

Université de Montréal

**Les stratégies visant à améliorer l'acceptabilité des voies
de contournement dans les petites municipalités du
Québec**

**Le cas de quatre municipalités le long de la route 117 dans la région des
Laurentides**

par

Véronique Montpetit

Institut d'urbanisme

Faculté de l'Aménagement

Mémoire présenté à la Faculté de l'Aménagement
en vue de l'obtention du grade de Maîtrise
en Urbanisme

Décembre 2013

© Véronique Montpetit, 2013

Université de Montréal

Faculté des études supérieures et postdoctorales

Ce mémoire intitulé:

Les stratégies visant à améliorer l'acceptabilité des voies de contournement dans les petites municipalités du Québec : le cas de quatre municipalités le long de la route 117 dans la région des Laurentides

Présenté par :

Véronique Montpetit

A été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Jean-Philippe Meloche
Directeur de recherche

Marie Lessard
Professeure titulaire

Michel Dufresne
Professeur de formation pratique adjoint

RÉSUMÉ

Cette recherche explore les différentes stratégies mises en place afin de minimiser les impacts négatifs encourus à la suite de la mise en service d'une voie de contournement pour les petites municipalités du Québec. Les stratégies identifiées ont été relevées dans la littérature, dans la documentation municipale ainsi que dans des études de cas, soit par des relevés terrains et des entretiens sur le territoire de quatre (4) municipalités. Les stratégies de planification mises sur pied visent essentiellement la configuration des entrées de villes, la signalisation ainsi que les programmes de revitalisation des noyaux urbains. Il ressort de l'analyse que la bonne acceptation sociale des voies de contournement est liée à la présence de concertation entre les différentes parties prenantes d'un projet tout au long de celui-ci. De plus, le temps écoulé entre les premiers balbutiements du projet et la mise en service d'une voie de contournement doit être d'une durée acceptable afin que des stratégies planifiées concordent avec le contexte économique et culturel dans lequel s'insèrera le projet.

La recherche dresse ainsi le portrait des stratégies planifiées pour les municipalités situées le long de la route nationale 117 et ayant des voies de contournement. Plus spécifiquement, l'étude de cas porte sur les municipalités de Mont-Tremblant (secteur de Saint-Jovite), La Conception, Labelle et Rivière-Rouge dans la région des Laurentides.

Mots-clés : Voie de contournement, stratégie de planification, acceptabilité sociale, noyau urbain, signalisation, programme de revitalisation

ABSTRACT

This research explores the different strategies currently put into place to minimize the negative effects of the implementation of bypass routes on the small cities of the province of Québec. An assessment of the different strategies used was done by reviewing literature and municipal documentation, as well as reviewing case studies by analysing field reports and maintenance reports of four (4) municipalities. The planning strategies elaborated are essentially aimed at the configuration of city entrance lanes, the utilisation of road signs and the programs of revitalisation of urban areas. The main element that can be observed is that in order to have a good social acceptance of bypass routes, there has to be a good dialogue between the different parties involved, and that for the entire duration of the road works. Also, in order for the strategies to concord with the economic and cultural realities of the municipalities, the amount of time elapsed between the beginning of the project and the actual implementation of the relief route has to be reasonable.

This research overlooks the strategies planned for municipalities that are located in the Laurentides region alongside national road 117 and that are accessible via a bypass route. More specifically, this case study focuses on the cities of Mont-Tremblant (Saint-Jovite area), La Conception, Labelle and Rivière-Rouge.

Keywords : Bypass route, relief route, planning strategies, social acceptance, urban areas, road signs, programs or revitalisation

TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	i
Abstract.....	ii
Table des matières.....	iii
Liste des tableaux.....	vii
Liste des figures.....	viii
Liste des cartes.....	x
Remerciements.....	1
Introduction.....	1
Chapitre 1 : Concepts et enjeux.....	4
1.1 Définition des concepts.....	4
1.2 Constats généraux illustrés dans la littérature.....	8
1.3 Relevé des facteurs d'acceptation dans la littérature.....	10
1.3.1 À travers le monde.....	10
a) Les voies de contournement en Europe.....	10
b) Les voies de contournement aux États-Unis.....	12

1.3.2 Au Québec.....	19
a) Recommandations et actions relevées dans les études du BAPE	21
b) Recommandations et actions de la Fondation Rues Principales.....	26
1.4 Synthèse de la revue de littérature	28
Chapitre 2 – Méthodologie et données	29
2.1 Choix du terrain à l'étude.....	29
2.1.1 Les voies de contournement au Québec.....	29
2.1.2 Le cas de la route 117 dans les Laurentides.....	34
2.1.3 Les municipalités à l'étude et leur contexte socio-économique.....	37
a) Saint-Jovite.....	42
b) La Conception.....	46
c) Labelle.....	50
d) Rivière-Rouge.....	58
2.1.4 - Synthèse.....	63
2.2 Analyse des données géospatiales.....	64
2.3 Entretiens et données d'enquête.....	65
2.3.1 Mise en contexte des entretiens préliminaires	66

2.3.2	Mise en contexte des entretiens effectués auprès des planificateurs urbains.....	68
2.3.3	Processus analytique des entretiens	69
2.4	Limite de la recherche.....	70
Chapitre 3 – Résultats et Analyses.....		72
3.1	Relevé des éléments géographiques et visuels.....	72
3.1.1	L'affichage aux entrées d'agglomération.....	72
3.1.2	Les entrées d'agglomération.....	74
3.1.3	Les noyaux urbains	76
3.2	Analyse thématique des entretiens préliminaires.....	84
3.2.1	L'affichage et les entrées d'agglomération	84
3.2.2	Les noyaux urbains	85
3.2.3	Les mesures incitatives permettant d'améliorer l'économie locale	86
3.2.4	Synthèse des entretiens préliminaires	88
3.3	Analyse thématique des entretiens effectués auprès des planificateurs urbains	89
3.3.1	Justification des voies de contournement sur la route 117.....	89
3.3.2	Processus de planification et acteurs impliqués.....	90
a)	Processus de planification théorique.....	90

b) Processus de planification en pratique.....	92
3.3.3 L'affichage aux entrées d'agglomération.....	97
3.3.4 Les entrées d'agglomération.....	99
3.3.5 Les noyaux urbains	100
3.3.6 Les mesures incitatives permettant d'améliorer l'économie locale	103
3.4 Analyse comparative.....	106
3.4.1 Comparaison entre les stratégies mises en place.....	106
3.4.2 Comparaison de l'acceptabilité de la voie de contournement dans chaque municipalité.....	112
Conclusion	118
Bibliographie.....	i
Annexe 1 - Liste des municipalités ayant une voie de contournement au Québec	v
Annexe 2 - Questionnaire des entretiens préliminaires.....	vii
Annexe 3 - Questionnaire des entretiens pour les planificateurs urbains	ix

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Données sommaires par municipalités	42
Tableau 2 - Principales craintes évoquées par les citoyens de Labelle lors des audiences publiques effectuées par le BAPE.....	55
Tableau 3 - Principales stratégies proposées par les citoyens de Labelle lors des audiences publiques effectuées par le BAPE.....	56
Tableau 4 - Principales craintes évoquées par les citoyens de Rivière-Rouge lors des audiences publiques effectuées par le BAPE.....	62
Tableau 5 - Principales stratégies proposées par les citoyens de Rivière-Rouge lors des audiences publiques effectuées par le BAPE.....	63
Tableau 6 - Synthèse des voies de contournement des municipalités à l'étude	64
Tableau 7 - Nombre de répondants par méthode d'obtention des données.....	67
Tableau 8 - Stratégies provenant des rapports du BAPE	107
Tableau 9 - Stratégies observées sur le terrain.....	108
Tableau 10 - Stratégies soulevées lors des entretiens préliminaires	109
Tableau 11 - Stratégies soulevées lors des entretiens avec les planificateurs.....	110
Tableau 12 - Acceptation sociale des voies de contournement.....	117

LISTE DES FIGURES

Figure 1 - Typologie des voies de contournement	5
Figure 2 - Exemples d'affiches conventionnelles.....	7
Figure 3 - Exemples d'affiches touristiques	7
Figure 4 - Exemple d'une entrée d'agglomération réaménagée.....	12
Figure 5 - Affiche implantée près des accès à la Ville de La Tuque	24
Figure 6 - Répartition des voies de contournement recensées par direction régionale du MTQ.....	32
Figure 7 - Répartition des voies de contournement par route	33
Figure 8 - Municipalités ayant une voie de contournement selon le nombre d'habitants (en pourcentage).....	34
Figure 9 - Nouvelle affiche personnalisée à l'entrée Est de Mont-Tremblant (secteur Saint- Jovite).....	73
Figure 10 - Affiche personnalisée à l'entrée Ouest de La Conception.....	74
Figure 11 - Entrée de ville Nord de Rivière-Rouge	75
Figure 12 - Traverse piétonne dans Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite)	76
Figure 13- Coupe A-A' : Route 117 dans la municipalité le secteur Saint-Jovite	77
Figure 14 - Aménagement de la route 117 dans la municipalité le secteur Saint-Jovite	77

Figure 15 - Coupe B-B' : Noyau urbain dans Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite).....	78
Figure 16 - Aménagement type dans le noyau de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite) .	78
Figure 17 - Coupe C-C' : Noyau urbain dans La Conception	79
Figure 18 - Aménagement type dans le noyau de La Conception	79
Figure 19 - Coupe D-D' : Discontinuité type sur la rue Principale de La Conception.....	80
Figure 20 - Discontinuité type sur la rue Principale de La Conception	80
Figure 21 - Coupe E-E' : Noyau urbain de Labelle.....	81
Figure 22 - Aménagement type dans le noyau urbain de Labelle.....	81
Figure 23 - Coupe F-F' : Aménagement en périphérie du noyau urbain de Labelle.....	82
Figure 24 - Aménagement type en périphérie du noyau urbain de Labelle	82
Figure 25 - Coupe G-G' : Aménagement dans le noyau urbain de Rivière-Rouge.....	83
Figure 26 - Aménagement type dans le noyau urbain de Rivière-Rouge	83
Figure 27 - Poids décisionnel de chaque acteur impliqué dans l'implantation d'une voie de contournement associé à l'étude de cas	96

LISTE DES CARTES

Carte 1 - Localisation des municipalités comportant une voie de contournement	31
Carte 2 - Localisation de la route 117 et du secteur d'étude	35
Carte 3 - Localisation des municipalités sur le tronçon de la route 117	36
Carte 4 - Localisation des M.R.C. d'Antoine-Labelle et des Laurentides.....	38
Carte 5 - Localisation des municipalités ayant une voie de contournement dans la M.R.C des Laurentides	39
Carte 6 - Localisation des municipalités ayant une voie de contournement dans la M.R.C Antoine-Labelle	40
Carte 7 - Localisation de la voie de contournement dans la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite).....	43
Carte 8 - Plan d'utilisation du sol en 2003 dans la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite)	44
Carte 9 - Localisation de la voie de contournement dans la municipalité de La Conception	48
Carte 10 - Plan d'utilisation du sol dans la municipalité de La Conception.....	49
Carte 11 - Localisation de la voie de contournement dans la municipalité de Labelle.....	51
Carte 12 - Plan d'utilisation du sol dans la municipalité de Labelle	52

Carte 13 - Localisation de la voie de contournement dans la municipalité de Rivière-Rouge	59
Carte 14 - Plan d'affectation du sol de la municipalité de Rivière-Rouge	60

REMERCIEMENTS

Merci à mon directeur de recherche, Jean-Philippe Meloche, pour ses recommandations ainsi que pour sa disponibilité.

Merci aux citoyens et aux planificateurs urbains des municipalités concernées pour l'intérêt envers cette recherche et le temps accordé.

Merci à ma famille, mes amis et collègues pour leurs encouragements.

INTRODUCTION

Les voies de contournement au Québec sont construites afin de diminuer les impacts indésirables du camionnage et de la circulation de transit dans les centres-villes. Les nombreux problèmes de congestion routière et le manque de sécurité causés par ces types de circulation ont fait en sorte que depuis de nombreuses années¹, les municipalités ont fait des requêtes auprès du Ministère des Transports du Québec (MTQ) afin que les routes nationales qui traversent des noyaux urbains soient implantées à l'extérieur de leurs centres-villes².

Sommairement, il est constaté, après que les voies de contournement aient été implantées, que certaines municipalités y distinguent des bénéfices, tandis que d'autres non (Broder, et al.,1992). En d'autres mots, il a été recensé dans certaines études que les impacts étaient parfois négatifs et d'autres fois positifs dépendamment des municipalités. Par exemple, les villes de plus petite taille sont habituellement plus susceptibles de subir des effets négatifs que les villes de taille moyenne ou les grandes villes, qui peuvent en retirer des effets plutôt positifs (Andersen, et al.,1992, Comer et Finchum,2001, Handy, et al.,2001). De plus, les études des chercheurs américains Srinivasan et Kockelman (2002) et Handy, Kubbly et al.

¹ Certaines voies de contournement ont été implantées dès 1950-60 et même avant pour quelques-unes d'entre-elles.

² Certaines voies de contournement, telles que celles situées dans les municipalités de Labelle et de Rivière-Rouge, qui sont implantées depuis les années 2000 ont été réclamées par les municipalités dès 1970(BAPE, 2003).

(2001) font la démonstration que lorsqu'il y a une moyenne ou grande ville à proximité de la ville contournée, les impacts négatifs sont moins importants comparativement à une ville n'étant pas située près d'un autre pôle économique. Ces facteurs techniques entraînent également une perception sociale, négative ou positive, des projets de contournement. Quels sont donc les facteurs qui influencent l'acceptation, ou non, des voies de contournement auprès de la population des municipalités?

Au Québec, plusieurs études d'impacts environnementaux, menées entre autres par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), sont réalisées en amont des projets d'implantation de ces infrastructures routières. Souvent, les principales inquiétudes qui sont recensées concernent la préservation des habitats naturels et fauniques et la poursuite du bon développement économique. Par contre, aucune étude spécifique n'a été réalisée afin de connaître les impacts sociaux et le niveau d'acceptation suite à la mise en service d'une voie de contournement. La présente étude permet de mettre en lumière les différentes perceptions des populations vivant dans une municipalité ayant une voie de contournement afin de comprendre pourquoi ces projets routiers sont perçus différemment d'une municipalité à l'autre. À première vue, il est possible de croire que très peu d'initiatives sont mises en place afin d'intégrer les voies de contournement au milieu de vie des populations, ce qui fait en sorte qu'une grande part de la population n'y voit que des aspects négatifs.

Afin de répondre à la question posée ici, des entretiens avec des résidents de municipalités ayant des voies de contournement ont été effectués. Il ressort de ces entretiens que certaines municipalités ont mis en place des infrastructures ou des programmes qui augmentent le niveau d'acceptation des voies de contournement par les communautés. Il est important de

mentionner que dans plusieurs cas le niveau d'acceptation est faible, car peu d'interventions sont réalisées afin de pallier les effets négatifs des voies de contournement, soit réduire l'achalandage commercial dans les noyaux urbains de municipalités économiquement axées sur le tourisme. Des entretiens avec des planificateurs urbains ont également été réalisés. La comparaison entre les entretiens avec la population et les entretiens avec les planificateurs permet de constater qu'il y a des discordances entre les niveaux d'importance donnés à chacune des stratégies implantées. Les niveaux d'acceptation sociale sont également perçus différemment du point de vue des planificateurs urbains.

Le chapitre 1 définit les différents concepts utiles à la compréhension de la problématique de recherche. Il expose également les différents enjeux reliés à l'intégration des voies de contournement dans leur milieu. Le chapitre suivant porte sur la méthodologie de recherche utilisée dans ce mémoire. Il décrit aussi le terrain et les données à l'étude. Les résultats et analyses spécifiques à l'étude de cas sont présentés au chapitre 3. Pour terminer, la conclusion fournit des recommandations relatives à la planification d'un projet de mise en service d'une voie de contournement.

CHAPITRE 1 : CONCEPTS ET ENJEUX

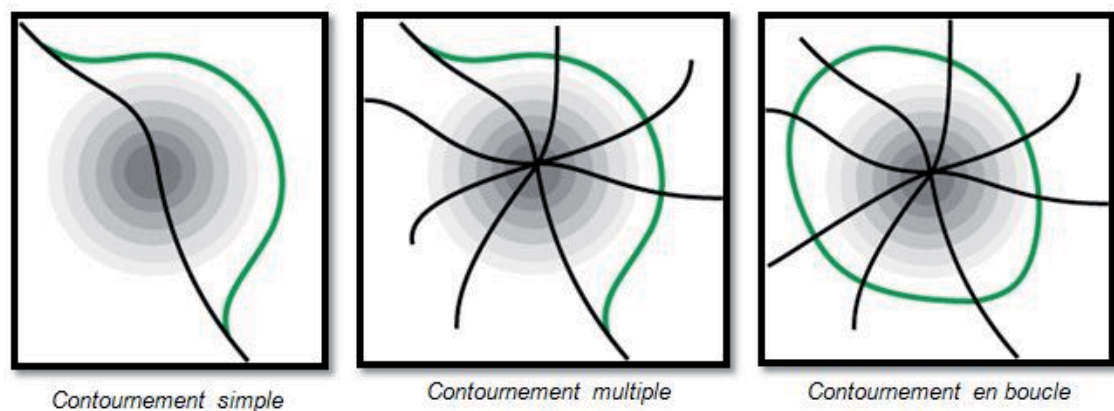
Dans cette partie de l'étude, l'auteure de la recherche tente de déterminer quels sont les grands enjeux reliés à l'implantation des voies de contournement. Dans un premier temps, des constats généraux qui ont été observés à la suite d'une mise en service d'une voie de contournement sont illustrés. Dans un deuxième temps, les différentes conclusions d'études antérieures concernant la planification et la mise en place de programmes d'intégration des infrastructures de transport à l'international et au niveau du Québec sont exposées.

1.1 DÉFINITION DES CONCEPTS

Afin d'asseoir les bases de cette recherche, il est nécessaire de préciser les termes utilisés tout au long de ce mémoire de recherche. Tout d'abord, les voies de contournement (également nommées voies de déviation) font partie du réseau routier supérieur. Ces réseaux supérieurs font le lien entre les grands pôles d'activités et font en sorte qu'aucune municipalité ne soit enclavée (Bouchard,2006, MTQ,2006). Plus spécifiquement, les voies de contournement sont considérées aux États-Unis comme étant un réalignement des routes principales et des *interstates* qui originellement passaient au travers du centre commercial d'un quartier ou d'une région (Mills et Fricker,2010). Il est possible d'adapter cette définition au territoire québécois, en supposant que les routes nationales ou régionales qui font le lien entre des municipalités devaient à l'origine passer au travers d'un noyau urbain. Et par conséquent, les voies de contournement sont des sections de route qui ont été ajoutées pour éviter de passer au travers de multiples noyaux urbains.

Trois types de voies de contournement ont été classifiés dans la littérature. Premièrement, la voie de contournement simple est de loin la plus souvent répertoriée; celle-ci contourne entièrement le noyau urbain et n'a que deux accès pour joindre la ville. Par la suite, la voie de contournement multiple fait le contour du noyau, mais deux accès ou plus permettent d'accéder à la ville. Pour terminer, la voie de contournement de type « boucle » fait le contour du centre urbain en entier. Souvent, ces types de voies de contournement ont été construites par étapes rejoignant les diverses grandes artères principales (Andersen, et al.,1992). La figure 1 montre schématiquement ces trois types de voie de contournement.

Figure 1 - Typologie des voies de contournement



Source : Véronique Montpetit

Dans de nombreux rapports d'enquêtes sur l'environnement, concernant le détournement du trafic de transit par une voie de contournement, la circulation de transit est définie comme étant le trafic automobile passant par le noyau urbain d'une municipalité, alors que

cette municipalité en question n'est pas la raison d'être ni même la destination ultime du trajet (BAPE,2003, BAPE,2004, BAPE,2010). Dans le terme «circulation de transit», le camionnage (servant au transport des marchandises), la circulation de villégiature et de tourisme y sont tous les trois compris (BAPE,2003). Il est à noter qu'au Québec, les problèmes de congestion des noyaux urbains sont souvent causés par le camionnage (BAPE,1989, BAPE,2003, BAPE,2003, BAPE,2004, BAPE,2010). Il est important de spécifier ce qu'est la circulation de transit, car pour les municipalités à l'étude, leur développement économique est surtout axé sur les biens et services offerts à ce type de circulation.

Une des stratégies les plus populaires, pour annoncer la présence d'une municipalité, est l'implantation de signalisation et d'affiches. Toutes les municipalités ont droit à une affiche de type conventionnel (voir figure 2). Elles sont situées aux abords des routes et les inscriptions sont blanches sur fond vert. De plus, à la discrétion des commerçants, il est possible d'implanter des panneaux d'affichage touristique (voir figure 3). Ces panneaux ont des inscriptions blanches sur fond bleu. Il est à noter que ces panneaux touristiques sont aux frais des commerçants qui désirent s'afficher. De plus, selon le cas, les municipalités décident d'implanter des affiches personnalisées afin de créer une image plus percutante qu'une simple affiche conventionnelle (voir figure 5). Par contre, toute :

« [...] signalisation aux abords des routes est soumise à la réglementation administrée par le ministère des Transports. Dans le cadre de la *Politique de signalisation touristique*, il est permis dans l'emprise d'une route la signalisation de certains équipements touristiques privés tels que les attraits, les activités et services d'hébergement de camping ayant une vocation touristique par un affichage thématique de panneaux sur fond bleu. Les coûts de cette signalisation sont cependant à la charge du propriétaire de l'équipement. D'autres types d'équipements tels, les restaurants et les stations d'essence sont exclus de cette politique. Un autre type de

signalisation permise en application de la *Loi sur la publicité le long des routes* (L.R.Q., c. P-44) vise à indiquer l'agglomération ou l'entrée d'une ville et doit se situer à la limite de l'emprise. Ce type d'affichage utilise des logos, non des marques de commerce, qui permettent à l'utilisateur de la route d'identifier rapidement qu'il se situe à la limite d'une ville où certains services sont disponibles» (BAPE,2003).

Figure 2 - Exemples d'affiches conventionnelles



Sources : hebdomasregionaux.ca (gauche) et srquebec.net (droite)

Figure 3 - Exemples d'affiches touristiques



Sources : mtq.gouv.qc.ca (gauche) tourisme.gouv.qc.ca (droite)

L'acceptabilité sociale est un autre concept très important à définir. Dans un premier temps, le concept d'acceptabilité sociale fait référence à la notion de risque. Le programme projeté aura-t-il des répercussions sur la qualité de vie de la population et dans quelle proportion ? Une bonne acceptabilité sociale est synonyme d'un consensus positif de la part de toutes les parties prenantes à un projet donné (CPEQ,2012).

De plus, des variables influençant l'acceptabilité sociale sont présentes dans tous types de projets. Ces variables sont l'ouverture du promoteur, la nature du projet, le milieu dans lequel le projet s'insèrera et les processus de concertation mis en place (CPEQ,2012, Letellier,2009). De plus, « *la concertation en amont de la démarche devient le principe central de la réussite d'un projet, dans la mesure où l'ouverture [du promoteur] permet de porter attention aux demandes provenant du milieu* » (Letellier,2009).

1.2 CONSTATS GÉNÉRAUX ILLUSTRÉS DANS LA LITTÉRATURE

Dans la recension des causes d'implantation des voies de contournement dans les études américaines, trois motifs principaux sont répertoriés. En premier lieu, la congestion routière est bien documentée (Andersen, et al.,1992, Comer et Finchum,2001, Handy, et al.,2001, Leong et Weisbrod,2000, Rogers et Marshment,2000, Srinivasan et Kockelman,2002) ainsi que les temps de parcours en automobile qui sont directement liés à la congestion routière (Burrell,1996, Leong et Weisbrod,2000). La sécurité et la présence de camionnage en transit sont les deux autres facteurs recensés dans les études (Andersen, et al.,1992, Comer et Finchum,2001, Handy, et al.,2001, Leong et Weisbrod,2000, Rogers et Marshment,2000, Srinivasan et Kockelman,2002). Les problèmes liés au camionnage, mis à part

l'augmentation de l'insécurité des autres usagers de la route, sont le bruit, les vibrations et la dégradation accélérée des infrastructures routières.

