera la Ville à prévoir d'autres solutions pour compenser les pertes de chiffres d'affaires et la perte d'emplois.

Cependant peu importe le choix du tracé du prolongement de l'autoroute, les autorités de la Ville en collaboration avec la Chambre de Commerce et les commerçants, devront élaborer une stratégie de déploiement commercial pour soutenir la dynamique commerciale le long du boulevard Renault, principalement pour les commerces de restauration, d'hébergement et pour les stations services tout en misant sur l'implantation d'usages commerciaux aux abords de l'échangeur entre l'autoroute et le chemin du Golf. Ces interventions municipales ne sont pas fonction du choix de l'un ou l'autre tracé par le promoteur.

Sur les activités industrielles
Les deux tracés permettront de desservir le parc industriel à partir de l'échangeur de la route du Golf.

Le raccordement du parc industriel avec le tracé Ouest (1,0 km) est plus court que le raccordement avec le tracé Est (1,7 km). C'est là un avantage dans la mesure où les implantations industrielles suivent une logique d'accessibilité, de disponibilité des services, de coûts d'immobilisation et d'exploitation et, finalement de disponibilité de la main d'œuvre.

De plus la construction en milieu urbain de la voie de desserte le long du tracé Ouest bordera l'expansion du parc industriel[24]. Déjà le plan d'urbanisme pour donner suite à la révision du schéma d'aménagement de la MRC, en tient compte et utilise le tracé de référence pour y jouxter l'affectation industrielle et donner une visibilité de premier niveau aux entreprises manufacturières. Une planification préliminaire des autorités municipales prévoit que certains usages industriels et commerciaux de grandes surfaces pourraient être localisés en bordure de la voie de desserte nord-sud, à proximité du chemin d'accès au parc Industriel.

La Ville devra assurer éventuellement la construction d'une voie urbaine nord-sud pour assurer la fluidité des mouvements dans cette direction. Certains problèmes techniques sont associés à la construction de cette voie nord-sud notamment, la mise à niveau des réseaux de collecte et de drainage des eaux de surface. La Ville mise sur la collaboration du MTQ lors de la construction du prolongement de l'autoroute pour aplanir ces difficultés.

Le lien entre le parc industriel et la route 108 par la route 173 et le pont Fortin restera un problème même après la construction du prolongement de l'autoroute. Pour palier aux contraintes d'accès à partir de la route 108, la Ville de concert avec le MTQ, devra revoir l'aménagement du boulevard Renault pour y faciliter la circulation et la rendre plus fluide, tout en permettant des aménagements pour les piétons et en facilitant l'accès des sites riverains.

3.5 :Mesures pour maximiser les répercussions positives et pour contrer les répercussions négatives

Par la Ville

- Élaboration d'une stratégie de déploiement commercial à proximité de l'échangeur du chemin du Golf et le long de la voie de desserte urbaine le long du tracé Ouest.

- Établissement de mécanismes de support aux commerçants le long de la route 173, qui seront affectés par le déplacement de l'achalandage de passage.

[24] Commission de Protection du Territoire agricole, *Décision 329276,* Sur la demande de la municipalité de Beauceville pour exclure de la zone agricole et agrandir le site du parc industriel existant, 8 mai 2003

Par le MTQ

- Plan de réaménagement d'ensemble de la circulation lourde sur la route 173, des liaisons avec la route 108 ainsi que la circulation régionale entre Saint-Georges et Beauceville durant les phases de construction du prolongement de l'autoroute 73, mesure jugée habituelle par le MTQ.

Après des années de décroissance et de stagnation économique, les autorités de la Ville de Beauceville ont adopté un programme de développement du parc industriel. Des investissements importants ont été consentis au cours des 10 dernières années pour acheter des terrains et les desservir. D'autres efforts devront être engagés d'ici 2009.

La Ville croit être en mesure d'influencer la création d'emplois sur son territoire et maintenir ainsi des finances municipales saines. Le prolongement de l'autoroute 73 doit supporter cette orientation municipale.

Peu importe le tracé retenu, l'aménagement de l'échangeur (chemin du Golf) favorise le développement commercial mais peut également entraîner un déplacement des activités traditionnellement localisées au centre-ville.

La voie de desserte de l'autoroute est le principal élément qui constitue un avantage pour le tracé Ouest par rapport au tracé Est, puisque celle du premier tracé offre des possibilités de développement. Cependant, la réalisation du tracé Est n'empêche pas la construction d'un axe routier municipal nord-sud qui bouclerait les réseaux de services publics et routiers de la Ville.

Le tracé Ouest, permet un accès plus court (700 mètres) au parc industriel comparé à celui du tracé Est.

