



Gouvernement du Québec
**Ministère
des Transports**

**Avis sur l'impact du contournement
de la route 131 sur la communauté d'affaires
de Saint-Félix-de-Valois**

Mai 1998



TECSULT

Tecsult Environnement Inc.

TABLE DES MATIÈRES

	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
6.1 Le contournement de Saint-Jovite	18
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

ANNEXES

- Annexe 1 Cadre de consultation
- Annexe 2 Informations sur le contournement de Saint-Jovite
- Annexe 3 Contournement de Val d'Or

1 INTRODUCTION

Cette étude sectorielle a pour objet l'évaluation de l'impact économique prévisible du contournement de la route 131 aux environs immédiats de Saint-Félix-De-Valois. La description du contournement proposé est effectuée ailleurs dans le document.

Cette section analyse l'impact de ce contournement sur les activités commerciales de la communauté concernée. Plus précisément, sont évalués les effets prévisibles du contournement envisagé sur les activités des commerces qui seront touchés.

Notre étude s'appuie sur les données recensées dans l'étude d'opportunité de Roche-Deluc effectuée en 1997 pour le compte du ministère des Transports du Québec. Cette étude recense, entre autres, l'ensemble des commerces de l'agglomération de Saint-Félix-De-Valois, classés par type de services. Notre évaluation des effets prévisibles s'appuie sur les résultats d'études d'impact, représentant des situations similaires, effectuées dans plusieurs agglomérations américaines et européennes. Mais comme ces études ne s'adressent pas à des situations québécoises, nous avons cru bon d'examiner les impacts qu'ont eu des contournements de route réalisés au Québec sur des agglomérations municipales comparables à celle de Saint-Félix-De-Valois. Deux municipalités ont été retenues : Saint-Jovite et Val-d'Or.

Les sections qui suivent décrivent la zone commerciale potentiellement affectée par le projet, l'approche méthodologique que nous avons retenue, les résultats de situations similaires étudiées ailleurs qu'au Québec, les impacts observés par des contournements similaires au Québec, pour enfin dégager l'impact prévisible du contournement envisagé sur les activités commerciales de l'agglomération de Saint-Félix-De-Valois.

2 DESCRIPTION DE LA ZONE COMMERCIALE POTENTIELLEMENT AFFECTÉE PAR LE PROJET DE CONTOURNEMENT

En reprenant le découpage par section qui était proposé dans l'étude de Roche-Deluc, notre analyse se concentre sur les segments D et E de la route 131, segments qui seront affectés par le contournement proposé. Le segment D comprend la zone délimitée par l'intersection entre la 131 et le début du contournement envisagé (au sud), et l'intersection entre la 131 et la 345. Le segment E comprend la zone comprise entre l'intersection 131/345 et la jonction de la route 131 avec le contournement projeté à l'ouest.

Sur ces deux segments, l'étude de Roche-Deluc dénombrait 63 commerces en 1997. Nous avons visité les lieux pour confirmer ce recensement de commerces et aussi juger de l'emplacement de ces commerces sur les segments étudiés.

3 MÉTHODOLOGIE DE L'ÉVALUATION DE L'IMPACT PRÉVISIBLE

La littérature sur les impacts des contournements de routes sur les activités socio-économiques est abondante et les études sont très bien documentées. Nous en traçons dans cette section un portrait succinct en retenant les études qui couvraient des situations similaires, c'est-à-dire des petites agglomérations municipales à vocation rurale diversifiée. De cette revue de cas similaires, nous dégagerons l'approche que nous retenons pour évaluer l'impact prévisible qu'aura le projet de contournement de Saint-Félix-De-Valois.

Bref rappel sur les méthodes d'évaluation des impacts économiques de contournements routiers

Rappelons qu'à la base de tout développement d'infrastructures routières, que ce soit la construction d'une nouvelle route ou la modification d'un tracé routier, les objectifs poursuivis sont d'ordre social et économique. Il s'agit de répondre aux besoins de développement des régions desservies et de faire en sorte d'assurer des voies de transport qui soient sécuritaires et respectueuses d'une qualité de vie.

Les méthodes d'études d'impacts économiques peuvent être classées en deux catégories : les études qualitatives et les études bénéfices/coûts.

Dans une étude qualitative, une grille de critères d'évaluation des effets bénéfiques recherchés est élaborée et on décrit pour chaque critère retenu les avantages et inconvénients de diverses solutions proposées. Une évaluation qualitative, affectant une valeur (rang de préférence) à chacune des solutions au regard de chacun des critères, permet d'établir la solution préférable. La proposition préférable est celle qui rassemble le plus de points eu égard aux objectifs visés.

