

**SECTIONS CONCERNANT LE PROJET DE SAINT-JOVITE  
DANS LE DOCUMENT SUIVANT :**

**AVIS SUR L'IMPACT DU CONTOURNEMENT DE LA ROUTE 131 SUR LA  
COMMUNAUTÉ D'AFFAIRES DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (TECSULT, 1998)**

## TABLE DES MATIÈRES (les sections retenues sont ombragées)

---

	page
1. INTRODUCTION .....	1
2. DESCRIPTION DE LA ZONE COMMERCIALE POTENTIELLEMENT AFFECTÉE PAR LE PROJET DE CONTOURNEMENT .....	2
3. MÉTHODOLOGIE DE L'ÉVALUATION DE L'IMPACT PRÉVISIBLE .....	3
Bref rappel sur les méthodes d'évaluation des impacts économiques de contournement routiers.....	3
L'approche évaluative proposée pour Saint-Félix-de-Valois .....	5
4. RÉSULTATS DES ANALYSES EFFECTUÉES AU PROJET DE CONTOURNEMENT .....	7
5. ÉVALUATION DES IMPACTS PRÉVISIBLES DU CONTOURNEMENT SUR LES ACTIVITÉS COMMERCIALES .....	10
Les résultats d'études des situations semblables .....	10
Évaluation qualitative de l'impact prévisible du contournement sur les activités commerciales.....	13
6. DESCRIPTION DE L'IMPACT POST-CONTOURNEMENT DANS DES MUNICIPALITÉS COMPARABLES AU QUÉBEC .....	18
<b>6.1 Le contournement de Saint-Jovite .....</b>	<b>18</b>
6.2 Contournement de Val d'Or.....	25
7. MESURES POSSIBLES POUR AMOINDRIR LES IMPACTS ÉCONOMIQUES ET VALORISER LES ACTIVITÉS COMMERCIALES.....	28
8. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS.....	29
ANNEXE 1 Cadre de consultation	
<b>ANNEXE 2 Informations sur le contournement de Saint-Jovite</b>	
ANNEXE 3 Contournement de Val d'Or	

## **6 DESCRIPTION DE L'IMPACT POST-CONTOURNEMENT DANS DES MUNICIPALITÉS COMPARABLES AU QUÉBEC**

Deux situations de contournement ont été examinées, sur recommandation du Ministère des Transports du Québec : celui de la route 117 aux abords de la municipalité de Saint-Jovite et celui de la route 117 aux abords de la municipalité de Val-d'Or.

### **6.1 Le contournement de Saint-Jovite**

Les travaux pour mettre en place la voie de contournement auraient été amorcés en 1974 pour se terminer en 1979. Le contournement est composé d'une route à deux voies dans chaque direction qui sont séparées par un terre-plein.

La voie de contournement a été aménagée au sud de la ville de Saint-Jovite, mais à proximité du centre d'activités commerciales. Ce tracé a été préféré, à l'époque, par les intervenants de la ville afin que la population de transit ne soit pas dissuadée de s'arrêter dans la ville (préoccupation de proximité du contournement). Ainsi, l'accès à la ville devait rester facile et ne pas imposer un trop grand délai de temps ou un trop long détour à la population en transit désireuse de s'arrêter à Saint-Jovite, en cas de besoin.

Le contournement par le sud permettait également de conserver la position stratégique de la ville par rapport à une importante destination, soit la station touristique du Mont-Tremblant. Les entreprises de services de Saint-Jovite pouvaient ainsi continuer d'approvisionner la clientèle du centre touristique à l'allée ou au retour. Aujourd'hui encore, avec le développement important du Mont-Tremblant par la firme IntraWest, le maintien du contournement de Saint-Jovite par le sud reste un enjeu majeur pour la consolidation du tissu commercial de la municipalité.

Au moment de la mise en place du contournement, la majorité des routes croisant le tracé ont été maintenues en utilisation sans qu'on aménage de viaduc. Cette approche a provoqué l'apparition de plusieurs croisements de voies qui sont aujourd'hui sources de problèmes tant au niveau de la sécurité qu'au niveau de la fluidité de la circulation. De plus, les accès le long de la voie de contournement ont été maintenus et de nombreux nouveaux commerces sont venus s'y établir.

### Tissu commercial

La zone d'influence de Saint-Jovite comprend Saint-Rémi et Lac-des-plages par la route 323, Huberdeau, Bréboeuf et Arundel par la route 327, ainsi que Labelle, La Minerve, Lac Tremblant, Mont-Tremblant, La Conception, Amherst, Saint-Jovite paroisse, Lac Supérieur, Lac Carré et Saint-Faustin.

En 1997, la ville de Saint-Jovite compte 4 461 habitants. Cette ville est un des deux pôles d'attraction majeure de la MRC Les Laurentides, l'autre étant la ville de Sainte-Agathe située plus au sud.

C'est avant tout au niveau commercial que Saint-Jovite s'impose dans cette région, en mettant à la disposition de la population régionale de nombreux services commerciaux, allant du marché d'alimentation aux services de santé, en passant par la vente d'articles de sport.

