

Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix- de-Valois et Contournement de Saint- Félix-de-Valois

Impacts sur l'activité économique

Mai 2007

Plan de la présentation

- Les impacts sur l'activité économique de l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des Prairies et Saint-Félix-de-Valois
- Les impacts sur l'activité économique du contournement de Saint-Félix-de-Valois

Élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

Objectifs de l'étude réalisée en 2000

- Décrire le milieu commercial compris dans la zone d'étude restreinte (nature et ampleur des activités commerciales pratiquées le long de la route 131)
- Identifier les impacts anticipés par les commerces de cette zone

Méthodologie

- Enquête en personne en 2000 auprès des commerçants existants le long de la route 131 dans le secteur de l'élargissement
- Sur un total de 34 commerces recensés, 29 ont répondu, soit un taux de réponse de 85%
- Un inventaire visuel a été fait en 2003 pour voir l'évolution des commerces

Typologie des répondants en 2000

Catégorie de commerce	# de commerces	Pourcentage
Commerces sensibles au transit		
Restauration, alimentation et divertissement	6	21%
Services reliés à l'automobile	4	14%
<i>Sous Total %</i>		35 %
Commerces non sensibles au transit		
Commerces de biens réfléchis	5	17%
Services industriels	7	24%
Services professionnels	7	24%
<i>Sous Total %</i>		65%
Total	29	100%

Typologie des commerces en 2007

Catégorie de commerce	# de commerces	Pourcentage
Commerces sensibles au transit		
Restauration, alimentation et divertissement	6	17,6%
Services reliés à l'automobile	4	11,8%
<i>Sous Total %</i>	<i>29,4%</i>	
Commerces non sensibles au transit		
Commerces de biens réfléchis	8	23,5%
Services industriels	7	20,6%
Services professionnels	9	26,5%
<i>Sous Total %</i>	<i>70,6%</i>	
Total	34	100%

Résultats de l'enquête – Impacts anticipés par les commerces

Proportion des commerces connaissant le projet d'élargissement de la 131	75,9%
Proportion des commerces anticipant un impact sur la clientèle, par type de clientèle	
▪ Régionale	60,9%
▪ Extrarégionale	20,0%
▪ Villégiateurs	75,0%
Impact moyen sur la clientèle anticipé, par commerce, par type de clientèle:	
▪ Régionale	-18,8%
▪ Extrarégionale	-46,2%
▪ Villégiateurs	-23,4%
Impact anticipé sur le # de personnes travaillant dans les commerces	
▪ % des commerces anticipant un impact	51,7%
▪ Anticipation du # de personnes affectées	-20,7
▪ % du # de personnes affectées sur le # total de travailleurs dans les commerces	-10,5%
Impact anticipé sur le chiffre d'affaires des commerces	
▪ % des commerces anticipant un impact	58,6%
▪ Anticipation du chiffre d'affaires affecté	-1 932 500 \$
▪ % du chiffre d'affaires affecté sur le chiffre d'affaires annuel total des commerces	- 9,3 %
Impact anticipé sur la valeur de la propriété (terrain/bâtiment) où se trouvent les commerces	
▪ Oui	34,5%
▪ Non	27,6%
▪ Ne sait pas	37,9%

Impacts économiques positifs

- Création d'emplois et achat de biens et services au niveau local et régional
- Essor économique apporté par un réseau routier plus efficace et mieux structuré
- Meilleure fluidité des trafics, réduisant les temps de parcours des usagers et donc leur coût de transport

Mesures d'atténuation

- Développer une stratégie d'affichage et de signalisation, de concert avec les autorités municipales et les entrepreneurs et commerces concernés, pour atténuer les effets de la modification des accès aux entreprises, ou encore de la perte de visibilité due à la présence de la glissière rigide en béton.
- Supporter les initiatives municipales et privés qui cherchent à mettre en valeur les terrains ou bâtiments vacants en bordure de la route, ou encore qui visent le changement de vocation de certains commerces
- Examiner la possibilité de récupérer les résidus des terrains pour lesquels des bâtiments auront été acquis du côté ouest afin qu'ils puissent servir à l'aménagement de certaines facilités aux commerces (affichage, aires de stationnement)

Programme de suivi proposé

- Évaluer l'impact économique en phase de réalisation des travaux (achats de biens et services, enquête auprès des commerces)
- Évaluer l'impact à la fin de la 1ère année d'opération de la route (enquête auprès des commerces)
- Évaluer l'impact à plus long terme, deux à trois ans après que la nouvelle route sera opérationnelle.
- Documenter les initiatives et activités de planification des autorités municipales et regroupements d'affaires visant à valoriser le secteur commercial
- Produire un rapport d'évaluation synthèse regroupant les évaluations réalisées avant, pendant et après l'élargissement de la route 131

Contournement de Saint-Félix-de-Valois

Typologie des 63 commerces dénombrés en 1997

Commerces peu sensibles au transit		Commerces sensibles au transit	
Services divers personnels	7 (10%)	Restauration	9 (14%)
Services industriels	4 (6%)	Alimentation	5 (8%)
Services cléricaux	3 (5%)	Transports	14 (24%)
Santé & soins personnels	8 (13%)		
Habillement	4 (6%)		
Habitation	9 (14%)		
TOTAL	35 (54%)		28 (46%)