Une analyse bénéfices/coûts est souvent aussi utilisée pour évaluer quantitativement la valeur économique de diverses solutions possibles. Ces analyses procèdent par une évaluation économique des bénéfices et des coûts associés aux modifications routières proposées. Cette approche est complémentaire d'une analyse qualitative dans la mesure où elle permet de quantifier, d'affecter des valeurs économiques aux différentes variables d'impact, de sorte à pouvoir juger, voire même discriminer, l'importance relative des avantages et inconvénients.

Les principales variables économiques sous l'angle des bénéfices directs sont :

- la réduction des durées de trajet (gain de temps lorsque applicable),
- la diminution des coûts de transport (consommation moindre d'énergie si la modification diminue le trajet),
- la réduction de l'incidence d'accidents (gain sur les coûts de la santé et moindres pertes en termes de revenus de travail),
- l'amélioration des valeurs foncières privées (résidentielles et commerciales) due aux aménagements.

Du côté des coûts associés aux solutions envisagées, il faut prendre en considération :

- les coûts directs associés aux travaux de génie civil et d'aménagement (voirie, expropriation et autres compensations);
- la réduction de l'achalandage et pertes de revenus possibles pour certains types de commerce qui dépendent de clientèles de passage;
- les pertes de revenus relatives à l'utilisation du sol sur lequel passe la route déviée;
- les effets sur la valeur foncière des propriétés résidentielles et commerciales qui peuvent être négatives en certaines localisations;
- les coûts accrus de consommation d'énergie si le contournement rallonge le trajet précédent.

Ces variables constituent les principaux éléments sur lesquels s'appuie une analyse bénéfices/coûts qui permet de déterminer s'il est avantageux économiquement de réaliser le projet envisagé. L'analyse bénéfices/coûts prend cependant rarement en compte certains effets indirects ou externalités (positives ou négatives) qui sont reliées aux aménagements envisagés. Parmi celles-ci, mentionnons entre autres :

- la réduction des nuisances environnementales (bruit, pollution de l'air),
- les effets indirects qu'occasionnent ces aménagements sur le développement économique des régions avoisinantes,
- les coûts sociaux reliés à des perturbations des activités commerciales tel les incidences indirectes des pertes de revenu et des possibles pertes d'emplois.

Cette limite de l'analyse bénéfices/coûts s'explique par le fait que ces externalités sont difficiles à quantifier et qu'elles résultent des effets post aménagement qui sont difficiles à prévoir. Une des façons de contourner cette difficulté est de s'appuyer sur des études post aménagement effectuées ailleurs, pour des agglomérations jugées comparables, afin d'extrapoler l'impact possible sur le projet étudié. C'est en quelque sorte un des apports de cette étude.

En conclusion, une évaluation quantitative visera à déterminer des valeurs monétaires à chacune de ces variables et évaluera le bilan sur un horizon de plusieurs années par une actualisation financière. Une évaluation qualitative procède par une analyse approfondie des avantages et des inconvénients prévisibles, sans calcul monétaire, de manière à dégager la validité sociale et économique du projet. Bien souvent une analyse qualitative suffit pour justifier les bien-fondés du projet, notamment lorsque les variables de bénéfices sont importantes et que celles des coûts apparaissent de toute évidence mineures.

L'approche évaluative proposée pour Saint-Félix-De-Valois

Notre approche évaluative de l'impact du contournement routier envisagé à Saint-Félix-De-Valois sera de nature qualitative et comparative.

- Dans un premier temps, nous résumerons les résultats des analyses qualitatives et bénéfices/coûts effectuées pour la partie qui concerne spécifiquement le projet de contournement de la route 131 aux abords de Saint-Félix-De-Valois.

Dans un deuxième temps, nous nous appuyerons sur les données recueillies par l'étude d'opportunité de Roche-Deluc (1997) pour caractériser la nature et l'étendue des activités commerciales de la municipalité et nous utiliserons une approche qualitative pour explorer plus à fond les avantages et inconvénients qui pourront être occasionnés par le contournement routier, selon la nature des commerces. Nous nous appuyerons, pour ce faire, sur des études de situations similaires recensées dans la littérature.

Dans un troisième temps, nous nous appuyerons sur des cas semblables vécus dans des municipalités québécoises pour apprécier les impacts réels postérieurs à un contournement routier, quelques années plus tard. Ce sera aussi l'occasion de voir comment les communautés ont réagi à certains effets négatifs.