Section 4 : L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DE LA TRAME URBAINE

Beauceville fut officiellement créée en 1904. Les 100 dernières années furent des témoins de nombreux changements administratifs et de modifications des limites municipales. On se rappellera que Beauceville-Est et Beauceville-Ouest ont été fusionnées en 1973, permettant un rapprochement des communautés établies sur les rives de la rivière Chaudière et une planification des infrastructures localisées de part et d'autre. Plus récemment en 1998. les municipalités de Saint-François, Saint-François-Ouest et la Ville de Beauceville se sont fusionnées. Cette dernière fusion a nécessité une harmonisation des réseaux et des équipements urbains. L'intégrité des réseaux et des infrastructures constitue le second indicateur.

4.1 Développement de la Ville

Les fusions municipales successives ont amené les autorités municipales à se doter d'une vision d'ensemble pour l'aménagement du territoire urbain et pour rationaliser les investissements municipaux. Un certain nombre de critères ont prévalu pour établir les programmes d'investissements publics successifs.

a) Des développements résidentiels avaient été autorisés et amorcés avant la fusion par les autorités d'alors. C'est le cas du développement résidentiel du secteur Vérieul sur le territoire de l'ex-municipalité de Saint-François-de-Beauce. Ce type de croissance ne serait plus autorisé aujourd'hui, cependant des infrastructures ont été amorcées dans les municipalités avant la fusion, et il est souhaitable de compléter les réseaux;
b) La Ville s'est donnée un horizon de planification pour établir ses besoins. Le tracé de référence a été l'un des outils pour cadrer le développement futur de la Ville et pour évaluer les services et équipements requis.
c) La Ville a négocié avec la Commission de protection du territoire agricole (C.P.T.A.Q.) et la MRC pour modifier les limites de la zone urbaine de la Ville. Les autorités municipales ont supporté ou encore, désapprouvé certaines demandes pour des affectations autres qu'agricoles que des citoyens ont déposées auprès de la CPTAQ. Dans tous les cas, là où l'argument était pertinent, la Ville a basé sa position sur la localisation du tracé de référence.
d) La topographie accidentée réduit les aires de développement et entraîne des coûts accrus pour l'implantation des services d'égout et d'aqueduc et du réseau routier. Cette topographie difficile est également responsable de nombreuses inondations, limitant d'autant les secteurs constructibles.

Les efforts de rationalisation des investissements en équipements publics, couplés avec le développement du parc industriel portent maintenant fruits. Entre 1998 et 2003, 86 permis de constructions résidentielles ont été émis, 10 constructions commerciales et 9 constructions industrielles. Pour la seule année 2004, 29 permis de constructions résidentielles, 1 permis de construction commerciale et 2 permis de constructions industrielles ont été émis. Pour une Ville d'un peu moins de 6 500 personnes, c'est un

rythme étonnant. De plus ces données[25] illustrant le dynamisme de la construction à Beauceville, ne tiennent pas compte des permis de rénovation et de réhabilitation, dont 125 ont été émis en 2004.

Les autorités municipales veulent maintenir ce rythme de construction. De nouveaux investissements sont prévus au cours des prochaines années. Plus de 65 terrains, présentement desservis, sont disponibles pour construction à proximité du tracé Ouest. Au cours des 5 prochaines années, on prévoit que 89 terrains supplémentaires non desservis pourront être construits. Le tableau 4-1 répertorie les terrains à construite.

Tableau 4-1 : Répartition des terrains à bâtir avec ou sans services[26]

			Distance du tracé de référence			
Catégorie de terrains	**type**	**Nombre de terrains**	**0 < x < 149 m.**	**150 < x < 299 m.**	**300 < x < 499 m.**	**500 < x< 1000 m.**
Terrains desservis avec égout et aqueduc	**À la limite du terrain**	**45**	**0**	**5**	**6**	**54**
	Services dans la rue	**20**				
Terrains à desservir	**5 prochaines années**	**89**	**0**	**0**	**5**	**84**
	Dans plus de 5 ans	**470**	**10**	**76**	**175**	**209**
Terrains sans service à bâtir		**36**	**1**	**4**	**12**	**19**
Terrains sans service	**Sans échéance de développement**	**7**	**0**	**4**	**3**	**0**

C'est avec une volonté de favoriser un développement urbain équilibré que les autorités municipales ont favorisé l'émergence d'un consensus régional pour le prolongement de l'autoroute. Le développement espéré est encadré par un cadre de planification long terme.