Dans la plupart des cas au Québec, il est relaté que la circulation de transit (de camionnage et de tourisme) est importante et que cela cause de nombreux embouteillages dans les noyaux urbains des municipalités (BAPE,1985, BAPE,1989, BAPE,2003, BAPE,2003, BAPE,2004, BAPE,2007, BAPE,2010). Les problèmes reliés à la congestion automobile dans ces municipalités sont la sécurité des piétons et des automobilistes ainsi que la perte de revenu pour certains commerçants. En effet, il est expliqué dans les rapports du BAPE que les automobilistes prenant part à une congestion automobile dans un noyau urbain ne s'arrêtent pas dans les commerces les plus sensibles (restaurants, dépanneurs, hébergement, station-service, etc.) et continuent leur chemin entraînant une perte de revenu potentiel pour les commerçants.

Lors de l'étude d'impact de la voie de contournement de la route 155 à La Tuque, menée en 2004, un document faisant état des impacts encourus à la suite de l'implantation de la voie de contournement à Saint-Jovite a été déposé en consultation publique. Ce document relève les impacts positifs et négatifs engendrés par la voie de contournement. Cette étude réalisée environ vingt (20) ans après l'implantation de la voie de contournement conclut que :

« L'impact global de la mise en place de la voie de contournement est jugé très positif par tous les intervenants contactés » (TECSULT,1998).

1.3 RELEVÉ DES FACTEURS D'ACCEPTATION DANS LA LITTÉRATURE

Dans une grande majorité des cas répertoriés dans la revue de littérature, les projets d'infrastructures recensés à travers le monde sont accompagnés de programmes d'intégration permettant de pallier les changements engendrés sur, entre autres, le paysage, l'environnement, les milieux bâtis, etc.

Par contre, au Québec, très peu de ces programmes sont mis sur pied conjointement avec l'implantation des infrastructures. Souvent, ils sont plutôt mis en place à la suite d'une implantation causant des maux de tête aux planificateurs, car les infrastructures sont devenues un sujet de discorde.

Les paragraphes suivants exposent en détail les moyens mis en place dans différentes situations d'implantation d'une infrastructure de transports à travers le monde ainsi qu'au Québec.

1.3.1 À TRAVERS LE MONDE

a) Les voies de contournement en Europe

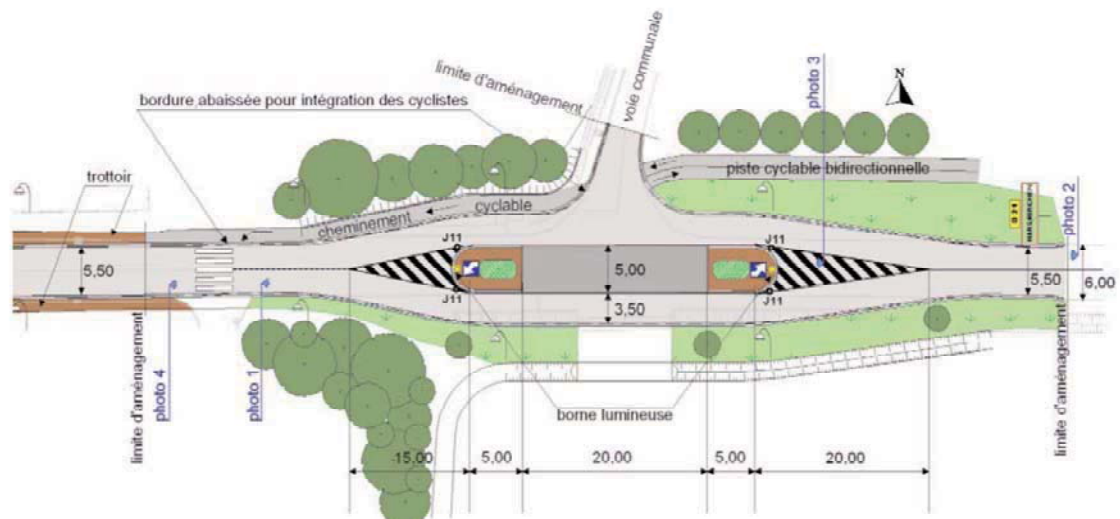
Lors de la mise en place d'une voie de contournement à Genève (Suisse), plusieurs études et surtout plusieurs concertations publiques ont été nécessaires en amont du projet. Effectivement, les premières initiatives au contournement ont eu lieu dès les années 1970 et c'est en 1981 que le projet a concrètement vu le jour. À chacune des étapes du projet, la

population était concertée. D'ailleurs, un bulletin informatif, publié de deux (2) à trois (3) fois par année, a été mis en place. Ce bulletin contenait des informations techniques concernant les études, les travaux et le déroulement du chantier à chaque étape. De plus, une ligne téléphonique a été mise en service pour répondre aux interrogations des citoyens. Pour terminer, un pavillon d'information a été construit près du chantier (Werquin et Demangeon,2004).

Lors d'une étude effectuée pour le grand contournement de Toulouse, Setec Organisation a relevé que le contournement pourrait causer certains déséquilibres. Selon eux, il y aurait une augmentation des valeurs foncières, des pressions sur les terrains situés près des accès au contournement et une perte d'identité propre à chacun des secteurs contournés par une dégradation et une banalisation du patrimoine naturel et bâti (Setec_Organisation,2007).

En France, les entrées d'agglomération sont travaillées de manière à permettre aux usagers de la route de bien distinguer qu'ils s'apprêtent à franchir une nouvelle zone. Les causes, menant à un réaménagement des entrées d'agglomération, sont souvent reliées à la réduction de la vitesse permettant d'accroître la sécurité. Dans les municipalités de Isère, Oye-Plage, Voiron, Bas-Rhin, Ernée, Fort-de-France et Harskirchen, les entrées d'agglomérations ont été marquées par des terre-pleins, une signalisation nouvelle, de l'éclairage différent, la réduction de la largeur de la chaussée, l'utilisation de matériaux de sol différents (tels que des pavés), la plantation d'arbres et d'arbustes et l'implantation de mobiliers urbains (Certu,1994, Certu,1997, Certu,2003, Certu,2003, Certu,2006, Certu,2009). Selon les études menées, les changements visuels dans la trame routière permettent aux usagers de se rendre compte qu'ils s'apprêtent à changer de secteurs et ainsi accentuer leur vigilance.

Figure 4 - Exemple d'une entrée d'agglomération réaménagée



Cet aménagement d'entrée d'agglomération a été conçu de manière à obliger les automobilistes à ralentir à l'aide d'un terre-plein central et de végétation.

Source : Certu, 2009

b) Les voies de contournement aux États-Unis

Une étude au Texas effectuée par Andersen et al. (1992), sur des voies de contournement âgées entre seize (16) et vingt (20) ans démontre que, dans la plupart des cas, leur succès a été accompagné de mesures d'intégration particulières. Dans la ville de Navasota, l'équipe de chercheurs a révélé que les commerces qui, auparavant, étaient situés sur la route Principale s'étaient relocalisés près de la nouvelle voie de contournement. De plus, de nombreux commerces ont réajusté leurs services afin d'être axés principalement sur le tourisme et la circulation de transit. L'implantation de la voie de contournement a été mise en place conjointement avec un programme de revitalisation du centre-ville afin de rénover

de vieux bâtiments et rendre ce secteur plus attrayant. Dans le but de stimuler le tourisme et les affaires, des attractions touristiques ainsi que des festivals ont été mis sur pied. Dans la municipalité de Taylor, toujours au Texas, les commerces se sont également relocalisés près du nouveau tracé routier. Un programme de revitalisation a également été créé, mais cette fois-ci en orientant le centre-ville sur la culture. Des évènements annuels ont également vu le jour. Selon l'étude, seule la ville de Grapeland n'a effectué aucun changement. Aucun programme d'amélioration des conditions au centre-ville n'a été proposé et seuls les évènements annuels déjà en place ont continué d'être célébrés (Andersen, et al.,1992).

Une autre étude réalisée en 2000 dans le Wisconsin expose comme conclusion générale que certains commerces se sont relocalisés près de la voie de contournement et qu'il est impératif que des efforts soient faits pour intégrer ces types d'infrastructures routières pour minimiser les impacts négatifs (Leong et Weisbrod,2000).

Otto et Anderson (1995) ont, quant à eux, investigué le territoire de l'Iowa et du Minnesota. Selon leurs résultats d'enquête, la signalisation est un élément très important pour les communautés. D'ailleurs, selon les commerçants qu'ils ont interviewés, cette signalisation serait déficiente. De plus, la signalisation le long des voies de contournement sert à indiquer la présence des villes. La signalisation permet, à l'intérieur des municipalités, d'orienter les touristes vers le centre-ville ainsi qu'à indiquer les lieux historiques et les places notoires à visiter. Sur les affiches le long de la voie de contournement, il doit y avoir le nom de la municipalité qui se trouve à proximité ainsi que son logo afin d'être visuellement parlant. Ensuite, les chercheurs ont démontré que le changement d'orientation du zonage près de la voie de contournement avait été bénéfique. Les commerces se sont, tranquillement,

approprié les lieux et ont changé leur orientation économique. Dans les cas relevés dans les deux États américains, les résidents et les commerçants n'ont pas été impliqués dans le processus décisionnel et la planification de la voie de contournement (Otto et Anderson,1995).

Selon le Transportation Research Board, une étude effectuée en 1996 montre que les stratégies d'amélioration de la signalisation et la manière dont les accès sont conçus sont très importantes. De plus, l'implication de la population lors de la planification des projets doit être prise en compte. Dans le même sens, l'étude de Blackburn et Clay (1991) sur le territoire de la Caroline du Nord établit un lien entre l'acceptation des projets de contournement et la bonne publicité mise en place ainsi que la signalisation adéquate le long de la voie de contournement. Enfin, le nombre d'accès et leur bonne localisation permettant de faire le lien entre le nouveau et l'ancien tracé se veut être primordial. Dans le même ordre d'idées, Collins et Weisbrod (2000) concluent qu'il est nécessaire d'implanter un programme touristique permettant aux municipalités d'avoir une image identitaire forte et unique. Ensuite, la signalisation doit être également adéquate et en lien avec l'image identitaire de la municipalité à distinguer. De plus, une bonne signalisation et publicité pour diriger la circulation de transit vers le centre-ville doivent être implantées. En plus d'une réflexion sur le type de zonage le long de la voie de contournement par les dirigeants, des infrastructures doivent être construites pour supporter de nouveaux développements éventuels, tels que les réseaux d'aqueduc et égouts. Pour terminer, la communauté doit être impliquée dans tout le processus de planification d'implantation d'une voie de contournement (Handy, et al.,2001).

Handy et al. (2001) décrivent plusieurs stratégies dans plusieurs États américains. Ces stratégies ont été relevées en Arizona, à Washington, au Wisconsin, en Oregon, au Michigan et au Texas.

En Arizona, la publicité et la signalisation indiquant les municipalités ont été adéquatement implantées. De plus, les accès sont facilement empruntables et clairement indiqués. Le développement des terrains le long et près des accès de la voie de contournement a été restreint. En effet, il faut prioriser des usages non commerciaux à ces endroits afin d'inciter la circulation de transit à entrer dans le centre-ville des municipalités. Il faut donc encourager le développement dans le corridor de la voie de contournement, mais pas à n'importe quel prix. De plus, il est également important de prioriser l'accès aux nouveaux terrains développés (près de la voie de contournement) aux commerces existants les plus touchés négativement par la nouvelle route plutôt que de permettre à de nouveaux commerces de s'y implanter. Un programme d'aides financières a également été mis sur pied afin d'éviter la détérioration complète du secteur commercial. Handy et al. (2001) ont également relevé que la visibilité des municipalités était un facteur important à considérer. Il y a, selon leur recherche, un nombre important de voyageurs qui ne s'arrêteraient pas en chemin s'ils ne voient pas la destination visuellement :

«The study also notes the importance of visibility. According to their survey, 17 percent of pass-by travelers will not venture off of the relief route if they cannot see potential destination. This finding has important implications for the location of the relief route and the design of interchanges» (Handy, et al.,2001).

Dans l'état de Washington, le changement d'orientation économique des commerces a été exposé. En effet, les commerces étaient auparavant axés sur les biens et services pour la

circulation de transit. La stratégie mise en place a été de changer cet axe touristique vers une économie locale afin de se bâtir une clientèle locale et stable. Par ailleurs, un *marketing* régional a été planifié. L'image identitaire des municipalités a créé un facteur incitatif pour la circulation de transit. Des kiosques d'information ont également été implantés. Pour finir, des formations aux commerçants ont été offertes dans le but d'améliorer et donner des astuces pour que leur commerce soit plus accueillant.

Dans l'état du Wisconsin, la publication d'un guide mettant en lumière des outils de planification afin d'aider les résidents et les commerçants à comprendre le potentiel d'une voie de contournement a été faite. Ce guide comprend des témoignages de personnes vivant dans une municipalité avec une voie de contournement. Ce guide a été positivement accueilli par les résidents et commerçants, comme le témoigne cet extrait :

«The guide contains numerous diagrams, pictures of the relief routes and downtown areas, and photographs of city officials and business owners whose comments were profiled. The format is intelligent, thoughtful, well written, useful, and not overly technical: "The report gives you warm, human, controversial viewpoints rather than cold, statistical data." The guide provides encouragement and practical suggestions to communities where relief routes are proposed» (Handy, et al.,2001).

Par ailleurs, il s'avère que pour cet État, la planification en amont de tout projet de mise en service de voies de contournement est très importante. Les intervenants de cet État croient qu'il faut prévoir les changements et les anticiper. Ainsi, l'installation de signalisation adéquate avant la mise en service d'une voie de contournement et la création d'une unité de *marketing* groupée et coordonnée sont, selon eux, primordiales. Ils croient également que la planification d'évènements dans le centre-ville doit être faite afin d'attirer des voyageurs

dans ce secteur des municipalités. Pour terminer, des accès localisés le plus près possible des éléments attractions au centre-ville doivent être planifiés (Handy, et al.,2001).

En Oregon, un vidéo décrivant les outils à mettre en place pour minimiser les impacts négatifs a été réalisé par un organisme communautaire. La mise en place de lignes directrices, pour spécifier les types de développement autorisés, a permis aux municipalités de conserver leur identité. Selon cet organisme communautaire, les développements doivent être compatibles avec le développement existant. Les lignes directrices de développement émises par l'organisme contrôlent également la quantité de développement commercial le long de la voie de contournement ainsi que le type de développement près des accès intermodaux entre le nouveau et l'ancien tracé. La conservation de la nature piétonne des centres-villes est également prise en compte par cet organisme lors de l'élaboration de la planification (Handy, et al.,2001).

Les interventions dans l'état du Michigan sont, sans contredit, les plus inhabituelles. Les planificateurs de cet État ont décidé de travailler en collaboration avec les communautés et de se questionner sur l'implantation des voies de contournement. En d'autres mots, ils se sont demandé s'il n'avait pas d'autres alternatives pour vaincre les problèmes routiers. La mise en place d'ateliers a été faite et les communautés ont ainsi eu la chance de développer graduellement leurs opinions face aux projets. Dans ces ateliers, les résidents pouvaient, entre autres, dessiner sur des plans leurs préférences pour la localisation des interventions. Il a donc été décidé, de manière concertée, que les routes locales devaient être modernisées par l'ajout de voies pour tourner aux intersections. De plus, de nouvelles routes locales ont été implantées afin de décongestionner les routes principales existantes de manière à garder des liens faciles entre les nouvelles et anciennes routes. Ces routes ont été construites pour

des vitesses d'environ 55 km/h à 77 km/h, soit 35 mph à 45 mph. Les nouvelles routes y sont donc plus étroites et ont des courbes plus serrées que ce qu'il est normalement conçues pour les voies de contournement traditionnelles (Handy, et al.,2001).

Selon Handy et al. (2001), la localisation de la voie de contournement et de ses accès est d'une très haute importance pour son acceptation par la population locale. Le nombre d'accès est important afin d'offrir plusieurs options aux voyageurs de transit. Leur bonne visibilité est également un point à considérer lors de leur implantation. Si des écrans visuels sont localisés près de ces accès, il est nécessaire d'informer les voyageurs à l'aide d'une signalisation appropriée. Cette signalisation doit aussi être implantée pour indiquer où se situe le centre-ville. Par ailleurs, restreindre le développement le long de la voie de contournement à l'aide du zonage s'avère être un bon moyen pour inciter la circulation de transit à entrer à l'intérieur des municipalités plutôt qu'en périphérie. Un programme nommé *Texas main street program* a été mis sur pied pour revitaliser les secteurs historiques et commerciaux des municipalités ayant une voie de contournement. Ce programme permet également de préserver l'architecture et d'améliorer les projets de développement économique. L'adaptation des bâtiments existants pour accueillir d'autres usages ainsi que la planification de la construction et la revitalisation des terrains vacants aux centres-villes des municipalités représentent d'autres moyens permettant de minimiser les impacts négatifs des voies de contournement. L'état du Texas a également axé la revitalisation sur les centres-villes piétonniers en créant des événements de type «ventes trottoirs». De plus, la collaboration entre les dirigeants municipaux et la communauté est à préconiser. L'état a aussi publié un manuel d'outils permettant de contrôler les implantations d'infrastructures routières.

«The manual lays out several important principles for signage. Planning for the signs should be done at the earliest stages of preliminary highways design. The trick is to provide enough information to be helpful but not so much as to be distracting. Excessive signage could be the result of poorly designed signs and should be avoided by all means. [...] According to the manual, expressway and freeway guide signs are used for a variety of purposes : to give directions to destinations or to routes at intersections and interchanges; to inform the driver in advance of approaching intersections, interchanges, or distances to destinations; to indicate access to general motorist services and to rest, scenic, and recreational areas; and to provide other information of value to the driver» (Handy, et al.,2001).

1.3.2 AU QUÉBEC

Au Québec, Lessard et al. (2003) soulèvent que les entrées de ville sont souvent mal adaptées. À titre d'exemple, une route nationale rapide qui passe par un noyau urbain ne comporte aucun aménagement spécifique pour signifier aux conducteurs automobiles qu'ils se trouvent dans une nouvelle zone. L'absence d'aménagements distinctifs cause un manque de sécurité dans les noyaux urbains. De plus, selon cette étude, une entrée de ville n'est pas qu'un lieu de circulation automobile. L'entrée de ville doit être réfléchie et servir de lieu d'accueil. C'est ici l'identité de la municipalité dont il est question. Leur étude conclut également que :

«L'aménagement des terrains riverains pose des problèmes supplémentaires. En effet, la visibilité et l'accessibilité qu'offre la route amènent, dans l'entrée, des activités déconnectées du milieu local et centrées sur l'automobiliste, tels la restauration rapide et les commerces liés à l'automobile. Les bâtiments sont implantés de manière discontinue et en retrait. Avec de grands stationnements en façades qui présentent une abondance d'entrées charretières et créent un espace mal défini et peu accessible aux usagers non motorisés. Il s'ensuit des conditions de circulation dangereuses autant pour

les usagers en transit que pour les usagers locaux, en particulier pour les piétons. La prolifération de l'affichage publicitaire exacerbe ces problèmes en créant un environnement visuel et signalétique incohérent et sans référence au contexte local» (Lessard, et al.,2003).

Lessard et al. (2003) mentionnent également que les projets routiers d'aménagement des entrées de ville doivent se faire de manière concertée entre les professionnels d'aménagement routiers et les acteurs locaux à toutes les étapes d'un tel projet.

Les paragraphes qui suivent présentent quelques études effectuées par le BAPE relatant les stratégies prônées lors des phases préliminaires des projets de contournement des municipalités au Québec. Il est présenté ensuite différentes stratégies mises en place par la Fondation Rues Principales, un consultant auprès des municipalités désireuses de revitaliser leur milieu. Dans le cas des municipalités ayant une voie de contournement, de nombreux impacts se font sentir sur l'ancien tracé. La Fondation donne la chance à ces municipalités d'obtenir des outils et des conseils pour la revitalisation de leur territoire³.

³ *La Fondation Rues Principales est un organisme à but non lucratif qui permet aux municipalités de revitaliser un secteur particulier de leur milieu, leur centre-ville à titre d'exemple, afin d'assurer leur développement économique, conserver le patrimoine bâti et améliorer la qualité de vie des résidents. La Fondation Rues Principales a élaboré des stratégies pour plus de deux-cent-cinquante (250) municipalités depuis sa fondation en 1985. La transfert de connaissances est leur mission principale.*

a) Recommandations et actions relevées dans les études du BAPE

Le bureau d'audiences publiques sur l'environnement fait, dans un premier temps, des études environnementales sur, entre autres, les projets d'infrastructures de voirie. Dans un deuxième temps, le BAPE a le mandat d'informer la population sur les projets et surtout de prendre en considération les craintes des citoyens. Une fois le pouls de la population obtenu lors des audiences publiques et les études environnementales terminées, le BAPE peut ainsi recommander aux promoteurs du projet certains critères de faisabilité pour le projet en question. Pour les voies de contournement, les critères des études du BAPE touchaient principalement : la sécurité dans les noyaux urbains, l'état des habitats naturels, l'augmentation du bruit et des vibrations causées par le camionnage et la localisation des entrées d'agglomération.

Le projet de contournement du noyau urbain, par la route 117, dans la municipalité de Rouyn-Noranda est depuis longtemps discuté. En effet, la mise en service de la voie de contournement est prévue pour 2015, mais les discussions avec les différentes instances ont commencé dès 1970. Le projet, tel que présenté dans les études du BAPE en 2010, comporte deux (2) carrefours giratoires (aux entrées et sorties) et quatre (4) carrefours en croix ou en «T». Une servitude de non-accès⁴ est prévue le long de la nouvelle route et une

⁴ Une servitude de non-accès, dans l'étude présente, est considérée comme étant une interdiction d'implanter ou de construire un accès véhiculaire. En d'autres mots, la servitude de non-accès représente un secteur d'une largeur définie de part et d'autre de la voie de contournement où les accès sont interdits. À titre d'exemple, une entrée charretière ou une intersection routière sont considérées comme étant des accès.

clôture sera implantée de part et d'autre de l'emprise. Par contre, certains terrains maintenant accessibles pourraient être développés de manière résidentielle, commerciale ou industrielle. La municipalité suggère des mesures afin de garder une certaine tranquillité dans le centre-ville à long terme. Pour s'y faire, une réglementation interdit toute circulation lourde (sauf exception). Cette réglementation additionnée à la voie de contournement améliorerait la circulation piétonne. Des aménagements urbains et paysagers sont prévus et la municipalité suppose que ces réaménagements engendreront une plus grande fréquentation des terrasses et festivals en période d'été. En plus du projet de contournement, la municipalité ainsi que le MTQ proposent de développer le réseau cyclable et de travailler sur l'intégration des sentiers de véhicules hors route.

«La Ville de Rouyn-Noranda et la Chambre de commerce et d'industrie de Rouyn-Noranda voient d'un bon œil le financement et l'aménagement par le ministère des Transports d'une piste cyclable en bordure de la voie de contournement. Ces intervenants se réjouissent du déplacement des sentiers de quad et de motoneige à l'est de la voie de contournement, ce qui les éloignerait des zones habitées. Les clubs de quad et de motoneige de la région se sont également montrés satisfaits des sentiers récréatifs proposés pour les véhicules hors route. Ils appuient donc le projet sans réserve» (BAPE,2010).