4 RÉSULTATS DES ANALYSES EFFECTUÉES RELATIVES AU PROJET DE CONTOURNEMENT

Rappelons que ce sont des considérations de sécurité et de capacité routière qui motivent les études sur les nouveaux tracés de cette portion de la route 131.

L'étude de Roche-Deluc effectue une analyse qualitative ainsi qu'une analyse bénéfices/coûts pour déterminer, parmi trois scénarios possibles, lequel apparaît le plus avantageux aux plans social et économique. L'étude ne concernait pas uniquement le contournement routier aux abords de Saint-Félix-De-Valois; elle analysait trois scénarios d'aménagement, dans une perspective de court, moyen et long termes, afin d'améliorer la route 131 sur un tronçon allant de la route Antonio-Barrette au sud jusqu'au deuxième rang de Ramsay, au nord-ouest.

Pour le projet qui nous concerne, c'est à dire le réaménagement de la route 131 aux abords de Saint-Félix-De-Valois, l'étude de Roche-Deluc a évalué trois options :

- Un contournement vers l'est de la 131;
- Un contournement vers l'ouest de la 131;
- L'utilisation du rang Saint-Martin comme voie d'évitement de la municipalité.

L'étude conclut que, parmi les trois scénarios envisagés, celui qui consiste à contourner par l'ouest la 131 aux abords de Saint-Félix-De-Valois représente la meilleure solution dans une perspective sociale et économique de moyen et long termes.

Au regard de l'utilisation du rang Saint-Martin comme scénario possible, il faut remarquer qu'il ne constitue pas vraiment une solution alternative réellement pertinente. Son seul mérite est d'éviter le centre ville de la municipalité de Saint-Félix-De-Valois. Cependant cette alternative ne serait pas en mesure d'améliorer sensiblement la fluidité du trafic routier et, parce qu'il serait

nécessaire de maintenir les accès actuels, ne permettrait pas de réduire les risques d'accidents bien au contraire.

Somme toute, cette alternative ne répond pas aux principaux critères pour lesquels il est prévu d'effectuer un aménagement : réduire dans le futur les risques d'incidence des accidents¹, répondre à la demande croissante de transport de nature commerciale et récréotouristique, réduire le trafic de camionnage dans la municipalité, réduire la durée du trajet (gain de temps), améliorer la qualité de vie des résidants et favoriser le développement de l'industrie forestière.

En fait, l'option d'évitement par le rang Saint-Martin n'apporte pas de changements significatifs aux conditions de circulation; en raison de la faible capacité de ce tronçon, les problèmes de retards et de sécurité demeureraient pratiquement inchangés et on ne ferait que déplacer le problème actuel.

Dans une perspective à moyen et long termes (solution durable), les résultats de l'analyse qualitative démontrent que le projet de contournement vers l'ouest proposé est la meilleure solution. Cela n'est pas étonnant, car le contournement proposé suit sensiblement le tracé du rang Saint-Martin en l'améliorant dans une perspective durable. C'est ce qui a justifié d'exclure l'option du rang Saint-Martin dans l'analyse bénéfices/ coûts.

Quant à l'option de contournement de la route 131 vers l'est, l'analyse bénéfices/ coûts démontre qu'elle est moins intéressante car plus coûteuse pour des bénéfices moindres quant aux risques d'accidents et au temps de parcours.

Enfin, l'étude de Roche-Deluc donne une appréciation générale de l'impact qu'aura le contournement aux abords de Saint-Félix-De-Valois sur les activités commerciales. Conforme aux résultats de la littérature en ce domaine, l'étude distingue les catégories de commerce qui sont plus sensibles aux clientèles de transit (clientèle de villégiateurs) – postes d'essence,

¹ À cet égard, comme à l'égard des autres critères, l'évaluation relative des mérites du point de vue local de l'alternative d'aménager le rang Saint-Martin est critiquable; elle repose sur un ensemble de critères et une pondération qui privilégient des intérêts de court terme, ce qui sous-estime l'importance des objectifs collectifs et de sécurité dans une perspective de long terme.

restauration, hébergement, alimentation et autres commerces à vocation touristique – de celles qui desservent principalement des clientèles locales et régionales. Sur la base du recensement des commerces de la communauté de Saint-Félix-De-Valois, l'étude estime qu'environ 30 % des commerces sont sensibles à la clientèle de villégiature (soit 17 commerces sur 63). L'étude mentionne à juste titre, par ailleurs, que ce serait une erreur de conclure que toute la clientèle de transit cessera de fréquenter ces établissements advenant la route de contournement.