Le développement de la Ville se fera principalement sur la rive Est de la rivière Chaudières. Les terrains à proximité de la route Fraser ainsi que ceux au nord de la 107^{ième} rue entre la 33^{ième} avenue et son prolongement virtuel, et l'axe du tracé de l'autoroute 73 apparaissant au schéma d'aménagement de la MRC Robert-Cliche sont identifiés comme secteurs d'expansion urbaine au plan d'urbanisme révisé de la Ville de Beauceville.

Les autorités de la Ville anticipent également que les abords de l'échangeur entre l'autoroute 73 et le chemin du Golf, deviennent des lieux où la pression de développement soit forte. Cependant ces terrains sont présentement en zone protégée par la *Loi sur la Protection du Territoire agricole* et ne peuvent être « dézonés » sans des

[25] Ville de Beauceville, *Compilation du Service d'urbanisme,* 2005
[26] Compilation Ville de Beauceville, février 2005

demandes spécifiques à la CPTAQ pour autoriser des usages à des fins autres qu'agricoles. À court terme, la Ville n'entend pas supporter ces demandes alors que les services municipaux d'égout et d'aqueduc ne s'y rendent pas. Une réflexion spécifique devra être menée par les autorités municipales pour planifier le développement des abords de l'échangeur ainsi que le long du chemin du Golf et de la future route menant au parc industriel.

De même la Ville devra planifier l'utilisation du rang Saint-Charles entre le chemin du Golf et la route du parc industriel. L'achalandage accrû à la suite de la construction de l'échangeur pourra nuire aux usages agricoles qui s'y trouvent. Cet aspect est d'autant plus important, que le fait de préserver ce segment du rang Saint-Charles faisait partie du précédent projet de prolongement de l'autoroute comme mesure d'atténuation des impacts sur les activités agricoles.

4.2 Avantages et désavantages des tracés Est et Ouest

Quel tracé permettra à la Ville de Beauceville d'assurer le développement harmonieux de ses réseaux et des infrastructures publics et la construction dans ses zones prioritaires?

Le tracé Ouest facilite l'encadrement du développement de la Ville en intégrant dans la planification du développement et de l'aménagement de la zone urbaine, le tracé Ouest, la voie de desserte et la ligne de transport électrique qui va du poste de transformation électrique de la 107^{ième} rue et se dirige vers le nord en coupant perpendiculairement le parc industriel. C'est entre autres sur la base de la localisation du tracé de référence que fut planifié le développement de la Ville et sur lequel furent établis les horizons de planification. L'argumentation[27] de la Ville fut retenue par la Commission de la Protection du Territoire agricole dans son appréciation de la demande de la Ville pour exclure de la zone agricole 15 hectares pour l'agrandissement du parc industriel. Les commentaires de la CPTAQ formulés dans la décision, font référence au *« ...milieu boisé et l'on remarque, sur une superficie à proximité, le site de la future autoroute ».*

Le tracé Ouest permet un meilleur respect des activités agricoles alors que les terres sont déjà morcelées à l'ouest et que le passage de l'autoroute ne viendra pas créer de nouveaux résidus de terrains qui seraient difficiles d'accès par les exploitants. Les zones boisées à l'ouest n'ont pas de valeur écologique importante et les érablières peuvent être évités. C'est en ces termes que l'UPA de la Beauce et le Syndicat des producteurs de bois de la Beauce ont pris position en faveur du tracé Ouest.

Par ailleurs, le tracé Est, éloigné de la zone urbaine, engendre moins d'expropriations de propriétés affecte moins le climat sonore des résidants, et a moins d'impacts hydrauliques. Moins de résidences seront touchées. Quant à la voie de desserte à l'est, son utilisation sera limitée à la circulation locale et ne peut servir pour compléter le

[27] Commission de protection du Territoire agricole, *Demande de la Ville de Beauceville pour exclure 15 hectares pour l'agrandissement du parc industriel,* 8 mai 2003.

réseau d'infrastructures urbaines, étant entièrement localisée en territoire agricole protégé par la CPTAQ.

Si le tracé Est était retenu, la Ville devra éventuellement prévoir la construction d'une rue collectrice à l'est de la zone urbaine pour faciliter la circulation nord-sud, alléger la circulation sur le boulevard Renault et boucler son réseau d'infrastructures. Cette collectrice nord-sud pourrait être localisée là où elle est montrée au plan du MTQ, ou encore, en empruntant le rang Saint-Charles. La voie nord-sud permettra de circuler rapidement entre les extrémités nord et sud de la Ville et soulagera la circulation sur la 9ième et la 18ième avenue en provenance du parc industriel. L'allègement de la circulation sur le boulevard Renault facilitera les aménagements récréatifs et touristiques.
Cependant si le rang Saint-Charles était considéré comme voie nord-sud et qu'une surlargeur de l'emprise était requise, la Ville devra se présenter de nouveau devant la CPTAQ et justifier son choix d'aménagement alors que la décision du mois de mai 2003 prenait une direction autre.