L'aménagement des carrefours giratoires permettrait l'intégration adéquate des traverses piétonnes et cyclistes. Du marquage au sol ainsi que de la signalisation seront utilisés afin d'informer les automobilistes de leur possible présence. Un programme d'information serait mis en place afin de sensibiliser les citoyens sur la manière de circuler de façon sécuritaire dans ces types de carrefours. Une zone verte sera implantée de chaque côté de la voie de contournement. Cette zone aura une largeur de cent (100) mètres. Le MTQ prévoit faire un

suivi sur l'activité commerciale de la municipalité de Rouyn-Noranda durant la période des travaux, à la fin de la première et troisième année de mise en service (BAPE,2010).

Le projet de contournement de la municipalité de La Tuque a, quant à lui, beaucoup fait de bruit dans les médias. La rue Principale était fortement impactée par le camionnage de bois et la circulation de transit. Le projet de contournement a été demandé dès 1979 et la nouvelle route 155 a été officiellement mise en service en 2010. L'étude du BAPE a, elle, été publiée en 2004. Le projet de contournement de La Tuque comporte une servitude de nonaccès le long du tracé. À l'origine, trois (3) carrefours étaient étudiés afin d'accéder au noyau urbain de la municipalité. De plus, la configuration de la nouvelle route et de ses accès est importante pour la Chambre de commerce du Haut-Saint-Maurice. Effectivement, selon cet organisme, un aménagement fluide et sécuritaire des raccordements à la ville est nécessaire afin d'inciter la circulation de voyageurs à entrer dans la municipalité. Dès les études préliminaires du tracé de la voie de contournement, des citoyens et la Chambre de commerce du Haut-Saint-Maurice ont demandé des précisions par rapport au type d'affichage qu'il serait permis d'implanter en bordure de la nouvelle route. D'ailleurs, lors de rencontres consultatives, le Comité de développement commercial de La Tuque a signifié qu'un affichage adéquat aux points de raccordement était nécessaire. Malgré ces préoccupations en phase préliminaire du projet, les affiches ont été implantées en 2012, soit deux (2) ans après la mise en service de la nouvelle route (BAPE,2004). D'ailleurs, Manon Girard, directrice de la Chambre de commerce et d'industrie du Haut-Saint-Maurice, mentionne que :

«La chambre est très contente que finalement il y ait de l'affichage. Il y a des automobilistes qui se rendent compte qu'ils ont passé La Tuque alors qu'ils arrivent à La Bostonnais [la ville voisine] » (Deslisle,2012).

Figure 5 - Affiche implantée près des accès à la Ville de La Tuque



Affiche implantée à l'entrée de La Tuque. Elle représente l'importance de la forêt : pôle industriel majeur dans cette région.

Source : Delisle (2012)

De plus, la municipalité de La Tuque, lors de l'étude du BAPE, avait l'intention de restreindre la présence des véhicules lourds à l'intérieur du noyau urbain à l'aide d'une réglementation les interdisant (sauf exception). Un écran antibruit est également prévu afin de minimiser les impacts sonores causés par le nouveau tracé situé près de résidences. De plus, la réduction de la vitesse (de 80 à 50 km/h) sur la rue Principale ainsi que sa réfection diminueront considérablement les vibrations causées par les véhicules automobiles. Un programme d'actions a été réfléchi par un comité d'affaires et acteurs locaux pour revitaliser le centre-ville. D'ailleurs, selon la Chambre de commerce du Haut-Saint-Maurice, la revitalisation du centre-ville est une condition essentielle pour garantir le développement touristique. La voie de contournement est ainsi vue comme étant un outil de développement de l'industrie touristique de la municipalité de La Tuque.

«Depuis plus de cinq ans, le Comité de développement commercial de La Tuque, qui regroupe des commerçants, des acteurs économiques et des associations de gens d'affaires, travaille à élaborer une stratégie de

revitalisation du centre-ville. Le Comité possède un plan d'action à appliquer au cours des prochaines années. Il entend faire du centre-ville un lieu de magasinage stimulant pour les consommateurs locaux, tout en développant son potentiel touristique. Par ailleurs, compte tenu des impacts économiques anticipés du déplacement projeté de la route 155, la Chambre de commerce du Haut-Saint-Maurice estime que la majorité des objectifs visés dans ce plan d'action devront être atteints avant la mise en service du nouveau tracé de la route 155, afin d'en limiter les effets négatifs sur l'économie» (BAPE,2004).

Au moment de l'étude réalisée par le BAPE, le plan de zonage permettait des développements commerciaux près des raccordements aux extrémités du tronçon. Le MTQ conseillait, à l'époque, de permettre certains commerces dans ces secteurs, car l'interdiction complète de commerces ne garantirait pas que la circulation de transit arrête dans le centre-ville de la municipalité. De plus, afin d'amoindrir les impacts visuels engendrés par la voie de contournement, de la stabilisation et du reboisement de talus et de berges seront effectués. Des aménagements d'écrans végétaux permettront également de camoufler la nouvelle route (BAPE,2004).

La voie de contournement de la municipalité de Bernierville, quant à elle, a été étudiée par le BAPE en 1989, mais les pourparlers étaient en branle depuis 1970. Pour ce projet, une collaboration très étroite entre les différents acteurs a permis la réalisation d'un projet intégré à son environnement. Les principaux acteurs concertés étaient le MTQ, la municipalité de Bernierville, la municipalité d'Halifax-Sud, la MRC de l'Érable, la Commission de la protection du territoire agricole du Québec, l'Union des producteurs agricoles et les citoyens. Le choix du bon tracé a été un travail de longue haleine. La plantation de massifs d'arbres et d'écrans visuels ont été proposés afin d'atténuer les impacts visuels pour les usagers de la route ainsi que les citoyens (BAPE,1989).

b) Recommandations et actions de la Fondation Rues Principales

Dans un premier temps, la Fondation Rues Principales a mis sur pied, avec l'aide du MTQ, des fiches-conseils permettant de clarifier les interventions de revitalisation d'un noyau urbain. Les stratégies mises en œuvre suggèrent des aménagements urbains adaptés, tels que les stationnements hors rue, l'implantation de places publiques, la valorisation des attraits naturels et patrimoniaux et la mise en place d'activités urbaines. Il est à noter que les stratégies développées par la Fondation et le MTQ reposent sur les expériences de municipalités désireuses de redynamiser leur noyau urbain. Les fiches-conseils n'ont pas été élaborées spécifiquement pour les municipalités ayant une voie de contournement. Néanmoins, l'expertise et le transfert de connaissances, d'une municipalité à l'autre, sont une bonne manière de communiquer l'expérience acquise selon les problématiques⁵.

Plus spécifiquement, la réduction de la vitesse automobile liée à la diminution de la largeur de la chaussée sont deux stratégies qui permettent d'accroître considérablement la sécurité sur les rues Principales. De plus, selon les fiches-conseils, la présence de stationnements sur rue crée une zone tampon entre la voie véhiculaire et les trottoirs. Ils permettent également, pour les automobilistes, de distinguer un changement dans la trame urbaine et les poussent à être plus vigilants. Les carrefours giratoires sont, selon la Fondation, une technique d'aménagement des intersections à prioriser aux entrées d'agglomérations. D'ailleurs :

⁵ Cette information été obtenue lors d'une conversation téléphonique entre la coordonnatrice aux communications de la Fondation Rue Principale et l'auteure de la recherche. Cette conversation téléphonique a eu lieu le 17 octobre 2013.

«L'entrée de l'agglomération doit recevoir un traitement distinctif qui indiquera à l'utilisateur, notamment l'automobiliste, qu'il entre dans une zone d'achalandage intense où diverses fonctions se côtoient et qu'il doit redoubler de vigilance. L'entrée doit inviter le visiteur à s'arrêter et lui donner davantage le goût de découvrir l'endroit» (MTQ,1997, MTQ,2001) .

Les corridors pour le transport actif (marche, vélo, etc.) doivent également être considérés lors d'une revitalisation d'un noyau urbain. Par ailleurs, l'utilisation de matériaux différents, tels que les pavés colorés, est un moyen visuel de distinguer rapidement la présence de différents usages sur ou aux abords de la chaussée. L'éclairage doit conséquemment être adapté aux usages présents sur la chaussée, soit pour les véhicules automobiles, mais également pour les piétons et cyclistes. En termes de voies ou pistes cyclables, ce qui fait leur réussite repose généralement sur la continuité du parcours. Des itinéraires continus et sécuritaires sont essentiels pour inciter la population à utiliser ce mode de transport. Les enseignes et l'affichage commercial et publicitaire doivent également être compatibles et concertés. Une surcharge et une harmonie déficiente sont des résultats de campagne publicitaire non organisée.

De plus, selon l'organisme, des travaux de revitalisation doivent être planifiés avec tous les intervenants locaux afin que tous travaillent dans le même sens.

«À titre d'exemple, le processus Rues principales privilégie une approche qui fait appel à la concertation, la collaboration et l'engagement de tous les acteurs locaux dans le développement de leur destinée. De plus, puisqu'un milieu de vie est composé de plusieurs aspects, la démarche se préoccupe autant des volets organisation du milieu, animation et promotion, développement commercial et amélioration physique pour établir les bases du développement des localités avec lesquelles elle travaille. La convivialité d'une rue principale dépend autant de l'aménagement des abords de la rue et

des activités qui s'y déroulent que de la rue en soi» (MTQ,1997, MTQ,2001).

1.4 SYNTHÈSE DE LA REVUE DE LITTÉRATURE

Trois grandes causes sont liées à l'implantation d'une voie de contournement en général. Premièrement, la congestion routière est de loin la cause la plus répertoriée. De plus, la forte présence de camionnage et l'insécurité dans les noyaux sont tous deux des causes importantes attachées à l'implantation d'un contournement.

La revue de littérature, présentée dans les paragraphes précédents, montre bien que de nombreuses études américaines ont été réalisées sur les voies de contournement, et ce, contrairement au Québec. La différence majeure se situe dans les moyens mis en place à la suite des implantations. En effet, plusieurs données ont été collectées sur différents sujets et sur plusieurs années à la suite des implantations permettant ainsi aux chercheurs d'établir des liens entre certains effets. Au Québec, malgré que les voies de contournement ont commencé à voir le jour approximativement dans les mêmes périodes de temps, aucune donnée n'a réellement été collectée. Ce vide statistique crée donc un manque dans la compréhension des phénomènes présents et leurs circonstances à la suite de la mise en place d'une voie de contournement. Cette recherche présente le cas de quatre municipalités au Québec, soit un premier pas vers la compréhension des impacts liés aux voies de contournement.

CHAPITRE 2 – MÉTHODOLOGIE ET DONNÉES

Dans ce chapitre, le choix du terrain d'études est justifié et les méthodes entourant les types d'analyses sont présentées. De plus, les données recueillies préalablement au relevé terrain sont exposées ainsi que le type d'entretiens et leur traitement analytique.

2.1 CHOIX DU TERRAIN À L'ÉTUDE

Afin de choisir un terrain d'études pour cette recherche, l'auteure a premièrement fait une liste des voies de contournement présentes sur le territoire québécois. À la suite de l'élaboration de cette liste, l'auteure a caractérisé chacune des routes et régions où se situent les voies de contournement afin de cerner un terrain d'études intéressant. Les paragraphes suivants décrivent le cheminement complet qui a mené au choix du terrain d'études.

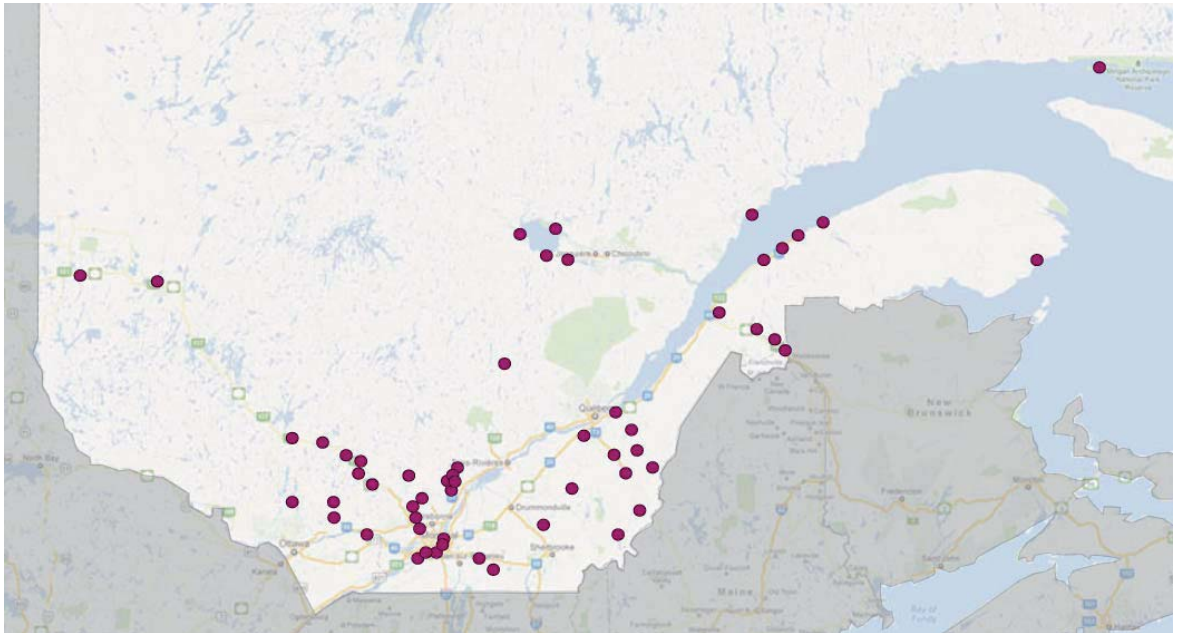
2.1.1 LES VOIES DE CONTOURNEMENT AU QUÉBEC

Une récolte des données générales relatives aux voies de contournement québécoises a été réalisée. Cette récolte s'est avérée complexe. Le MTQ ne dispose d'aucune base de données centralisée sur les voies de contournement. Pour établir une liste de ces voies de contournement pour l'ensemble du Québec, il a donc fallu contacter chacune des directions

régionales du MTQ⁶. Aucune ne détenait toutefois une liste des voies de contournement construites à ce jour sur son territoire. Elles ont alors effectué des recherches à l'interne pour constituer ces listes. Les informations fournies reposent donc sur la connaissance du territoire et les souvenirs du personnel interrogé. Bien qu'il ne s'agisse pas de données officielles, cette collecte préliminaire d'information sur les voies de contournement présente tout de même un exercice intéressant. Il a permis de dresser une première liste de cinquante-sept (57) municipalités québécoises, de toutes tailles, possédant une voie de contournement. La carte 1 montre l'emplacement de chacune d'elle sur le territoire de la province. La liste complète des municipalités ayant une voie de contournement est présentée à l'annexe 1.

⁶ *Sur le territoire québécois, le MTQ est divisé en unités (Directions régionales) quasi indépendantes l'une de l'autre et qui ne font juridiction que sur leur territoire. Le territoire de chacune des Directions régionales s'apparente (sans être tout à fait identique) aux régions administratives québécoises.*

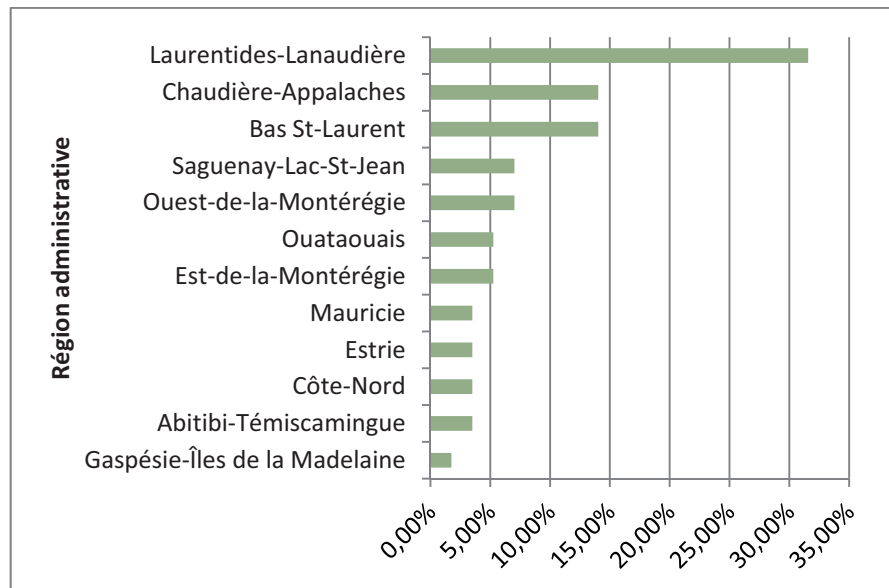
Carte 1- Localisation des municipalités comportant une voie de contournement



Source : Google map, adapté par Véronique Montpetit

Il est possible d'observer que les voies de contournement sont souvent situées sur un même parcours routier. C'est le cas, entre autres, de quelques municipalités sur la route 117, la route 138, la route 169 et la route 185. Les régions des Laurentides et de Lanaudière sont sans contredit les territoires où le plus grand nombre de voies de contournement a été recensé selon la base de données montée par l'auteure, notamment le long de la route 117 qui relie la région de Montréal à celle de l'Abitibi-Témiscamingue. En effet, dans 18 municipalités de cette région, une voie de contournement a été recensée, soit 31.5% du total des voies de contournement recensées pour l'ensemble du Québec. La figure 6 illustre bien ces propos.

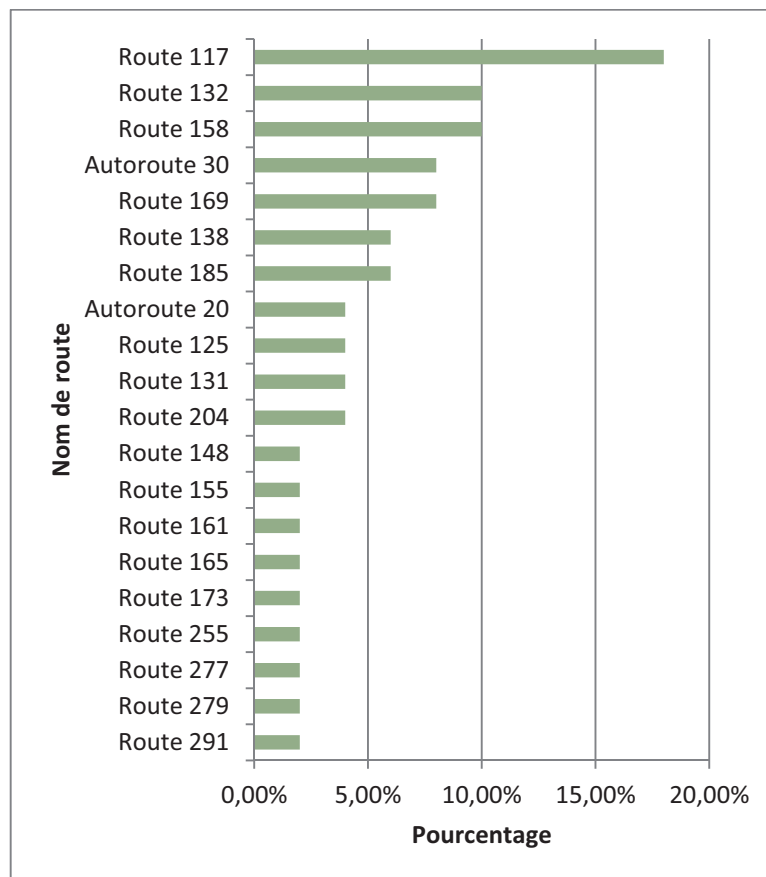
Figure 6 - Répartition des voies de contournement recensées par direction régionale du MTQ



Source : Réalisé par Véronique Montpetit sur la base de données collectées auprès du MTQ

Comme l'illustre la figure 7, une grande quantité de routes ne possèdent qu'une seule voie de contournement. Les routes 132, 158 et 117 sont celles qui en comptent le plus. La route 117 en dénombre neuf.

Figure 7 - Répartition des voies de contournement par route

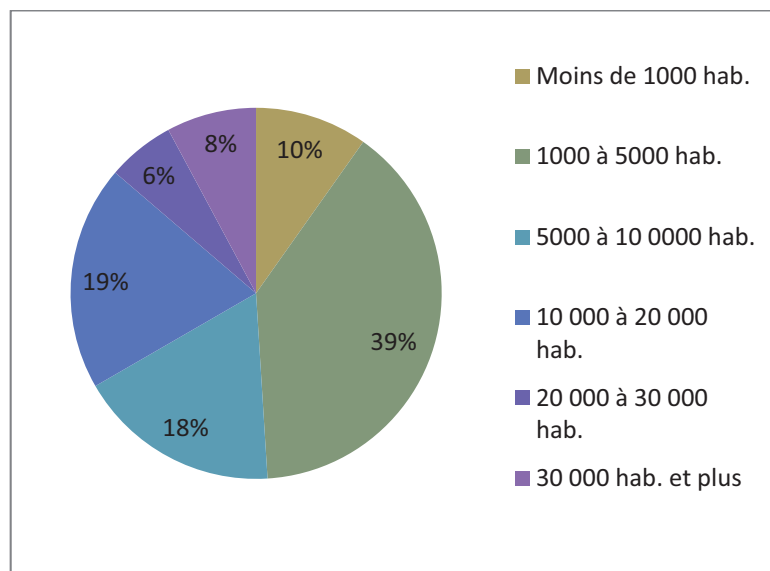


Source : Réalisé par Véronique Montpetit sur la base de données collectées auprès du MTQ

De plus, la majorité des voies de contournement qui sont implantées au Québec sont de type multiple. Une très faible partie des voies de contournement est de type simple et aucune voie répertoriée n'est en boucle.

La plupart des municipalités où il y a une voie de contournement sont de petites tailles. La moitié d'entre elles (49 %) ont moins de 5000 habitants (voir figure 8). Seulement 14 % ont 20 000 habitants et plus.

Figure 8 - Municipalités ayant une voie de contournement selon le nombre d'habitants (en pourcentage)



Source : Réalisé par Véronique Montpetit sur la base de données collectées de l'Institut de la statistique du Québec

2.1.2 LE CAS DE LA ROUTE 117 DANS LES LAURENTIDES

À la lumière des informations exposées dans la partie précédente, il apparaît que le tronçon de la route 117 présente des caractéristiques intéressantes. La route 117 est la seule route

permettant de relier la région montréalaise à celle de l'Abitibi en passant par les Laurentides. Elle est un axe important pour le tourisme et le transport de marchandises. L'augmentation de la circulation de transit liée à ces activités a apporté son lot de problèmes relié à la congestion et la sécurité, surtout sur les parties de tronçons traversant les agglomérations des municipalités de Labelle, Rivière-rouge et Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite). De plus, le MTQ travaille à l'amélioration de cet axe routier, entre la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite) et celle de Val-d'Or, depuis 1977 (BAPE,2003).

Sur la carte 2, il est possible de localiser visuellement la route 117 et le secteur préconisé par cette étude (en magenta sur la carte).

