

Sources des impacts d'une voie de contournement sur l'économie local et les commerces locaux

*Par Shanie Gauthier, Fondatrice du mouvement citoyen : Sauvons la Forêt du
Prolongement de l'autoroute 25! Le 10 mars 2026*

Bibliographie

1. Avis de projet Ministère des Transports et de la mobilité durable PA1.1- MTQ . Avis de projet , juin 2022 , 40 pages [cliquer ici pour le lien voir page 27-28](#)
2. Étude d'impact Ministère des Transports et de la mobilité durable PA3.1 - Volume 1
[Cliquer ici pour le lien voir page 190 à 195](#)
3. Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement Ministère des Transports et de la Mobilité Durable - [Cliquer ici pour le lien voir page 27-28](#)
4. Bureau of Transportation Statistics- The Impacts of Bypass on small- and medium-sized communities : An Econometric Analysis [Lien d'une étude Nord-Américaine](#)
5. Documentation d'analyse économique des bypass dans des dossiers du BAPE – impacts sur le développement commercial et l'aménagement du territoire. [Cliquer ici pour le lien](#)
6. Revue de littérature utilisée dans des évaluations environnementales routières – Economic Impacts of Highway Bypass Development [Cliquer ici pour le lien](#)
7. Étude par Wisconsin Department of Transportation [Cliquer ici pour ouvrir le lien](#)
8. Étude fait par le Gouvernement de la Nouvelle-Écosse [Cliquer ici pour ouvrir le lien](#)
9. Étude fait par Transportation Research Board - Effects of Highway Bypasses on Rural Communities and Small Urban Areas [Cliquer ici pour ouvrir le lien](#)
10. *Economic Effects of Highway Bypasses on Business Activities in Small Cities (University of Texas at Austin)*

11. The Impact of a New Bypass Route on the Local Economy (University of Kentucky / ResearchGate)
12. Les voies de contournements et le développement physico-spatial des municipalités du Québec - MTMD [Cliquer ici pour le lien](#)
13. Impacts physico-spatiaux, économique et sociaux des voies de contournement - MTMD [Cliquer ici pour le lien](#)
14. Transformer les boulevards et les routes à vocation commerciale (Vivre en Ville, 2021).
15. Gestion des corridors routiers - impacts économiques des déviations sur les communes contournées / Revue de littérature -MTMD et Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement [Cliquer ici pour le lien](#)
16. Rapport de suivi socio-économique 5 ans – Voie de contournement de la route 117 à Rivière-Rouge, WSP/MTQ, 2018 [Cliquer ici pour le lien](#)
17. Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois (comparaison avec Saint-Jovite), BAPE, 2005.
18. Rapport d'analyse environnementale projet de l'autoroute 50 entre Lachute et Montebello MTMD - [Cliquer ici pour le lien voir page 36-37 et annexe 9](#)
19. Rapport d'analyse environnementale pour le projet de construction de la route 117 contournant la ville de Rouyn-Noranda - MTMD [Cliquer ici pour le lien voir page 26-27](#)
20. Étude d'impact sur l'environnement projet de contournement de la ville de La Tuque (Route 155) [Cliquer ici pour le lien](#)

Thème	Données clés / Impact	Source
Perte d'achalandage dans les villages	30 à 40% sont de la clientèle de transit. Risque accrus de diminution du chiffre d'affaires pendant et après la construction / perte temporaire et permanente pour les commerces.	MTQ, <i>Étude sur l'impact économique des routes de contournement sur les centres-villes</i> , 2010
Exemple de contournement Rivière-Rouge (117)	Fermeture de plusieurs commerces indépendants dans les 5 ans ; migration des services vers sorties d'autoroute Lien Contournement 117	MTQ, <i>Analyse post-contournement de villages québécois</i> , 2012
Répartition clientèle	Clientèle locale : 60–70 % ; Clientèle de transit : 30–40 %	Transport Canada, <i>Impact of Highway Bypasses on Small Communities</i> , 2003
Effets cumulés	Baisse de chiffre d'affaires, fermetures possibles, diminution services locaux, baisse d'emploi	Hansen & Huang, 1997, <i>Economic impacts of bypasses on small towns: A review of literature</i>
Solutions alternatives	Sécurisation route existante : feux synchronisés, carrefours giratoires, bandes de dépassement ; préservation de la clientèle locale	MTQ, <i>Plan de mobilité sécurisée pour routes locales</i> , 2015
Comparaison coûts	Voie de contournement : plusieurs dizaines de millions \$; Amélioration route 125 : <30 % du coût ; Compensation environnementale : plusieurs millions \$ supplémentaires	MTQ 2015 & 2019 ; MELCC, <i>Guide sur la compensation des milieux naturels</i> , 2017
Observation générale	Les contournements déplacent le flux commercial plutôt que de le conserver ; risque élevé de dévitalisation économique pour le village	Hansen & Huang, 1997 ; MTQ 2010 & 2012