Mais en l'absence de données précises sur l'importance relative des types de clientèles (locale, régionale et de villégiature) qui composent le chiffre d'affaires de différentes catégories de commerce, il est bien difficile de chiffrer l'incidence économique.

Une des façons de contourner le problème est de s'appuyer sur des données comparatives tirées d'études de cas semblables. C'est ce que nous avons effectué, afin de dégager une évaluation qui, bien que demeurant qualitative, donne une image plus précise des effets possibles qui seront occasionnés par le projet de contournement.

5 ÉVALUATION DES IMPACTS PRÉVISIBLES DU CONTOURNEMENT SUR LES ACTIVITÉS COMMERCIALES

Cette section approfondit les données actuelles en analysant plus finement le tissu commercial de la communauté de Saint-Félix-De-Valois afin de dégager l'importance relative de l'impact qu'aura le contournement proposé sur les activités commerciales de la communauté. Nous tentons de dégager l'impact prévisible et pour ce faire nous nous appuyons sur des études effectuées ailleurs, études qui ont mesuré l'impact sur les activités commerciales suite à des projets de contournement de route.

Les résultats d'études des situations semblables

Les études sur les impacts des activités commerciales réalisées après une modification de route, dans des situations ayant une certaine similarité, sont très importantes car elles rassemblent des données et constituent une base d'information qui permet de prédire l'impact qu'aura de nouveaux contournements dans des conditions relativement semblables.

Nous avons retenu comme données comparatives deux études relevant l'impact qu'a eu des contournements sur des agglomérations de petite taille. La première étude, intitulée *Economic Impact of Highway Bypasses*,² rassemble les conclusions des effets qu'ont eu des contournements sur 6 villes de petites tailles du Texas. La seconde étude, intitulée *Déviations d'agglomérations, un bilan sur 20 cas*,³ recense les résultats d'études d'impact économique sur 20 localités de petite taille dans le sud de la France.

L'étude américaine résume les résultats des études de cas de contournements routiers réalisées auprès de six municipalités. Dans chaque cas, une brève analyse de l'évolution de ces municipalités et de leur économie a été effectuée; a été pris en considération, les changements dans la distribution des activités de commerce suite au contournement,

² *Economic Impact of Highway Bypasses*, S. J. Andersen et al., in *Transportation Research Record*, No. 1395, National Academy Press, Washington, D.C. 1993.

³ *Déviations d'agglomérations, Un bilan sur 20 cas*, CETE Méditerranée, publié par le Service d'études techniques des routes et autoroutes, mai 1990.

l'incidence économique sur la municipalité et l'impact sur les commerces dépendant de l'achalandage routier, tels les stations services, les restaurants et les services d'hébergement (hôtels, motels).

Les conclusions de cette étude de cas sont à l'effet :

- Qu'en général, le contournement n'a pas eu d'impact dévastateur sur l'économie des municipalités;
- Que l'attitude des responsables municipaux et des entrepreneurs locaux ont joué un rôle important dans les processus d'ajustements, ce qui a permis d'atténuer les effets négatifs.
- Que la plupart des changements de localisation de certaines activités de commerce se sont effectuées ailleurs qu'au point de contournement; dans le cas d'autoroute, les commerçants se sont relocalisés à la jonction de voies d'autoroute et non pas au lieu de contournement.
- Que les communautés ont apprécié la diminution du trafic, particulièrement des camions, l'amélioration de la sécurité et de la qualité environnementale.
- Que certaines activités de commerce ont connu une baisse des ventes après la réalisation du contournement, mais que cette baisse fut temporaire et que plusieurs commerçants ont pu réorienter leurs activités.

Plus précisément, cette étude corrobore les résultats habituels de la littérature qui indiquent que les commerces susceptibles d'être touchés par un contournement sont principalement les stations services (essence, dépanneur), les restaurants et les lieux d'hébergement de passage (hôtels et motels).

L'étude américaine évalue, sur la base des données recueillies, que les stations d'essence ainsi que les dépanneurs et restaurants ont eu une perte en moyenne de 15 % de leurs ventes suite au contournement routier. L'activité de commerce la plus affectée était les services d'hébergement. Par ailleurs, l'évaluation de l'impact global, sur l'économie des municipalités étudiées, est jugée mineure particulièrement dans les municipalités dites rurales. L'évolution,

suite au contournement, semble enfin démontrer que dans les municipalités rurales, l'effet économique total à moyen terme est jugé positif parce que l'impact négatif initial sur certains types de commerces a été compensé par une réorientation des activités de plusieurs commerçants.

