

**PROJET DE CONTOURNEMENT DE LA TUQUE
PAR LA ROUTE 155
ÉTUDE D'IMPACT ÉCONOMIQUE**

**COMPTE RENDU DES RENCONTRES
AVEC LES INTERVENANTS SOCIO-ÉCONOMIQUES
ET LES COMMERÇANTS DE VAL-D'OR**

Novembre 2003

1 PERSONNES PRÉSENTES

1.1 Délégation de La Tuque

Monsieur Normand Beaudoin, président
Chambre de commerce du Haut-Saint-Maurice

Monsieur Paul Naud, vice-président
Société de développement commercial de La Tuque (SDC)

Monsieur Alain Martineau, agent de développement
Centre local de développement du Haut-Saint-Maurice (CLD)

Monsieur Marcel Massicotte, agent de développement
Société d'aide au développement de la collectivité (SADC)

Monsieur Gaston Hamel, conseiller municipal
Ville de La Tuque

1.2 Délégation du MTQ

Madame Denise Tellier, conseillère en communication
Ministère des Transports

Monsieur Michel Michaud, géographe et aménagiste du territoire
Ministère des Transports

Monsieur Pierre Arnoux, urbaniste
Groupe HBA

Monsieur Jean-Marc Bergevin, économiste
B.E.S.T.E

1.3 Personnes rencontrées à Val-d'Or

Monsieur Fernand Trahan
Maire de Val-d'Or

Madame Jeannette Breton
Corporation Rue Principale et regroupement des marchands du centre-ville

Madame Annick Brochu

Chambre de commerce de Val-d'Or

Monsieur Jean-Yves Poitras
Corporation de développement industriel

Monsieur Guy Faucher
Directeur général de la Ville de Val-d'Or

Commerçants

Madame Brigitte Giroux
Restaurant St-Hubert

Madame Janette Vachon
Restaurant Mike's

Madame Yolande Cloutier
Frérot Soeurette (mercerie)

Monsieur René Cantin
Papeterie commerciale

Monsieur Richard Murphy
RC Dubois (mercerie)

Notons que tous les commerçants rencontrés étaient déjà en affaires avant la construction de la voie de contournement (1982) et ont donc vécu les changements liés à cette construction.

Les rencontres se sont tenues le 19 novembre 2003 dans la salle du conseil de l'hôtel de ville de Val-d'Or.

2 CONTEXTE DE LA CONSTRUCTION DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT

2.1 Situation de la Ville de Val-d'Or

La Ville de Val-d'Or a une population de 32 125 personnes, dont plus de 20 000 sont concentrées dans l'agglomération urbaine de Val-d'Or. Depuis le processus de fusion en 2002, la ville constitue un centre de service pour la MRC de la Vallée-de-l'Or et également pour la partie sud de la MRC d'Abitibi. Val-d'Or dessert ainsi une population de près de 60 000 habitants.

Les principaux centres urbains qui peuvent être en compétition commerciale avec Val-d'Or sont :

- la ville de Rouyn-Noranda (30 000 habitants), située à 108 km à l'est;
- la ville d'Amos (13 000 habitants), située à 68 km vers le nord;
- la ville de Mont-Laurier (8000 habitants), située à 293 km vers le sud-est;
- La ville de Malartic (4000 habitants), située à 25 km vers l'est;
- La ville de Senneterre (3500 habitants), située à 60 km vers le nord-est.

Considérant l'absence de centre urbain important dans un rayon de plus de 200 km, les possibilités de fuites commerciales sont donc limitées.

La majeure partie des utilisateurs des commerces de Val-d'Or est constituée d'une clientèle locale, la clientèle de passage étant limitée. Selon le maire, les gens de l'extérieur qui viennent à Val-d'Or le font, dans 90 % des cas, pour un but précis (affaires, famille, etc.). La clientèle touristique est peu significative.

L'économie de Val-d'Or repose essentiellement sur les mines et la forêt. La forêt a donné naissance à un secteur industriel important; les compagnies Domtar, Uniboard, Unires et Norbord produisent du papier et d'autres produits finis (des panneaux par exemple). Trois mines sont également en exploitation dans la région immédiate de Val-d'Or. Le parc industriel regroupe 125 entreprises. Ces industries génèrent un important trafic lourd.