Indépendamment du choix de l'un ou l'autre tracé, la Ville doit prévoir l'aménagement de la zone de l'échangeur du chemin du Golf ainsi que des terrains de part et d'autre du chemin du Golf et de la route du parc Industriel. Elle devra également régir l'achalandage du rang Saint-Charles entre ces deux chemins afin d'assurer l'utilisation agricole de ce territoire. À moyen terme, le quadrilatère formé au nord par le chemin du Golf, à l'est par l'autoroute, au sud par la route du parc Industriel et à l'ouest par le secteur urbain le long de la route 173, subira une forte pression pour son développement.

4.3 Mesures pour maximiser les répercussions positives et pour contrer les répercussions négatives

Par la Ville

- Élaboration d'un plan directeur des rues proposées, des équipements et des infrastructures publiques avec un calendrier d'implantation. Ce plan sera arrimé à la réflexion et à la planification élaborée dans le plan d'urbanisme.
- Établissement d'un programme de développement des abords de l'échangeur et des terrains entre l'autoroute, le chemin du Golf et la route vers le parc industriel.

La construction d'une voie urbaine nord-sud, peu importe la variante de tracé d'autoroute retenue est nécessaire à moyen terme pour alléger la circulation et faciliter le bouclage des réseaux. C'est avec l'opportunité d'utiliser la voie de desserte de l'autoroute comme rue collectrice nord-sud que la variante Ouest de tracé devient plus avantageuse pour la Ville que la variante Est, et ce, d'autant plus que depuis de nombreuses années, Beauceville planifie le développement de son territoire urbain en s'appuyant entre autres sur la présence de cette voie de desserte.

Section 5 : LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE ET DES ABORDS DE LA ROUTE 173

Toutes les études réalisées au cours des 20 dernières années tant par le MTQ que par la MRC identifient la faiblesse des infrastructures routières que sont les routes 173 et 108, pour assurer un déplacement fluide de la circulation interrégionale, régionale et de passage. Les études antérieures recommandent une approche intégrée du développement socio-économique de la Ville et des axes de circulation qui le supportent. Or ces axes 173 et 108 traversent le centre-ville de Beauceville. Le fort achalandage sur ces routes crée un milieu sans caractère et ayant perdu son cachet de centre-ville.

Les autorités municipales ont l'intention de revitaliser le centre-ville et en faire un lieu de fierté pour les Beaucevillois. Cette priorité d'aménagement va de pair avec celle qui traite de la création d'activités récréatives et touristiques. Sa réalisation pourra contrer les effets négatifs du prolongement de l'autoroute sur le commerce artériel.

5.1 Beauceville, un carrefour de circulation régionale

La route 173 traverse Beauceville du nord au sud, et est la principale voie d'accès entre Saint-Georges et l'autoroute en voie de construction jusqu'au chemin du Golf. Cette route à 4 voies coupe le centre-ville de Beauceville et isole le milieu urbain des activités récréatives et commerciales en bordure du boulevard Renault. Quant à la route 108, elle relie la Beauce à l'Estrie (Sherbrooke) et au-delà, vers les U.S.A. via l'autoroute 55 sud. Butant sur la route 173 au centre-ville de Beauceville, la route 108 ajoute à la circulation de passage, empruntant la route 173 en direction de Québec ou de Saint-Georges.

Le résultat est désastreux pour la qualité de vie au centre-ville. Le gabarit du boulevard Renault n'a aucun caractère urbain. L'implantation des établissements de part et d'autre, répondent davantage à des exigences de boulevard urbain plutôt qu'aux caractéristiques et au charme d'un centre-ville de petite agglomération. Le centre-ville est partagé entre les 2 rives alors que le noyau villageois est présent sur la rive ouest autour de l'église Saint-François d'Assise et le commerce de détail, est principalement implanté sur la rive est.

Le prolongement de l'autoroute 73 n'allègera que très peu le flot de circulation le long de la route 173[28]. Seul le transport de marchandises en provenance des parcs et des zones industrielles de Saint-Georges en direction de la région de Québec empruntera la nouvelle autoroute. Quant à la circulation en provenance ou en direction de la route 108, elle continuera de partager le boulevard Renault avec la circulation locale et régionale. Quant à la circulation de nature touristique, bon nombre de visiteurs continueront à suivre la rivière pour profiter des panoramas visuels et des activités récréo-touristiques comme les aménagements de l'île Ronde.

[28] Voir les données de circulation et l'enquête O/D réalisé par le MTQ et rapporté dans la *Mise à jour de l'étude d'opportunité*, rapport préliminaire, février 2004.