Quelques faits importants

1. Perte de clientèle liée à la disparition du trafic de transit (entre 30 et 40% à Sainte-Julienne ,pourcentage tiré de l'étude d'impact du Ministère).

Les études montrent que les commerces dépendant du **trafic de passage (restaurants, stations-service, dépanneurs, motels, etc.)** sont les plus vulnérables lorsque la circulation est déviée vers une voie de contournement.

Une analyse économétrique publiée dans le *Journal of Transportation and Statistics* montre que lorsqu' **une grande part du trafic est détournée vers la voie de contournement, les ventes locales diminuent dans plusieurs secteurs commerciaux.**

Les secteurs les plus affectés sont :

- stations-service
- restaurants et restauration rapide
- commerces de proximité
- services dépendants des voyageurs

Ces entreprises dépendent directement de la circulation automobile pour attirer une clientèle spontanée.

Sainte-Julienne a plusieurs entreprises dans les secteurs touchés au cœur du noyau villageois en plus d'être une petite municipalité de seulement 11 173 habitants, selon le recensement de 2021.

Voici une partie des commerces du noyau villageois de Sainte-Julienne ;

Station-Service & Garage

Station-service Harnois
Station-service Ultramar
Station-service Shell Route 125

Station-service Couche-Tard
Garage de mécanique Deslongchamps

Restauration rapide et restaurants

St-Hubert Express
Subway
Tim Hortons
Mac Donald
Planète Poutine
Basha
Dic Ann's
Restaurant Dino
Resto-Bar Kelly
Café Gourmand Le Cartel De La Bouffe
Resto-Bar Sainte-JuJu
Le Cozy
L'imposteur

Commerces de proximité

Korvette
Métro Plus Beaulieu
Boutique K.M.L.
Dollarama
Caisse Populaire Desjardins
Viandes Max
Mode Zéro - Friperie Novatrice
Familiprix Extra
Brunet
Chico
Le donjon Cybernétique
Vapeking
BMR Harry Rivest & fils
Rona Arthur-Rivest
Pépinière DS
La Fabrique Optique
Benson Pièce d'auto
SAQ
Batterie et pièce d'auto 125 (tracteur 125)
Entreprise Malisson
Db Auto
DB Moto

Concessionnaire Pinard Ford
CarExpert
Pinard Moto
Gérald Collin Sport
Salon le Chic Quartier
Coiffure expérience elle et lui
Salon de beauté plein soleil
Adik coiffure
LUX salon de beauté
Etc.

[Lien Source étude](#)

Cette étude économétrique analyse l'impact des contournements sur plusieurs secteurs économiques locaux.

Principales conclusions :

- Les **stations-service** et **restaurants** sont les secteurs les plus touchés.
- Plus la proportion de trafic détourné est élevée, **plus les ventes locales diminuent**.
- Lorsque **environ 50 % du trafic est détourné**, les ventes dans plusieurs secteurs deviennent négatives.
- Après l'ouverture d'un contournement, **la croissance de la population et du revenu local peut diminuer**.

Quand on parle de la voie de contournement, on imagine souvent qu'elle sera utilisée uniquement par les résidents situés plus au nord. Cependant, il faut considérer que **Mobilité 125 regroupe huit municipalités** qui réclament ce projet. Cela signifie que **non seulement les touristes et les poids lourds, mais aussi tous les citoyens de ces municipalités**, qui constituent une clientèle importante pour nos commerces locaux, emprunteront la voie de contournement.