La route 117, qui traverse Val-d'Or, constitue l'axe régional principal et relie l'Abitibi au sud du Québec. Cette route est également la porte d'entrée au territoire de la Baie-James. Elle supporte ainsi un important volume de camions. Avant la voie de contournement, la route 117 traversait le centre-ville de Val-d'Or (3^e Avenue).

2.2 Justification de la construction de la voie de contournement

Le projet de voie de contournement est venu d'une volonté de la Ville de Val-d'Or et du milieu des affaires afin, en premier lieu, de mettre fin aux nuisances liées au trafic lourd dans le centre-ville de Val-d'Or. La voie de contournement permettait également de desservir un gisement aurifère à ciel ouvert. La voie de contournement était également vue par les

autorités de Val-d'Or comme un outil de développement économique afin de permettre le développement du parc industriel situé le long de la voie de contournement.

Notons qu'il n'y a pas eu d'opposition au projet de la part de la population ou des commerçants.

2.3 Localisation de la voie de contournement

La voie de contournement, construite en 1982, a une longueur de 4,5 km et évite la zone urbanisée de Val-d'Or. Elle traverse toutefois le parc industriel. Le tracé a été choisi par la municipalité et le MTQ. La voie de contournement ne s'éloigne pas de plus de 1 km du centre-ville. Deux accès permettent de relier la voie de contournement au centre-ville. Un automobiliste engagé sur la voie de contournement peut donc rejoindre quand même le centre-ville. Le maire de Val-d'Or insiste sur l'importance de la localisation de la voie de contournement et sur le rôle clé de la municipalité pour déterminer le tracé de cette voie en fonction de ses objectifs de développement.

La voie de contournement a une servitude de non-accès sur toute sa longueur. Aucun développement n'y est donc permis.

Deux carrefours giratoires ont été aménagés, l'un à l'entrée sud de la voie de contournement et l'autre à la jonction de la route 117 et du boulevard Industriel. Selon le maire de Val-d'Or, ces carrefours permettent une plus grande fluidité de la circulation et réduisent les risques d'accidents. Dans le carrefour giratoire sud, les véhicules lourds peuvent empiéter sur des bandes franchissables leur étant réservées au centre. Notons que ces deux carrefours n'ont pas été aménagés lors de la construction, mais plus tard. Le dernier a été reconstruit en 2001.

3 IMPACTS LIÉS À LA VOIE DE CONTOURNEMENT

3.1 Impact général pour la Ville de Val-d'Or

Selon le responsable de la Corporation de développement industriel, la voie de contournement a été un outil majeur de développement pour la Ville de Val-d'Or. La desserte du parc industriel par la voie de contournement a permis de sécuriser de nombreux emplois et d'amener des industries à Val-d'Or. Des compagnies de transport situées dans le centre-ville ont également pu se relocaliser dans le parc industriel. La voie de contournement constitue également une excellente vitrine pour le parc industriel. Les industries du parc industriel sont principalement liées à la transformation des matières premières, ce qui implique un camionnage lourd important. La facilité d'accès au parc industriel a ainsi favorisé le développement d'entreprises utilisant le camionnage dans le parc industriel.

De plus, ces camions évitent maintenant le centre-ville, ce qui a considérablement réduit les nuisances (bruit, vibrations, problèmes de sécurité, etc.) pour les résidents et utilisateurs du centre-ville.

3.2 Impacts directs sur les commerces

De façon générale, l'ensemble des intervenants a convenu que les impacts sur les commerces ont été minimales ou nuls et qu'aucun commerce n'a dû fermer à la suite de la construction de la voie de contournement.

Quelques commerçants (un ancien propriétaire de stations-services notamment) ont toutefois indiqué que leur chiffre d'affaires avait baissé lors de la première année, mais que cela s'était rétabli par la suite. Une autre commerçante a indiqué qu'elle avait noté une baisse d'achalandage dans son commerce sans toutefois que cela ait eu un impact significatif sur son chiffre d'affaires. Les autres commerçants (deux restaurants, une papeterie et une mercerie) n'ont noté aucun changement à la suite de la construction de la voie de contournement.