La MRC Les Laurentides a une vocation touristique et héberge une importante proportion de villégiateurs. Par contre, à Saint-Jovite, l'activité de villégiature est quasi inexistante. L'économie de la ville est donc essentiellement basée sur le commerce qui fournit des services aux municipalités avoisinantes.

En 1983, soit quelques années après la mise en place de la voie de contournement, une étude de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Montréal<sup>1</sup> donnait un recensement par catégories des commerces situés le long de la voie contournée, soit la rue Ouimet. Le tableau 1 (page suivante) présente les résultats de ce recensement.

La ventilation, par catégorie, des 99 établissements commerciaux de la rue Ouimet montre la grande diversité des types de commerces situés le long de la voie contournée. Il est intéressant de souligner la part importante que représente la catégorie «restauration et divertissement» avec 16 commerces sur 99, de même que la présence de 4 dépanneurs.

---

<sup>1</sup> *Projet de réaménagement de la rue Ouimet à Saint-Jovite*, Institut d'Urbanisme, Université de Montréal, 1983.

**TABLEAU 1**

**Nombre et catégories de commerces de la rue Ouimet**

<b>SUJET</b>	<b>CATÉGORIE</b>	<b>NOMBRE</b>
Commerces	Épiceries	4
	Dépanneurs	4
	Pharmacies	2
	Vêtements	7
	Chaussures	1
	Meubles et accessoires	6
	Automobiles	5
	Autres commerces de détail	20
Services	Services personnels	8
	Intermédiaires financiers	3
	Services aux entreprises	11
	Autres services	6
	Administrations	3
	Soins de santé	3
	Restauration et divertissement	16
<b>TOTAL</b>		<b>99</b>

Situation avant l'intervention

À la fin des années 1960, la route 11 reliait la grande région de Montréal au nord-ouest du Québec. Cette route traversait la ville de Saint-Jovite en son cœur sous le nom de la rue Ouimet. À toutes heures, un important flot de véhicules utilisait cette rue, que ce soit des camions transportant des marchandises, des villégiateurs en transit entre leur résidence principale et leur résidence secondaire, ou encore des touristes de passage. En période d'affluence, la ville était complètement congestionnée, une situation très problématique pour les résidents et pour la majorité des commerçants, car la clientèle était moins portée à s'y arrêter.

Selon les intervenants consultés, il existait un niveau assez élevé d'inquiétude chez les commerçants de Saint-Jovite pendant la période qui a précédé la mise en place de la voie de contournement. L'effet appréhendé quant à la baisse de l'achalandage des commerces était entre autre fonction des trois éléments suivants :

- la distance de la voie de contournement par rapport au centre ville;
- la difficulté d'accès à la rue Ouimet pour la clientèle de transit;
- la concurrence potentielle des commerces pouvant s'établir le long de la voie de contournement.

Par contre, tous les intervenants consultés s'accordent pour dire que lors des périodes de pointe, la congestion au centre ville était telle que les commerces pouvaient subir une baisse de l'achalandage «volontaire» car les voyageurs préféraient quitter au plus vite le bouchon de circulation. De même, pour la population locale il n'était pas question, lors des périodes de pointe, de planifier des déplacements en voiture sur l'axe nord-sud de la ville. En été, le paysage urbain créé par la présence de nombreux véhicules immobilisés dont plusieurs camions, éliminait toute possibilité de développer une rue à caractère touristique avec terrasses et voies piétonnières. Tel que présenté plus loin, c'est cette solution qui a été retenue pour donner un nouveau souffle aux commerces de la rue Ouimet et qui a pu être mise en place grâce au contournement de la circulation de transit.

#### Évaluation de l'impact de l'intervention

Il n'existe aucune étude sur l'impact effectif du contournement pour les commerces situés le long de la voie contournée. Seule l'étude réalisée en 1983 par l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Montréal pour le compte de la chambre de commerce fait brièvement état, dans son introduction, d'une situation où «depuis le détournement de la route 117, la circulation sur la rue Ouimet, à Saint-Jovite, est moins dense. Il en résulte une diminution de l'achalandage des commerces».

Selon les intervenants contactés, cette baisse de l'achalandage s'est surtout fait sentir au niveau des restaurants et des stations services. Cependant, une seule fermeture de commerce pourrait être attribuable à la mise en place de la voie de contournement, soit celle d'une station services avec atelier de réparation. Une autre station services s'est déplacée à l'embouchure de la voie de contournement et a délaissé le service de réparation de voitures pour adopter la formule aujourd'hui très répandue d'un poste à essence avec dépanneur. Les commerçants contactés ont affirmé n'avoir subi aucune perte attribuable à la voie de contournement et, dans deux cas, un impact positif à été enregistré.

Un kiosque de vente de fruits et légumes était en place lors de l'aménagement de la voie de contournement. Il n'a fermé qu'en 1993, donc plus de 10 ans après la fin des travaux. Cette fermeture ne saurait donc être attribuable à la déviation de la clientèle de transit.