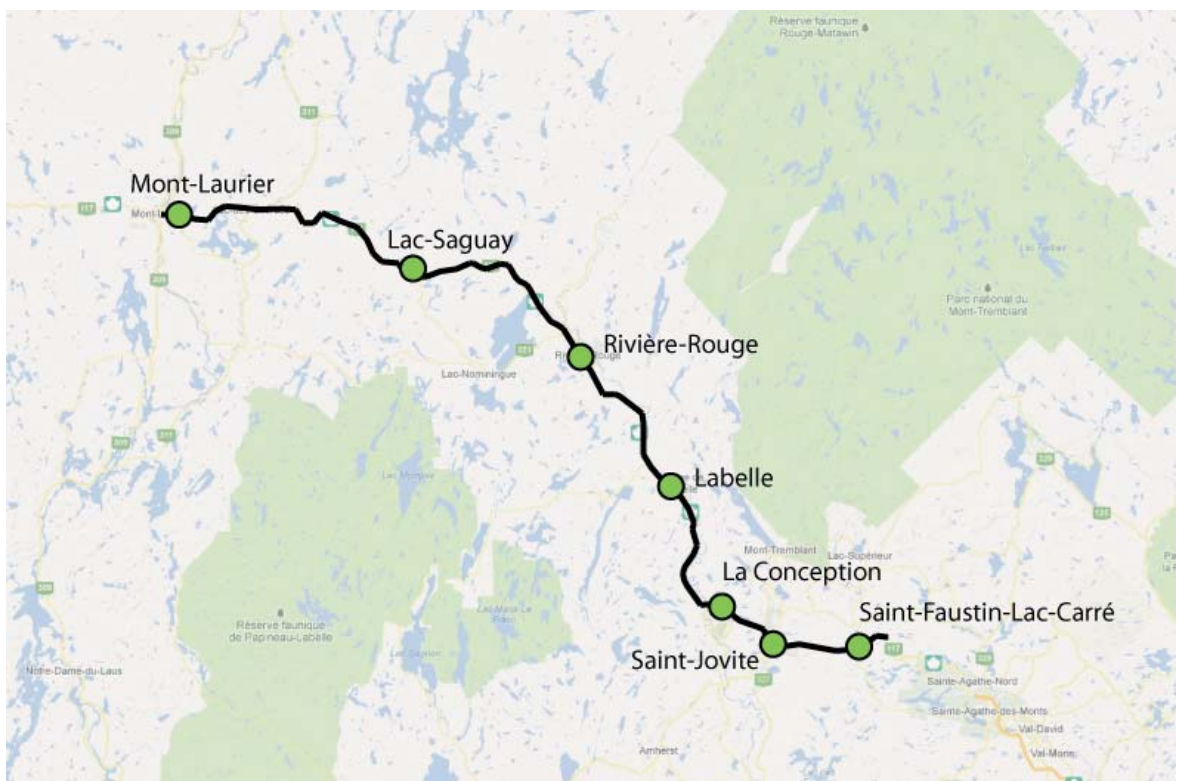
Carte 2 - Localisation de la route 117 et du secteur d'étude



Source : Google map, adapté par Véronique Montpetit

Le tronçon de la route 117 à l'étude est composé de sept municipalités. Du Sud de la 117 vers le Nord, il est possible d'observer des voies de contournement dans les municipalités de Saint-Faustin-Lac-Carré, Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite), La Conception, Labelle, Rivière-Rouge, Lac-Saguay et Mont-Laurier. La longueur du tronçon totalise environ 115 kilomètres entre les deux municipalités situées aux extrémités du parcours. Ces municipalités sont montrées sur la carte 3.

Carte 3 - Localisation des municipalités sur le tronçon de la route 117



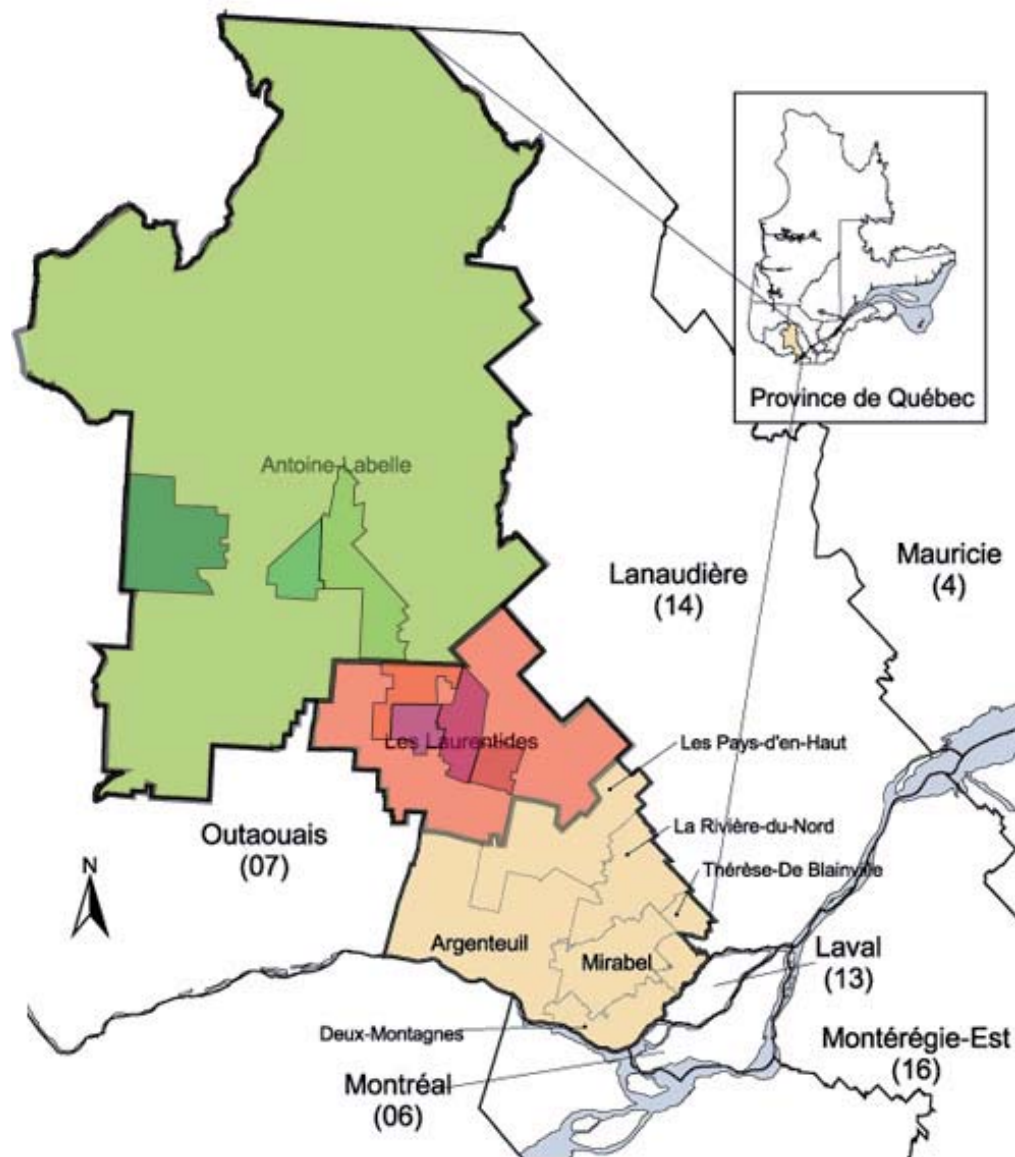
Source : Google map, adapté par Véronique Montpetit

2.1.3 LES MUNICIPALITÉS À L'ÉTUDE ET LEUR CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

La présente étude se concentre sur les municipalités de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite), La Conception, Labelle et Rivière-Rouge (voir carte 3). Ces quatre municipalités ont été sélectionnées, car elles présentent des caractéristiques communes à la plupart des municipalités ayant des voies de contournement au Québec. Elles comptent moins de 5 000 habitants et leur contournement est de type multiple. Il est d'autant plus intéressant de retenir ces quatre municipalités pour l'étude, car elles sont les municipalités ayant les voies de contournement les plus récentes, sur ce tronçon, ce qui fait en sorte qu'un plus grand bassin de population peut témoigner des changements apportés à la suite des mises en service des voies de contournement. Par ailleurs, le cas de la municipalité de Saint-Jovite permettra de créer un comparatif avec les trois autres municipalités. Elle est la plus ancienne des voies de contournement à l'étude. Il est à noter que depuis les fusions municipales avec Mont-Tremblant, entre autres, la municipalité possède une population totale supérieure à 5 000 habitants.

Le territoire d'études est situé dans la région des Laurentides. Cette région est un des berceaux de la villégiature et du tourisme au Québec. Avec près de 3 millions de visiteurs et des dépenses reliées s'élevant à 600 millions de dollars, la région des Laurentides est la plus importante au nouveau tourisme après Montréal et Québec (CLDL,2012). La région des Laurentides compte huit MRC, dont deux sont comprises dans la région étudiée, soit les MRC d'Antoine-Labelle et des Laurentides (voir cartes 4 à 6).

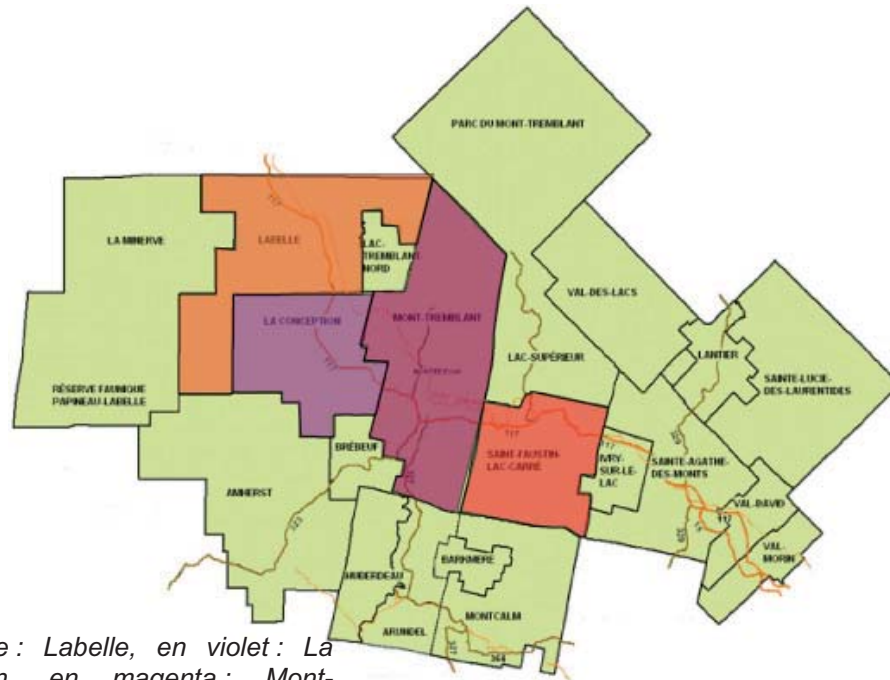
Carte 4 - Localisation des M.R.C. d'Antoine-Labelle et des Laurentides



Au nord, la M.R.C. d'Antoine-Labelle (en vert)
et au sud, la M.R.C. des Laurentides (en
orange)

Source : MAPAQ, adapté par Véronique Montpetit

Carte 5 - Localisation des municipalités ayant une voie de contournement dans la M.R.C des Laurentides

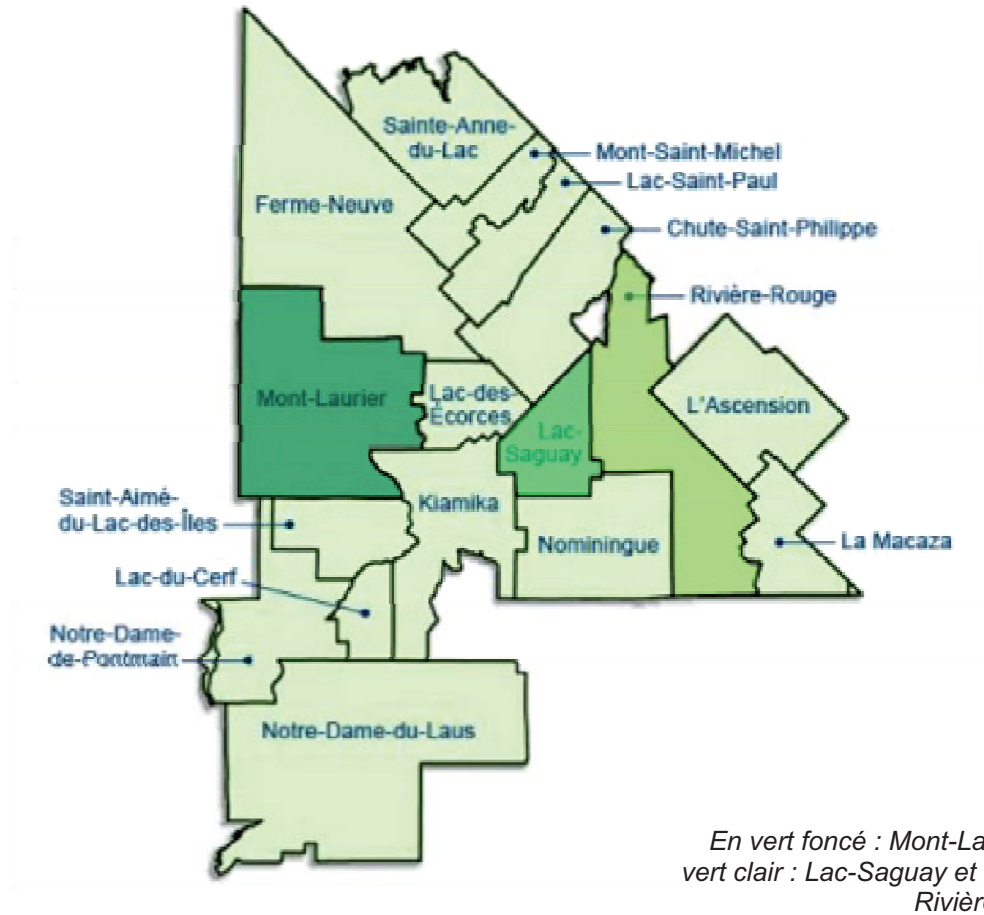


En orange : Labelle, en violet : La Conception, en magenta : Mont-Tremblant et en rouge : Saint-Faustin-Lac-Carré

Source : M.R.C. des Laurentides, adapté par Véronique Montpetit

La base économique des territoires situés dans la MRC des Laurentides était, avant les années 2000, à caractères agricole et forestier. Cette base économique s'est transformée peu à peu pour être, depuis les années 2000, à vocation essentiellement touristique (Emploi-Québec,2010). Il est important de noter que 7 % des travailleurs de la MRC des Laurentides occupent un emploi à Montréal ou Laval (Emploi-Québec,2010).

Carte 6 - Localisation des municipalités ayant une voie de contournement dans la M.R.C Antoine-Labelle



Source : M.R.C. Antoine-Labelle, adapté par Véronique Montpetit

La MRC d'Antoine-Labelle a une économie qui s'est développée dans les secteurs d'exploitation forestière, de transformation du bois, de l'agriculture et du tourisme. Par ailleurs, à peine 3% des travailleurs de la MRC d'Antoine-Labelle occupent un emploi à

l'extérieur de la MRC. De plus, un autre 3% des emplois de la MRC d'Antoine-Labelle est occupé par des travailleurs résidants à l'extérieur de la MRC.

Les quatre (4) municipalités à l'étude ont toutes été fondées entre la fin du 19^e siècle et le début du 20^e. Il est à noter qu'au courant des vingt dernières années, 80% des entreprises actuelles (pour 91% des emplois) ont ouvert leurs portes dans le secteur du Mont-Tremblant (CLDL,2010). Même si une part importante de ces emplois sont localisés dans le Village alpin de Mont-Tremblant, il est possible de supposer qu'ils ont des répercussions sur le secteur de Saint-Jovite. Les municipalités de La Conception et de Labelle, contrairement aux autres municipalités à l'étude, ont une économie fortement liée au domaine de la construction et sont dépendantes du tourisme qu'attire la municipalité de Mont-Tremblant (CLDL,2009, CLDL,2010, Emploi-Québec,2010). Il est à noter que la villégiature s'est développée dans toutes les municipalités sujettes à l'étude.

Pour la plupart des municipalités de l'étude, leur population se situe dans la tranche de 1000 à 5000 habitants. La moitié d'entre elles ont connu une hausse de population pour la période entre 1996 et 2010. Les municipalités de Labelle et de Rivière-Rouge ont subi une diminution d'environ 2%. Le tableau 1 présente les principales caractéristiques de chacune des municipalités.

Tableau 1 - Données sommaires par municipalités

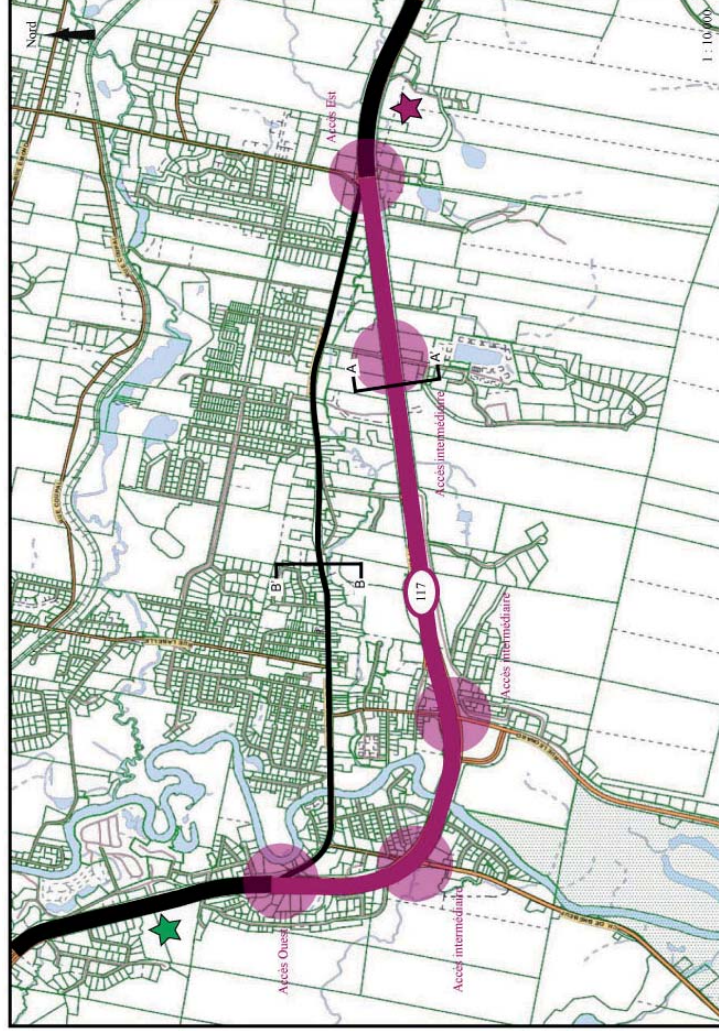
Municipalité	Année de fondation	Distance de Montréal (km)	Superficie (km ²)	Nombre d'habitants en 2010	Variation de la population entre 1996 et 2010
Saint-Jovite	1879	135	234,4	9 359	26,06%
La Conception	1882	145	142,61	1 381	48,98%
Labelle	1882	158	217,11	2 255	-2,25%
Rivière-Rouge	1887	180	626,4	4 501	-2,26%

Source : Institut de la statistique du Québec

a) Saint-Jovite

Les travaux de contournement du noyau de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite) ont commencé en 1974 pour se concrétiser en 1979 (TECSULT,1998). Le tronçon de contournement a une longueur d'environ 5,5 kilomètres. À l'époque, aucune servitude de non-accès aux abords de la nouvelle route 117 n'a été mise en application. Cela explique donc pourquoi il est possible de remarquer plusieurs commerces, de tout type, de part et d'autre de la route 117. Ce tronçon de la route 117 ne possède plus aucune propriété de contournement, car le développement du noyau urbain s'est agrandi jusqu'à la voie de contournement. L'ancien et le nouveau tracé de la route 117 sont présentés sur la carte 7.

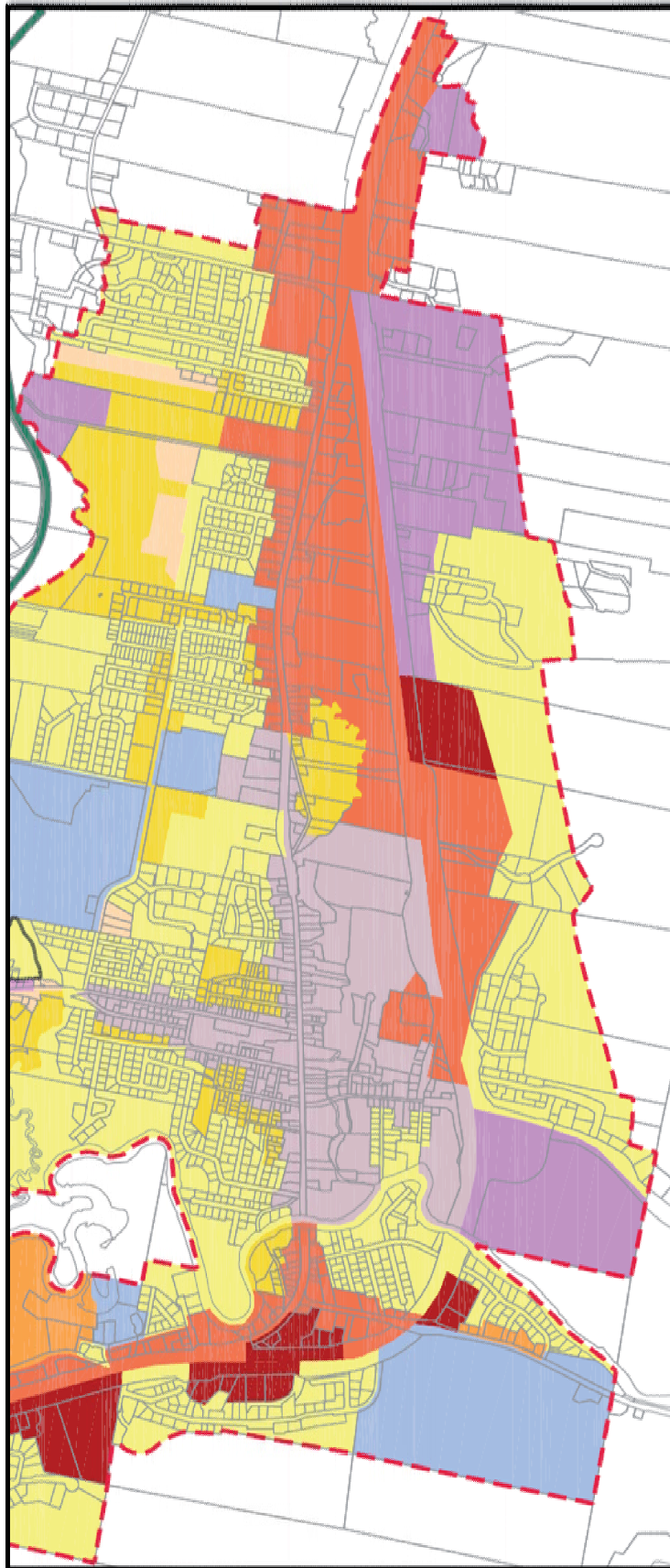
Carte 7 - Localisation de la voie de contournement dans la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite)



La trame urbaine s'est développée vers la route 117, car celle-ci n'était pas protégée par une servitude de non-accès. Plusieurs lien routier sont observables entre la Rue Principale et la route 117. Les coupes A-A' et B-B' sont présentées plus loin.

Source : M.R.C. des Laurentides, MTQ, adapté par Véronique Montpeit

Carte 8 - Plan d'utilisation du sol en 2003 dans la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite)



En jaune : la zone résidentielle, en mauve foncé : la zone résidentielle et commerciale, en mauve pâle : le centre-ville, en orange et rouge : la zone commerciale et en bleu, la zone publique et institutionnelle.

Source : Municipalité de Mont-Tremblant

En plus des deux accès aux extrémités, il est possible d'accéder à l'ancien tracé en trois endroits le long de la route 117. Les points magenta, présents sur la carte 7, représentent les intersections donnant accès à la rue Principale.

Lors de l'étude de projet de contournement pour la municipalité de La Tuque, le MTQ a présenté un rapport qui faisait état d'un suivi de mise en service de la voie de contournement dans la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite). Dans ce rapport, il est mentionné qu'aucune servitude de nonaccès n'avait été mise en place ce qui signifie que plusieurs intersections croisaient, à l'époque et encore aujourd'hui, la voie de contournement. De plus, aucun règlement de zonage restreignant la construction n'a été adopté. De nombreux commerces se sont donc relocalisés le long de la nouvelle route ou de nouvelles entreprises s'y sont localisées. À titre d'exemple, une station-service s'est déplacée de la rue Principale vers la nouvelle route et a adapté son service à la clientèle pour satisfaire la circulation de transit. Par ailleurs, les intervenants concernés par les travaux routiers de la municipalité, autant au palier provincial que municipal, s'entendent pour dire que l'absence de servitude de nonaccès est le principal élément qui serait à revoir.