Les commerçants ont aussi tous noté la qualité de vie très améliorée au centre-ville à la suite du détournement des camions vers la voie de contournement. Tous les intervenants notent que les commerces doivent passer à travers une période d'adaptation à la suite de la construction de la voie de contournement.

Aucun des commerçants rencontrés ne regrette la construction de la voie de contournement.

Notons que la période de construction de la voie de contournement (1982) a correspondu, pour la région de Val-d'Or, et contrairement au reste du Québec, à une période de prospérité économique.

3.3 Impacts sur la structure commerciale de la ville de Val-d'Or

La construction de la voie de contournement n'a pas modifié la structure commerciale de la ville de Val-d'Or, que ce soit par un déplacement commercial ou par une concentration de commerces aux entrées et aux sorties de la voie de contournement. Selon le maire de Val-d'Or, une municipalité a toute la latitude pour déterminer le développement commercial de la ville avec son règlement de zonage. La servitude de non-accès le long de la voie de contournement est aussi essentielle, non seulement pour assurer la fluidité et la sécurité de la circulation, mais aussi pour éviter le déplacement des commerces vers la voie de contournement. La voie de contournement n'a ainsi pas vidé le centre-ville.

Notons que des récents développements commerciaux (Loblaws et Wal-Mart) se sont localisés le long de l'ancien tracé de la route 117, à proximité toutefois de la jonction nord de la voie de contournement. Il reste cependant de la place pour du développement au centre-ville.

Le développement commercial de Val-d'Or a ainsi suivi un développement commercial similaire à toutes les villes du Québec : construction de centre d'achats en zone périurbaine et déplacement de certains commerces vers ces nouveaux pôles commerciaux.

4 MESURES PRISES PERMETTANT D'ATTÉNUER LES IMPACTS NÉGATIFS LIÉS À LA VOIE DE CONTOURNEMENT

4.1 Liens avec le centre-ville

Les intervenants ont insisté sur l'importance d'avoir d'autres liens entre la voie de contournement et le centre-ville, non pas uniquement l'entrée et la sortie. Selon les intervenants, il faut donner une autre chance aux utilisateurs de la voie de contournement de rejoindre le centre-ville. Ainsi, à Val-d'Or, deux routes relient la voie de contournement au centre-ville entre l'entrée et la sortie. Une fois engagés sur la voie de contournement, les utilisateurs peuvent ainsi rejoindre quand même le centre-ville.

4.2 Carrefours giratoires

L'aménagement de carrefours giratoires a permis une plus grande fluidité de la circulation (en particulier les camions) et une amélioration de la sécurité. Avant, il y avait des carrefours traditionnels avec des feux de circulation et il arrivait que des camions ne respectaient pas ces feux. Le maire de Val-d'Or indique l'importance de planifier de tels carrefours giratoires dès l'élaboration des plans et devis.

Un carrefour giratoire peut également constituer une belle porte d'entrée pour une municipalité avec des aménagements paysagers.

4.3 Affichage et signalisation

Tous les intervenants insistent sur l'importance de l'affichage pour soutenir les commerces du centre-ville. Les utilisateurs de la voie de contournement doivent avoir de l'information sur le centre-ville (direction, type de commerces, etc.). Le centre-ville doit ainsi être clairement indiqué à l'entrée, à la sortie et aux autres accès au centre-ville.

Les intervenants ont insisté sur l'importance pour la municipalité de faire connaître et de vendre son centre-ville. L'affichage et le kiosque touristique sont deux outils majeurs pour ce faire.

Les commerçants et les autorités municipales ont indiqué que l'affichage (incluant la signalisation du MTQ) était déficient au début de la voie de contournement. L'affichage doit donc être planifié dès le début de la construction. Ils précisent également l'importance du coup de cœur des visiteurs, en particulier à la vue de restaurants ou d'autres commerces. Si ces commerces n'ont aucune visibilité (absence d'affichage), ce coup de cœur ne se produira pas et les usagers poursuivront leur route.

