173 DA8
Déviation de la route 117 sur le territoire de la municipalité de L'Annonciation
L'Annonciation 6211-06-0H5

Audiences publiques du BAPE

RAPPORT COMPLÉMENTAIRE - ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUE

DOCUMENT DE TRAVAIL

ROCHE

Ministère des Transports
Direction Laurentides-Lanaudière
Québec

Audiences publiques du BAPE

RAPPORT COMPLÉMENTAIRE - ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUE

DOCUMENT DE TRAVAIL

OCTOBRE 2002

ROCHE

3075, ch. des Quatre-Bourgeois
Sainte-Foy (Québec) G1W 4Y4
Téléphone :
(418) 654-9600
Télécopieur :
(418) 654-9699

N/Réf. : 23049-100

Ministère des Transports
Direction Laurentides-Lanaudière
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

ROCHE LTÉE, GROUPE-CONSEIL

Christian Couette	analyste marketing/finances, chargé de projet
Mireille Joncas	analyste financière
Véronique Laflamme	analyste

ÉQUIPE DE SUIVI

MINISTÈRE DES TRANSPORTS – Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière

Guy D'Astous	a.r.p.s.e., chargé de projet, Service des inventaires et du plan
Steve Lussier	a.r.p.s.e, Service des inventaires et du plan

TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux iii

1. INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE 1

1.1 Intrdoduction 1

1.2 Mise en contexte 3

2. MÉTHODOLOGIE 5

3. PROTOCOLE DE SUIVI 6

3.1 Études et analyses à effectuer a priori 7

3.1.1 Définir le cadre de référence (avant) 7

3.2 Études à effectuer a posteriori 15

3.2.1 Mise à jour du cadre de référence (après) 15

3.3 Période d'évaluation 16

4. PROCÉDURE D'ACCOMPAGNEMENT 19

4.1 Étape préliminaire 20

4.1.1 Concertation des différents intervenants et planification urbaine 20

4.1.1.1 Gestion des accès sur la voie de contournement 20

4.2 Étapes intermédiaires 21

4.2.1 Accès facile à la municipalité 21

4.2.2 Accès facile aux commerces 21

4.3 Étapes subséquentes 22

4.3.1 Clientèle de transit 22

4.3.1.1 Signalisation appropriée et affichage adéquat 22

4.3.1.2 Notoriété et image représentative de la municipalité 23

4.3.2 Clientèle locale et régionale 23

4.3.2.1 Revitalisation du centre-ville 23

4.3.3 Clientèle touristique 24

4.4 Étape applicable en tout temps 25

4.5 Interventions spécialisées en matière commerciale 25

4.6 Mesures à instaurer 26

5. RETOMBÉES POSITIVES 28

5.1 Accroissement du développement industriel et touristique 28

5.2 Meilleure planification du développement 30

5.3 Renforcement de l'économie locale lors de la construction des contournements routiers 30

5.4 Revitalisation du centre-ville 30

TABLE DES MATIÈRES

5.5 Amélioration des délais pour la livraison de marchandises 31
5.6 Amélioration de la sécurité des automobilistes et des piétons 31
5.7 Amélioration de la qualité de vie et diminution des coûts de déplacement 33
5.8 Diminution de la pollution atmosphérique et sonore 33

BIBLIOGRAPHIE 34

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1 Résultats de l'enquête origine-destination (1995) et des comptages routiers 9

Tableau 3.2 Activité commerciale et sensibilité aux différents groupes de clientèle . 10

Tableau 3.3 Répartition de l'activité commerciale le long de la route 117 à Labelle en 1997 et 2002 12

Tableau 3.4 Répartition de l'activité commerciale le long de la route 117 à L'Annonciation en 1997 et 2002 13

1. INTRODUCTION ET MISE EN CONTEXTE

1.1 INTRODUCTION

Dans l'objectif de maintenir le rôle premier de la route 117, soit celui d'accommoder la circulation en transit, le ministère des Transports du Québec (MTQ) prévoit la construction d'une voie de contournement dans les municipalités de Labelle et de L'Annonciation. La construction de cette voie permettra d'améliorer la fonctionnalité du réseau routier supérieur, de diminuer la circulation lourde et de faciliter les conditions de la circulation locale.

En 1995, dans ces secteurs, environ 5 000 véhicules par jour circulaient sur la route 117 et, de ce nombre, 80 % étaient en transit[1]. Par conséquent, il s'ensuit un conflit d'usage entre la vocation de transit de la route nationale 117 et les usages résidentiel, commercial, institutionnel et industriel des noyaux villageois des deux municipalités concernées.

La vocation commerciale étant essentiellement concentrée au centre-ville de chacune des municipalités, le projet de contournement aura des répercussions sur les activités économiques puisqu'une partie de la circulation sera détournée de celui-ci. Pour les commerces sensibles à la présence de la clientèle externe, cette situation est susceptible de se refléter sur la rentabilité de leur entreprise. Plus particulièrement, les différents impacts se répercuteront sur les commerces associés à la restauration et à l'hébergement, à la vente de biens de première nécessité (les dépanneurs), aux services aux véhicules motorisés (stations-service) et, dans une moindre mesure, aux commerces à vocation touristique.

D'ailleurs, lors de séances d'information publiques tenues en avril 2002, les préoccupations des citoyens ont été recueillies. Parmi celles-ci, il importe de noter la crainte de répercussions économiques majeures dans les localités concernées et, plus

[1] Roche, *Déviation de la route 117 à Labelle*, février 2000, p.20
Roche, *Déviation de la route 117 à L'Annonciation*, février 2000, p.20

spécifiquement, la dévaluation des immeubles, ainsi que l'ampleur et la durée des répercussions négatives sur les commerces.

Cependant, puisqu'il est difficile de cerner de manière précise l'envergure exacte des effets qui seront enregistrés, la présente étude consiste pertinemment à connaître les effets du contournement routier sur le secteur commercial et à analyser les mesures éventuelles pouvant atténuer les impacts négatifs de celui-ci. Pour ce faire, un protocole de suivi du volet économique sera d'abord effectué. En fait, il s'agira d'établir, avant le démarrage de la phase construction des projets routiers, un état de référence de l'économie locale et des activités commerciales susceptibles d'être affectées et les effets de la déviation sur celles-ci.

Ensuite, dans le but d'assurer la réussite d'un projet de contournement et d'éviter les répercussions négatives sur les commerces locaux, un protocole d'accompagnement sera présenté. Celui-ci décrira les façons de faire pour privilégier l'établissement d'un processus fructueux.

Enfin, une voie de contournement n'implique pas uniquement des retombées négatives. C'est pourquoi une analyse des retombées positives sera également effectuée. Elle consistera à vérifier l'amélioration de la fluidité des déplacements interurbains, les opportunités de développement liées à une circulation moins importante dans les noyaux villageois, de même que les incidences locales-régionales découlant des contrats accordés pour la construction des déviations.