Contournement de Saint-Félix-de-Valois

Typologie des 59 commerces dénombrés en 2007

Commerces peu sensibles au transit		Commerces sensibles au transit	
Services divers personnels	15 (25,4%)	Restauration	8 (13,6%)
Services industriels	11 (18,6%)	Alimentation	3 (5,1%)
Services cléricaux	0	Transports	14 (23,7)
Santé & soins personnels	5 (8,5%)		
Habillement	0		
Habitation	3 (5,1%)		
TOTAL	34 (57,6%)		25 (42,4%)

Contournement de Saint-Félix-de-Valois – Les impacts

- Pour l'ensemble des commerces, en fonction de projets similaires, on estime
 - Une baisse moyenne du chiffre d'affaires de 15% pouvant atteindre 30% maximale
- Mais, on s'attend aussi à :
 - La création d'emplois et l'achat de biens et services au niveau local et régional
 - Un essor économique apporté par un réseau routier plus efficace et mieux structuré
 - Une meilleure fluidité des trafics, réduisant les temps de parcours des usagers et donc leur coût de transport
 - Un centre-ville dégagé du trafic lourd et donc plus attrayant et propice à la venue des touristes et à son développement récréo-touristique

Mesures d'atténuation

- Réaménager l'environnement du centre-ville pour créer un cadre agréable et invitant les touristes à s'arrêter
- Fournir des voies d'accès de la VDC au centre-ville
- Développer une stratégie d'affichage et de signalisation, de concert avec les autorités municipales et les entrepreneurs et commerces concernés, pour atténuer les effets de la modification des accès aux entreprises, ou encore de la perte de visibilité

Programme de suivi

- Évaluer l'impact économique en phase de réalisation des travaux (contrats aux entrepreneurs locaux, achat de biens et services, embauche de personnel)
- Évaluer l'impact sur les commerces juste avant la fin des travaux (enquête auprès des commerces au cours des trois dernières années)
- Évaluer l'impact à la fin de la 1ère année d'opération de la route (enquête auprès des commerces)
- Évaluer l'impact à plus long terme, les 2e et 3e années après que la nouvelle route sera opérationnelle
- Documenter les initiatives et activités de planification des autorités municipales et regroupements d'affaires visant à valoriser le secteur commercial
- Produire un rapport d'évaluation synthèse regroupant les évaluations réalisées avant, pendant et après l'élargissement de la route 131

Ce que les autres études nous disent

- Les commerces ont tendance à surestimer les impacts négatifs des contournements car ils surestiment la proportion de leur clientèle de transit
- Les baisses généralement observées ne dépassent pas 10% et ce, seulement pour les commerces desservant une clientèle de transit
- Les voies de contournement (VDC) servent d'outil de développement économique
- Les municipalités se servent de panneaux publicitaires et de signalisation commerciale (planifié avant l'ouverture de la VDC) aux entrées et le long de la VDC pour assurer une bonne visibilité du centre-ville et des commerces
- Il est souhaitable que la VDC ait une ou des voies d'accès et soit localisée près du centre-ville afin de contrecarrer les impacts négatifs sur les commerces liés au trafic de transit
- Souvent ces commerces ont le temps de s'adapter ce qui fait que les impacts sont temporaires plutôt que permanents
- Globalement, ces baisses sont compensées par des hausses amenées par une croissance économique générée par une meilleure accessibilité à la région
- Il est important pour les communautés contournées d'essayer de mettre de l'avant des stratégies pour atténuer les impacts négatifs et bonifier les impacts positifs

Ce que les autres études nous disent (suite)

- Dans la plupart des communautés contournées, les VDC ont très peu d'impacts négatifs sur l'activité économique globale; les communautés plus petites ayant plus de chances d'être affectées de manière négative
- À long terme, la croissance économique de ces municipalités s'est maintenue après leur contournement
- Il y a eu très peu de pertes d'achalandage dans les commerces
Généralement, les communautés contournées estiment que les VDC ont été bénéfiques à leur ville et ces communautés ainsi que leurs commerçants comprennent que les VDC étaient nécessaires et devaient être gérées de façon pro-active.

Conclusions

- L'élargissement de la 131 ainsi que le contournement de Saint-Félix-de-Valois auront des impacts faibles sur les commerces, se traduisant par une baisse anticipée de 10% du chiffre d'affaires des commerces sensibles au trafic de transit dans la partie élargissement
- Les études de cas similaires au contournement de Saint-Félix-de-Valois nous indiquent que les pertes pourraient atteindre à court terme en moyenne de 10 à 15% pour les commerces sensibles au transit, mais que généralement ces impacts sont temporaires
- Les deux projets apporteront des impacts économiques positifs en termes de création d'emplois ponctuels pendant la construction et probablement permanents pendant l'exploitation. Donc, les impacts économiques globaux des deux projets devraient être généralement positifs
- La croissance prévue de la circulation et son impact probable sur les accidents pourraient constituer à long terme un frein au développement économique de la région
- La dynamique essentielle pour tirer profit de l'élargissement et du contournement est déjà amorcée entre les intervenants de la région