4.4 Localisation du kiosque touristique

Auparavant, le kiosque touristique (en direction sud) était situé au départ de la voie de contournement. Les autorités municipales ont jugé que cette localisation arrivait trop tard et que certains usagers étaient déjà engagés vers la voie de contournement. Le kiosque a ainsi été déplacé avant le départ de la voie de contournement.

Le kiosque touristique a une importance capitale pour diriger les personnes se rendant vers les sites touristiques, mais aussi vers les commerces et services existants à Val-d'Or. Sa localisation est donc stratégique et doit être située avant le départ de la voie de contournement.

5 CONCLUSION

À la suite de la visite de Val-d'Or et des rencontres avec les représentants du milieu socio-économique, municipal et avec des commerçants ayant vécu la construction de la voie de contournement, les points suivants peuvent être dégagés :

- À Val-d'Or, la construction de la voie de contournement a eu des impacts minimes ou nuls sur le chiffre d'affaires des commerces. Et lorsqu'il y a eu diminution du chiffre d'affaires, le rattrapage s'est fait rapidement;
- La disparition des camions dans le centre-ville a amélioré la qualité de vie au centre-ville, ce qui a eu un effet positif sur les commerces;
- Aucun des commerçants rencontrés ne regrette la construction de la voie de contournement;
- La voie de contournement a été vue dès le départ comme un outil de développement de la municipalité; la localisation de la voie de contournement est ainsi d'une importance majeure et les besoins de la municipalité doivent être pris en compte;
- La municipalité, avec son règlement de zonage, doit contrôler son développement commercial à la suite de la construction de la voie de contournement;
- La voie de contournement n'a pas donné lieu à une modification de la structure commerciale de la ville. Le centre-ville ne s'est pas vidé et des pôles ne se sont pas installés aux entrées et aux sorties de Val-d'Or;
- Des liens avec le centre-ville et la voie de contournement doivent exister entre l'entrée et la sortie pour donner une deuxième chance aux usagers d'utiliser les commerces du centre-ville;
- L'affichage est un élément essentiel pour donner une visibilité au centre-ville et aux commerces (importance du coup de cœur). Cet affichage doit être planifié avant l'ouverture de la voie de contournement;
- La présence de carrefours giratoires permet d'assurer une plus grande fluidité de la circulation, améliore la sécurité et peut constituer une porte d'entrée attrayante pour la ville. Ces carrefours giratoires doivent être planifiés dès la réalisation des plans et devis;
- Le kiosque touristique doit se localiser avant le départ de la voie de contournement afin de diriger éventuellement les usagers vers le centre-ville et ses commerces.

**PROJET DE CONTOURNEMENT DE LA TUQUE
PAR LA ROUTE 155
ÉTUDE D'IMPACT ÉCONOMIQUE**

**COMPTE RENDU DES RENCONTRES
AVEC LES INTERVENANTS SOCIO-ÉCONOMIQUES
ET LES COMMERÇANTS DE SAINT-FERDINAND**

Janvier 2004

1 PERSONNES PRÉSENTES

1.1 Délégation de La Tuque

Monsieur Normand Beaudoin, président
Chambre de commerce du Haut-Saint-Maurice

Monsieur Paul Naud, vice-président
Société de développement commercial de La Tuque (SDC)

Monsieur Alain Martineau, agent de développement
Centre local de développement du Haut-Saint-Maurice (CLD)

Monsieur Marcel Massicotte, agent de développement
Société d'aide au développement de la collectivité (SADC)

Monsieur Gaston Hamel, conseiller municipal
Ville de La Tuque

1.2 Délégation du MTQ

Madame Denise Tellier, conseillère en communication
Ministère des Transports

Monsieur Michel Michaud, géographe et aménagiste du territoire
Ministère des Transports

Monsieur Pierre Arnoux, urbaniste
Groupe HBA

Monsieur Jean-Marc Bergevin, économiste
B.E.S.T.E

1.3 Personnes rencontrées à Saint-Ferdinand

Monsieur Donald Langlois
Maire de Saint-Ferdinand

Monsieur Bernard Larochelle
Ancien maire de Saint-Ferdinand

Monsieur Clermont Tardif, conseiller municipal

Municipalité de Saint-Ferdinand

Monsieur J.A. Richard Ruel, président
Société de développement touristique du Lac William