L'objectif de cette étude est donc de proposer une démarche dans le but de connaître l'évolution des activités commerciales, les effets de la transition sur le climat économique local et l'efficacité des mesures correctives appliquées suite à la construction d'une voie de contournement dans ces deux municipalités. Par conséquent, les protocoles de suivi et d'accompagnement proposés s'avéreront des outils intéressants lorsque les projets de contournement seront effectués, sans compter qu'il sera important pour la population et les commerces touchés de connaître les retombées positives que ces derniers pourront engendrer.

1.2 MISE EN CONTEXTE

L'expérience québécoise en matière d'évaluation des impacts économiques de projets de déviation se limite généralement à un examen réalisé dans le cadre d'études d'impact globales. Un survol de la littérature disponible indique qu'il ne semble pas exister au Québec de bilan ou même d'étude approfondie quant au type et à l'ampleur des répercussions engendrées par les projets de contournement routier sur l'activité économique. Le plus souvent, ce sont les commerces de type routiers ou artériels, qui comprennent habituellement les services d'hébergement, de restauration, d'accommodation (dépanneurs) et de vente de produits touristiques, qui font l'objet des préoccupations du public.

D'ailleurs, dans l'objectif d'amoindrir certains effets négatifs des voies de contournement, certaines mesures sont généralement considérées. Cependant, à ce jour, aucune étude ne rend compte de le mise en œuvre et, surtout, de l'efficacité de telles mesures.

Bien qu'aucune analyse spécifique et bien documentée des impacts économiques générés par les projets de déviation n'ait été effectuée au Québec, certaines études françaises et américaines démontrent que, outre les impacts bénéfiques pour l'usager de la route (gain de temps, réduction des accidents, etc.) et les résidents des agglomérations concernées (niveaux sonores, qualité de vie, etc.), les déviations seraient défavorables à certains types de commerce, notamment ceux ciblant la clientèle de passage.

Toutefois, parmi ces études, certaines soulignent que plusieurs facteurs externes, démographiques et socio-économiques, peuvent aussi influencer les activités commerciales. Parmi ces facteurs, mentionnons la taille du bassin de clientèle locale-régionale, le revenu per capita, la compétition émanant d'autres pôles commerciaux existants dans une même région, le dynamisme des commerçants locaux et leur attitude initiale face au projet.

Dans l'espoir de contrer les effets négatifs d'un projet de déviation, les mesures d'atténuation les plus souvent citées concernent surtout l'amélioration de la signalisation routière, l'amélioration des accès à la municipalité contournée, ainsi que l'implication publique et communautaire dans la planification des actions à mettre en œuvre. Comme la revue de littérature n'indique pas clairement l'influence de telles mesures sur les zones contournées, la présente étude développera justement les outils nécessaires permettant d'évaluer plus précisément les divers impacts lors d'un contournement routier et les mesures d'atténuation afférentes.

2.
MÉTHODOLOGIE

2. MÉTHODOLOGIE

La méthodologie utilisée dans le cadre de ce mandat repose essentiellement sur une revue de littérature (étude bibliographique) et sur l'expérience de la firme dans le cadre d'études d'impact et d'analyses de gestion des corridors routiers.

Les conclusions de ces études, ainsi que la connaissance du milieu ont contribué à une réflexion sur les différentes méthodologies et démarches applicables à la région à l'étude.

Par la suite, une consultation auprès des organismes de développement économique a permis de bonifier le contenu de ce document, tout en sollicitant et informant ceux-ci sur l'implication de part et d'autre, notamment du ministère des Transports, par la mise en place d'un processus d'évaluation et d'accompagnement pour atténuer les effets négatifs et accroître les effets positifs reliés aux projets de déviation de la route 117.

3.
PROTOCOLE DE SUIVI

3. PROTOCOLE DE SUIVI

La réalisation d'une infrastructure routière en milieu urbain conduit à des changements d'ordre physique, économique et social occasionnés par une modification dans les comportements de déplacements. Une analyse des impacts de ces changements s'avère nécessaire, notamment au plan économique, afin de trouver des solutions pour atténuer le plus possible leurs effets négatifs. Toutefois, les études d'impact économique d'un nouveau tronçon routier telle qu'une voie de contournement comportent plusieurs difficultés, particulièrement lorsqu'il s'agit de petites localités.

En effet, ces études requièrent l'analyse de plusieurs indicateurs économiques qui mesurent non seulement les résultats du projet routier, mais qui sont également tributaires de facteurs externes variés (conditions économiques nationales ou régionales, concurrence, etc.). Par ailleurs, il existe très peu de données détaillées et fiables autres que celles provenant des différents recensements pour les petites localités. Les organismes de développement économique, ainsi que les différents ministères compilent souvent des statistiques intéressantes. Cependant, celles-ci sont pour l'ensemble de la région plutôt que pour chacune des communautés prise individuellement. Par conséquent, une étude complète des impacts économiques implique nécessairement une cueillette de données primaires qui, par la suite, sont expliquées ou validées au moyen de données secondaires.

La littérature consultée présente plusieurs méthodologies pour analyser les impacts économiques d'une route de contournement. Bien qu'il n'y ait pas de consensus sur la méthode à adopter, celle qui est le plus souvent mentionnée par les auteurs est sans contredit l'analyse « avant-après »[2]. Cette méthodologie fut donc retenue pour analyser les effets du contournement de la route 117 sur les localités de Labelle et de L'Annonciation.

[2] Cette méthodologie est souvent mentionnée dans la littérature et comporte quelques fois des variantes.

3.1 ÉTUDES ET ANALYSES À EFFECTUER A PRIORI

3.1.1 Définir le cadre de référence (avant)

Le cadre de référence ou, encore, le profil de la communauté est un sommaire des conditions socio-économiques prévalant dans la localité avant la mise en place du projet. Cette étape est très importante puisqu'elle permet d'évaluer ultérieurement l'impact du projet. Par conséquent, il est nécessaire de détenir toutes les informations jugées importantes.

Voici donc le processus proposé pour bien définir le profil de la communauté.

Portrait des caractéristiques et tendances socio-économiques de la communauté :

Il s'agit de cumuler et présenter les informations énoncées subséquemment. Il est toutefois préférable de réunir les données suivantes sur plusieurs années afin de pouvoir dégager des tendances :

- démographie;
- distribution par groupe d'âge;
- logement (valeur moyenne et occupation);
- revenu moyen des ménages;
- taux de chômage, d'activité et d'emploi;
- taux de croissance;
- taux d'occupation des propriétés;
- densité;
- emploi et main-d'œuvre;
- répartition de la main-d'œuvre par industrie;
- principaux employeurs;
- etc.

Il est opportun de comparer les données du profil socio-économique avec le reste de la région (MRC) et la province pour relever les particularités de la région à l'étude.

La plupart de ces données peuvent être obtenues de sources secondaires telles que la municipalité, Statistique Canada, l'Institut de la statistique du Québec et les organismes de développement économique.