L'étude de 20 cas français concerne des municipalités allant de 3 000 à 30 000 habitants, dont la plupart sont dans des lieux à vocation rurale. On constate, comme dans d'autres études, qu'avant et juste après la réalisation du contournement, la répartition des commerçants entre satisfaits et mécontents varie entre 25 % et 50 %, et que la part résiduelle est neutre. Certains commerçants sont peu touchés car leur clientèle est locale ou régionale; la satisfaction vient des avantages qui sont apportés : moindres nuisances dues au trafic, meilleures possibilités de stationnement, regain d'activité du fait de la revitalisation du centre ville, meilleurs aménagements municipaux.

Pour les commerçants sensibles à la clientèle de transit, il est constaté des baisses de chiffres d'affaires qui ont pu varier entre 20 % et 30 %. Mais il semble que ces données reflètent la situation immédiatement après la réalisation du contournement. L'étude ne fait pas état d'évaluation de la situation après quelques années.

En général, il est constaté qu'en ce qui concerne l'hôtellerie, la restauration et les bars-cafés, il y a un impact négatif, mais qu'il y a des exceptions notables liées à la valorisation touristique et au dynamisme même des commerçants et des élus municipaux. En ce qui concerne les stations-services, il y a généralement une baisse des ventes de carburant, mais que l'effet est nul ou marginal pour les garages offrant des services de réparation divers. Pour les commerçants en alimentation, l'effet est variable et généralement légèrement négatif.

Cette étude est par ailleurs intéressante dans la mesure où elle aborde l'aspect de la réglementation quant aux accès et aux aménagements possibles aux abords de la nouvelle route de déviation. Le danger constaté est, qu'à terme, il puisse se développer un aménagement commercial, voire même résidentiel, aux abords de la nouvelle route qui ne ferait que déplacer la situation qu'a voulu corriger le contournement initial.

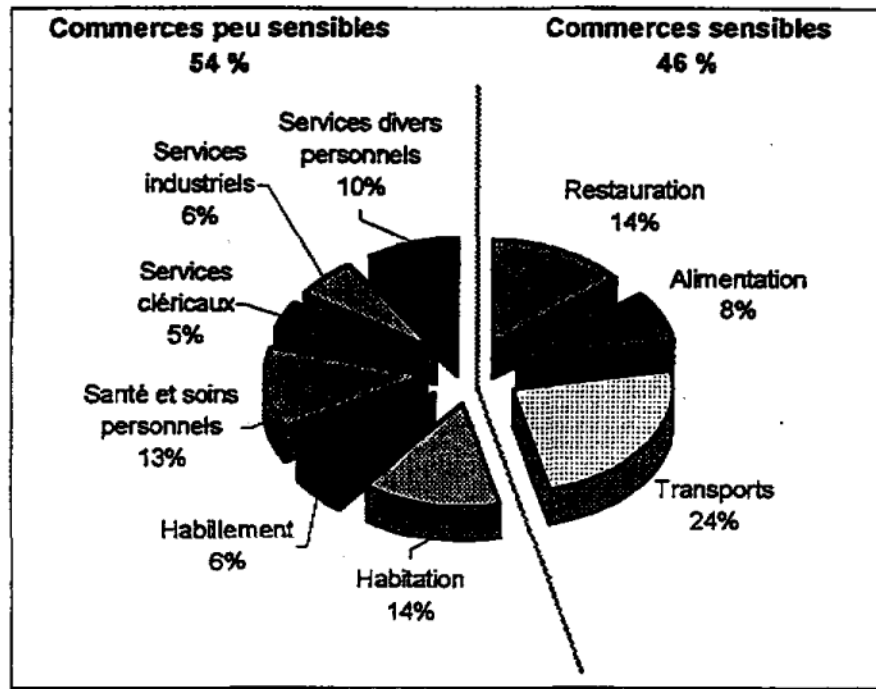
Évaluation qualitative de l'impact prévisible du contournement sur les activités commerciales de Saint-Félix-de-Valois

Notre analyse s'appuie sur les données recueillies dans l'étude de Roche-Deluc (1997). Nous allons cependant raffiner l'analyse sommaire des impacts qui était proposée en s'appuyant sur les conclusions qu'en tire généralement la littérature dans ce domaine pour examiner de plus près la nature des commerces concernés par la voie de contournement.