Monsieur Gaston Pinette, président
Association des riverains du Lac William

Monsieur Gilles Soucy, secrétaire
Association des commerçants du Lac William

Commerçants

Madame Sylvie Lessard
Manoir du Lac William

Monsieur Pierre Marcoux
Resto-Bar Lake Side

Monsieur Léo Perreault
Chaussures Juvalu

Notons que tous les commerçants rencontrés étaient déjà en affaires avant la construction de la voie de contournement (1995) et ont donc vécu les changements liés à cette construction.

Les rencontres se sont tenues le 21 janvier 2004 dans la salle Bernier du Manoir du Lac William à Saint-Ferdinand.

2 CONTEXTE DE LA CONSTRUCTION DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT

2.1 Situation de la municipalité de Saint-Ferdinand

La municipalité de Saint-Ferdinand est issue du processus de fusion, en 2000, des municipalités de Saint-Ferdinand, Bernierville et Vianney. La population est d'environ 2500 personnes. Lors de la période estivale, la population peut toutefois doubler.

La municipalité de Saint-Ferdinand se situe le long de la route 165, à 20 km de Plessisville (10 000 habitants) au nord-ouest, à 20 km de Black Lake (maintenant fusionnée avec Thetford-Mines) et à 30 km de Thetford-Mines (27 000 habitants). La structure commerciale de Saint-Ferdinand est peu développée et répond principalement à des besoins locaux.

L'économie de Saint-Ferdinand a longtemps été dominée par l'hôpital Saint-Julien, un hôpital psychiatrique qui a accueilli jusqu'à 1500 patients et a employé près de 700 personnes. En 1997, le gouvernement a annoncé la fermeture progressive de cette institution. Aujourd'hui, il ne reste que des services de buanderie et d'alimentation qui desservent plusieurs hôpitaux voisins. Le secteur touristique est également développé dans le village en raison de la présence du lac William.

La route 165, qui traverse la municipalité, constitue l'axe régional principal et relie la région de Thetford-Mines à l'autoroute 20 et ainsi au reste du Québec.

2.2 Justification de la construction de la voie de contournement

Les discussions autour du projet de voie de contournement ont débuté il y a plus de 30 ans. Ce projet visait à détourner le trafic, et en particulier les camions, du centre du village. L'ancien tracé de la route 165 dans le village était très étroit et les maisons étaient très proches de la chaussée. Quand il y avait des voitures stationnées dans la rue, il devenait difficile pour deux camions lourds de se croiser. Cette situation entraînait des nuisances (bruit et vibrations) et créait un climat d'insécurité pour la population. La présence dans le village de l'hôpital Saint-Julien avec ses 600 employés accentuait les problèmes de trafic.

La construction de la voie de contournement s'est étalée sur deux ans, soit en 1994 et 1995. Elle a une longueur de 5,5 km et évite le cœur du village de Saint-Ferdinand. Plusieurs tracés ont été proposés dont un qui contournait le village par le nord du lac William (sur la rive opposée à celle du village). Toutefois, les autorités municipales ont jugé qu'un tracé du côté du village permettrait une meilleure visibilité de la municipalité et de ses commerces. On a également choisi de faire une voie de contournement courte afin de garder le plus de liens possibles avec le village. Entre l'entrée et la sortie de la voie de contournement, il y a un autre accès direct au village; il s'agit d'un carrefour à niveau.

3 IMPACTS LIÉS À LA VOIE DE CONTOURNEMENT

3.1 Impact général pour la municipalité de Saint-Ferdinand

Selon la totalité des intervenants, la voie de contournement a eu un effet très positif sur la municipalité. Avec la réduction considérable des nuisances, (bruit, vibrations, problèmes de sécurité, etc.), le centre du village est devenu beaucoup plus agréable et plus animé. Avant le contournement, la vitesse affichée dans le village était de 70 km/h. Maintenant, elle est de 50 km/h. Le contournement a également entraîné la rénovation de plusieurs bâtiments dans le village. L'évaluation foncière des résidences, en particulier celles situées le long du lac, a ainsi considérablement augmenté.