Toutefois, une mise en garde doit être faite concernant les informations provenant des organismes de statistique. Bien que ces données soient parmi les plus fiables, elles comportent certaines lacunes. Premièrement, les données de recensement ne sont disponibles qu'une fois tous les quatre ans. En second, afin de préserver l'anonymat des gens, les données pour les petites localités sont bien souvent arrondies de façon aléatoire. Les chiffres fournis sont donc modifiés à la hausse ou à la baisse, ce qui fausse en quelque sorte la réalité. Également, il arrive que les données ne soient tout simplement pas disponibles (n.d.).

Obtenir des informations sur la dépendance des commerces envers le trafic de passage :

- Enquête auprès de la clientèle;
- Entrevue auprès des commerçants.

Il s'agit à cette étape d'observer et d'analyser la dynamique commerciale des commerces situés le long de la route 117. À cet effet, des questions ciblées seront adressées à la clientèle et aux commerçants locaux afin de déterminer la moyenne des dépenses effectuées par chaque type de clientèle (locale ou de passage), le chiffre d'affaires approximatif des commerces et, finalement, d'estimer la dépendance des entreprises vis-à-vis le trafic de transit.

Les études d'impact effectuées par Roche ltée, Groupe-conseil[3] présentent, pour chacune des localités à l'étude (Labelle et L'Annonciation), les résultats d'une enquête origine-destination effectuée en 1995, de même qu'une estimation du débit journalier moyen annuel (DJMA). Compte tenu du délai écoulé depuis la collecte de ces données, il est suggéré d'en effectuer une mise à jour afin de refléter l'état de la situation actuelle. Le tableau 3.1 présente un bref sommaire des résultats compilés dans les rapports ci-haut mentionnés.

---

[3] Roche ltée, *Déviation de la route 117 à Labelle – Étude d'impact sur l'environnement*, rapport final, février 2000, 115 pages + annexes.

Roche ltée, Déviation de la route 117 à L'Annonciation – Étude d'impact sur l'environnement, rapport final, février 2000, 109 pages + annexes.

Il est à noter que l'enquête origine-destination effectuée à l'époque avait pour but de recueillir des données sur la circulation locale et de transit, ainsi que de connaître la proportion des usagers en transit sur la route 117 qui effectuaient un arrêt dans la municipalité de Labelle ou, encore, de L'Annonciation.

Tableau 3.1 Résultats de l'enquête origine-destination (1995) et des comptages routiers

Jour de semaine	Provenance		Destination		DJMA		Motif		Type de déplacements		Arrêt (Transit)	
Mardi	Montréal et Laval	+30%	Laurentides	65%	Labelle	6998	Affaires	54%	Local	20%	Labelle	8%-9%
	Laurentides	~40%	Abitibi-Témisc.	7,5%	L'Annonciation	7579	Loisirs	35%	Transit	80%	L'Annonciation	14%
Samedi	Montréal et Laval	+30%	Laurentides	84%	Labelle	7154	Affaires	14%	Local	20%	Labelle	8%-9%
	Laurentides	~40%	Abitibi-Témisc.	10%	L'Annonciation	6174	Loisirs	80%	Transit	80%	L'Annonciation	14%

Selon les informations contenues dans le tableau précédent, environ 8 % à 9 % des personnes en transit (80 %) s'arrêtent à Labelle, alors que cette proportion est de 14 % pour L'Annonciation.

Toutefois, lors d'une rencontre de consultation et d'information tenue en 1997, les données suivantes furent avancées pour la municipalité de L'Annonciation : il y a seulement 5 % de la population de transit qui arrête pour fin de consommation, la clientèle de transit pour certains commerces varie entre 20 % et 60 % selon le jour de la semaine et de la saison, l'augmentation du volume de circulation est estimée à 3,5 % annuellement[4]. Il est donc possible de remarquer une différence entre les données mentionnées à cette rencontre et celles de l'étude d'impact sur l'environnement (voir tableau 3.1), d'où l'importance de mettre à jour les informations et de les communiquer à la population (voir protocole d'accompagnement).

Quant à la municipalité de Labelle, le chiffre concernant le nombre d'arrêts dans la localité correspond davantage à celui obtenu lors de l'enquête origine-destination, soit environ 5-8 %[5].

---

[4] Compte rendu de la rencontre de consultation et d'information concernant la déviation de la route 117 à l'Annonciation et Marchand, le 5 novembre 1997 à 19h30.

[5] Compte-rendu de la rencontre de consultation et d'information concernant la déviation de la route 117 à Labelle, le 6 novembre 1997 à 19h30.

Le tableau 3.2 regroupe les données compilées à l'été 1997 sur les entreprises établies le long de la route 117 entre les entrées nord et sud de la déviation projetée dans chacune des municipalités. Le degré de sensibilité de chaque catégorie de commerces en fonction de leurs deux groupes de clientèle[6] y est également indiqué.

Tableau 3.2 Activité commerciale et sensibilité aux différents groupes de clientèle

Catégorie et sous-catégorie de commerce	Labelle		L'Annonciation		Importance relative de la clientèle régionale	Importance relative de la clientèle externe
	nb	%	*nb*	%		
Automobile	**5**	**13%**	**11**	**10%**		
Vente de véhicules	1	3%	3	3%	Significative	Négligeable
Services reliés à l'automobile	0	0%	3	3%	Significative	Négligeable
Stations-services	4	10%	5	5%	Significative	Significative
Restauration et hôtellerie	**11**	**28%**	**19**	**17%**		
Casse-croûte	4	10%	5	5%	Significative	Significative
Bars et autres	0	0%	4	4%	Significative	Significative
Restaurants	5	13%	9	8%	Significative	Significative
Hébergement (hôtels, motels et auberges)	2	5%	1	1%	Significative	Significative
Alimentation	**3**	**8%**	**10**	**9%**		
Épiceries	1	3%	2	2%	Significative	Négligeable
Dépanneurs	2	5%	3	3%	Significative	Significative
Boutiques spécialisées	0	0%	5	5%	Significative	Négligeable
Location-vente de véhicules récréatifs et articles de sport	**2**	**5%**	**3**	**3%**	Significative	Significative
Services professionnels et spécialisés	**11**	**28%**	**37**	**34%**	Significative	Négligeable
Soins personnels et vêtements	**6**	**15%**	**16**	**15%**		
Soins personnels	6	15%	9	8%	Significative	Négligeable
Vêtements	0	0%	7	6%	Significative	Négligeable
Autres	**2**	**5%**	**13**	**12%**		
Commerces à vocation locale	0	0%	5	5%	Significative	Négligeable
Commerces à vocation régionale	2	5%	7	6%	Significative	Négligeable
Commerces à vocation touristique	0	0%	1	1%	Négligeable	Significative
Total	**40**	**100%**	**109**	**100%**		
Labelle					**40 (100%) Significative** **0 (0%) Négligeable**	**19 (48%) Significative** **21 (53%) Négligeable**
L'Annonciation					**108 (99%) Significative** **1 (1%) Négligeable**	**78 (72%) Négligeable** **31 (28%) Significative**

Source : Roche ltée, 1997

[6] Le premier groupe est identifié comme étant les clientèles d'origine régionale, c'est-à-dire les résidants permanents des municipalités concernées et ceux des localités avoisinantes, ainsi que les villégiateurs propriétaires de résidences secondaires. Le second groupe comprend les clientèles externes qui se composent de touristes séjournant dans la région et les usagers en transit sur la route 117.