Notre approche est qualitative en ce sens qu'elle ne tente pas de faire une évaluation chiffrée, puisque nous n'avons pas les données nécessaires. Elle précise cependant l'intensité relative des impacts sur les différentes catégories de commerce de la communauté de Saint-Félix-De-Valois. Nous verrons que cette approche est suffisante et déterminante pour dégager des conclusions, compte tenu du tissu économique qui caractérise cette municipalité.

Nous avons repris le recensement des commerces de l'étude de Roche-Deluc (1997). Le graphique suivant décrit la répartition des commerces selon 9 catégories d'activités et nous avons distingué, sur la base de la nature des commerces, ceux dont les activités sont relativement sensibles aux clientèles de passage et qui pourront être affectés par le contournement projeté et ceux pour lesquelles les activités commerciales sont peu ou pas sensibles aux clientèles de passage.

RÉPARTITION DES COMMERCES PAR CATÉGORIES D'ACTIVITÉ



Note : On dénombre au total 63 commerces dans la communauté de St-Félix-de Valois

Le tableau suivant décrit la nature des commerces se trouvant dans les segments D et E que nous étudions ainsi que des indicateurs de sensibilité de ces commerces aux différents types de clientèle, à savoir : clientèle locale et régionale et clientèle transitaire ou de villégiature.

Catégories de commerce et sensibilité relative aux types de clientèles

Catégorie / Type de commerce	Clientèle locale	Clientèle régionale	Clientèle de passage
Types de commerce sensibles aux clientèles de passage (2B)			
Restauration : 9 commerces			
Non saisonnier : 6	++	+	++
Saisonnier : 3	+	+	+++
Alimentation : 5 commerces			
Non saisonnier : 2 commerces	+++	+	+
Saisonnier : 3 commerces	+	+	+++
Transport : 14			
Postes d'essence : 2	++		+++
Garage de réparation et essence : 5	++	+	++
Mécanique, équipements et autres : 7	++	++	+
Types de commerce pas sensibles aux clientèles de passage (3B)			
Habitation : 9 commerces			
Meubles ; 3	+++	++	
Construction-rénovation : 3	+++	++	
Électroménagers : 2	+++	++	
Plomberie / électricité : 1	+++	++	
Habillement : 4	+++	++	
Santé et soins personnels : 8	+++	++	
Services cléricaux : 3	+++	++	
Services industriels : 4	+++	++	
Services divers personnels : 7	++++	+	

Note : L'importance relative des types de clientèle est évaluée sur une échelle de 1 à 5. Les données de base sont tirées de l'étude de Roche-Deluc (1997). Nous avons distingué, pour les commerces sensibles aux clientèles de passage, la nature saisonnière ou pas du commerce. Un commerce saisonnier est plus sensible à la clientèle de villégiature.

La classification des commerces, selon leur sensibilité relative aux clientèles de passage, s'appuie sur les résultats comparables constatés dans de nombreuses études. Nous avons apprécié qualitativement cette sensibilité pour les sous-catégories de commerces qui sont compris dans les segments D et E du tronçon de route étudiée.

Le tableau descriptif précédent nous indique qu'il y a environ 28 commerces, essentiellement dans les domaines de la restauration, de l'alimentation et des services de transport (postes d'essences, garages avec postes d'essence et mécanique) qui sont susceptibles d'être affectés à différents degrés par le contournement.

- De ceux-ci, on relève 8 commerces qui pourraient être plus sensiblement affectés (3 restaurants saisonniers, 3 commerces d'alimentation saisonniers ou comptoir de fruits et légumes et 2 postes d'essence avec dépanneur).
- Aussi, de ces 28 commerces, 11 ne devraient être que moyennement affectés; 6 du domaine de la restauration qui ne sont pas saisonniers et qui ont de ce fait une clientèle locale et régionale à la base de leur chiffre d'affaires et 5 garages de réparation mécanique avec poste d'essence.
- Enfin, on considère que 9 commerces ne seront que faiblement affectés; soit les deux commerces d'alimentation non saisonniers pour lesquels la clientèle de passage est un apport marginal et 7 commerces de services mécaniques ou de vente de pièces.

Par ailleurs, nous relevons 35 commerces qui ne seront pas vraiment affectés par la diminution des clientèles de passage occasionnée par le contournement, car leur clientèle n'est pas celle de passage.

Bien que nous n'ayons pas de données statistiques précises, il est cependant évident que les commerces sensibles aux clientèles de passage représentent un volume d'activités économiques ou d'affaires moindres dans l'ensemble que le volume d'activité économique engendré par les autres catégories de commerce. Cela est dû à la nature des activités de services qu'ils offrent et au fait qu'ils sont moins nombreux dans le tissu commercial de Saint-Félix-De-Valois.