«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 Ouimet⁷ 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» (TECSULT,1998).

b) La Conception

La voie de contournement à La Conception a une longueur d'environ deux (2) kilomètres et a été mise en service en 1996. Il est possible d'accéder à l'ancien tracé par un accès à l'Ouest et à l'Est du noyau. De plus, un accès intermédiaire est localisé près de l'accès Ouest. La carte 9 illustre la localisation du nouveau et de l'ancien tracé de la route 117.

Très peu d'information est disponible sur la mise en service de cette voie de contournement, car le projet a débuté dans les années 70. À l'époque, le MTQ n'a réalisé aucune étude ou consultation publique⁸. Le projet a été mis en suspens pendant une vingtaine d'années avant de refaire surface au début des années 90.

Selon les informations recueillies par l'auteure, il y avait, lors du début du projet, quatre (4) stations-services, un (1) garage de réparation d'automobile, une (1) épicerie, un (1) dépanneur, trois (3) établissements de restauration rapide et une (1) institution financière. Dès l'annonce du projet, et durant les années suivantes, les commerces ont fermé ou se sont

⁷ La rue Ouimet a changé de nomenclature depuis la parution du rapport, elle se nomme maintenant rue Saint-Jovite. Elle représente la rue Principale du secteur de Saint-Jovite.

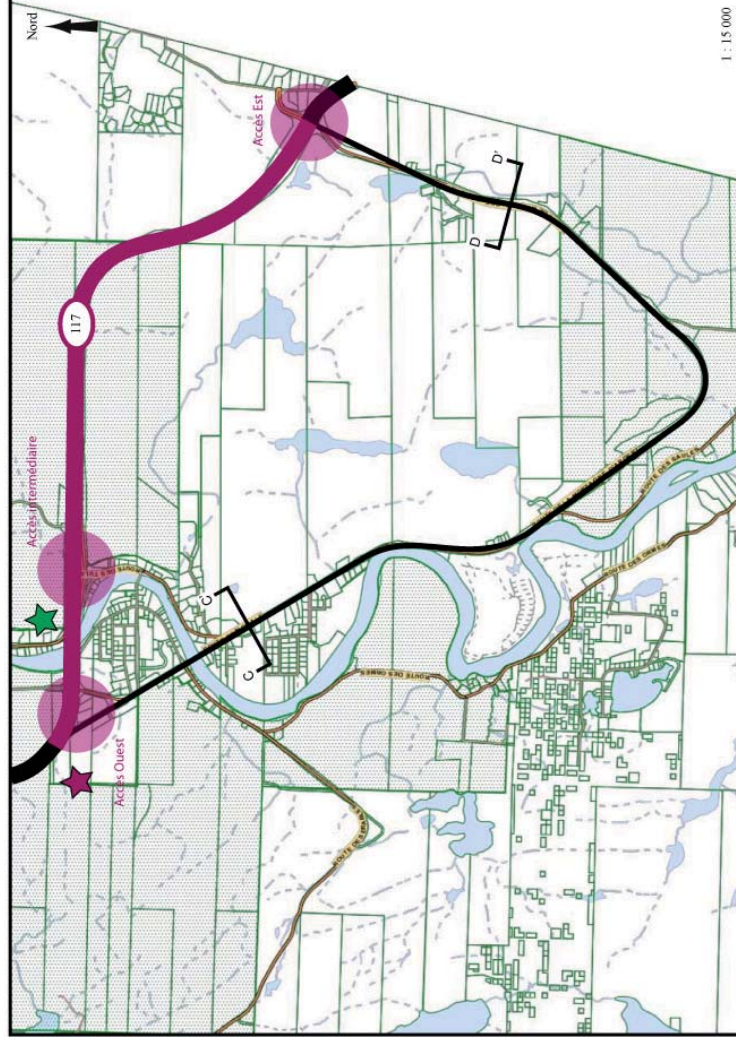
⁸ Il est à noter que la création du BAPE a eu lieu en 1978.

relocalisés dans le secteur de Mont-Tremblant. Aujourd'hui, un (1) dépanneur a ouvert ses portes pour pallier le manque de service de proximité⁹.

La villégiature et les espaces verts sont les principales attractions de la municipalité de La Conception.

⁹ Ces informations ont été obtenues lors d'une conversation téléphonique entre le directeur du service d'urbanisme de la municipalité de La Conception et l'auteure de la recherche. Cette conversation téléphonique a eu lieu le 25 octobre 2013.

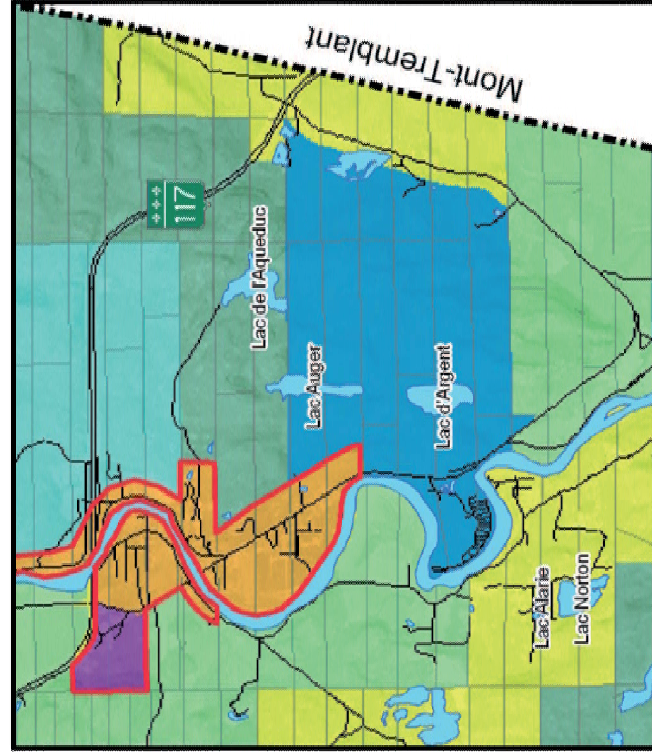
Carte 9 - Localisation de la voie de contournement dans la municipalité de La Conception



Le noyau urbain est complètement contourné par la route 117. Il est possible d'observer que le noyau urbain s'est développé à proximité de deux accès. Les coupes C-C et D-D sont présentées plus loin.

Source : M.R.C. des Laurentides, MTQ, adapté par Véronique Montpetit

Carte 10 - Plan d'utilisation du sol dans la municipalité de La Conception



En orange : la zone urbaine, en mauve : la zone industrielle et commerciale, en jaune : la zone résidentielle et de récréation, en vert et turquoise : affectation forestière et agricole

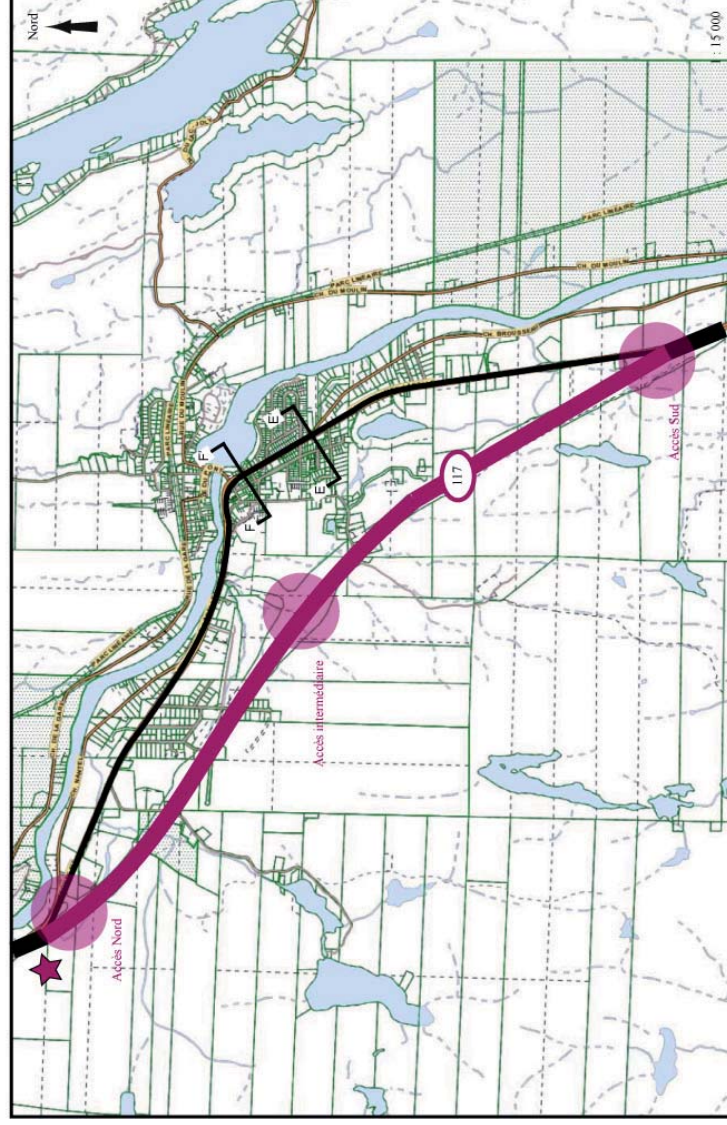
Source : Municipalité de La Conception

c) Labelle

La voie de contournement située dans la municipalité de Labelle a été inaugurée à l'été 2012, en fait juste un peu avant le relevé terrain pour cette étude. Elle est d'une longueur d'environ 6.6 kilomètres. La carte 11 illustre bien l'ancien et le nouveau tracé de la route 117. La cause première de la mise en place de la voie de contournement à Labelle est la congestion routière liée à la circulation de transit.

«De l'enquête origine-destination effectuée en 1995 par le ministère des Transports, il ressort que 80 % des véhicules étaient en transit dans le secteur de Labelle et que de 8 % à 9 % de ceux-ci auraient effectué un arrêt dans cette municipalité. Pour sa part, le transport lourd constituait 14,3 % des déplacements durant les jours de semaine et 3,4 % en fin de semaine. Par ailleurs, la proportion estimée de véhicules lourds, actuelle et prévue jusqu'en 2018, pour les jours de semaine et de fin de semaine correspond respectivement à 15 % et 7 % » (BAPE,2003).

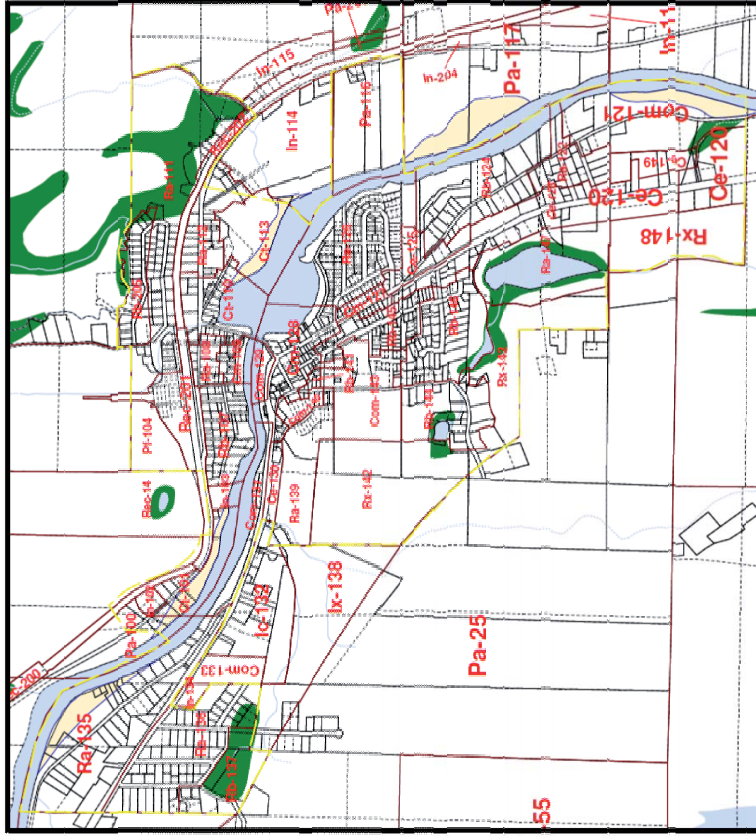
Carte 11 - Localisation de la voie de contournement dans la municipalité de Labelle



L'accès intermédiaire permet aux automobilistes d'atteindre le noyau urbain facilement, contrairement aux accès nord et sud. Les coupes E-E' et F-F' sont présentées plus loin.

Source : M.R.C. des Laurentides, MTC, adapté par Véronique Montpetit

Carte 12 - Plan d'utilisation du sol dans la municipalité de Labelle



DOMINANCE DES ZONES:

(Af)	Agroforestière
(Ag)	Agricole
(Ce)	Commerciale extensif
(Om)	Commerciale mixte
(Com)	Communautaire
(Ch)	Commerciale touristique
(Ex)	Extraction
(Fm)	Foresterie et maison mobile
(For)	Foresterie et conservation
(c)	Industrielle et commerciale
(In)	Industrielle
(Ix)	Industrielle, aménagement différé
(Pa)	Paysagère
(Pf)	Paysagère forestière
(Ra)	Résidentielle de faible densité
(Rb)	Résidentielle de moyenne densité
(Ru)	Rurale
(Rec)	Récréation et conservation
(Rx)	Résidentielle, aménagement différé
(Va)	Villégiature de faible densité
(Vf)	Villégiature et foresterie
(Vm)	Villégiature mixte
(Vs)	Villégiature de service

Principalement, le noyau urbain de la municipalité est constitué de zones résidentielles, commerciales, industrielles et paysagères.

La conséquence directe de la congestion et du nombre élevé de véhicules en milieu urbain est la baisse de sécurité. La sécurité de la population est ainsi mise à l'avant-plan pour promouvoir le projet d'implantation de la voie de contournement. D'ailleurs, selon le MTQ, le taux d'accidents (sur la route 117 dans le secteur de Labelle) serait supérieur à la moyenne observée sur une route nationale ayant les mêmes caractéristiques physiques d'implantation (BAPE,2003).

Le projet de contournement de la municipalité de Labelle a été étudié par le BAPE en 2003. Selon ce document, le projet est directement en lien avec le Plan de transport des Laurentides et le Plan d'action 2001-2006 du MTQ. À l'époque de l'étude, un comité d'action-développement avait été mis en place afin de rejoindre tous les commerçants et entrepreneurs de la municipalité. Une grande partie du rapport du BAPE concerne la localisation, le nombre et le type d'aménagements préconisés pour les accès au noyau urbain. L'entrée Sud étant celle qui est pressentie pour être principalement utilisée par les automobilistes, il est noté qu'elle doit être aménagée adéquatement. L'aménagement prévu pour ce secteur n'a pas été décrit spécifiquement dans le rapport. L'entrée Nord, quant à elle, se raccorderait avec l'ancien tracé de la route 117 avec une intersection en «T». Cette entrée ne serait pas aménagée de façon invitante, car les planificateurs croient qu'elle sera surtout utilisée par les résidents de la municipalité de Labelle. Une troisième entrée est prévue à mi-parcours entre l'entrée Sud et l'entrée Nord. Cet accès a été étudié à la demande des résidents afin de donner une seconde chance d'accéder au noyau urbain à la circulation de transit.

«La commission convient que l'entrée nord a été conçue pour accommoder la circulation locale. Afin d'y diminuer les mouvements de circulation et d'y préserver la sécurité routière, elle insiste pour que cette entrée ne fasse pas l'objet d'affichage incitatif particulier, tant de la part du ministère des Transports que de la municipalité ou de commerçants» (BAPE,2003).

Pour ce projet de contournement, le MTQ délimitera une servitude de non-accès le long de la voie de contournement afin d'éviter des situations de conflits ou des zones accidentogènes, tel que présenté plus haut pour la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite). Par contre, la municipalité prévoit la maintenance du secteur industriel et commercial au Nord de l'accès central prévu.

Une participation active des acteurs et organismes locaux est jugée essentielle aux yeux du MTQ pour qu'une stratégie commerciale soit efficace. Un soutien professionnel devrait également être prévu. Un comité de transition pourrait être mis sur pied afin d'appliquer les stratégies et aider les résidents et commerçants à s'adapter à leur nouvelle réalité. Un groupe d'action-survie de Labelle a également vu le jour, selon le rapport du BAPE.

Une réelle inquiétude est présente chez la plupart des résidents de Labelle concernant leur avenir. Elle a été perçue lors des audiences publiques. La plupart des répondants ont signifié qu'ils étaient clairement craintifs par rapport au devenir de leur milieu. Ils sont tout de même conscients que des actions peuvent être mises sur pied.

« [La modification du] tracé de l'entrée sud pour rapprocher le raccordement de la voie de contournement à la 117 le plus près possible de l'entrée du village [...] [permettrait] aux voyageurs de réaliser qu'ils sont rendus dans le village. Là, maintenant, où le raccordement de la voie de contournement est prévu, tout voyageur ne connaissant pas la région ne pourra même pas se rendre compte qu'il est passé à Labelle. Nous ne voulons pas connaître la

même situation qu'à La Conception. (M. Marcel Machabée, séance du 28 octobre 2002, p. 13)» (BAPE,2003).

Par ailleurs, les tableaux 2 et 3 suivants montrent les principales craintes des citoyens et leurs propositions pour éviter de grandes pertes économiques commerciales. De ces tableaux, il est possible de constater que les citoyens ont des craintes significatives relativement au développement économique de leur municipalité.

Tableau 2 - Principales craintes évoquées par les citoyens de Labelle lors des audiences publiques effectuées par le BAPE

Perte économique commerciale
Perte d'emplois
Baisse de la clientèle de transit
Baisse de la clientèle locale
Baisse de la clientèle de villégiature

Source : BAPE 2003, adapté par Véronique Montpetit

Tableau 3 - Principales stratégies proposées par les citoyens de Labelle lors des audiences publiques effectuées par le BAPE

Implantation de voies de services parallèles à la voie de contournement afin d'implanter des commerces
Participation financière du MTQ pour des travaux de réaménagement urbain
Approcher l'entrée sud proposée du noyau urbain afin d'assurer une meilleure visibilité
Implanter de la signalisation des lieux se trouvant à proximité (ex. Parc du Mont-Tremblant)
Implanter un éclairage différent à l'entrée sud

Source : BAPE 2003, adapté par Véronique Montpetit

Robidoux (2010) a montré qu'il y a effectivement des problèmes de cohésion socio-économique dans la municipalité de Labelle. La voie de contournement est vue, dans ce travail, comme étant une opportunité de revitaliser le noyau urbain. L'auteur propose quelques stratégies, basées sur les recommandations de la Fondation Rues Principales, à mettre en place afin de redynamiser le centre-ville.

Très peu d'interventions ont été mises en place avant la mise en service de la voie de contournement dans la municipalité de Labelle, car la majorité des citoyens et le conseil municipal ne croyaient plus au projet de contournement¹⁰. En effet, le contournement de Labelle a été en pourparler depuis le début des années 1970. Plusieurs changements de gouvernance et d'orientations stratégiques de la part du MTQ ont fait en sorte que le projet de contournement a avorté à plusieurs reprises. C'est donc dans ce contexte que la voie de contournement a été implantée.

Dès 2002, au moment où les consultations publiques du BAPE ont commencé, un plan d'urbanisme (PU) et un plan particulier d'urbanisme (PPU) ont été publiés. Dans le PU, une préoccupation concernant la voie de contournement projetée est perceptible. À l'époque, la perte de la clientèle en transit dans le noyau villageois créait plusieurs maux de tête aux commerçants. Les orientations d'aménagement visées dans le PU concernant la voie de contournement étaient d'éviter l'étalement urbain et protéger l'emprise (servitude de non-accès). La densification du noyau urbain et des mesures d'atténuation pour les résidents localisés près du tracé du contournement sont également des orientations d'aménagement privilégiées dans le PU (DAA,2002).

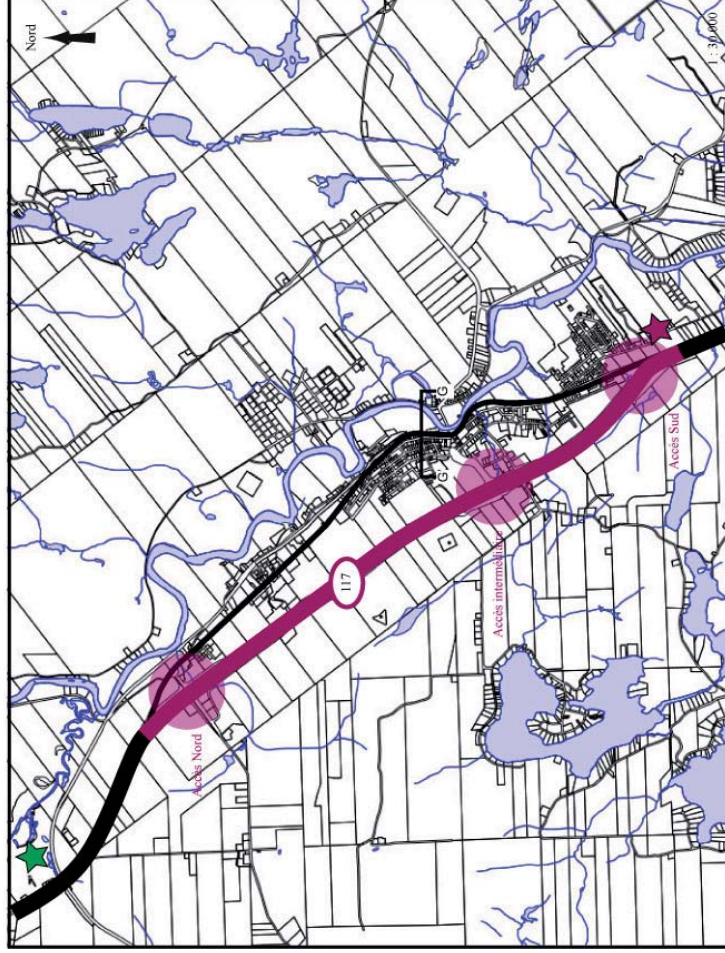
¹⁰ Ces données ont été obtenues lors d'une conversation téléphonique et d'échange de courriels avec la direction du service d'urbanisme de la municipalité de Labelle. La conversation téléphonique a eu lieu dans la troisième semaine du mois d'avril 2013.

d) Rivière-Rouge

La voie de contournement de la municipalité de Rivière-Rouge a été mise en service en 2011, soit un an avant le relevé terrain pour cette étude. Le parcours de la voie de contournement fait environ 7.7 kilomètres. Par ailleurs, tout comme à Labelle, le camionnage et la circulation de transit représentent un aspect décisif quant à l'implantation d'une voie de contournement.

« De l'enquête origine-destination effectuée en 1995 par le MTQ, il ressort que plus de 80 % des véhicules étaient en transit dans le secteur de L'Annonciation et de Marchand et 14 % de ceux-ci auraient effectué un arrêt à L'Annonciation. Pour sa part, le transport lourd constituait en moyenne 11 % des déplacements, soit 14,3 % durant les jours de semaine et 3,4 % en fin de semaine. La proportion estimée de véhicules lourds, actuelle et prévue jusqu'en 2018, correspond également à celle observée en 1995 » (BAPE,2003).