Les résultats présentés ci-haut doivent être interprétés avec une certaine prudence. Bien que les relevés indiquent que la moitié des commerces de Labelle et près du tiers pour L'Annonciation tirent parti de la présence de la clientèle externe, il faut se rappeler que cette catégorie comprend la clientèle touristique séjournant à ces endroits. Par conséquent, même dans le cas d'un contournement de la route 117, il est logique de présumer que cette clientèle continuera d'effectuer des achats dans les municipalités à l'étude. À titre d'exemple, la municipalité de Labelle, à elle seule, compte plus de 3 000 villégiateurs[7].

Ainsi, il peut être supposé que les commerces qui dépendent significativement de la clientèle de passage représentent un volume d'activités économiques moindre que celui engendré par les autres commerces. Cette supposition se base uniquement sur leur représentativité dans la structure commerciale de chacune des municipalités. En revanche, les études consultées évoquent à plusieurs reprises les effets bénéfiques d'une déviation sur les commerces desservant une clientèle locale ou régionale. Ceci est en partie attribuable à une amélioration de l'accès au commerce (circulation moindre) ou, simplement, à l'amélioration de l'environnement immédiat.

Il importe aussi de mentionner qu'un certain nombre de commerces dans chacune des deux municipalités est saisonnier. Il serait intéressant d'obtenir de l'information à cet égard afin de mieux évaluer les effets réels du contournement sur les activités commerciales. Bien qu'il ne soit pas nécessaire d'interviewer l'ensemble des commerçants, des informations provenant d'un échantillon représentatif[8] et significatif de la population sont nécessaires.

La direction des Laurentides-Lanaudière du MTQ a procédé à la mise à jour des informations sur les activités commerciales de chacune des municipalités en août 2002. Déjà, il est possible de remarquer des différences dans la distribution relative

---

[7] Site Internet de la municipalité de Labelle : http://www.municipalite.labelle.qc.ca/environnement.html

[8] Les différentes catégories d'entreprises offrant des services à des particuliers (commerces routiers, de biens courants, semi-courants, de divertissement et d'automobile) doivent être représentées dans l'échantillon, et ce, dans la mesure du possible, dans une proportion similaire à la réalité.

la fermeture du commerce en question ou le lendemain de façon à connaître son chiffre d'affaires pour la journée de référence.

- Finalement une étude complète sur les impacts du contournement routier, soit la mise à jour du cadre de référence, pourra s'il y a lieu être effectuée cinq ans après les déviations de la route 117 respectivement à Labelle et à L'Annonciation. Au-delà de cette période, les gens ont tendance à oublier certains éléments permettant d'apprécier pleinement les impacts économiques d'un projet.

4.
PROCÉDURE D'ACCOMPAGNEMENT

4. PROCÉDURE D'ACCOMPAGNEMENT

La procédure d'accompagnement a pour objectif d'élaborer certaines propositions afin que le degré de consommation suite au contournement routier (tous types de clientèle confondus) soit similaire à celui retrouvé avant sa réalisation. Il propose également les moyens de financement possibles selon les mesures choisies.

En fait, trois objectifs généraux découlent principalement de cette procédure. Ainsi, à l'échelle locale, il faut :

- Assurer, à court terme, une visibilité des municipalités visées. Cela implique, d'une part, une signalisation appropriée et un affichage adéquat et, d'autre part, la création d'une image représentative de la municipalité de Labelle et de L'Annonciation

- Soutenir les commerçants dans leur développement ou le repositionnement de leur entreprise.

- Appuyer les différents intervenants dans l'établissement d'une stratégie de développement économique à court, moyen et long termes (concertation).

À ce titre, il est proposé de former un **comité de transition** comprenant, pour le moins, des représentants des sphères économique (commerciales), politique (représentants de la population) et ministériel (ministère des Transports, direction des Laurentides-Lanaudière). Le mandat de ce comité consistera à proposer, coordonner et surveiller des initiatives visant à faciliter et à mettre à profit les changements découlant du contournement routier. Ainsi, le comité sera responsable d'identifier un porteur de dossier pour chacune des actions proposées et de suivre l'évolution de celles-ci.

Dans le but de faciliter le travail du comité, la revue de littérature a permis d'identifier un certain nombre de démarches pouvant s'appliquer aux contextes de Labelle et de L'Annonciation. Ces propositions, présentées ci-après, ont été regroupées en étapes chronologiques pour assurer un meilleur suivi. Par ailleurs, il est important de souligner qu'il ne s'agit que de propositions devant être entérinées, selon le besoin, par le comité de transition. Par ailleurs, il ne s'agit pas d'une liste exhaustive, ce qui laisse de la place aux suggestions locales.

4.1 ÉTAPE PRÉLIMINAIRE

4.1.1 Concertation des différents intervenants et planification urbaine

Dans le but de minimiser les effets négatifs ou de profiter des effets positifs d'une voie de contournement, il s'avère primordial qu'une concertation soit d'abord effectuée entre les différents intervenants de la communauté. Ainsi, une rencontre entre le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'Association touristique régionale des Laurentides (ATR), les municipalités de Labelle et de L'Annonciation, les MRC, les CLD, de même que les sociétés de développement économique permettra d'établir les grands axes de développement desdites municipalités impliquées. En fait, il s'agit de planifier et d'établir les axes de développement appropriés (résidentiel, commercial, industriel et institutionnel) selon les réseaux de transport nouvellement implantés. Ce travail de réflexion et de mise en œuvre devra être entrepris avant la mise en place de la nouvelle infrastructure et un suivi devra être effectué au moment de la construction et après sa réalisation pour s'assurer, de part et d'autre, du respect des engagements.

D'ailleurs, selon les conclusions tirées de la revue de littérature, les régions qui ont su bénéficier d'une voie de contournement sont celles dont les différents intervenants de la communauté ont travaillé ensemble pour planifier leur développement.

Ce travail de concertation et de planification est d'autant plus important que les études démontrent qu'en l'absence de planification et de contrôle du développement, la construction d'une nouvelle route peut entraîner l'étalement urbain. Cela implique conséquemment des coûts municipaux importants pour la construction de nouvelles infrastructures de services, sans oublier la réduction des possibilités de rentabiliser les équipements existants.

4.1.1.1 Gestion des accès sur la voie de contournement

De plus, lors de la planification du développement, il sera important que des actions soient prises afin de limiter le nombre d'accès sur la voie de contournement. L'absence de contrôle quant à la gestion des accès peut faciliter le développement en bordure de la nouvelle route, au détriment du centre-ville. Il s'ensuit donc une dévitalisation plutôt qu'une revitalisation du centre. Malgré cette situation, il n'en demeure pas moins que,

de façon générale, les communautés préfèrent une voie à accès plutôt qu'à accès contrôlé. Selon celles-ci, une relocalisation des commerces à proximité de la nouvelle route permet des contrebalancer les effets négatifs du contournement. Effectivement, la littérature démontre qu'il peut en être ainsi pour les commerces dont la survie dépend de la circulation de transit. Par contre, les auteurs énoncent également que d'autres types de commerces ont tendance à se relocaliser.