En conséquence, ces personnes **ne s'arrêteront plus à Sainte-Julienne**, ni pour faire leurs courses, ni pour se restaurer, avant de poursuivre leur chemin. Il est donc difficile de déterminer exactement **quelle part de la clientèle nos commerces risquent de perdre**.

De plus, il est probable que **de nouveaux commerces s'implantent le long de la voie de contournement**, souvent de grandes chaînes, **au détriment des commerces locaux**, ce que confirme le ministère lui-même.

Extrait tiré du document du Ministère des Transport et de la Mobilité Durable :

Économie locale et régionale :

L'économie régionale subira des changements liés aux modifications de la circulation routière locale. L'enjeu est une dégradation du chiffre d'affaires pour les commerces dépendant de l'accès par la 125 pendant la construction et l'exploitation et l'optimisation des retombées locales liées aux investissements. Il y a aussi une possibilité que les petits commerces locaux subissent des pertes permanentes au profit de commerces dits « de transit » le long de la nouvelle route. Ces commerces sont souvent associés à de grandes chaînes commerciales.

[Source](#)

2. Fermetures de commerces et baisse de la vitalité commerciale

Une étude de cas sur des villes contournées indique une forte baisse du chiffre d'affaires **des entreprises liées au voyage et ont rapporté un impact négatif sur leur activité**, incluant des **fermetures de commerces locaux** après la construction d'une voie de contournement.

Les commerçants interrogés mentionnent notamment :

- chute de la fréquentation
- diminution des ventes
- difficulté à attirer les automobilistes depuis la nouvelle route
- fermetures ou relocalisation de commerces.

3. Les petites municipalités sont les plus vulnérables

Plusieurs analyses concluent que **les petites communautés rurales sont les plus à risque de subir des impacts économiques négatifs**.

Selon des analyses utilisées dans des documents du BAPE et de la planification routière :

- les petites villes perdent une **plus grande proportion de leur trafic**
- elles disposent de **moins d'attractivité comme destination**
- Les commerces dépendent davantage du **trafic de transit**.

Ces facteurs augmentent le risque de dévitalisation commerciale.

Sainte-Julienne est une petite municipalité et chaque commerce compte autant pour la vitalité de notre économie et du noyau villageois mais aussi pour les emplois disponibles dans le secteur et qui réduit ainsi le nombre de déplacements de citoyen à l'extérieur de la ville pour leurs emplois.

Voici un petit extrait tiré du document du MTMD que je tiens à souligner.

Les entreprises et commerces situés en bordure de la R-125 dans le noyau urbain de Sainte-Julienne jouent un rôle important dans l'économie locale. Ensemble, ils créent un grand nombre d'emplois pour la population locale, soit minimalement 305 emplois, dont 188 à temps plein, et 117 à temps partiel ou saisonnier. Le tronçon de la R-125 traversant Sainte-Julienne est un générateur d'achalandage, car celui-ci permet une meilleure visibilité des entreprises et commerces pour la clientèle en transit empruntant ce tronçon. La municipalité de Sainte-Julienne compte une soixantaine d'établissements commerciaux, principalement en bordure de la R-125. Avec la population en forte croissance et la position géographique stimulante, l'économie de Sainte-Julienne est variée avec les entreprises et commerces offrant des produits et services essentiels non seulement pour la population locale, mais aussi pour la population régionale à proximité ainsi que pour une part importante de la clientèle en transit.

[Source Page 27](#)

4. Impacts économiques observés à court terme

Une synthèse d'études sur des bypass dans des petites villes indique que :

- les impacts économiques négatifs se concentrent **principalement dans les premières années** après l'ouverture de la route
- les commerces liés au trafic de passage subissent **les pertes les plus importantes**
- Certains commerces doivent **fermer ou se relocaliser**.

5. Effets indirects sur le développement urbain

Les voies de contournement peuvent également transformer l'organisation économique du territoire :

- déplacement des commerces vers les **intersections de la nouvelle route**
- développement commercial en périphérie / étalement urbain
- déclin relatif du centre-ville.