On doit aussi observer, que pour les commerces sensibles, l'impact n'est pas uniforme; les études évaluent, comme nous l'avons mentionné, que les stations d'essence et les restaurants, catégories les plus sensibles, pourront subir une diminution du chiffre d'affaires d'environ 15 %. Il pourra être plus élevé pour les commerces de type saisonnier de la restauration, et moindre pour les autres.

Par contre, les études démontrent aussi, qu'il y a un effet bénéfique pour les commerces qui ne sont pas sensibles aux clientèles de passage; cet effet bénéfique est lié à de meilleures facilités d'accès et à l'amélioration de l'environnement immédiat.

Il faut donc retenir que les commerces sensibles à la diminution de l'achalandage occasionnée par le contournement pourront subir une baisse du chiffre d'affaires évaluée entre 10 % et 30 % selon la nature du commerce et qu'en moyenne, pour ces commerces, elle représentera environ 15 % (selon les études de cas semblables).

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 Montréal⁴ 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.

⁴ *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

SUJET	CATÉGORIE	NOMBRE
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
TOTAL		99

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.

6.2 Contournement de Val-d'Or

Les travaux de réalisation du contournement de la municipalité de Val-d'Or (la route 117) ont été réalisés entre 1980 et 1982. La voie de contournement évite la municipalité par le nord sur un trajet de 7,5 km; elle traverse le parc industriel de la municipalité. Bien qu'elle ne permette aucune voie d'accès, la voie de contournement traverse deux routes régionales (routes 397 et 111) et constitue, à ces croisements, deux voies d'accès à la municipalité, par le parc industriel et par la route de l'aéroport. Le contournement est une route à deux voies.

La voie de contournement de la route 117 a été aménagée pour répondre aux problèmes occasionnés par le haut volume de circulation de camionnage qui congestionnait le centre ville, lieu de passage obligé de l'époque de la route 11, route régionale. Ce trafic lourd important, outre de perturber la circulation, dégradait l'environnement municipal (bruit, pollution, accidents) et constituait une nuisance aux activités des citadins et des villégiateurs.

Caractéristiques de la municipalité

Val-d'Or est une municipalité régionale importante, qui constitue un centre de services pour les populations locale et régionale. La municipalité de Val d'Or compte près de 25 000 habitants (1996); elle est la principale municipalité de l'agglomération urbaine qui compte 31 000 habitants et qui regroupe les municipalités de Val Senneville, Sullivan et Vassan. Elle fait partie de la MRC Vallée-de-l'Or qui compte près de 45 000 habitants.

L'agglomération de Val-d'Or est le principal centre économique de la MRC et joue un rôle important comme centre de services de la région. Les secteurs des services aux entreprises et aux personnes y sont bien représentés; l'agglomération compte aussi un secteur manufacturier dynamique. Bien qu'il n'y pas de données précises sur la situation commerciale qui prévalait dans la municipalité de Val-d'Or à l'époque du contournement, les données présentes, que nous avons pu recueillir, indiquent que les activités d'affaires sont en progression : de 1990 à 1996, le volume d'investissement a progressé de 104 % et le secteur de la rénovation industrielle, commerciale et institutionnelle a augmenté de 194 %.

Impact du contournement sur les activités de commerce

Bien qu'il n'y ait pas d'études qui documentent l'impact du contournement sur les activités commerciales du centre ville, les personnes consultées nous indiquent que le projet de contournement a été initié par la municipalité, qui répondait au mécontentement de la population locale face aux désagréments occasionnés par l'accroissement du trafic lourd dans le centre ville. De l'avis des intervenants consultés, le contournement a eu pour effet de dégager le trafic lourd et de rendre accessible le centre ville aux populations locales et régionales; on mentionne que cela a eu un effet bénéfique en facilitant l'accès des clientèles locales et régionales aux services commerciaux du centre ville de Val-d'Or.

Il est vraisemblable que le projet de contournement, à l'époque, ait causé quelques inquiétudes pour certains commerces sensibles au trafic de passage (restaurants, hébergement et stations de services routiers). Cependant aux dires des responsables municipaux actuels et des représentants des intervenants économiques de la région (président de la Chambre de commerce et président de la Corporation de développement industriel), la voie de contournement n'aurait pas occasionné de pertes économiques substantielles, telles la fermeture de commerces, dans le centre ville.

Suite à l'aménagement de la voie de contournement, certaines activités commerciales sont apparues aux abords plus immédiats de la voie de contournement. Un établissement d'hébergement s'est construit et quelques commerces de restauration routière se sont établis aux croisements de la voie de contournement avec les deux voies régionales mentionnées.