Parfois, des commerces s'adressant surtout à une clientèle locale se déplacent vers la voie de contournement pour reconnaître, quelques années plus tard, que le centre-ville propose de plus grands avantages, surtout s'il a fait l'objet d'un programme de revitalisation.

Les écrits démontrent enfin qu'en l'absence d'accès contrôlés le long de la voie de contournement, les problèmes de circulation du centre-ville ont tendance à se déplacer sur la voie de contournement devenue urbanisée. Afin de contrer cette situation, il est donc préférable d'y limiter le nombre d'accès. Cette façon de faire permettra ainsi d'atteindre les buts premiers de la construction de la voie de contournement à Labelle et à L'Annonciation, soit d'améliorer la fluidité de la circulation et d'accroître la sécurité des automobilistes.

4.2 ÉTAPES INTERMÉDIAIRES

4.2.1 Accès facile à la municipalité

Lors de la construction des voies de contournement, l'accès aux municipalités de Labelle et de L'Annonciation devrait demeurer facile et ne pas imposer un délai trop long à la clientèle de transit. Dans l'éventualité où cette dernière retournerait dans ce secteur, des délais trop long occasionnés lors de la construction pourraient diminuer l'intérêt des gens à y retourner.

4.2.2 Accès facile aux commerces

Afin que les commerces puissent accueillir facilement les visiteurs, de même que la clientèle locale et régionale, il sera nécessaire de mettre en place des mesures pour nuire le moins possible aux entreprises pendant la période de construction de la route.

Plus précisément, il faudra s'assurer d'éviter de bloquer les entrées et de bénéficier suffisamment de places de stationnement.

4.3 ÉTAPES SUBSÉQUENTES

Une fois les voies de contournement construites, un certain nombre d'interventions devra être mis en place pour faciliter la période de transition. Ces interventions se situent à l'échelle locale et régionale et sont différentes selon le type de clientèle visée.

4.3.1 Clientèle de transit

Quelques stratégies peuvent être amorcées afin d'inciter la clientèle de transit à se diriger au cœur des villages de Labelle et de L'Annonciation. Il peut en être ainsi avec une signalisation appropriée et un affichage adéquat, de même qu'une image représentative de la municipalité.

4.3.1.1 Signalisation appropriée et affichage adéquat

Un des éléments majeurs pour inciter la clientèle de transit à découvrir les commerces des noyaux villageois des municipalités de Labelle et de L'Annonciation consiste en une signalisation appropriée et un affichage adéquat. Rappelons que la signalisation diffère de l'affichage du fait qu'elle doit respecter la réglementation et les normes du ministère des Transports du Québec en termes de localisation, couleurs et grandeur. D'ailleurs, en matière de signalisation, le ministère est déjà très avancé quant aux propositions qui seront faites aux municipalités concernées.

Quant à l'affichage, les commerces devraient s'associer pour annoncer conjointement les services offerts dans leur localité. À titre d'exemple, il serait opportun d'afficher, à l'aide de symboles, les services de restauration, d'essence, d'hébergement etc. Rappelons qu'une diversité en matière de services motive souvent les arrêts des visiteurs.

En plus des affiches publicitaires des différents commerçants, les intervenants économiques de la région devraient travailler ensemble pour dresser un panneau annonçant les commerces retrouvés au sein de la localité. Celui-ci, placé aux différents lieux d'accès à la localité, indiquerait la direction des commerces.

4.3.1.2 Notoriété et image représentative de la municipalité

Dans l'objectif d'attirer la clientèle de transit au sein des villages contournés, les municipalités de Labelle et de L'Annonciation pourraient s'attarder à développer une image captivante et représentative de leur communauté respective. À titre d'exemple, la municipalité de L'Annonciation peut capitaliser sur le fait qu'elle est le principal centre de services de la Vallée de La Rouge. En effet, cette municipalité dessert, entre autres, les localités de Lac-Nominingue, Saint-Véronique, L'Ascension, La Macaza et Marchand.

Il s'agirait donc pour les municipalités de Labelle et de L'Annonciation de trouver un terme ou un slogan qui, en plus d'apparaître sur la voie de contournement, serait facilement visible aux entrées et sorties des localités.

4.3.2 Clientèle locale et régionale

4.3.2.1 Revitalisation du centre-ville

Dans le but de créer un climat favorisant l'achat local et régional, il serait intéressant d'engager un processus de revitalisation du centre-ville. La Ville de L'Annonciation a d'ailleurs entrepris des mesures en ce sens lors de l'adoption de son plan de revitalisation du centre-ville. Ce plan est fondé sur la prémisse que la rue Principale sera libérée de la circulation de transit suite à l'aménagement de la voie de déviation. Rappelons qu'un processus de revitalisation consiste, entre autres, à entreprendre des démarches pour améliorer la diversité commerciale afin de mieux répondre aux besoins des citoyens. Un tel processus améliore de plus l'ambiance et l'image de la municipalité par le réaménagement des carrefours routiers, la mise en place d'aménagements publics et la rénovation des façades commerciales. Fréquemment, la revitalisation se solde par une diminution du trafic dans le centre-ville et par la création d'un environnement attrayant pour se balader, s'approvisionner et magasiner. Un tel

programme ne peut toutefois être réussi que si un partenariat est réalisé entre des représentants du CLD, de la municipalité, de la chambre de commerces, de la société de développement et, bien sûr, avec les commerçants.

Dans le passé, des projets visant l'amélioration et l'aménagement urbain ont été financés par des programmes d'aide gouvernementale spécifiques et ponctuels[14] dont l'échéance est venue à terme. Suite aux recherches effectuées, il ne fut pas possible d'obtenir une confirmation sur la disponibilité éventuelle d'un programme d'aide ayant des objectifs similaires.

Malgré l'absence, en ce moment, de programmes de financement gouvernemental spécifiques, si des municipalités désirent néanmoins entreprendre un tel processus de revitalisation, il est intéressant de noter que la Fondation Rue Principale est spécialisée en ce domaine. D'ailleurs, depuis 1984, plus de 90 municipalités ont fait appel à leur expertise. Par contre, il reviendrait à la municipalité et à la communauté d'affaires d'embaucher un chargé de projet de l'organisme et de payer les honoraires forfaitaires de la Fondation.

À Labelle, dans le but de revitaliser le centre-ville, il serait également possible de faire appel à la Corporation de développement de La Rouge (en attente d'une confirmation).

À ce processus de revitalisation devrait toutefois se joindre un programme de sensibilisation à l'importance d'acheter localement. Un tel incitatif est d'autant plus bénéfique puisque avec l'argent investi lors d'un achat fait localement, un certain nombre d'emplois est généré.