Tous les intervenants contactés s'accordent par ailleurs pour dire qu'une des faiblesses majeures du projet de contournement est d'avoir permis les accès le long de la nouvelle route. Cette situation a provoqué l'établissement de nombreux nouveaux commerces le long de la voie de contournement. Certains commerces, tel que le marché d'alimentation Provigo, ont même récemment quitté la rue Ouimet pour s'installer aux abords de la route 117. Ces déplacements récents sont attribuables au nouveau développement du Mont-Tremblant. Les commerçants cherchent ainsi à intercepter au passage l'imposante clientèle qui se dirige vers le centre touristique nouvellement réaménagé.

Cette activité le long de la voie de contournement, causée par les accès et les nombreux croisements, élimine deux des principaux avantages de ce type de projet, soit :

- les gains de temps pour les utilisateurs en transit, car les nombreuses sorties et entrées de véhicules le long de la route 117 finiront par imposer des contraintes du niveau de service, tel qu'une réduction de la limite de vitesse et/ou la mise en place de feux de circulation;
- les gains en terme de baisse des risques d'accidents, car l'existence de nombreux croisements combinée à la haute vitesse de la circulation sur la route 117 provoquent de nombreux accidents dont plusieurs avec pertes de vie.

### Mesures compensatoires de la municipalité suite au contournement

Tel que présenté précédemment, la voie de contournement aurait provoqué une baisse de l'achalandage pour certains commerces de la rue Ouimet, en particulier pour les restaurants et stations d'essence. En 1983, la Chambre de commerce de Saint-Jovite a fait preuve d'un sain dynamisme et a su tirer profit d'un programme gouvernemental pour financer un projet de réaménagement de la rue Ouimet.

L'étude préalable au projet d'aménagement mais ayant eu lieu après la mise en place de la voie de contournement avait alors identifié les points forts et les points faibles suivants de l'artère commerciale de Saint-Jovite :

- *Points forts*
  - Achalandage
  - Équipements commerciaux complets et variés
  - Régularité de l'alignement des constructions
  - Compatibilité des volumes des bâtiments
  - Regroupement des équipements communautaires
  
- *Points faibles*
  - Trottoirs étroits et en mauvais état
  - Présence de nombreux poteaux électriques



- Largeur de la rue qui provoque des grandes vitesses des véhicules et une perte d'espace latéral
- Stationnements mal aménagés
- Absence de centres récréatif et culturel et d'une place centrale

On remarque que malgré la présence de la voie de contournement avec accès, l'étude souligne comme points forts l'achalandage ainsi qu'un équipement commercial complet et varié. Également, l'étude souligne la largeur de la rue et la grande vitesse des véhicules comme un point faible au potentiel d'aménagement.

Le concept d'aménagement retenu, soit celui de «Centre touristique», nécessitera entre autres une diminution de la largeur de la rue Ouimet et la réduction de la vitesse des véhicules. On comprend facilement que la réalisation d'un tel concept n'aurait pas été possible sans l'existence d'une voie de contournement de Saint-Jovite.

Les intervenants sont unanimes quant à l'impact très positif du projet de réaménagement de la rue Ouimet et ce, tant au niveau commercial qu'au niveau de la qualité de vie des résidents de Saint-Jovite. Le secteur de la restauration s'est réorienté et offre maintenant des produits plus «haut de gamme» réussissant ainsi à concurrencer les autres centres de services des Laurentides.

## **CONCLUSION**

L'impact global de la mise en place de la voie de contournement est jugé très positif par tout les intervenants contactés. La seule ombre au tableau est le maintien des accès le long de la voie de contournement qui a provoqué une certaine désorganisation dans le développement de la ville et qui provoque de nombreux accidents avec conséquences lourdes. De plus, une voie de contournement sans accès aurait éliminé l'émergence de commerces à proximité de la voie de contournement, ce qui aurait renforcé deux des points forts de l'artère commerciale de la rue Ouimet, soit l'achalandage et la présence d'équipements commerciaux complets et variés.

**ANNEXES**

---

## **ANNEXE 2 : Personnes consultées à Saint-Jovite**

---

### 1. Rencontres :

Pierre Côté  
Directeur du Service d'Urbanisme  
Ville de Saint-Jovite  
Tél. : (819) 425-9247  
Fax : (819) 425 8614

Richard Morin  
Responsable de l'aménagement  
MRC Les Laurentides  
Tél. : (819) 688-3661  
Fax : (819) 688-6590

Thérèse Barrette  
Directrice générale  
Chambre de commerce de Saint-Jovite  
Tél. : (819) 425-8441  
Fax : (819) 425 7949

Propriétaire  
Motel Saint-Jovite  
Tél. : (819) 425-276

### 2. Entrevues téléphoniques :

Bernard Labonté  
Podium Sport  
(ancien propriétaire du Provigo)  
Tél. : (819) 425 3421

Pierre Paul Boucher  
Restaurant St-Hubert  
TI. : (819) 425-2721