5.2 Avantages et désavantages des tracés Est et Ouest

Ni le tracé Ouest, ni le tracé Est ne semble avoir de répercussion directe sur la planification et le réaménagement du centre-ville de Beauceville. Cependant l'implantation de la voie de desserte le long du tracé Ouest pourra faciliter le réaménagement du boulevard Renault alors qu'une partie de la circulation nord-sud pourra y être détournée lors des travaux. Un déplacement de certains commerces du centre-ville vers cette nouvelle voie de circulation pourrait se produire si la municipalité revoit son plan d'urbanisme.

Le tracé Est quant à lui ne constitue pas une contrainte à la réalisation, par la municipalité, d'une nouvelle voie urbaine nord-sud près du périmètre urbain, mais il n'offre aucun support au réaménagement urbain du centre-ville puisque la voie de desserte du tracé Est sera entièrement en zone agricole, éloignée du centre traditionnel d'activités commerciales.

5.3 Mesures pour maximiser les répercussions positives et contrer les répercussions négatives

Par la Ville

- L'arrivée du prolongement de l'autoroute est le bon moment pour amorcer un exercice de planification et d'aménagement du centre-ville en collaboration avec le MTQ et les commerçants. Cet exercice devra prendre en compte les crûes potentiels, la circulation locale et de transit, l'accès aux commerces routiers ainsi que l'aménagement des berges et l'accès à l'île Ronde.

Par le MTQ

- Le Ministère devra suivre de près l'évolution de la circulation en mettant à jour ses données et ainsi réviser le cas échéant, sa vision intégrée du réseau interrégional de transport et proposer de nouvelles solutions pour relier le prolongement de l'autoroute 73 à la route 108 et ainsi alléger la circulation de transit sur la route 173 à l'intérieur du territoire urbain.

Le prolongement de l'autoroute 73 et l'évolution de la circulation amèneront, le cas échéant, le MTQ à revoir les aménagements de la route 173 sur le territoire de la Ville et les liens avec la route 108 en fonction notamment de l'évolution de la répartition du trafic de transit

Les autorités de la Ville devraient profiter de l'opportunité pour revoir et réaménager le centre-ville et planifier un lien étroit entre le boulevard Renault et la nouvelle voie de desserte nord-sud en zone urbaine le long du tracé Ouest.

Section 6 : L'APPUI AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE

La quatrième priorité pour assurer le développement de Beauceville est fondée sur la volonté municipale de développer des attraits touristiques et récréatifs. En fait, Beauceville n'est plus le centre régional d'il y a 50 ans. Son positionnement dans la hiérarchie urbaine de la Beauce a été modifié alors que de plus en plus de gens se dirigent vers la région sud de Québec et de la capitale. Lévis et Saint-Romuald sont devenues les principaux moteurs de la grande région Chaudière-Appalaches alors que Saint-Georges joue ce rôle au sud.

Beauceville doit donc se définir une nouvelle vocation, passant d'une ville avec un caractère manufacturier régional à une ville qu'on recherche pour sa qualité de vie. Les autorités municipales ont opté pour la création d'emplois locaux et la mise en valeur du lien privilégié entre la ville et la rivière Chaudière ainsi que l'histoire militaire de la région, fondée sur 300 ans de faits d'arme.

Cette priorité est encore jeune à l'agenda du développement municipal et nécessitera une période d'élaboration avec les intervenants locaux et régionaux. Elle constitue le quatrième indicateur.

6.1 Problématique du développement récréo-touristique

Le Conseil municipal a entrepris de doter la Ville d'une stratégie de développement touristique et d'aménagement d'équipements récréatifs sur la base des grandes orientations de la région Beauce-Appalaches[29].

Située au carrefour des axes routiers 173 / 108, au cœur de la région Beauce-Appalaches, Beauceville a une histoire riche qui s'étend sur près de 300 ans. Quatre éléments de la stratégie ont déjà été mis en place. Ce sont l'aménagement de l'île Ronde, le développement du parc des Rapides-du-Diable, la restauration des bâtiments à caractère patrimonial et l'adoption d'une politique familiale[30]

Démarche en quatre volets

L'île Ronde est située au cœur de la rivière et accessible du centre-ville par le pont Beauceville. L'île est aménagée d'aires de repos et de jeux. Elle offre une large gamme d'activités familiales durant les 4 saisons.

Le parc des Rapides-du-Diable est situé entre la route 173 et la rivière Chaudière. Il offre aux visiteurs une forêt, des sentiers pédestres, des aires de repos et de pique-nique. Des vues exceptionnelles vers la rivière Chaudière et les rapides du-Diable ont été dégagées. Le parc rappelle par des panneaux thématiques, le passé aurifère de Beauceville, l'origine

[29] Conseil régional de concertation de Chaudières-Appalaches, *Plan stratégique régional 2002 – 2007, Cultiver la richesse,* juin 2002.