4.3.3 Clientèle touristique

Une équipe formée de représentants du CLD, de l'ATR, de la municipalité, ainsi que de la Société d'aménagement et d'exploitation du Parc linéaire Antoine-Labelle devrait œuvrer à développer de nouveaux produits et services pour augmenter la clientèle de destination ou, encore, établir des outils pour prolonger leur séjour. Cela est d'autant

---

[14] À titre d'exemple, le programme *Revicentre* ainsi que *le Programme cadre de renouveau urbain*. Ces programmes, d'une durée limitée, n'existent plus.

plus nécessaire pour la municipalité de Labelle qui accueille annuellement environ 3 000 villégiateurs, sans compter qu'elle est une porte d'entrée au parc du Mont-Tremblant dans le secteur du lac Caché, à la réserve Papineau-Labelle dans le secteur de La Minerve, ainsi qu'à la réserve Rouge-Matawin dans le secteur de La Macaza[15].

Ainsi, à titre d'exemple, il serait intéressant de capitaliser davantage sur les activités disponibles liées à la rivière Rouge dont, entre autres, le parc linéaire Le p'tit train du nord. Pour ce faire, des programmes de financement sont actuellement disponibles. Il en est ainsi du programme Infrastructures Canada-Québec qui aide à financer des infrastructures reliées au tourisme, aux installations culturelles et récréatives, de même que du fonds local d'investissement (FLI) des CLD.

4.4 ÉTAPE APPLICABLE EN TOUT TEMPS

À toute étape du projet (avant, pendant ou après la construction de la voie de contournement), il sera nécessaire d'informer régulièrement les représentants politiques et économiques (les entreprises si elles ne sont pas représentées par un organisme) des avancements du processus. Pour faciliter la transmission de renseignements et recueillir plus aisément les commentaires émis, il sera préférable qu'un plan de communication soit mis en place par le ministère des Transports du Québec ou encore par le comité de transition. Ce plan devrait décrire clairement la procédure à suivre pour l'obtention d'informations ou l'élaboration de commentaires. Cette façon de procéder, en plus de diminuer l'anxiété, favoriserait la mise en place d'un climat de confiance entre les différents représentants (études effectuées, mesures prises pour contrer les effets négatifs, etc.).

4.5 INTERVENTIONS SPÉCIALISÉES EN MATIÈRE COMMERCIALE

Les études ont démontré que certains types de commerces sont plus affectés que d'autres lors de la mise en place d'une route de contournement. Il s'agit des commerces dont la clientèle de transit atteint une proportion non négligeable. Il en est

[15] Site Internet de la municipalité de Labelle : http://www.municipalite.labelle.qc.ca/environnement.html

ainsi, à titre d'exemple, des stations-service, des restaurants, des casse-croûte, des unités d'hébergement, etc.

Pour ce type de commerces, les études ont souligné que les impacts sur ces derniers étaient variables et parfois difficiles à prévoir. Il est donc nécessaire que des interventions plus personnalisées soient effectuées en fonction de leurs besoins et des réalités auxquelles ils sont confrontés. À ce titre, avant la mise en place de la nouvelle infrastructure routière et quelques années après son achèvement, un soutien devrait être accordé aux commerces susceptibles d'être affectés. Plus précisément, celui-ci devrait émaner d'une personne œuvrant au sein d'un organisme de développement économique dont le mandat premier est d'apporter un soutien aux PME. Plus précisément, il serait intéressant que cette personne affecte une partie de son temps aux commerces souhaitant entreprendre une relocalisation, une diversification de ses services, un redressement financier ou une plus grande commercialisation de ses produits.

Pour ce faire, il est possible de faire appel au programme *Concertation pour l'emploi* d'Emploi-Québec, dont l'objectif est de favoriser la prise en charge, par les intervenants concernés, des problématiques auxquelles ils font face. Rappelons que les entreprises privées font partie de la clientèle visée et que ce programme aide à surmonter les problématiques liées au développement (en attente d'une confirmation concernant l'application de ce programme). Par ailleurs, d'autres programmes existent pour les commerces mais de façon plus individuelle. Les organismes de développement économique locaux et régionaux peuvent fournir de plus amples informations à cet égard.

4.6 MESURES À INSTAURER

Outre les différentes interventions d'accompagnement énoncées auparavant, plusieurs mesures peuvent être mises en place individuellement ou collectivement pour palier aux effets averses d'une nouvelle infrastructure routière :

- Diminuer au maximum le nombre d'obstacles pour se rendre au centre-ville des deux localités (arrêts, feux de circulation, etc.). Effectivement, un des effets pouvant limiter les arrêts est le délai que celui-ci occasionne.

- Éviter de mettre une halte routière à proximité des localités; plutôt mettre des haltes de repos dans un parc municipal.

- Publiciser les services offerts au centre-ville et pouvant attirer une clientèle de passage (ex. bureau touristique). D'ailleurs, ce type de service doit être conservé au sein de la communauté afin d'attirer la clientèle au centre-ville.

- Favoriser une concentration de services complémentaires (station-service, dépanneur, restauration, aires de repos, toilettes, parcs, etc).

- Maximiser les retombées économiques du projet par l'embauche prioritaire de main-d'oeuvre locale et par l'achat de biens et services dans la région immédiate de Labelle et de L'Annonciation pendant la construction des routes de déviation.

- Assurer, dans les nouvelles zones urbaines qui seront développées, une priorité d'installation aux commerces locaux lésés suite à la mise en fonction de la voie de contournement (par exemple, les stations-service).

- Estimer, dans un premier temps, le climat sonore près des quartiers résidentiels pouvant être affectés par le bruit du trafic, notamment des camions (ex. : Montée Marois à L'Annonciation et rue de l'Église à Labelle) et, dans un deuxième temps, trouver des solutions pour amoindrir les effets (mur écran, panneau acoustique et affichage conjoint (municipalité et MTQ) sollicitant les camions à ne pas utiliser leur frein moteur).

5.
RETOMBÉES POSITIVES

5. RETOMBÉES POSITIVES

Bien que certains commerces des municipalités de Labelle et de L'Annonciation pourront subir, à court terme, des impacts négatifs du projet de contournement routier, il n'en demeure pas moins que les retombées positives qui y sont liées doivent aussi être considérées. Parmi celles-ci, quelques-unes sont plutôt d'ordre économique. Ces retombées sont ainsi décrites dans les paragraphes suivants.

5.1 ACCROISSEMENT DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET TOURISTIQUE

L'amélioration de l'accès à la région des Laurentides pourra favoriser l'implantation d'industries dans celle-ci. En effet, un facteur important de localisation pour les industries est celui de l'accessibilité, et celle-ci sera bien sûr accrue par le projet à l'étude. D'ailleurs, le zonage actuel de la municipalité de Labelle prévoit l'implantation d'industries à proximité de la voie de contournement. Bien sûr, d'autres facteurs doivent aussi être considérés, telle la proximité de la main-d'œuvre et des ressources pour l'approvisionnement. De plus, il ne fait aucun doute qu'un meilleur accès permet l'élargissement des marchés et l'accroissement de la productivité des entreprises.