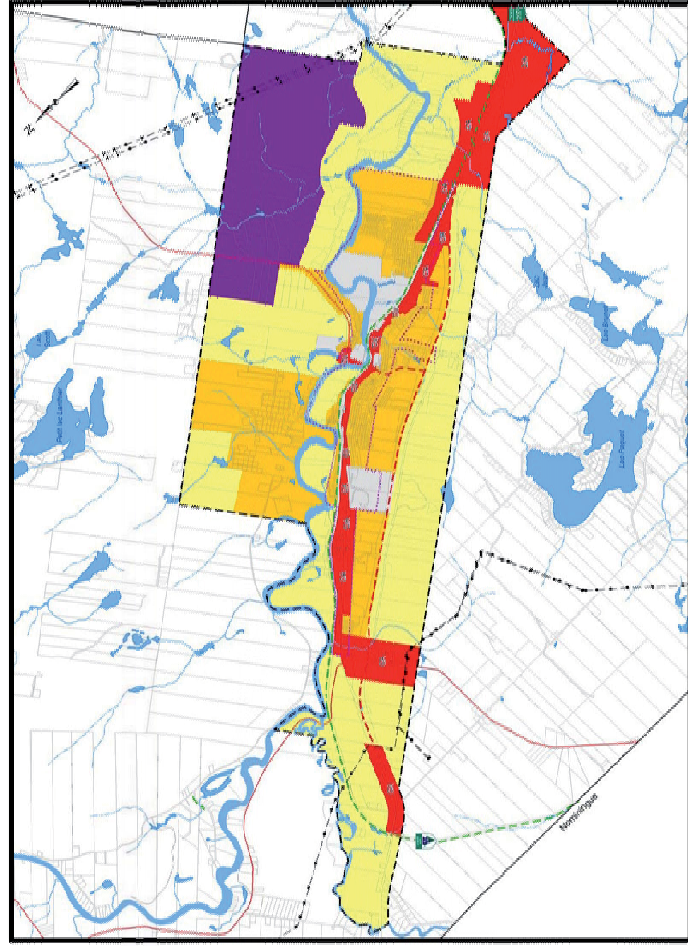
Carte 13 - Localisation de la voie de contournement dans la municipalité de Rivière-Rouge



L'accès intermédiaire permet aux automobilistes d'atteindre le noyau urbain facilement, contrairement aux accès nord et sud. La coupe G-G' est présentée plus loin.

Source : M.R.C. Antoine-Labelle, MTQ, adapté par Véronique Montpetit

Carte 14 - Plan d'affectation du sol de la municipalité de Rivière-Rouge



En jaune : la zone résidentielle, en jaune pâle : la zone rural, en rouge : la zone commerciale et en mauve : la zone industrielle.

Source : *Municipalité de Rivière-Rouge*

Tout comme dans la municipalité de Labelle, le taux d'accidents est supérieur à la moyenne pour une route nationale de ce type (BAPE,2003). Ainsi, l'implantation d'une voie de contournement augmenterait la sécurité de la population dans le noyau urbain de Rivière-Rouge. La carte 13 montre la voie de contournement et l'ancien tracé de la route 117.

Le rapport du BAPE pour le projet de contournement du noyau urbain de la municipalité de Rivière-Rouge a, tout comme celui de Labelle, été publié en 2003. Pour la municipalité de Rivière-Rouge, une multitude de stratégies ont été évoquées dans ce rapport.

Premièrement, trois accès sont prévus pour permettre à la circulation se trouvant sur la route 117 d'atteindre au noyau urbain de Rivière-Rouge. Le MTQ conseille à la municipalité d'élaborer une stratégie d'affichage personnalisé et d'aménager l'entrée Sud et central. Selon le MTQ, la géométrie et le type d'accès au Nord n'inciteraient pas la circulation à emprunter ce chemin, donc il ne serait pas nécessaire de traiter ce secteur avec autant d'attention que les deux autres accès.

Une servitude de nonaccès est aussi prescrite par le MTQ. D'ailleurs, le plan de zonage a été changé par la municipalité dès les premières discussions avec le MTQ.

La municipalité tente d'être une municipalité axée sur le tourisme et le commerce local. D'ailleurs, la municipalité de Rivière-Rouge a mandaté le Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle de promouvoir des activités touristiques. Dès 1999, un fonds a été créé pour la tenue d'activités engendrant la venue de tourisme.

«Ce fonds, constitué à partir d'une taxe perçue à même les immeubles non résidentiels, sert à concevoir ainsi qu'à diffuser des outils de promotion touristique à l'échelle nationale et internationale. La mise en œuvre du plan de promotion touristique vise ainsi à augmenter la clientèle touristique. De plus, le développement de ce secteur devrait s'accroître compte tenu de l'aide disponible découlant de la stratégie de développement MRC-ressources accordée à la MRC d'Antoine-Labelle depuis un an (mémoire du Centre local de développement de la MRC d'Antoine-Labelle, p. 3)» (BAPE,2003).

De plus, les tableaux 4 et 5 suivants montrent bien les craintes et certaines propositions d'atténuation des effets négatifs de la voie de contournement.

Tableau 4 - Principales craintes évoquées par les citoyens de Rivière-Rouge lors des audiences publiques effectuées par le BAPE

Perte économique pour les stations-service
Perte économique pour les services de restauration rapide
Perte de visibilité
Perte financière reliée aux expropriations de terrain
Fermeture du centre hospitalier
Rénovations urbaines éphémères

Source : BAPE 2003, adapté par Véronique Montpetit

Tableau 5 - Principales stratégies proposées par les citoyens de Rivière-Rouge lors des audiences publiques effectuées par le BAPE

Rénovation du noyau urbain
Création d'une table de concertation avec des organismes locaux et régionaux
Maintenir l'entrée d'agglomération de la montée Marois
Permettre l'implantation commerciale le long de la voie de contournement

Source : BAPE 2003, adapté par Véronique Montpetit

La municipalité de Rivière-Rouge, tout comme la municipalité de Labelle, fait partie du regroupement des Villages-Relais.

2.1.4 - SYNTHÈSE

À l'aide des informations recueillies, voici un tableau synthèse concernant l'aspect technique des voies de contournement des quatre municipalités à l'étude. Ce tableau montre bien certaines différences, en terme de planification générale, entre le projet de St-Jovite et les projets de contournement plus récents.

Tableau 6 - Synthèse des voies de contournement des municipalités à l'étude

Municipalité	Année des audiences du BAPE	Année de mise en service	Longueur de la voie de contournement (km)	Nombre d'accès menant à la rue Principale	Présence de servitude de non-accès
Saint-Jovite	-	1979	5,5	5	non
La Conception	-	1996	2	3	oui
Labelle	2002	2012	6,6	3	oui
Rivière-Rouge	2002	2011	7,7	3	oui

Source : Véronique Montpetit

2.2 ANALYSE DES DONNÉES GÉOSPATIALES

L'analyse cartographique est un type d'analyse permettant de recueillir une panoplie d'informations nécessaires à la conceptualisation des voies de contournement dans leur milieu. La recension cartographique a été réalisée à l'aide de différentes cartes disponibles sur différents types de plate-forme, soit informatiques ou papier, et fournie par le MTQ. Afin d'effectuer une comparaison entre le moment qui précède la mise en service des voies de contournement et celui après leur implantation, des cartes illustrant l'ancien et le nouveau tracé de la route 117 ont été obtenues. Les différentes cartes permettent également de localiser les types d'infrastructures sur le territoire au fil du temps.

Le relevé terrain est, quant à lui, une façon de valider les informations recueillies lors des analyses cartographiques et la revue de littérature. Il doit permettre d'obtenir des

informations détaillées permettant de cerner les vrais enjeux territoriaux que représentent les voies de contournement.

Dans la présente étude, l'auteure a parcouru le territoire à la recherche des différentes infrastructures mises en place à la suite de l'implantation des voies de contournement. C'est également lors du relevé terrain que l'auteure a effectué des entretiens auprès des résidents des différentes municipalités concernées par l'étude.

2.3 ENTRETIENS ET DONNÉES D'ENQUÊTE

La collecte de données a été effectuée en deux temps. Dans un premier temps, une collecte de données sommaires a été réalisée afin de bien cibler les enjeux auxquels font face les municipalités à l'étude. Le but de cette première étape était de s'assurer que les données théoriques obtenues lors de la revue de littérature pouvaient concerner les municipalités québécoises.

Dans un deuxième temps, des entretiens téléphoniques avec des planificateurs urbains ont eu lieu. L'objectif de ces entretiens était de saisir les enjeux propres aux municipalités ciblées par cette étude.

2.3.1 MISE EN CONTEXTE DES ENTRETIENS PRÉLIMINAIRES

Deux méthodes ont été utilisées afin d'obtenir des données permettant d'évaluer les facteurs d'intégration d'une voie de contournement à son contexte municipal. Premièrement, des questionnaires d'enquête ont été envoyés par la poste à des résidents des municipalités visées par l'étude. Le questionnaire est présenté à l'annexe 2.

Deuxièmement, des entretiens ont eu lieu en octobre 2012 sur le terrain. L'auteure a pu établir un contact avec des résidents et des commerçants dans chacune des municipalités. En moyenne, les commentaires d'environ quatre (4) personnes par municipalité ont été recueillis. Lors des entretiens, les résidents et les commerçants étaient invités à répondre à un questionnaire concernant la relation que ceux-ci entretiennent avec la voie de contournement. Le questionnaire est présenté à l'annexe 2.

Les enquêtes présentées aux répondants comportaient trois volets. L'auteure de la recherche a posé des questions concernant la sécurité dans le noyau urbain et les infrastructures implantées. En deuxième lieu, des questions concernant le sentiment d'éloignement et d'isolement ont été soulevées. Pour terminer, l'auteure de la recherche a questionné les répondants au sujet du développement économique de leur municipalité. La plupart des questions exposées aux répondants étaient formulées de manière à ce que ces derniers développent leurs réponses.

Les échantillons de répondants, pour les envois postaux et pour les entretiens sur le terrain, ont été sélectionnés à l'aveugle. En effet, pour les envois postaux, l'auteure a sélectionné à l'aveuglette des adresses de résidents localisés sur les rues Principales des quatre

municipalités. Pour les entretiens effectués sur le terrain, l'auteure s'est promenée sur la rue Principale des quatre municipalités et a abordé des résidents qui étaient disposés à répondre. Le tableau 7 montre le nombre de réponses obtenues des envois postaux et le nombre d'entretiens que l'auteure a effectués sur le terrain pour les quatre municipalités à l'étude. Par ailleurs, pour chacune des municipalités, au moins un (1) commerçant a répondu au questionnaire.

Tableau 7 - Nombre de répondants par méthode d'obtention des données

Municipalité	Réponses obtenues des envois postaux	Réponses obtenues des entretiens terrains	Total
Saint-Jovite	2	4	6
La Conception	3	1	4
Labelle	3	4	7
Rivière-Rouge	0	5	5
Total	8	14	22

Source : Véronique Montpetit

Les entretiens effectués en personne ont été enregistrés et ensuite retranscrits sous forme de verbatim, tandis que les questionnaires envoyés par courrier contenaient des réponses détaillées qui ont pu être thématiques.

2.3.2 MISE EN CONTEXTE DES ENTRETIENS EFFECTUÉS AUPRÈS DES PLANIFICATEURS URBAINS

À la suite des entretiens préliminaires, l'auteure de la recherche a élaboré un questionnaire concernant les thèmes récurrents qui ont été soulevés par la population. Ce questionnaire est présenté à l'annexe 3. Ce questionnaire comporte un volet permettant de mettre en contexte la mise en service des voies de contournement, un volet pouvant valider les données recueillies par l'auteure dans la revue de littérature et un volet sur les stratégies de planifications.

Étant donné les horaires chargés des planificateurs urbains, les entretiens effectués auprès ces derniers ont été réalisés par téléphone. Des rendez-vous téléphoniques d'environ quarante-cinq (45) minutes ont été nécessaires afin de bien saisir les enjeux distincts à chaque cas. Ces entretiens ont eu lieu entre les mois d'août et octobre 2013.

Pour cette partie de l'étude, l'auteure de la recherche a contacté le directeur du service d'urbanisme de chacune des municipalités (Mont-Tremblant, La Conception, Labelle et Rivière-Rouge), le directeur du service d'urbanisme de chacune des M.R.C (M.R.C des Laurentides et M.R.C. d'Antoine-Labelle), le directeur du centre local de développement de chacun des secteurs (C.L.D. des Laurentides et C.L.D. d'Antoine-Labelle) ainsi qu'un des responsables du département de planification routière de la Direction des Laurentides-Lanaudière du MTQ. Au total, neuf (9) planificateurs urbains ont été contactés.

Les entretiens effectués par téléphone ont été enregistrés et ensuite retranscrits sous forme de verbatim.

2.3.3 PROCESSUS ANALYTIQUE DES ENTRETIENS

Les données recueillies lors des entretiens sont analysées suivant la méthode d'analyse qualitative thématique de Paillé et Mucchielli (2010), ce qui permet un croisement et une comparaison des données qui s'amalgament bien avec les données terrains. De plus, cette méthode représente un choix judicieux dans la façon économique d'effectuer les étapes de synthèses des propos recueillis afin de poser un diagnostic logique et rapide.

Cette méthode permet de classer et donner une signification propre à chacune des voies de contournement grâce à la comparaison et la relation qu'elles ont les unes par rapport aux autres et surtout grâce au corpus d'entretiens et de documents qu'il est possible de comparer. Contrairement aux méthodes utilisées dans les études antérieures concernant les voies de contournement, qui sont plutôt des méthodes quantitatives, la méthode présentée ici est d'ordre qualitatif. Elle permettra donc de mieux cerner les impacts sociologiques des voies de contournement.

L'analyse qualitative thématique est représentée par des thèmes. Un thème est un ensemble de mots qui permet de cerner ce qui est abordé et qui fournit des indications sur la teneur des propos. Le travail de thématization est donc un travail d'extraction d'énoncés (Paillé et Mucchielli, 2010). En d'autres mots, l'analyse thématique vise à relever les propos significatifs des entretiens réalisés sur le terrain et à les classer sous forme de thèmes afin de faire ressortir des ressemblances ou discordances entre les entretiens.

L'analyse par thème peut être définie par deux fonctions que le chercheur doit effectuer, soit une fonction de « repérage » et une fonction de « documentation » (Paillé et Mucchielli,2010). La première fonction, soit celle de repérage, est en quelque sorte l'étape préliminaire de l'analyse thématique. Elle demande au chercheur un exercice rigoureux de relever les « thèmes » associés au sujet de recherche dans le corpus (dans le cas présent, les verbatim d'enquêtes sur le terrain et questionnaires format papier). À la suite de ce premier exercice, la fonction de documentation, quant à elle, permet de relever les récurrences, les regroupements, les recoupements, les contradictions, les compléments, etc. L'analyste devra donc questionner les thèmes annotés par des interrogations, telles que : « *quelle est donc l'expérience des individus selon les thèmes dégagés ? Par quels aspects ces expériences se rejoignent-elles ou s'opposent-elles ? Quels sont les points communs ?* » (Paillé et Mucchielli,2010). Les réponses obtenues des répondants des entrevues et enquêtes ont été analysées selon cette méthode. Dans un premier temps, l'auteure de la recherche a analysé les données d'entrevues et, par la suite, les données d'enquêtes.

2.4 LIMITE DE LA RECHERCHE

Sachant que le terrain d'étude est focalisé sur un seul tronçon de route, il est possible que les résultats obtenus ne soient observables que dans ce secteur et plus précisément dans les municipalités visées par l'étude. Le nombre restreint de municipalité et de répondants par municipalité fait aussi en sorte que les résultats ne sont pas nécessairement généralisables. Ensuite, les municipalités à l'étude ont toutes des profils socio-économiques semblables. Ceci fait en sorte qu'il est possible que des résultats différents soient perceptibles dans des situations économiques différentes ailleurs.

Néanmoins, cette recherche représente un bon point de départ dans ce champ d'études. Les enseignements qu'il est possible d'en tirer pourront servir à améliorer les stratégies d'aménagement des voies de contournement pour plusieurs projets futurs au Québec ou ailleurs dans le monde.

CHAPITRE 3 – RÉSULTATS ET ANALYSES

Dans cette partie de la recherche sont présentés les différents résultats obtenus lors des relevés terrains, des entretiens terrains et des entretiens auprès des planificateurs urbains. Dans un premier temps, un relevé des éléments géographiques et visuels est présenté. Dans un deuxième temps, l'analyse thématique des entretiens est exposée. Pour terminer, une comparaison entre les stratégies relevées dans la littérature, dans les données, dans le relevé terrain et dans l'analyse thématique est développée.

3.1 RELEVÉ DES ÉLÉMENTS GÉOGRAPHIQUES ET VISUELS

Le relevé des éléments présentés dans cette section concerne plus particulièrement les entrées des municipalités à l'étude et leurs points d'accès. Le relevé terrain effectué porte essentiellement sur l'affichage, la configuration du réseau routier (anciens et nouveaux tracés), la fluidité des accès et les aménagements dans les noyaux urbains.

3.1.1 L'AFFICHAGE AUX ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

L'affichage dans les entrées de municipalités diffère d'une municipalité à l'autre. Lors du relevé terrain, l'auteure a identifié deux types d'affichage, soit des affiches conventionnelles et des affiches personnalisées. La localisation des affiches relevées pour chacune des municipalités est présentée sur les cartes 7, 9, 11 et 13. Les affiches conventionnelles sont représentées par des étoiles vertes, tandis que les affiches personnalisées sont symbolisées par des étoiles de couleur magenta.

Dans la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite), l'auteure a noté qu'il y avait une nouvelle affiche personnalisée à l'entrée Est de la municipalité portant le nom de «Mont-Tremblant». Cette nouvelle affiche est située près du nouveau carrefour giratoire. Par ailleurs, près de l'entrée Ouest, il y a présentement une affiche conventionnelle mentionnant la localisation prochaine de la Ville de Mont-Tremblant.

Figure 9 - Nouvelle affiche personnalisée à l'entrée Est de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite)



Source : Véronique Montpetit, image captée en octobre 2012

Près de l'entrée Ouest de la municipalité de La Conception, une affiche personnalisée est présente. Par contre, il n'y en a qu'une seule. De plus, une affiche conventionnelle est localisée tout près de l'accès intermédiaire.

Figure 10 - Affiche personnalisée à l'entrée Ouest de La Conception



Source : Véronique Montpetit, image captée en octobre 2012

De plus, lors du relevé terrain, l'auteure a noté qu'il y avait une petite affiche personnalisée près de l'accès Nord de la municipalité de Labelle. Aucune autre affiche n'a été relevée lors de ce passage. Étant donné que les accès Nord et Sud n'étaient pas encore implantés, il se pourrait que d'autres affiches soient mises en place éventuellement.

Dans la municipalité de Rivière-Rouge, deux affiches ont été dénombrées. Celle située au Nord de la municipalité était personnalisée tandis que l'autre était conventionnelle.

3.1.2 LES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

Un nouveau carrefour giratoire à l'entrée Est de la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite) a été construit en 2012. À l'époque du relevé terrain, le carrefour giratoire de l'entrée Ouest n'était pas encore construit. Présentement, des travaux de réaménagement des accès sont en cours. Effectivement, deux carrefours giratoires seront implantés aux extrémités Est et Ouest. Cette stratégie permettra une meilleure fluidité pour les automobilistes désirant aller sur la rue Principale. Ces carrefours auront également un effet

d'accentuation de la sécurité en obligeant la circulation à ralentir avant de parcourir ce tronçon de la route 117. Les accès menant à l'ancien tracé de la route 117 dans la municipalité de La Conception sont des intersections en «T».

Au moment du relevé terrain de la municipalité de Labelle, les accès au Nord et au Sud étaient fermés afin d'aménager les entrées vers la municipalité. De ce fait, un accès intermédiaire a été implanté. Au total, trois accès au noyau urbain seront aménagés (BAPE,2003). Les deux intersections aux extrémités Nord et Sud seront des intersections en «T», tandis que l'intersection intermédiaire donne accès au noyau urbain à l'aide d'une infrastructure routière de type «bretelle».

Deux accès situés aux extrémités du noyau urbain de la municipalité de Rivière-Rouge sont aménagés en carrefours giratoires (voir figure 11), tout comme pour les accès de la municipalité Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite). Cette stratégie permettra potentiellement à la circulation touristique d'accéder plus facilement au noyau urbain tout en maintenant la circulation fluide sur la route 117.

Figure 11 - Entrée de ville Nord de Rivière-Rouge



Source : Google Streetview, image captée en septembre 2012

3.1.3 LES NOYAUX URBAINS

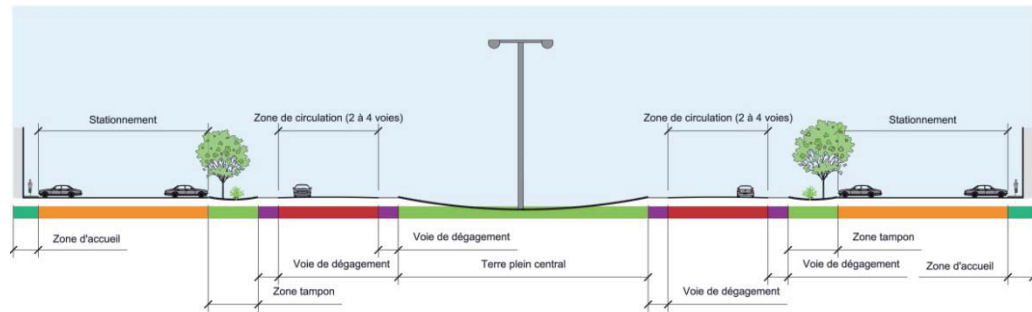
Lors du relevé terrain, l'auteure a observé que le noyau urbain de la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite) était animé. Des trottoirs situés des deux côtés de la rue Principale étaient présents. Les traverses piétonnes étaient bien indiquées, à l'aide d'affichage et de marquage au sol, tel que le montre la figure 12. De plus, des affiches, indiquant que les automobilistes pouvaient obtenir une amende s'ils ne laissaient pas la priorité aux piétons, étaient clairement visibles. Par contre, le secteur de la voie de contournement où sont situés plusieurs grands commerces est tout autre. Il est difficile de circuler à pied, un terre-plein est localisé entre les voies et de grands espaces de stationnement sont localisés en façade des commerces (voir figures 13 et 14).

Figure 12 - Traverse piétonne dans Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite)



Source : Véronique Montpetit, image captée en octobre 2012

Figure 13- Coupe A-A' : Route 117 dans la municipalité le secteur Saint-Jovite



La coupe représente bien la largeur imposante de la route 117. Les grands stationnements des commerces sont adjacent aux voies routières.

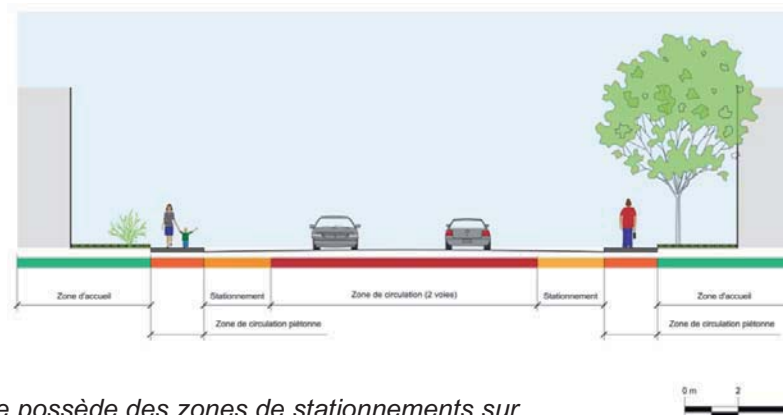
Source : Véronique Montpetit

Figure 14 - Aménagement de la route 117 dans la municipalité le secteur Saint-Jovite



Source : Google Streetview, image capturée en octobre 2011

Figure 15 - Coupe B-B' : Noyau urbain dans Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite)



La rue Principale possède des zones de stationnements sur rue, des trottoirs de chaque côté, des zones de plantations et des commerces distinctifs.