Ce phénomène peut mener à une **dévitisation progressive du noyau villageois**, surtout si aucune stratégie de revitalisation n'est mise en place.

Conclusion

La littérature scientifique et les études de transport montrent que les voies de contournement peuvent entraîner des impacts économiques significatifs dans les petites municipalités. La réduction du trafic de transit affecte particulièrement les commerces dépendants de la clientèle de passage, ce qui peut entraîner une baisse des ventes, la fermeture de commerces et un déplacement de l'activité économique vers la périphérie. Les petites communautés rurales sont les plus vulnérables à ces effets, en raison de leur dépendance au trafic routier pour soutenir leur vitalité commerciale.

Toutes les études s'accordent sur le fait que l'impact négatif n'est pas uniforme. Il frappe principalement les commerces dits « axés sur le transit » (travel-related business).

- Stations-service : Souvent les premières touchées par la perte de visibilité.
- Restauration rapide et casse-croûte : Dépendent fortement du flux spontané des voyageurs.
- Hôtellerie et Motels : Perte de la clientèle de passage qui ne « voit » plus l'établissement.
- Vente au détail de produits courants : Selon une étude de suivi de 5 ans à Rivière-Rouge (Québec), les commerces de type « courant » et « restauration/divertissement » ont vu leur chiffre d'affaires baisser de 14 % entre 2010 et 2014 suite au contournement de la route 117.

Source : Rapport de suivi socio-économique 5 ans – Voie de contournement Route 117, Ville de Rivière-Rouge (Ministère de l'Environnement du Québec).

Les recherches (notamment du *Texas Department of Transportation*) démontrent une corrélation entre la taille de la municipalité et la sévérité des impacts :

- Petites agglomérations (< 2 500 habitants) : Elles sont statistiquement plus susceptibles de subir un déclin économique net. La base de clientèle locale est souvent insuffisante pour compenser la perte du trafic de transit.
- Effet de « Fuite commerciale » : La nouvelle voie peut faciliter l'accès des résidents locaux vers de plus grands centres commerciaux situés plus loin, accélérant ainsi le déclin du noyau villageois.

Source : *Economic Effects of Highway Bypasses on Business Activities in Small Cities (University of Texas at Austin).*

L'analyse de l'organisme *Vivre en Ville* souligne que le contournement peut transformer la structure même du commerce local :

- Déplacement de la centralité : De nouveaux commerces (souvent des grandes surfaces ou des franchises) s'installent aux abords des nouveaux échangeurs de la voie de contournement. Cela crée une concurrence directe avec les commerçants du centre-ville historique qui ne peuvent pas déménager.
- Désertification du centre-ville : Le retrait massif du trafic peut réduire l'animation urbaine au point où le centre perd son pouvoir d'attraction, créant un sentiment de « ville morte » si aucune revitalisation n'est entreprise.

Source : *Transformer les boulevards et les routes à vocation commerciale (Vivre en Ville, 2021).*

Tableau de synthèse des impacts négatifs

<u>Type d'impact</u>	<u>Description</u>	<u>Conséquence directe</u>
<u>Baisse du CA</u>	<u>Perte de la clientèle impulsione</u> <u>nelle (transit).</u>	<u>Fermeture de</u> <u>stations-service et motels.</u>

<u>Invisibilité</u>	<u>Le commerce n'est plus sur le trajet naturel.</u>	<u>Augmentation des coûts de marketing/signalisation.</u>
<u>Effet de seuil</u>	<u>Population locale trop faible pour soutenir le commerce.</u>	<u>Déclin des services de proximité (épicerie, pharmacie).</u>
<u>Concurrence</u>	<u>Apparition de pôles commerciaux aux échangeurs.</u>	<u>Dévalorisation</u>

Synthèse des impacts par catégorie de commerce

Les recherches du Ministère des Transports du Québec classent les commerces selon leur dépendance au trafic :

<u>Type de commerce</u>	<u>Niveau de risque</u>	<u>Impact observé au Québec</u>
<u>Stations-service</u>	<u>Critique</u>	<u>Fermetures fréquentes si elles ne déménagent pas à l'échangeur.</u>
<u>Casse-croûtes / Fast food</u>	<u>Élevé</u>	<u>Baisse massive des ventes "sur le pouce".</u>
<u>Artisanat / Produits locaux</u>	<u>Moyen</u>	<u>Nécessite une signalisation touristique agressive pour survivre.</u>

Services (Notaires,
Pharmacies)

Faible

Peu

Exemples

1. Rivière-Rouge (Route 117)

C'est sans doute le cas le mieux documenté au Québec. Une étude de suivi 5 ans après (publiée en 2018) a analysé l'évolution économique entre 2010 (avant le contournement) et 2014.