Les gens viennent également plus volontiers magasiner au centre du village maintenant. Celui-ci est devenu un lieu de promenade, particulièrement pendant la saison estivale. Des commerces (cafés-terrasses) se sont installés en raison de cette nouvelle qualité de vie. La disponibilité d'espaces de stationnement sur rue (avant, le stationnement sur rue pouvait empêcher les camions lourds de se croiser) a également contribué à amener une nouvelle clientèle au centre du village.

La voie de contournement a également aidé le développement du parc industriel situé à proximité. La voie de contournement a en effet permis un meilleur accès aux camions et une plus grande visibilité du parc industriel.

3.2 Impacts direct sur les commerces

Avant la construction de la voie de contournement, la communauté d'affaires de la municipalité s'est inquiétée des impacts négatifs de ce projet sur les commerces. Plusieurs pensaient que leur chiffre d'affaires allait diminuer. Toutefois, de l'avis général, les impacts sur les commerces ont été minimes ou nuls et aucun commerce n'a dû fermer à la suite de la construction de la voie de contournement. Il y a eu peu de changement dans la structure commerciale du village. Même les stations-services localisées dans le village, qui étaient les plus vulnérables à une voie de contournement, n'ont pas vu leur chiffre d'affaires diminuer à la suite de l'ouverture de la voie de contournement.

Il est à noter que la fermeture progressive de l'hôpital Saint-Julien, avec ses centaines d'emplois, a fait bien plus mal à l'économie de Saint-Ferdinand.

Les commerçants conviennent de l'amélioration de la qualité de vie au centre du village. Cette nouvelle situation a contribué à ramener une clientèle au centre du village qui l'évitait en raison du trafic, de l'insécurité et des problèmes de stationnement.

L'expansion du Manoir du Lac William illustre bien les effets positifs de la voie de contournement. Le Manoir du Lac William a été acheté en 1992 par la famille Lessard,

propriétaire d'un commerce d'équipements sportifs sur un terrain de l'autre côté de l'ancienne route 165, pour en faire une résidence de villégiature familiale.

La famille Lessard a exploité le Manoir en attendant d'obtenir les permis pour construire le chalet familial. Toutefois, la demande était telle que les Lessard ont décidé de poursuivre l'exploitation du Manoir et de rénover. En 1994, les 8 chambres du Manoir ont été rénovées et le Manoir a également doublé le nombre de chambres en raison de la demande anticipée faisant suite à la construction de la voie de contournement. L'expansion s'est poursuivie en 1997 avec l'ajout de 5 chambres et en 2001-2002 avec 13 chambres supplémentaires.

Selon M^{me} Sylvie Lessard, il aurait été difficile de connaître une telle expansion sans la voie de contournement. Elle signale d'ailleurs à ceux qui craindraient l'impact de la construction de la voie de contournement que les travailleurs du chantier compensent pour l'achalandage touristique perdu. Finalement, selon elle, seul l'affichage fait défaut. En effet, comme la municipalité est située à la frontière de deux zones touristiques, les commerces qui désiraient s'afficher à l'entrée et à la sortie de la municipalité auraient à payer en double.

Aucun des commerçants rencontrés ne regrette la construction de la voie de contournement. À leur connaissance, aucun membre de la communauté d'affaires de Saint-Ferdinand ne regrette non plus cette construction.

3.3 Impacts sur la structure commerciale de la municipalité de Saint-Ferdinand

La construction de la voie de contournement n'a pas modifié la structure commerciale de la municipalité de Saint-Ferdinand, que ce soit par un déplacement commercial ou par une concentration de commerces aux entrées et aux sorties de la voie de contournement. La servitude de non-accès le long de la voie de contournement a permis de protéger les commerces du centre du village. Les nouveaux commerces se sont installés le long de l'ancienne route. Plusieurs étant déjà en place ont également été rénovés.