[30] Ville de Beauceville, *Pour l'épanouissement de la famille,* Politique familiale, adoptée le 8 avril 2002.

du nom de la ville et le rôle et l'importance de l'invasion américaine dirigée par Arnold Benedict qui emprunta le chemin de la rivière en 1775.

La Ville en collaboration avec le gouvernement du Québec a mis en place un programme d'aide à la restauration des bâtiments à caractères patrimoniaux. Plus de 20 propriétaires se sont prévalus du programme à ce jour. Par ailleurs la première phase du circuit patrimonial sera en place dès le mois de mai 2005. 25 panneaux d'interprétation historique jalonnent le circuit dans l'arrondissement deLery et du Moulin et invitent les visiteurs à partager la connaissance de l'histoire de la Ville.

La politique familiale adoptée en 2002 établit un plan d'action qui touche les loisirs, la culture, l'information et l'accès aux services municipaux, la qualité du milieu et l'habitat.

Des thématiques à exploiter

Les membres du Conseil municipal se penchent présentement sur l'opportunité de cibler et adopter un ou des thèmes pour supporter le développement touristique de Beauceville et bien identifier les attraits du milieu. Cette démarche sera concrétisée au cours des prochains mois en collaboration avec l'Association Touristique Régionale Beauce-Appalaches.

Les trois thèmes présentement ciblés sont :

a) ***Beauceville, une ville et ses rivières***;
Le thème fait référence aux premiers établissements, à la fondation de la Seigneurie, à l'essor industriel et aussi, aux inondations successives qui ont marqué les implantations humaines. C'est un thème riche qui fait appel à la mémoire des Beaucevillois.

b) ***Beauceville, ville de l'imprimé***;
Le thème témoigne de la présence de nombreuses imprimeries sur le territoire ainsi que d'activités associées au graphisme, aux pâtes et au papier. Il souligne également la présence du Centre intégré de formation professionnelle et technique en imprimerie du Québec, associé à la Commission scolaire Beauce-Etchemin et au CEGEP Beauce-Appalaches. C'est aussi un rappel de la publication des journaux régionaux qui dès 1908, ont informé la population beauceronne. On se souviendra que le sous-secteur industriel de l'imprimerie compte pour 820 emplois alors que le sous-secteur du bois compte pour 260 emplois.

c) ***Beauceville, fière de son passé militaire***;
Le territoire de Beauceville est également un témoin important de l'histoire militaire du Québec. En 1775, Arnold Benedict menait l'invasion américaine en territoire britannique. De nombreux artéfacts témoignent de son passage le long de la Chaudière. L'exploitation de ce thème permettrait aussi de rappeler la construction du fort Saint-François, la présence des miliciens, le rôle des militaires de la Beauce durant la première guerre mondiale, l'enrôlement, la conscription, la présence des déserteurs, la formation et le rôle du régiment de la

Chaudière ainsi que les monuments et les cénotaphes, témoins des principaux faits d'armes.

Ces trois thèmes sont intimement liés à l'histoire et au développement de la Ville. Le choix de l'un ou l'autre permettra aux autorités de déterminer des orientations précises en matière de développement récréo-touristiques, de prévoir des budgets et des calendriers d'acquisition de terrain, de choix d'équipements et d'activités. Ces choix permettront éventuellement à la Ville en étroite collaboration avec les intervenants, restaurateurs, aubergistes et autres, d'élaborer et adopter une politique de développement récréo-touristique sur son territoire. Cette politique et les activités qui en découleront s'arrimeront aux orientations de Tourisme Beauche-Appalaches.

La mise en valeur récréo-touristique du territoire de la ville s'appuie sur la vitalité de son développement industriel et sur l'aménagement des accès aux rives et aux îles de la Chaudière.

6.2 Avantages et désavantages des tracés Ouest et Est

Le tracé Ouest est situé directement sur le coteau. Situé en majeure partie en terrain boisé ou à flanc de colline, le tracé offre cependant quelques perspectives vers la vallée et surtout, la rive ouest de la rivière Chaudière. L'aménagement de belvédères pourrait permettre de cibler certains repères visuels importants. Ces paysages pourront ainsi souligner la présence des attraits touristiques, dignes d'attirer une clientèle touristique.

Le tracé Est s'inscrit davantage dans un environnement boisé et encaissé. Il ne donne aucune visibilité vers les éléments forts de la Ville et de la vallée de la Chaudière. Il ne permet pas de rappeler aux visiteurs de passage qu'il y a là, à proximité, des attraits récréo-touristiques.