Plus particulièrement, « *pour les entreprises manufacturières, les investissements routiers permettent une réduction des coûts de transport, une amélioration de la qualité des services de transport au regard de la sécurité, de la fiabilité et de la régularité des expéditions des biens finaux et des réceptions des produits intermédiaires. De plus, la réduction des coûts et l'amélioration des services de transport se traduisent par un élargissement des aires de marché et par une plus grande accessibilité aux ressources productives (main-d'œuvre spécialisée, matières premières ou intermédiaires de meilleure qualité)* »[16]. Ces impacts positifs sur la productivité des entreprises manufacturières s'avèrent d'autant plus importants qu'un nombre non négligeable de ce type d'industries est actuellement présent au sein des

[16] Ministère des Transports, *Les investissements routiers sont-ils rentables ?* dans Bulletin économique du transport, juillet 2001, p.8

MRC d'Antoine-Labelle et Les Laurentides. En fait, ces dernières accueillent respectivement 114[17] et 1 245[18] entreprises manufacturières.

Aussi, il faut noter que les bénéfices retirés par une meilleure accessibilité pourront s'étendre au-delà de la scène locale et avoir des effets sur le développement économique des régions avoisinantes. À long terme, ce seront donc l'ensemble des localités des Laurentides qui profitera économiquement des nouvelles infrastructures routières.

Outre la venue d'industries, l'accessibilité à la région pourra favoriser le développement touristique puisque la facilité de se déplacer dans une région joue, en effet, un rôle important pour ce secteur. Ainsi, à titre d'exemple, lors des consultations publiques concernant le projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles, il a été mentionné : «*Force est de constater que la fluidité est déficiente sur la 132. C'est pendant la saison estivale que la circulation est la plus dense et il semblerait, selon la Chambre de commerce de Rimouski, que cette situation donne mauvaise réputation à la région auprès des touristes qui risquent d'être victimes d'un accident de la route lors de leur passage*»[19].

La voie de contournement envisagée pourrait dès lors, en période touristique, décongestionner la route 117 et améliorer les déplacements des visiteurs. À long terme, il pourrait s'ensuivre la création de nouvelles activités touristiques et, nécessairement, l'implantation de nouveaux commerces en ce domaine. Rappelons que les possibilités de développement touristique sont d'autant plus grandes avec la présence du circuit cyclable Le p'tit train du nord.

---

[17] http://www.mrc-antoine-labelle.qc.ca/

[18] http://www.coffret.org/cgi-sys/cgiwrap/droetto/temppag.cgi?Chapitre6

[19] Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles*, 2002, p.9

5.2 MEILLEURE PLANIFICATION DU DÉVELOPPEMENT

Tel que mentionné au chapitre précédent, dans l'objectif de bien réussir le projet de contournement envisagé, il sera important qu'une concertation soit effectuée entre les divers acteurs économiques dont, entre autres, les MRC Antoine-Labelle et Les Laurentides, les municipalités de Labelle et de L'Annonciation, les CLD de ces deux MRC, de même que les SADC. Une telle concertation entre ces divers intervenants permettra d'élaborer diverses stratégies quant au développement économique des municipalités touchées. Un tel regroupement de ces acteurs économiques étant plutôt rare, le projet de contournement sera, en fait, l'occasion de discuter des points forts et faibles de l'activité commerciale et de planifier, à long terme, le développement économique et urbanistique envisagé pour les municipalités impliquées.

5.3 RENFORCEMENT DE L'ÉCONOMIE LOCALE LORS DE LA CONSTRUCTION DES CONTOURNEMENTS ROUTIERS

La construction de la voie de contournement des municipalités de Labelle et de L'Annonciation s'effectuera sur une période de deux ans. Un tel projet peut s'avérer un moyen de renforcer l'économie locale puisqu'il nécessite l'embauche de personnel et la fourniture de matériel. Des mesures locales d'embauche et d'approvisionnement des matériaux stimuleraient donc l'économie locale et régionale. En effet, les revenus des employés et des commerçants seraient possiblement réinvestis à l'intérieur des municipalités lors d'achats de toutes sortes.

5.4 REVITALISATION DU CENTRE-VILLE

Tel que constaté à Saint-Jovite, un projet de contournement peut avoir des effets très bénéfiques au point de vue économique puisqu'il encourage une revitalisation de l'artère commerciale. Celle-ci implique fréquemment la réorganisation des carrefours routiers, un affichage commercial plus harmonieux, la rénovation des façades commerciales, l'instauration de stationnements sur rue, de même que la mise en place d'un nouveau mobilier urbain. Toutes ces modifications ont pour effet de sécuriser les déplacements des automobilistes, des piétons et des cyclistes. À long terme, un tel processus est bénéfique pour les commerces desservant la clientèle locale puisqu'en

plus de faciliter la circulation locale dans le centre-ville, il rend l'environnement plus agréable pour effectuer différents achats.

5.5 AMÉLIORATION DES DÉLAIS POUR LA LIVRAISON DE MARCHANDISES

Une quantité non négligeable de commerces sont situés sur la route 117. Par conséquent, la lourdeur du trafic routier peut prolonger les délais de réception des marchandises. La construction d'une voie de contournement, en améliorant la circulation routière, accélérerait la rapidité de l'approvisionnement et diminuerait les frais de livraison. Les délais de livraison sont devenus d'autant plus importants en raison de la politique « just in time » adoptée par plusieurs entreprises. Cette politique nécessite des infrastructures routières favorisant les déplacements rapides pour respecter les délais promis aux clients. Dès lors, autant pour ces entreprises que pour les commerçants, des retards lors des différentes livraisons entraînent des coûts considérables, ce qui pourrait être évité avec les voies de contournement projetées.

5.6 AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES AUTOMOBILISTES ET DES PIÉTONS

Le trafic local est généré par des accès situés à divers endroits sur la route 117. Il s'ensuit de fréquentes insertions de véhicules roulant parfois sur plusieurs kilomètres à une faible vitesse. Contrairement au trafic local, le trafic de transit vise plutôt des véhicules se déplaçant sur une plus grande distance à une vitesse plus élevée. Un conflit est dès lors présent entre ces deux types de circulation.

Par conséquent, la construction des voies de contournement permettrait de répartir dans des secteurs différents le trafic de transit et le trafic local. Cela est d'autant plus nécessaire qu'actuellement, la capacité de la route ne peut répondre convenablement à l'écoulement du trafic. En fait, le niveau de service des tronçons routiers à l'étude varie de D à E, D représentant un écoulement à haute densité mais encore stable où d'importantes restrictions à la vitesse et à la liberté de manœuvre sont présentes, alors que le niveau de service E indique des conditions d'opération entraînant une liberté de manœuvre très restreinte. Cette situation peut donc entraîner la venue d'accidents.

À cet effet, entre 1992 et 1994, dans la municipalité de Labelle, 133 accidents se sont produits sur le tronçon situé entre les limites sud et nord de la déviation de la route 117. La plupart des accidents se sont traduits par des dommages matériels. Toutefois, *le tronçon le plus affecté est celui du noyau villageois qui présente un taux d'accidents de trois fois supérieur à la moyenne obtenue pour l'ensemble des tronçons*[20].