4 SUGGESTIONS DES INTERVENANTS DE SAINT-FERDINAND CONCERNANT LA VOIE DE CONTOURNEMENT

4.1 Accès au centre du village par la voie de contournement

Les intervenants indiquent que l'entrée et la sortie, à partir de la voie de contournement, vers le village sont difficiles. Il aurait été préférable de mieux aménager les accès. La présence d'une 3^e voie, pour tourner en sécurité et ainsi favoriser l'accès par l'ancienne route pour une clientèle qui n'est pas pressée, devrait être envisagée.

4.2 Affichage et signalisation

Tous les intervenants insistent sur l'importance de l'affichage pour soutenir les commerces du centre du village et pour assurer une visibilité pour le village. Il est facile d'emprunter la voie de contournement sans se rendre compte que l'on passe à côté du village. Certains commerces se sont d'ailleurs regroupés pour afficher à l'entrée sud du village. Certains intervenants suggèrent de négocier l'affichage commercial le long de la voie de contournement avec le Ministère, avant la construction. Après, les exigences sont trop contraignantes selon les intervenants. M^{me} Tellier indique que l'affichage commercial le long des routes provinciales (panneaux bleus) est maintenant sous la responsabilité des associations touristiques régionales¹.

4.3 Visibilité

La localisation de la voie de contournement a été choisie pour assurer la meilleure visibilité possible du village à partir de la voie de contournement (celle-ci est située à environ 500 m de la rue principale et surplombe le village). Pour les intervenants, il s'agit d'un élément important; les usagers de la voie doivent savoir où ils sont et voir le village.

Le MTQ a aménagé un belvédère le long de la voie de contournement. Ce belvédère offre un panorama intéressant sur le lac et le village. Un intervenant suggère que cet emplacement soit utilisé par la municipalité et la communauté d'affaires pour mieux vendre le village et ses commerces. La municipalité ne possède pas de kiosque touristique.

¹ Selon Tourisme Québec, le premier programme de signalisation touristique a été implanté en 1988. Il concerne les attraits touristiques et activités ainsi que les établissements d'hébergement et de camping. La liste des équipements admissibles au programme est déterminée par Tourisme Québec, en collaboration avec les associations touristiques régionales. Les entreprises touristiques qui désirent adhérer au programme doivent offrir un produit ou un service compris dans la liste des équipements admissibles et répondre aux critères d'admissibilité.

5 CONCLUSION

À la suite de la visite à Saint-Ferdinand et des rencontres avec les représentants du milieu socio-économique, municipal et avec des commerçants ayant vécu la construction de la voie de contournement, les points suivants peuvent être dégagés :

- À Saint-Ferdinand, la construction de la voie de contournement a eu des impacts minimes ou nuls sur le chiffre d'affaires des commerces. La fermeture de l'hôpital Saint-Julien a été bien plus dramatique pour la municipalité;
- La disparition du trafic, et en particulier des camions, dans le centre du village ainsi que la diminution de la vitesse ont fortement amélioré la qualité de vie, ce qui a eu un effet positif sur les commerces. Le centre du village est devenu un espace plus agréable et plus animé, ce qui a amené une nouvelle clientèle. De nouveaux commerces se sont installés (cafés-terrasses) et d'anciens commerces ont été rénovés le long de l'ancienne route. Des investissements importants au Manoir du Lac William ont été réalisés. La valeur des maisons a également augmenté, particulièrement le long du lac;
- Aucun des commerçants rencontrés ne regrette la construction de la voie de contournement;
- La voie de contournement a été utilisée comme un outil de développement, en particulier pour la localisation du nouveau parc industriel. La voie de contournement assure en effet une meilleure accessibilité et une meilleure visibilité au parc industriel;
- La voie de contournement n'a pas donné lieu à une modification de la structure commerciale de la municipalité. Le centre du village ne s'est pas vidé et de nouveaux commerces ne se sont pas installés aux entrées et aux sorties de la voie de contournement;
- Des accès sécuritaires à partir de la voie de contournement (3^e voie), vers le village, sont indispensables afin d'inciter les voyageurs à utiliser l'ancienne route, en particulier la clientèle touristique;
- L'affichage est un élément essentiel pour donner une visibilité au centre du village et aux commerces. Cet affichage doit être planifié et négocié avant l'ouverture de la voie de contournement.