Source : Véronique Montpetit

Figure 16 - Aménagement type dans le noyau de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite)

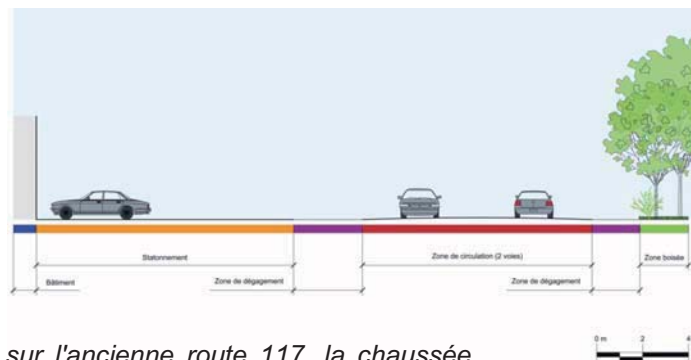


Source : Google Streetview, image captée en octobre 2011

Dans la municipalité de La Conception, aucun aménagement spécifique n'a semblé avoir été implanté afin de revitaliser le noyau urbain. Aucun trottoir n'est présent de part et

d'autre de l'ancien tracé de la route 117. Il y a également des discontinuités dans la trame résidentielle et commerciale. En effet, dans plusieurs secteurs de l'ancien tracé, aucun bâtiment n'est présent. Les figures 17 à 20 montrent les paysages types à La Conception.

Figure 17 - Coupe C-C' : Noyau urbain dans La Conception



À certains endroits sur l'ancienne route 117, la chaussée est très large, d'un côté il y a la forêt et de l'autre de grands espaces de stationnements donnant accès aux commerces survivants.

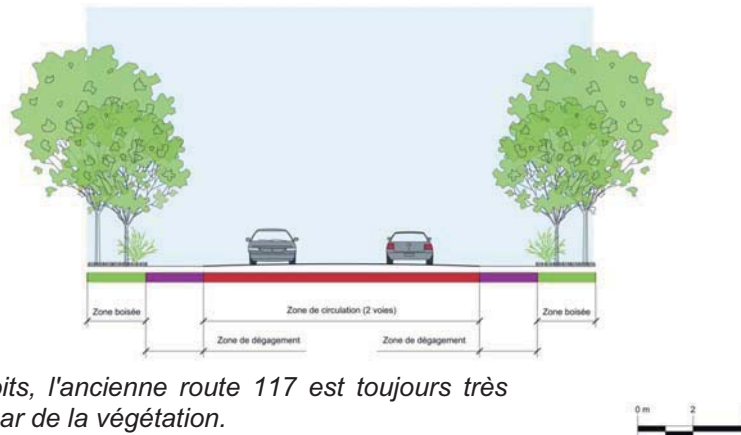
Source : Véronique Montpetit

Figure 18 - Aménagement type dans le noyau de La Conception



Source : Google Streetview, image captée en juin 2009

Figure 19 - Coupe D-D' : Discontinuité type sur la rue Principale de La Conception



À d'autres endroits, l'ancienne route 117 est toujours très large et bordée par de la végétation.

Figure 20 - Discontinuité type sur la rue Principale de La Conception

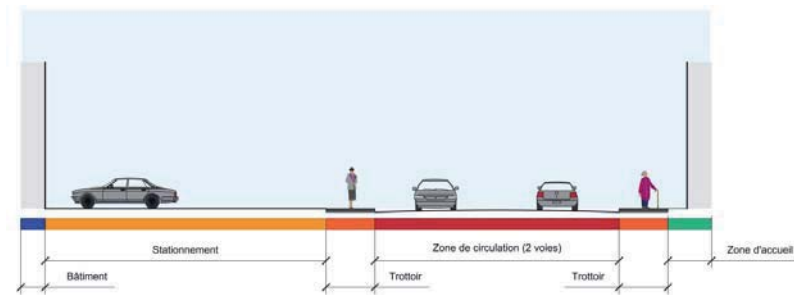


Source : Google Streetview, image captée en juin 2009

Dans la municipalité de Labelle, la rue Principale est très large dans le noyau urbain. Aucun aménagement particulier qui engendrerait une revitalisation n'a été relevé. Des trottoirs sont situés de chaque côté de la rue Principale, mais que dans le noyau urbain. Dans le secteur

périphérique au noyau urbain, où se trouvent tout de même de nombreux commerces, aucun trottoir n'est aménagé. Les figures 21 à 24 présentées plus bas en témoignent.

Figure 21 - Coupe E-E' : Noyau urbain de Labelle



L'ancienne route 117 est très large, avec un trottoir des deux côtés de la rue. Adjacents aux trottoirs, il y a soit de grands espaces de stationnements ou soit le bâti. Il n'y a pas d'espace pour des zones de plantation.

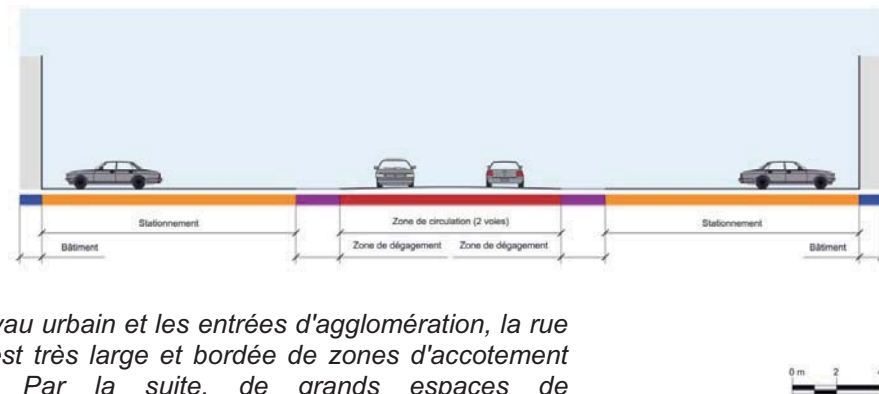
Source : Véronique Montpetit

Figure 22 - Aménagement type dans le noyau urbain de Labelle



Source : Google Streetview, image captée en septembre 2012

Figure 23 - Coupe F-F' : Aménagement en périphérie du noyau urbain de Labelle



Entre le noyau urbain et les entrées d'agglomération, la rue Principale est très large et bordée de zones d'accotement véhiculaire. Par la suite, de grands espaces de stationnements sont présents. Aucune plantation n'est présente.

Source : Véronique Montpetit

Figure 24 - Aménagement type en périphérie du noyau urbain de Labelle

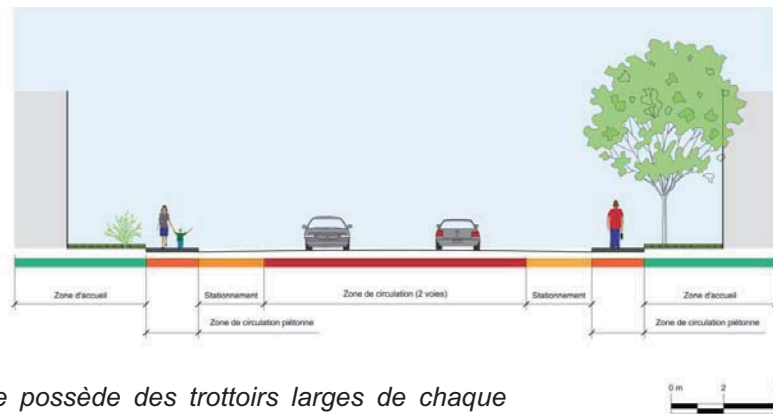


Source : Google Streetview, image captée en septembre 2012

Dans la municipalité de Rivière-Rouge, la chaussée est restée large, mais des cases de stationnement sur rue sont présentes. Les trottoirs sont plus larges que les trottoirs conventionnels et il est possible de remarquer la présence de verdure (zone de plantation ou

gazonnement) en façade des bâtiments. Des traverses piétonnes sont également délimitées par un marquage au sol (voir figures 25 et 26).

Figure 25 - Coupe G-G' : Aménagement dans le noyau urbain de Rivière-Rouge



La rue Principale possède des trottoirs larges de chaque côté de la chaussée, des stationnements sur rue et des zones de plantation.

Source : Véronique Montpetit

Figure 26 - Aménagement type dans le noyau urbain de Rivière-Rouge



Source : Google Streetview, image captée en septembre 2012

3.2 ANALYSE THÉMATIQUE DES ENTRETIENS PRÉLIMINAIRES

L'analyse thématique, présentée ici, concerne les stratégies et aménagements mis en place avant ou après l'implantation des voies de contournement qui ont été soulevés par les répondants dans les différentes municipalités à l'étude. Il est à noter que les réponses obtenues des résidents de la municipalité de La Conception sont éloquentes : il n'y aurait eu aucune stratégie ou mesure mises en place afin de minimiser les impacts de l'implantation de la voie de contournement.

3.2.1 L'AFFICHAGE ET LES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

Les entrées d'agglomération ayant suscité le plus de commentaires sont les entrées ayant des carrefours giratoires. Dans la majorité des cas, les carrefours giratoires sont bien perçus et accentuent la fluidité. Les carrefours giratoires sont, pour la plupart des répondants, utiles et sécuritaires.

Il n'y a que très peu de répondants qui ont manifesté de la méfiance face à ces types d'aménagement. Selon ces répondants, les carrefours giratoires sont dangereux et les indications ne sont pas claires. Ils seraient possiblement la cause d'accidents.

Les aménagements de types «bretelles d'accès» n'ont suscité aucun commentaire de la part des répondants lors des entretiens préliminaires.

«Mais ça va être bien, moi je n'y vois que du positif. Ça coûte moins cher, ils se sont aperçus où qu'il y avait moins d'accidents.»

«Oui, moi je trouve que ça va bien... c'est plus intéressant pour les gens qui veulent venir [...]»

«Ce que j'entends dire souvent c'est que le carrefour giratoire là, le monde [...] n'aime pas ça du tout, c'est compliqué. Ce qui arrive, c'est comme hier [...] il y avait une dame, elle était là. Elle avançait, reculait, avançait et reculait. Je me disais : "c'est ça qui provoque les accidents dans le fond". Disons qu'honnêtement [les gens n'ont] jamais conduit dans un carrefour. Mais je sais que depuis qu'ils le font, je fais plus attention. Je sais qu'il y a beaucoup de personnes qui ne savent pas [comment l'utiliser].»

3.2.2 LES NOYAUX URBAINS

Les aménagements mis en place sur les rues principales des municipalités ont également obtenu des réponses contradictoires. Des répondants ont mentionné qu'ils n'avaient absolument rien qui avait été fait et certains ont même été plus précis en spécifiant qu'il n'y avait rien pour les cyclistes.

Par contre, la majorité des répondants ont mentionné qu'il y avait maintenant des passages pour piétons aux intersections et que les automobilistes pouvaient recevoir des amendes de 100 dollars s'ils ne laissaient pas passer les piétons en priorité. De plus, des répondants ont constaté le manque de disponibilité de stationnement sur rue.

La majorité des répondants qui ont pris connaissance des changements ont même mentionné que les rues principales étaient beaucoup moins dangereuses, qu'elles permettent d'aller travailler à pied et qu'elles sont intéressantes pour le magasinage, contrairement à ce qu'elles étaient auparavant. De plus, étant donné que la circulation de transit est surtout située sur la nouvelle route, il est plus facile de traverser la rue.

«Oui, davantage, depuis l'année dernière, ils ont mis déjà pour les passages pour piétons, des petites amendes de 100\$ si on ne laisse pas passer. Donc ça déjà, c'est comme un plus. [...] on ne voit pas ça partout.»

«Les livreurs, quand ils arrivent, il y a tellement de trafic, bien souvent il n'y a pas de place pour le stationnement. Ils sont obligés de stationner en double, puis ils n'ont pas le droit...Bien souvent, ils sont là, puis les polices les captent tout de suite... c'est ce que j'entends de la part des camionneurs.»

«Oui, c'est agréable, plus facile, moins dangereux de traverser la rue à pied.»

«On magasine plus ici [...].Avant, on ne pouvait pas venir magasiner parce qu'il n'y avait pas de stationnements. Tu ne pouvais pas traverser la rue. Ça ne sentait pas bon, parce qu'il y avait trop de trafic. C'était vraiment déplaisant. Maintenant, il y a beaucoup de gens qui reviennent magasiner dans les environs. Ils nous le disent, tous les gens des environs reviennent magasiner ici. Avant, ils ne venaient presque plus parce qu'ils restaient pris à la lumière. Ça pouvait prendre une heure. Alors là, c'est très plaisant maintenant.»

3.2.3 LES MESURES INCITATIVES PERMETTANT D'AMÉLIORER L'ÉCONOMIE

LOCALE

Lorsque les répondants ont fait part de leur impression concernant les mesures incitatives mises en place, certains ont répondu qu'elles étaient inefficaces tandis que d'autres ont mentionné diverses mesures qui leur semblaient bien fonctionner.

Quelques répondants ont également mentionné que la présence d'évènements annuels sportifs ou culturels amène une quantité importante de clientèle. De plus, les attraits touristiques propres aux municipalités sont favorables à l'identité distincte de celles-ci.

La disponibilité des stationnements a été mentionnée par la grande majorité des répondants. De plus, la présence d'une piste cyclable et des trottoirs plus larges inciteraient au transport actif. Par ailleurs, sur les rues principales, les conditions atmosphériques se seraient grandement améliorées depuis la mise en place des voies de contournement selon la majorité des répondants. Ce facteur inciterait donc plus de résidents et potentiellement des touristes et voyageurs à magasiner et marcher sur les rues Principales.

De plus, il a été mentionné à l'auteure que la voie de contournement a permis de mettre en place un espace récréatif extérieur, de type parc linéaire, informel. En effet, une clôture a été implantée de part et d'autre de la voie de contournement. Ce nouvel espace déboisé est utilisé par les résidents pour des activités quotidiennes de plein air.

Les servitudes de non-accès implantées par le MTQ aux abords de la nouvelle route 117 ont été soulevées par quelques répondants. Selon eux, ces servitudes de non-accès limiteraient le développement économique des municipalités.

«Il y a tout.[...] On est en ville là, et tu as tout à pied[...] L'hiver, il y a le déneigement. Les routes et les trottoirs sont déneigés tous les matins.»

«Il y a de plus en plus de touristes, surtout le Ironman qui [a] amené beaucoup beaucoup de monde.»

«C'est déjà entendu que les entreprises n'auront pas le droit de se bâtir sur le bord de la voie de contournement, contrairement à St-Jovite où c'est plein d'entreprises sur ce qui était la voie de contournement à l'origine. [...] Ça peut nuire aux stations d'essence, dépanneurs...»

«C'est plus agréable de passer ici probablement, plus facile de stationner. Les commerces, c'est plus intéressant de venir [les visiter], je pense.»

«On a des trottoirs plus larges, pas partout, mais déjà c'est aidant.»

«Il y a une clôture tout le long de la voie de contournement, puis on va prendre des marches là avec notre chien.»

3.2.4 SYNTHÈSE DES ENTRETIENS PRÉLIMINAIRES

Au final, les entretiens préliminaires auprès des résidents et commerçants montrent que les aménagements effectués pour revitaliser les noyaux urbains aident les résidents à se sentir en sécurité sur les rues principales. Par contre, les entrées d'agglomération et la signalisation sont beaucoup moins importantes à leurs yeux. En ce sens, ces types d'interventions contribuent peu à l'acceptation sociale des voies de contournement. À l'inverse, les mesures incitatives pour améliorer l'économie ont un impact considérable sur la vision des voies de contournement implantées auprès des répondants.

Les nombreux commentaires contradictoires récoltés par l'auteure lors des entretiens avec les résidents et commerçants des municipalités engendrent une deuxième série d'entretiens, avec les planificateurs urbains cette fois-ci. Les entretiens avec les planificateurs urbains permettront de confirmer ou d'infirmer les dires des répondants approchés pour les entretiens préliminaires. De plus, les planificateurs urbains sont en mesure de justifier les choix effectués par les municipalités tout en ayant une vision globale du territoire. Les entretiens avec les professionnels portent donc sur les processus décisionnels, les réglementations et la planification de développement à long terme des territoires.

3.3 ANALYSE THÉMATIQUE DES ENTRETIENS EFFECTUÉS AUPRÈS DES PLANIFICATEURS URBAINS

Dans cette partie, les données recueillies lors des entretiens avec les planificateurs urbains sont exposées. En premier lieu, les données recueillies concernant les processus décisionnels et les justifications des voies de contournement sont relatées. Par la suite, les données analysées concernent l'affichage, les entrées d'agglomération, les noyaux urbains et les mesures incitatives pour améliorer l'économie locale des municipalités à l'étude sont présentées.

3.3.1 JUSTIFICATION DES VOIES DE CONTOURNEMENT SUR LA ROUTE 117

Les contournements effectués sur la route 117 sont planifiés depuis très longtemps. En effet, un des objectifs du plan de transport du MTQ est de relier la région montréalaise à celle de l'Abitibi par la route 117 et d'améliorer la fluidité et la sécurité sur cette voie (MTQ,2001).

D'ailleurs, selon les répondants, la principale raison pour avoir implanté une voie de contournement dans les municipalités à l'étude est reliée à la pression des automobiles sur les infrastructures. En plus d'accentuer la sécurité, les répondants ont également admis que la construction des voies de contournement était aussi demandée par la population depuis près de trente (30) ans dans certains cas. Voici quelques exemples de commentaires émis par les professionnels de l'aménagement et de l'urbanisme consultés :

«À cause de l'achalandage grandissant lors de la période estivale. On pouvait voir une congestion de pare-choc à pare-choc de Labelle à Rivière-Rouge (sur plus de 20 km) à presque toutes les fins de semaine (le vendredi à la fin de l'après-midi et le dimanche à partir du début de l'après-midi).»

«Principalement, ce sont les gros problèmes de circulation, de la fluidité de la circulation, c'est sûr que la voie de contournement a été demandée, ça fait 30 ans qu'on en parle ici. Principalement, pour améliorer la fluidité de la circulation qui montait au nord, vers Mont-Laurier.»

3.3.2 PROCESSUS DE PLANIFICATION ET ACTEURS IMPLIQUÉS

Lors des entretiens réalisés entre l'auteure et les planificateurs urbains, quelques questions concernant la planification des voies de contournement et les acteurs impliqués ont été abordées. Tous ont identifié le MTQ comme étant l'acteur principal dans la planification d'un contournement. Par la suite, les M.R.C, les municipalités, le BAPE, les centres locaux de développement (C.L.D.) et la population sont les autres acteurs impliqués et affectés par la mise en place d'une voie de contournement.

a) Processus de planification théorique

Selon les planificateurs qui ont participé aux entretiens, le MTQ mandate des firmes afin d'étudier les répercussions d'une voie de contournement sur le territoire. À la suite des études préliminaires, le MTQ planifie la voie de contournement. En d'autres mots, il localise le meilleur endroit pour la nouvelle route, localise et quantifie les accès à la municipalité à contourner. Une fois le projet mis en place, le MTQ approche la municipalité régionale de comté (M.R.C.) et lui demande d'ajuster les orientations du schéma d'aménagement et d'urbanisme afin de concorder avec le projet de contournement. Une fois

le schéma d'aménagement modifié, la M.R.C. contacte la municipalité touchée et cette dernière doit transformer son plan d'urbanisme pour que celui-ci respecte les nouvelles orientations de la M.R.C.

«Dans le schéma d'aménagement de la MRC, il y a eu un plan qu'on appelle PACR (Plan d'affectation du corridor routier), produit par le MTQ qui a dû être incorporé au schéma d'aménagement à l'époque pour tenir compte de cette nouvelle voie de contournement là et il a eues certaines dispositions qui ont été incluses au schéma précisant justement d'être prudent dans les actions locales en terme d'urbanisme, de ne pas déplacer les problématiques vers la voie de contournement donc de limiter les usages commerciaux, pour éviter ce qu'il s'est fait dans la région de Tremblant[...]»

Parallèlement aux changements apportés au plan d'urbanisme, il arrive de plus en plus souvent que le MTQ demande à la municipalité d'adopter un règlement de contrôle intérimaire pour le territoire où la voie de contournement est planifiée. Étant donné que le MTQ impose des servitudes de non-accès le long des voies de contournement, l'interdiction du morcellement pour le lotissement à l'intérieur de l'emprise, comme cela a été fait dans la MRC des Laurentides, permet de restreindre cette spéculation. Pour certains professionnels :

«les spéculateurs s'en donnent... ils morcellent et ils voient arriver le MTQ et essaient de donner une plus value à leurs terres pour qu'ils aient des dédommagements accrus du MTQ quand ils vont être expropriés.»

C'est à la suite de toute cette planification que les consultations publiques et les études environnementales effectuées par le BAPE commencent. Le MTQ donne alors au BAPE toutes les informations techniques relatives à la justification du contournement au BAPE. Une fois les études du BAPE achevées, cet acteur transmet ses recommandations au ministère. Les recommandations portent, entre autres, sur les impacts environnementaux et

sur les craintes et avis de la population. Dans certains cas, la municipalité sert également de pont entre la population et le MTQ. Effectivement, certaines municipalités recueillent l'opinion de la population et votent, lors du conseil de ville, si les points soulevés par la population sont assez importants pour être acheminés au ministère. Le cas échéant, une résolution est adoptée. De plus, la municipalité joue un rôle dans la transmission d'informations à la population et au C.L.D. Les stratégies planifiées pour préparer la population et le territoire au contournement y sont également discutées lors de séances d'informations.

«[...] les gens nous écrivaient pour nous demander d'ajuster tel élément...du peaufinage [...]. Les consultants, qui étaient engagés par la chambre de commerce qui représentait les commerçants, les commentaires étaient transmis à nous, la Ville, et c'est la Ville qui devait se positionner et transmettre ses recommandations au MTQ sur la base de toutes ces consultations là. On agissait comme un médiateur dans tout cela.»

b) Processus de planification en pratique

Malgré le processus de planification mentionné dans les paragraphes précédents, certains facteurs doivent être pris en considération afin de comprendre le processus réel de la mise en service d'une voie de contournement. En effet, lors de certains entretiens, des planificateurs ont fait part de discordances entre la planification théorique et pratique. Ces commentaires sont présentés dans les paragraphes suivants.

Premièrement, plusieurs planificateurs urbains ont signalé que le MTQ présente les projets de contournement aux autres acteurs de planifications urbaines lorsque ces derniers sont en phase finale. En d'autres mots, lorsque la planification du projet de contournement est

achevée. Il faut donc que les M.R.C. et les municipalités s'ajustent sans nécessairement avoir un réel pouvoir décisionnel.

«On nous demande de faire des choses, mais c'est le MTQ qui a le gros bout de l'affaire »

«Le MTQ arrive avec un projet, on pourrait dire quasiment "canné", et il faut que la municipalité et la M.R.C modifient leurs planifications en fonction.»

Deuxièmement, certains conflits entre les orientations et planifications urbaines projetés et des conflits en termes de communication ont été soulevés lors des entretiens. Il a été perçu par certains professionnels, que le MTQ planifiait des voies de contournement pour répondre avant tout aux besoins des usagers de façon durable dans le temps, et que ce développement se faisait au détriment du développement urbain des municipalités. De plus, les discussions difficiles avec le MTQ sont parfois alourdies par le fait qu'il y a souvent un intervenant différent à chaque rencontre avec une municipalité en particulier.

« Il y avait des conflits entre les orientations planifiées par la municipalité versus l'orientation que souhaitait le MTQ. Même que lors d'une rencontre, on s'est fait demander par le MTQ jusqu'où le développement allait être et quand il allait arrêter»

«Les discussions avec le MTQ ont été très laborieuses au début, car à chaque rencontre, le MTQ changeait d'intervenant et il fallait toujours recommencer au début, même si nous avions fait un procès-verbal.»

Troisièmement, plusieurs ont mentionné des discordances entre la théorie et la pratique au niveau des consultations publiques. Effectivement, certains planificateurs qualifient ces consultations comme étant plutôt des séances d'informations.