À L'Annonciation, 189 accidents ont été répertoriés pour cette même période. Bien que la plupart des accidents se soient également traduits par des dommages matériels, *le tronçon le plus affecté est celui du noyau villageois avec un taux d'accidents plus de deux fois supérieure à la moyenne obtenue pour l'ensemble des tronçons*[21].

Le projet de contournement améliorera donc la sécurité des automobilistes, sans compter qu'il permettra de prévenir davantage les accidents mortels. Cela s'avère d'autant plus important qu'un accident mortel coûte entre 300 000 $ à 350 000 $ à la société[22]. À cet effet, rappelons qu'un total de six accidents mortels a été répertorié pour les tronçons à l'étude pour cette même période (1992 à 1994).

Les contournements proposés seraient également bénéfiques du point de vue de la sécurité des piétons puisqu'ils circulent actuellement aux abords d'une route dite locale, mais au sein de laquelle l'importance du trafic de transit vient augmenter les risques d'accidents.

---

[20] Roche, *Déviation de la route 117-Labelle*, février 2000, p.10

[21] Roche, *Déviation de la route 117-L'Annonciation*, février 2000, p.10-11

[22] Ministère des Transports du Québec, *Déviation de la route 117 à L'Annonciation et Marchand*, Rapport de la consultation et information, p.9

5.7 AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET DIMINUTION DES COÛTS DE DÉPLACEMENT

La construction des voies de contournement à Labelle et à L'Annonciation aura pour effet d'alléger le trafic actuellement présent sur la route 117. Il s'ensuivra, d'une part, une diminution des coûts de transport suite à une consommation moindre d'énergie et, d'autre part, une amélioration de la qualité de vie des gens puisqu'ils pourront, suite au temps gagné, effectuer d'autres activités.

5.8 DIMINUTION DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET SONORE

Environ 5 000 véhicules circulent chaque jour dans les municipalités de Labelle et de L'Annonciation. Par conséquent, pour les citoyens des municipalités concernées, cette circulation se manifeste sous forme de pollution atmosphérique (consommation du carburant) et sonore (bruit des véhicules, particulièrement celui des camions lourds). Les nuisances causées par le bruit et la poussière se sont d'ailleurs avérées des préoccupations des citoyens lors de rencontres tenues avec le ministère des Transports. À cet effet, il est à noter que lors de relevés des niveaux de bruit en 1997, certains endroits présentaient un climat sonore ambiant presque exclusivement influencé par la circulation routière[23].

Ces différentes formes de pollution peuvent cependant entraîner des problèmes respiratoires ou d'audition nécessitant des soins de santé coûteux à l'état. Ainsi, le projet de contournement, en diminuant le flux de circulation, améliorerait sans contredit la qualité de vie des résidants et réduirait les coûts de santé reliés aux effets polluants.

En plus des effets nocifs pour la santé, ces formes de pollution peuvent diminuer la valeur marchande des résidences situées en bordure de la route 117.

---

[23] Roche, Déviation de la route 117-Labelle et L'Annonciation, février 2000, p.52

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Rapports

Roche ltée, Déviation de la route 117 à Labelle – Étude d'impact sur l'environnement, rapport final, février 2000, 115 pages + annexes.

Roche ltée, Déviation de la route 117 à L'Annonciation – Étude d'impact sur l'environnement, rapport final, février 2000, 109 pages + annexes.

Études et manuels

Economic Development Research Group, *Economic Impact of Freeway Bypass Routes in Medium Size Cities, s*eptembre 2000, 16 pages, document préparé par Magaret Collins et Glen Weisbrod.

Economic Development of Transportation and Wisconsin Department of Transportation, *Summary of Highway Bypass Studies,* décembre 2000, 4 pages, document préparé par Dennis Leong et Glen Weisbrod.

EWITS Research Report Number 2, *Lessons from Eastern Washington : State Route Mainstreets, Bypass Routes and Economic Development in Small Towns, f*évrier 1994, 37 pages, document préparé par William R. Gillis et Kenneth L. Casavant.

Florida Department of Transportation, *Community Impact Assessment – A Handbook for Transportation Professionals, n*ovembre 2000.

Ministère des Transports du Québec et Tecsult Environnement Inc., *Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois,* Mai 1998, 29 pages.

Ministère des Transports du Québec, *Guide pour analyse avantages-coûts à l'intention des organismes publics de transport,* Décembre 1995, 38 pages, document préparé par Jean Michel Salvador et François Juneau.

Ministère des Transports du Québec, Service de l'aménagement des Infrastructures et de l'environnement, *Impacts économiques des déviations sur les communes contournées : Revue de littérature,* document préparé par Ludovic Picard, élève-stagiaire, septembre 1998, 50 pages.

Ministère des Transports du Québec, Service de l'aménagement des Infrastructures et de l'environnement, *Effets des voies de contournement sur l'urbanisation : étude de cas de 7 municipalités le long de la route 132,* document préparé par Viviane Le Tirilly, élève-stagiaire, août 1999, 65 pages + questionnaire.

Pennsylvania Economy League and Economic Development Research Group, *The Value of Connections : Executive Summary, The Economic Impact of the Proposed Pennsylvania Turnpike and Interstate 95 Interchange,* avril 2000, 19 pages.

Texas Department of Transportation, *Economic Effects of Highway Relief Routes on Small and Medium-size Communities : Literature Review and Identification of Issues,* étude préparée par le Center for Transportation Research de l'Université du Texas à Austin.

University of Oklahoma, *Measuring Highway Bypass Impacts on Small Town Business Districts,* Octobre 2000, 25 pages, document préparé par Cynthia L. Rogers et Richard Marshment.

University of Texas at Austin, *The Impacts of Bypasses on Small- and Medium-Sized Communities : An Econometric Analysis,* Journal of Transportation and Statistics, V5/N1 2002, 13 pages, document préparé par Sivaramakrishnan Srinivasan et Kara Maria Kockelman.

Autres documents

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Trois-Pistoles, rapport d'enquête et d'audience publique,* rapport 168, 2002, 81 pages.

Compte-rendu de la rencontre de consultation et d'information concernant la déviation de la route 117 à l'Annonciation et Marchand, le 5 novembre 1997 à 19h30.

Compte-rendu de la rencontre de consultation et d'information concernant la déviation de la route 117 à Labelle, le 6 novembre 1997 à 19h30.

Le Guide des Aides et Subventions du Gouvernement du Québec.

Ministère de l'Équipement et du Logement, *Note d'information – Déviations d'agglomération : Bilan et recommandations,* Juin 1988, 8 pages.

Ministère des Transports du Québec - Direction territoriale des Laurentides-Lanaudière et Roche ltée, *Déviation de la route 117 à Labelle, réponse aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement, f*évrier 2002, 14 pages.

Sites Internet

Sites Internet des municipalités, MRC, organismes de développement économique et de différents ministères.