6.3 Mesures pour maximiser les répercussions positives et contrer les répercussions négatives

Par la Ville :

- De concert avec les intervenants du milieu récréo-touristique, élaboration et adoption d'un politique et d'une stratégie de développement touristique mettant en valeur l'un des 3 thèmes proposés.

Par le MTQ :

- En collaboration avec la Ville, aménager le boulevard Renault pour permettre un accès facile à la rivière Chaudière et aux aménagements piétonniers en rives, autant de façons de contribuer à la mise en valeur touristique du territoire.

Dans la perspective d'un développement diversifié de son économie, la Ville de Beauceville envisage d'adopter une politique et une stratégie de développement touristique. La collaboration étroite avec le MTQ permettra d'identifier les moyens de faire connaître aux visiteurs les panoramas vers les principaux repères de la ville et de mettre en valeurs les abords de la rivière Chaudière.

Section 7 : INTERVENTIONS PROPOSÉES

La septième section résume l'analyse précédente. Elle présente sous forme de tableaux les principaux avantages et désavantages d'un tracé ou de l'autre en regard du développement économique et du dynamisme urbain de la Ville. La section résume également les principales mesures qui doivent être envisagées tant par la Ville que pour le MTQ.

Le prolongement de l'autoroute 73 constitue une opportunité majeure pour orienter le développement de la Ville au cours des prochaines années. La Ville doit miser sur celle ci pour revoir l'aménagement de son territoire, contrer les pressions de développement indues et revitaliser son centre-ville. Dès aujourd'hui, la Ville doit s'assurer la collaboration et la participation de tous les autres acteurs, présents son territoire.

7.1 Synthèse des avantages et désavantages d'un tracé ou l'autre

Le relevé des avantages ou désavantages ne donne qu'un des éclairages requis pour retenir un tracé sur le territoire de la Ville. Au delà des répercussions sur le dynamisme urbain et le développement économique, les décideurs doivent prendre en compte le respect de l'environnement et la pérennité des interventions. Une vision éclairée du développement durable doit intégrer les dimensions économique, sociale et environnementale. Le promoteur et les organismes associés à la prise de décision, doivent considérer la viabilité à long terme du développement de la région et des collectivités locales dont celle de Beauceville. Prendre en considération une seule dimension n'est pas suffisante. La prise de décision doit être abordée dans une vision intégrée et à long terme.

L'analyse des sections précédentes, résumée au tableau 7-1, permet de dégager un avantage pour le tracé Ouest dans une perspective de développement économique et de dynamisme urbain de Beauceville. Toutefois avant de faire un choix final, le promoteur devra ajouter les autres éclairages et compléter une analyse pondérée des critères de choix.

7.2 Mesures pour assurer le développement économique

Cette dernière sous-section revoit les principales mesures qui devront être prises par le MTQ et la Ville pour profiter du prolongement de l'autoroute. Peu importe le choix du tracé, tant la Ville de Beauceville que le Ministère des Transports du Québec doivent se donner un plan d'actions qui, réalisé en collaboration, permettra d'intervenir judicieusement sur le territoire de la Ville et assurer son dynamisme et son développement économique.

7.2.1 Ministère des Transports du Québec

Le Ministère doit redéfinir ses interventions régionales pour les prochaines années. Le MTQ doit élaborer une vision globale de la circulation de transit sur le territoire de Beauceville prenant en compte la situation actuelle et les différents horizons de réalisation du prolongement de l'autoroute.

Cette vision et ce cadre de planification doivent intégrer des :

- o interventions pour améliorer l'accès au parc industriel de Beauceville;
- o interventions pour faciliter la circulation de transit – route 108 / route 173 et les liens avec l'autoroute 73;
- o interventions pour améliorer la fluidité de la circulation interrégionale – St-Joseph / Beauceville / Saint-Georges;
- o interventions pour améliorer le caractère urbain le long de la route 173 au centre ville de Beauceville.

7.2.2 Ville de Beauceville

La Ville doit se donner des outils de planification à long terme et de prise de décision qui vont au-delà du plan d'urbanisme traditionnel. Bien que les autorités municipales aient fait preuve d'ouverture d'esprit quand est venu le temps de discuter de dynamisme urbain, ils sont à court d'outils.

Il est temps, croyons-nous, que les autorités de la Ville concrétisent leur vision du développement pour y inclure :

- o un plan d'aménagement et de circulation du et vers le parc industriel en faisant état des horizons de croissance réalistes;
- o une politique de développement touristique et une stratégie d'accompagnement des opérateurs locaux pour supporter le développement économique, la création d'emplois et le redéploiement du commerce routier notamment, celui en bordure de la route 173 et aux abords de l'échangeur du chemin du Golf;
- o un plan de revitalisation et d'aménagement du boulevard Renault et des rives de la rivière Chaudière pour y créer au centre-ville, un lieu de convergence dont le caractère sera urbain à la mesure des résidants et des piétons.