Les intervenants nous mentionnent, par ailleurs, que la volonté de ne pas créer des voies d'accès supplémentaires sur le trajet du contournement a été et demeure une politique bénéfique qui a permis :

de préserver la fonction première de la voie de contournement, qui est de faciliter la fluidité de la circulation de passage et de transport;

- d'éviter de recréer un problème de congestion par le déplacement d'activités commerciales le long de la voie de contournement;

- d'éviter une dégradation des activités commerciales du centre ville par suite de déplacements de ces activités aux abords de la voie de contournement.

Mesures compensatoires de la ville suite au contournement

Il n'y a pas eu, aux dires des intervenants consultés, de mesures nécessaires visant à compenser la diminution de l'achalandage des activités de commerce au centre ville ou de mesures visant à revaloriser le centre ville, par suite d'une diminution d'activités commerciales liées au contournement.

Cependant, de l'avis de certains représentants, on indique qu'il y aurait avantage à mieux signaler certains services disponibles au centre ville le long de la route de contournement, pour le bénéfice des voyageurs de transit. Mentionnons par contre la présence d'un office de tourisme actif localement et d'un bureau d'information situé aux abords, près du début de la voie de contournement.

7 MESURES POSSIBLES POUR AMOINDRIR LES IMPACTS ÉCONOMIQUES NÉGATIFS ET VALORISER LES ACTIVITÉS COMMERCIALES

Les études consultées ainsi que les expériences vécues ailleurs au Québec confirment l'importance du rôle des représentants municipaux dans le processus de valorisation des activités commerciales suite aux changements d'achalandage que peuvent occasionner sur certains types de commerce une voie de contournement.

Il ressort, selon les études de cas, qu'une réflexion des responsables et intervenants locaux sur les façons de tirer avantage de l'amélioration des conditions routières et environnementales sur la voie contournée apporte toujours des effets bénéfiques.

Le changement de la vocation de certains types de commerces conduit, la plupart du temps, à réaliser quelques aménagements qui visent à revaloriser certaines activités commerciales de sorte à préserver, voire même à attirer l'achalandage de villégiature.

À titre d'exemple, la municipalité de Saint-Jovite a réaménagé l'environnement de son centre ville, par des embellissements paysagers et par l'amélioration de la qualité de services commerciaux (boutiques) et de restauration, de manière à créer un cadre de vie agréable invitant à la détente et à la récréation. Ces aménagements permettent aux villégiateurs des régions avoisinantes, non seulement de s'arrêter, lors de leurs déplacements, mais aussi de venir profiter des services de restauration et de détente pendant leur séjour dans la région.

La création d'un cadre de vie de restauration et de détente agréable, susceptible d'attirer la clientèle de villégiature, pourrait ainsi constituer un projet de valorisation, voire même de développement économique, pour la municipalité de Saint-Félix-De-Valois. Par l'importance et la diversité des services déjà existants, Saint-Félix-De-Valois pourrait devenir un lieu attrayant d'arrêt et de détente pour les villégiateurs des régions avoisinantes.

8 CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Il ressort de notre analyse que l'impact économique prévisible, sur les activités de commerce, de la voie de contournement aux abords de Saint-Félix-De-Valois sera relativement marginal et que le projet n'affectera pas substantiellement la vocation commerciale actuelle de la municipalité; celle-ci est principalement orientée vers les besoins de la population locale et régionale.

Il est à prévoir que quelques commerces, principalement ceux liés à la restauration et aux services d'essence et de réparation, pourront accuser une perte d'achalandage estimée à environ 15 % de leur chiffre d'affaires actuel. Par contre, d'autres commerces (ceux qui ne sont pas particulièrement sensibles au trafic de passage) bénéficieront de l'amélioration des voies de circulation et de la décongestion. Dans l'ensemble, les citoyens des municipalités composant Saint-Félix-De-Valois jouiront d'un cadre de vie amélioré.

Par ailleurs, l'aménagement de la voie de contournement peut constituer une occasion pour les représentants municipaux de revoir le rôle et la vocation économique et commerciale de la municipalité au regard des clientèles de villégiature. L'avantage du décongestionnement du centre ville et de la quasi-disparition du trafic lourd qu'occasionnera la voie de contournement, peut être vu comme un atout pour planifier des actions de revalorisation des activités commerciales de manière à ce que la municipalité puisse revoir le rôle qu'elle pourrait jouer dans la desserte de services à valeur ajoutée pour la clientèle de villégiature.