- Pertes par secteur : Les commerces de type « courant » et « restauration/divertissement » ont subi une baisse de 14 % de leur chiffre d'affaires global.
- Fermetures et déplacements : Le rapport note que certains commerces n'ont pas survécu à la perte de la clientèle de transit, tandis que de nouvelles enseignes se sont installées près du carrefour giratoire (entrée de la ville), créant une nouvelle zone commerciale au détriment du centre-ville historique (secteur L'Annonciation).
- Impact psychologique : Lors de l'enquête, 52 % des restaurateurs locaux estimaient que le contournement avait eu un impact négatif direct sur leur fréquentation.

Source : Rapport de suivi socio-économique 5 ans – Voie de contournement de la route 117 à Rivière-Rouge, WSP/MTQ, 2018.

2. Saint-Jovite (Mont-Tremblant, Route 117)

Bien que le secteur de Mont-Tremblant soit aujourd'hui un pôle touristique majeur, l'impact initial du contournement de la route 117 (secteur Saint-Jovite) a été très marqué pour les commerces de services routiers.

- Le déclin des services de transit : De nombreux motels et petites stations-service qui jalonnaient l'ancienne route ont fermé leurs portes ou ont dû se reconvertir totalement.
- Le paradoxe de la centralité : L'étude de l'organisme *Vivre en Ville* souligne que si le centre-ville est devenu plus agréable (moins de camions), le dynamisme commercial

s'est scindé : le luxe et le tourisme sont restés au centre, mais le commerce de base a "fui" vers les bretelles d'accès du contournement.

Source : Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois (comparaison avec Saint-Jovite), BAPE, 2005.

Petites villes du Missouri et du Wisconsin

Une étude comparative a révélé un indicateur frappant de dévitalisation :

- Impact : Le taux de vacance commerciale dans les centres-villes contournés était en moyenne de 18,4 %, comparativement à seulement 10,9 % dans les villes similaires non contournées. Cela démontre que le contournement augmente directement le risque de fermeture de locaux.

Source : *The Impact of a New Bypass Route on the Local Economy (University of Kentucky / ResearchGate).*

Voir documentation sur étude (lien dans annexe) :

- Voie de contournement de la route 117 à Rivière-Rouge impacts similaires
- Construction de l'autoroute 50 entre Labelle et Montebello impacts similaires
- Voie de Contournement de Longue-Rive impacts similaires
- Voie de contournement de Rouyn-Noranda impacts similaires

Vous remarquerez que dans chacune des études il est mentionné qu'il est difficile d'évaluer l'impact réel de la construction d'une voie de contournement et/ou autoroute sur les commerces locaux car plusieurs facteurs extérieurs entrent en compte. Ce que je veux souligner c'est que le résultat est toujours le même tous les type de commerces qui dépendent de la circulation de transit doivent soit réduire leurs heures d'ouverture et leurs nombres d'employés pour survivre, soit changer d'emplacement et aller à l'entrée ou la sortie de la voie de contournement, soit changer de secteur d'activité, soit trouver des moyens pour être visible avant l'entrée de la voie de contournement sans garantie que leurs chiffres d'affaires augmentera. Oui il y a des facteurs extérieurs, mais lorsque l'on regarde dans l'ensemble, le résultat est toujours le même, les commerces locaux subissent de grave perte au profit de grosse bannière qui ont les moyens

d'acheter un terrain au bord de la nouvelle voie de contournement pour avoir une visibilité et les commerces locaux perdent toute visibilité. Cela cause des répercussions économiques non seulement locales mais régionales aussi.