Tableau 7-1 : Synthèse des avantages et désavantages par indicateur et par tracé

Indicateur	Tracé Ouest	Tracé Est	Commentaires
LE MAINTIEN D'UNE BASE LOCALE D'EMPLOIS DIVERSIFIÉS	**M**		Tant le tracé Ouest que le tracé Est auront un impact négatif sur le chiffre d'affaires des commerçants dont les activités sont largement tributaires de l'achalandage régional et de passage. L'aménagement d'une voie de desserte du coté urbain du tracé Ouest pourra permettre de minimiser les pertes d'emplois en favorisant des implantations commerciales qui auront une forte visibilité à partir de l'autoroute.
	f		Le raccordement du parc industriel au tracé Ouest est plus court que le raccordement au tracé Est
			La construction du prolongement de l'autoroute et ce, peu importe le tracé, n'aura pas d'effets sur la liaison du parc industriel à la route 108 via la route 173 et le pont Fortin de Beauceville.
L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES ET DE LA TRAME URBAINE	**M**		Le tracé Ouest facilite l'encadrement du développement de la Ville en intégrant dans la planification du développement de la zone urbaine, la voie de desserte nord-sud et la ligne de transport électrique.
	M[31]		Le tracé Ouest permet un meilleur respect des activités agricoles alors que les terres sont déjà morcelées à l'ouest et que le passage de l'autoroute ne viendra pas créer de nouveaux terrains résiduels qui seraient difficiles d'accès par les exploitants.
		M	Le tracé Est, éloigné de la zone urbaine, engendre moins d'expropriations de propriétés, et affecte moins le climat sonore des résidants.

Avantage fort (**F**), moyen (**M**) , faible (**f**) et nul ( ).

[31] Selon la position de l'UPA

Indicateur	Tracé Ouest	Tracé Est	Commentaires
LA REVITALISATION DU CENTRE-VILLE ET DES ABORDS DE LA ROUTE 173			Ni le tracé Ouest, ni le tracé Est n'ont de répercussion directe majeure sur la planification et le réaménagement du centre-ville de Beauceville
	f		Cependant l'implantation de la voie de desserte le long du tracé Ouest pourra éventuellement faciliter le réaménagement du boulevard Renault alors qu'une partie de la circulation nord-sud y serait détournée.
L'APPUI AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET SOCIO-ÉCONOMIQUE	**f**		Le tracé Ouest est situé directement sur le coteau. Il permet quelques percées visuelles sur la rive Ouest et la vallée de la Rivière Chaudière. La Ville et le MTQ pourraient envisager l'aménagement de belvédères où quelques repères visuels importants pourront être soulignés.

Avantage fort (**F**), moyen (**M**), faible (**f**) et nul ( ).

Annexes

LISTE DES INTERVENANTS RENCONTRÉS

H. Marcel Veilleux, maire

Jacques Francoeur, directeur général

Paul Morin, responsable des communications

Jocelyn Boulanger, responsable de l'urbanisme

Simon Boucher, industriel

Denis Bédard, industriel

Denis Fortin, ingénieur

Marquis Fortin, restaurateur

Quelques personnes ont été rencontrée de façon informelle, principalement dans les commerces du centre-ville

TYPE DE QUESTIONS

Le questionnaire n'a pas été appliqué de façon systématique à chaque rencontre. Cependant les sujets suivants ont été généralement couverts. Les résultats des entrevues n'ont pas de valeur scientifique et ne permettent que de retenir des tendances générales.

- Êtes-vous favorable au prolongement de l'autoroute ?
    - Si oui, pourquoi ?
    - Si non, pourquoi ?
        - Est-ce l'arrivée de l'autoroute changera vos habitudes ? Quelle route prenez-vous présentement ? Quelle route prendrez-vous après la construction ? Pour aller travailler ?
        - Pour faire des achats ?
            - Quels types d'achats sont faits à St-Georges ?
            - Quels types d'achats ferez-vous à Ste-Foy ?
- Quels sont les principaux attraits touristiques de Beauceville ?
    - Utilisez-vous le parc de l'île Ronde ?
    - Le parc des Rapides-du-Diable ?
    - Recevez-vous des parents / amis visiteurs ?
    - Que visitent-ils ?
- Comment comparez-vous votre centre ville avec d'autres villes que vous connaissez ?

Transports Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
QTR A 210 201