«Il n'y a pas eu de vraies consultations, ce sont plutôt des séances d'information. Le MTQ demande des dépôts de mémoire, mais monsieur-madame-tout-le-monde ne peuvent pas créer de tels mémoires.»

En contrepartie, des planificateurs urbains ont mentionné qu'il y avait eu de nombreuses consultations et qu'elles s'étaient bien déroulées :

« [...] ils ont fait ça de manière très professionnelle et transparente, toujours en demandant l'opinion de la municipalité et en voulant qu'elle se prononce par résolution du conseil pour s'assurer d'aller chercher l'appui. Ils n'ont pas fait ça de manière cavalière.»

«Ce dont je me souviens [...] c'est qu'il n'y avait pas de contestations sur la justification, les gens ne remettaient pas en doute le projet. »

Pour conclure, un petit nombre de planificateurs urbains ont soulevé des points importants à mettre en perspective. En premier lieu, lorsque les projets de contournement sont présentés au BAPE, la justification première est la sécurité. Dans cet esprit d'amélioration, le BAPE ne peut à peu près pas contester le projet. Il ne peut que recommander, à titre d'exemple, des changements mineurs dans la localisation de la voie de contournement. Dans un deuxième temps, le BAPE ne fait que recommander et ne peut exiger. En d'autres mots, le MTQ n'a pas le devoir de respecter toutes les recommandations émises. Dans un troisième temps, il est mentionné, dans les rapports du BAPE, que le MTQ fera un suivi des projets (notamment pour les municipalités de Labelle et de Rivière-Rouge) à la suite de la mise en place des contournements. Lors des entretiens, l'auteure a recueilli des commentaires concernant le fait qu'il n'y avait pas encore eu de suivi économique dans ces municipalités.

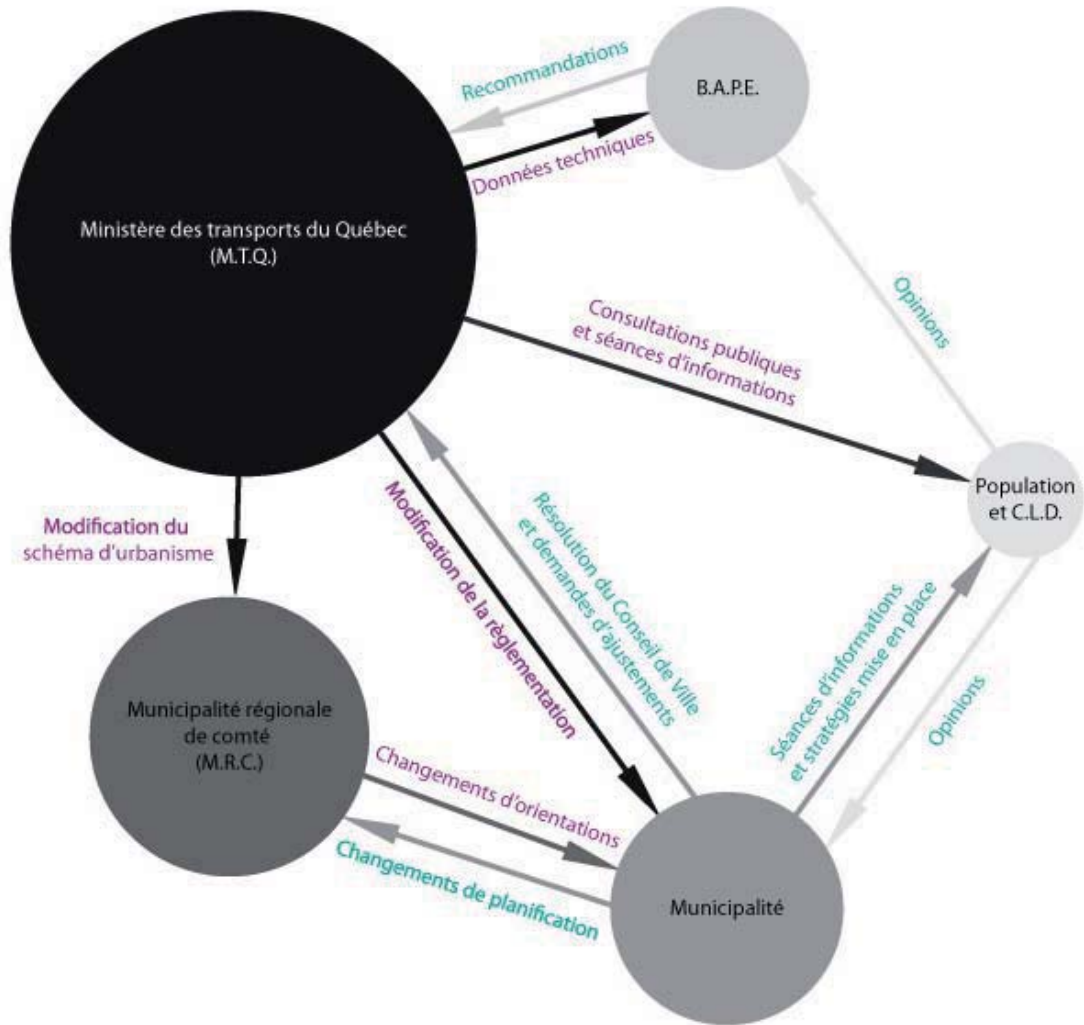
«Dans ses recommandations, le MTQ avait promis d'accompagner la municipalité dans le lendemain, de préparer la municipalité aux conséquences des voies de contournement sur la vitalité de son noyau

villageois et sur son développement économique. Ça s'est fait, oui et non, c'était plus un accompagnement professionnel.»

«Il y avait un protocole d'accompagnement économique pour les impacts économiques [...] on appelle cela un protocole d'accompagnement... Évidemment, c'est tout récent aussi la construction et je ne suis pas sûr qu'on ait quoi que ce soit encore.»

Finalement, selon les données amassées, chaque acteur touché par l'implantation d'une voie de contournement possède un poids décisionnel différent selon son niveau hiérarchique. En résumé, le MTQ a un très grand pouvoir décisionnel et, selon certains planificateurs, il impose sa vision aux municipalités et aux populations. Par contre, il est important de mentionner que cette structure est majoritairement présente dans l'étude de cas présente, mais n'est peut-être pas un reflet des planifications routières à l'échelle de la province. Afin de bien visualiser cette hiérarchie, un schéma des liens entre les acteurs est présenté à la figure 11 suivante.

Figure 27 - Poids décisionnel de chaque acteur impliqué dans l'implantation d'une voie de contournement associé à l'étude de cas



La taille et le niveau de gris des bulles représentent le poids décisionnel de chaque acteur. Le texte en magenta représente des actions imposées, tandis que le texte en turquoise représente des actions concertées.

Source : Véronique Montpetit

3.3.3 L'AFFICHAGE AUX ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

Selon les planificateurs avec qui l'auteure s'est entretenue, l'affichage est perçu comme étant un bon moyen pour démontrer que leur municipalité est dynamique. Pour la grande majorité des planificateurs, l'affichage permet de créer une image distincte liée aux municipalités. Par contre, il faut que cet affichage soit concerté et localisé à des endroits stratégiques. Pour d'autres intervenants, l'affichage aux entrées d'agglomération ne doit pas être vu comme étant une stratégie de développement. Par contre, l'affichage dans la municipalité l'est. Pour ces planificateurs, bien informer et diriger la circulation qui entre dans les municipalités par de l'affichage adéquat est la clé du succès.

«Et la signalisation pour notre ville devient une marque de commerce. On a des panneaux qui se distinguent, de manière solide, par rapport à d'autres municipalités. Il faut que ça soit de qualité, placé à des endroits stratégiques. Il ne faut pas que ça soit un chaos. Organisée au bon endroit et utile, la signalisation peut jouer un rôle.»

«L'affichage n'est pas une stratégie de développement en soi, elle permet de s'afficher pour les passants et touristes qui ne connaissent pas la municipalité. Les panneaux bleus de l'ATR permettent d'informer les passants des services afin de se ravitailler, manger et de s'héberger pour une nuit. Cependant, l'affichage à l'intérieur du village est très important pour bien situer le touriste pour ne pas qu'il se perde et se décourage.»

Il semble que l'affichage soit un point délicat pour les municipalités ayant une voie de contournement. Effectivement, la plupart des municipalités ayant une voie de contournement veulent s'afficher sur la nouvelle route 117 afin de démontrer qu'ils existent. Malgré ce souhait légitime, la réglementation du MTQ sur cette route cause certains maux de tête aux planificateurs. Effectivement, la réglementation qui s'applique est la même que

celle qui est appliquée pour une infrastructure autoroutière, donc aucune affiche n'est autorisée dans l'emprise du MTQ (à l'exception des panneaux verts). Cette réglementation frustre d'ailleurs certains planificateurs locaux interrogés par l'auteure.

«On a mis une affiche "Bienvenue" l'an passé, ce qui n'était pas fait avant... c'est sûr que ça permis aux gens de se retrouver parce qu'au début certains panneaux, même du MTQ, n'étaient pas installés, donc les gens ne savaient même plus où se retrouver, ça, ça été difficile...et c'est sûr qu'on n'a pas beaucoup de latitude avec le MTQ... parce que le MTQ, leur principal objectif c'est la circulation, la fluidité et la sécurité des usagers aussi. Il y aurait peut-être certaines petites choses qui pourraient se faire pour avantager les centre-ville, les municipalités.»

«Maintenant, ce qui se passe dans cette municipalité, il y a beaucoup d'affichages non autorisés qui se sont implantés le long de la voie de contournement. Ça, ce n'est pas nécessairement permis dans les règlements actuels. À la décharge de la municipalité, elle a proposé un projet de signalisation à l'entrée de leur village au MTQ, mais le MTQ semble-t-il n'acquiesce pas à ce projet d'affichage. Présentement, il y a un peu d'affichage sauvage qui se passe le long de cette voie de contournement.»

De plus, il ressort des rapports du BAPE, qu'une signalisation et un affichage identitaire incitent la circulation de transit à entrer dans le noyau urbanisé de la municipalité. D'ailleurs, le MTQ suggère que les commerces s'associent afin de créer une signalisation coordonnée et non conflictuelle entre elles (BAPE, 2003). Un slogan et un logo propres à la municipalité seraient même à envisager :

«Les commerçants auraient toujours la possibilité de recourir au programme de signalisation touristique des attraits, des activités et de l'hébergement proposé par le MTQ et Tourisme Québec. Celui-ci, bien connu par son utilisation des panneaux bleus, obtiendrait d'ailleurs un taux de satisfaction assez élevé (document déposé DB17). En ce qui concerne l'affichage, le promoteur suggère aux commerces de s'associer pour annoncer

conjointement les services offerts à l'intérieur de leur municipalité. Par ailleurs, afin d'attirer la clientèle de transit à l'intérieur du noyau commercial, il lui semble approprié d'acquérir une certaine notoriété et d'utiliser, par exemple, un slogan qui apparaîtrait aux abords de la voie de contournement tout en étant visible aux entrées de la municipalité (documents déposés PR3, p. 87-88 et DA8 p. 22-23)» (BAPE,2003).

3.3.4 LES ENTRÉES D'AGGLOMÉRATION

Dans un premier temps, l'élément qui a fait l'unanimité auprès des planificateurs est la bonne localisation des entrées d'agglomération. Selon eux, il faut qu'il y ait une entrée qui soit située à proximité des noyaux urbains afin d'éviter que la circulation de transit ait à circuler longtemps avant d'atteindre le noyau. De plus, il a également été mentionné que l'aménagement de ces entrées doit être de très grande qualité. C'est en quelque sorte une stratégie pour susciter l'intérêt des passants. De plus, les entrées d'agglomération doivent être aménagées de manière à marquer une transition entre un milieu urbain et rural.

«Si on fait des entrées et des sorties de la ville, je pense qu'il faut qu'ils arrivent à des endroits stratégiques, être le plus efficaces possible.»

«Si on n'aménage rien, c'est comme si on laissait aller. [il faut] démontrer qu'on porte attention à nos entrées parce que c'est souvent ce que certaines places laissent aller. Le centre est tout bien beau, mais quand tu rentres, tu te demandes où est-ce que tu es. Et quand tu ressorts, c'est pareil. Je pense que du point de vue d'un contournement, l'entrée, c'est important de bien l'aménager pour susciter certains intérêts. »

Un deuxième point qui est ressorti des entretiens avec les planificateurs est la pression exercée sur les terrains adjacents aux entrées d'agglomération. Selon la plupart des planificateurs, ces terrains sont les plus susceptibles d'être développés pour le commerce. Étant donné que ces terrains sont les premiers à être vus de par les automobilistes qui

circulent sur la route 117, les commerçants veulent tous être les premiers à pouvoir attraper cette clientèle. À l'aide de servitudes de nonaccès et de règlements appropriés, les municipalités et les M.R.C. peuvent contrôler le développement. Par contre, la pression de la population et des commerçants se fait ressentir.

«Notre ville subit de la pression de la part de développeurs ou de commerçants qui veulent justement essayer de se déplacer ou d'aller s'implanter le long de la route de contournement. Le MTQ a mieux planifié ses choses cette fois-ci en imposant justement des servitudes de nonaccès. Par contre, sur des voies d'accès secondaires ou sur des voies perpendiculaires le MTQ a quand même autorisé et même construit [...] des accès, ils ont installé des ponceaux : ce qui crée une pression sur la ville.»

«C'est sûr qu'on a une forte pression vers le sud, les petits commerces, qui sont juste avant l'entrée sud, c'est comme le territoire où il y a des demandes de modifications d'usage. [...] Il y a un déplacement des bannières, un déplacement des commerces aux entrées sud. On ne peut pas contrer la demande [...] on ne veut pas non plus vider notre centre-ville.»

3.3.5 LES NOYAUX URBAINS

Pour la majorité des planificateurs, les aménagements ou les réaménagements des noyaux urbains sont essentiels lorsqu'une voie de contournement est planifiée et mise en service. Il faut donner à l'ancienne route un caractère particulier. De plus, il faut que le noyau possède des atouts particuliers afin de se distinguer des autres noyaux des municipalités environnantes. La présence d'une image distinctive est importante :

«S'il n'y a pas de petites boutiques, de petits commerces typiques uniques, on dirait que ça n'évolue pas, que ça ne change pas, ça reste un noyau pour les gens qui l'utilise seulement et pas un noyau que beaucoup de gens de l'extérieur pourraient utiliser.»

Un des objectifs de la revitalisation est de redonner à la rue principale un caractère villageois. Dans un rapport publié par le BAPE, un programme particulier d'urbanisme (PPU) ainsi qu'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) étaient des outils préconisés pour effectuer une revitalisation de qualité. Les stratégies proposées sont, entre autres, la mise en place d'un programme d'acquisition d'immeubles, l'implantation d'une épicerie, la relocalisation du Bureau d'Information Touristique et l'ajout de restaurants et d'hébergement. Le réaménagement des intersections et de la chaussée pour une échelle humaine et pour créer des espaces végétalisés est également à prévoir. Un lien de type «promenade» devrait être aménagé.

De plus, plusieurs professionnels croient que des incitatifs, au niveau financier ou au niveau de la facilitation des procédures pour les demandes de permis, devraient être mis en place. Ces incitatifs prouveraient la bonne volonté des municipalités auprès des commerçants et démontreraient qu'ils ont à cœur le bon développement de leur noyau. Les programmes particuliers d'urbanisme ainsi que les programmes d'implantation et d'intégration architecturaux (PIIA) semblent également être priorisés afin de contrôler les interventions sur le territoire.

«Chaque amélioration des noyaux urbains dans toute sorte de projets, comme "Rue Principale", ça va toujours améliorer la situation des commerçants, en tous les cas, c'est probablement un des principaux objectifs. [...] Les villes ont le rôle d'aider les commerçants, soit en finançant une certaine partie des coûts des travaux par des programmes comme le programme "Rue principale" et peut-être aussi, pour l'avoir vécu, au niveau urbanistique en simplifiant les processus d'approbation, d'autorisation et de permis [...].Ça serait un gros rôle des municipalités d'essayer d'offrir un service, une procédure améliorée ou plus rapide pour les encourager. [...]Ce sont des petits moyens comme ça, qui montrent que la ville se soucie de

l'image de son centre-ville et qu'elle essaie d'aider ses commerçants au maximum.»

«Le conseil peut adopter des incitatifs au développement, mais toujours est-il qu'il faut qu'il sache qu'est-ce qu'ils veulent. C'est important de connaître son marché. [...] Donc, une municipalité qui reçoit ou qui a à vivre avec une voie de contournement, c'est essentiel de connaître son marché et sa clientèle, offre et demande, et d'ajuster sa réglementation en conséquence.»

Certaines interventions dans les noyaux urbains sont réalisées conjointement par le MTQ et les municipalités. Par contre, ces interventions ne sont pas effectuées systématiquement lorsqu'une voie de contournement est implantée. D'ailleurs, le cas de la municipalité de La Conception sort du lot, aucun réaménagement n'a été accompli à la suite de la mise en service de la voie de contournement, et ce, malgré une étude élaborée par une firme d'urbanisme. La taille de l'économie locale expliquerait peut-être cette réalité.

«Il y a [de l'accompagnement] dans tous les [projets de] contournements, même à La Conception. [...] Pour ce qui est de Rivière-Rouge, on est allé un peu plus loin considérant qu'il y avait une infrastructure là de commerces. Labelle aussi[...] on est allé un petit peu plus loin... C'est vraiment discrétionnaire. Il n'y a pas vraiment de normes qui encadrent ça.»

La diminution de la largeur des rues et la réduction de la vitesse permise pour les véhicules automobiles sont des stratégies qui ont, entre autres, été mises en place pour réaménager les rues principales. Par ailleurs, les stratégies mises sur pied sont parfois réalisées de manière plus ou moins planifiée. Un planificateur a d'ailleurs mentionné que l'aménagement du noyau d'une municipalité à l'étude a été conçu afin de s'adapter au fur et à mesure à la demande et à l'arrivée d'une clientèle plus touristique.

Afin d'inciter une partie de la circulation de transit à s'arrêter dans la municipalité de Labelle, celle-ci a fait une demande pour faire partie du regroupement des «Villages-Relais». La Fondation des Villages-Relais du Québec a été fondée en 2009 et a pour mission d'assurer que les municipalités membres offrent des services diversifiés et de qualité à longueur d'année. La candidature de la municipalité de Labelle a été acceptée avant la mise en service de la voie de contournement (Pichette-Dufresne,2008).

Certains planificateurs croient que des percées visuelles pourraient être implantées pour permettre à la circulation de voir qu'il y a un noyau urbain à proximité.

3.3.6 LES MESURES INCITATIVES PERMETTANT D'AMÉLIORER L'ÉCONOMIE LOCALE

En tout premier lieu, la voie de contournement n'est pas perçue comme un moyen de développement économique local pour plusieurs des planificateurs que l'auteure a contactés. Elle est surtout perçue comme étant un moyen de développement économique régional. En effet, selon la majorité d'entre eux, les voies de contournement permettent de se rapprocher de certains secteurs qui étaient considérés comme étant éloignés auparavant. Elles permettent donc d'amener de la richesse de l'Abitibi ou de Montréal à la région des Laurentides.

«Ça pourrait être perçu comme un moyen de développement économique, mais je ne suis pas sûre que ça serait pour notre ville, mais peut-être plus pour l'ensemble de la région des Laurentides. »

Dans cet ordre d'idée, quelques planificateurs soulèvent que les activités culturelles ou sportives qui ont lieu dans les municipalités environnantes ont des répercussions sur leur territoire; des répercussions au niveau de la demande en hébergement principalement.

D'un autre point de vue, les voies de contournement sont soit considérées comme n'étant pas du tout un moyen de développement ou soit comme un moyen de développement économique. En effet, il semblerait que pour le cas de La Conception en particulier, la voie de contournement ait complètement tué le développement commercial, au point où la plupart des planificateurs des municipalités environnantes utilisent cette municipalité en contre-exemple de ce qu'il ne faut pas devenir.

«Pour le reste, c'est sûr qu'on ne voulait pas devenir comme La Conception, faire vider complètement le centre-ville et qu'il n'y ait plus aucun commerce, plus de vie dynamique. »

«Il y a La Conception, quant-à-moi qui est devenu un village fantôme, je pense qu'il n'y a même plus un dépanneur dans ce village là. Ce village-là, je pense qu'il a subi les contrecoups de la voie de contournement au niveau commercial.»

Selon certains professionnels, la route 117 est sans contredit une opportunité de développement économique. La municipalité doit se positionner sur sa vision de développement afin de profiter de la grande quantité de passants. Les règlements de zonage sont un moyen efficace pour contrôler les secteurs où seront situés les commerces. Ainsi, la municipalité s'assure que la circulation de transit s'arrête dans le noyau. De plus, la tranquillité et la quiétude des noyaux urbains peuvent, selon certains, être un moyen pour amener les populations à utiliser et s'approprier leurs noyaux urbains.

«Oui, c'est une opportunité qu'il faut saisir, on ne peut pas l'ignorer. Parce que si on l'ignore, c'est là qu'il va y avoir un étalement commercial et c'est là que le centre-ville risque d'avoir des pertes... »

«Le contournement de la route permettra au village de retrouver plus de quiétude et de développer une économie axée sur le tourisme en ayant un village plus accessible au tourisme et plus beau esthétiquement. À présent, tous les éléments sont en place afin de travailler sur un village accueillant en encourageant le transport à pied ou à vélo et de mettre en valeur les attraits physiques et naturels des lieux.»

Peu de municipalités se seraient dotées d'un programme de sensibilisation aux achats locaux. L'implantation d'un programme de subventions pour les épicerie et les commerces liés à l'hébergement est présent. Tous les planificateurs ont d'ailleurs mentionné que cette stratégie serait à mettre en place prochainement dans toutes les municipalités ayant une voie de contournement sur le territoire des Laurentides.

Par ailleurs, tous conviennent que la région des Laurentides doit se repositionner en termes de développement économique. Présentement, le développement de la région est accentué sur l'industrie du tourisme. Par contre, avec les nouvelles voies de contournement qui sont implantées depuis les dernières années, la circulation de transit et les touristes se font plus rares. Pour certains, l'hébergement et le développement résidentiel sont un moyen de développement. Pour d'autres, la diversification de leur économie passe par un développement d'un pôle industriel qui amènerait des emplois sur le territoire.

«Ça va être de diversifier l'économie pour augmenter le poids commercial (commerce de détails et services) et augmenter le poids industriel (manufactures) adapté à notre contexte, des entreprises qui sont compatibles avec notre développement commercial et avec notre développement touristique. Ils appellent ça la chaîne de valeur touristique. Qu'est-ce que nos chaînes touristiques consomment qui peuvent être fabriquées sur place ?»

3.4 ANALYSE COMPARATIVE

Dans cette partie de l'étude, l'auteure tente de comparer les stratégies mises en place dans chacune des municipalités à l'étude et les niveaux d'acceptabilité des voies de contournement par la population. Cette analyse comparative permet de faire ressortir les actions prises par les planificateurs urbains qui ont un réel impact sur la bonne acceptabilité d'un contournement.

3.4.1 COMPARAISON ENTRE LES STRATEGIES MISES EN PLACE

Dans un premier temps, les stratégies relevées dans les paragraphes précédents sont regroupées dans les tableaux 8 à 11. Les stratégies mises en évidence dans les rapports du BAPE, celles relevées lors des observations terrains et celles obtenues des entretiens préliminaires et auprès des planificateurs urbains sont présentées. Ces tableaux permettent de bien visualiser et de bien comparer les stratégies et les municipalités entre-elles. Ces tableaux sont présentés aux pages suivantes.

Tableau 8 - Stratégies provenant des rapports du BAPE

	Recommandations du BAPE	Recommandations des municipalités	Recommandations du MTQ
Saint-Jovite	-	Diminution de la largeur de la chaussée, réduction de la vitesse automobile	Aucune servitude de non-accès, relocalisation d'entreprises le long de la 117, adaptation des services pour la clientèle de transit
La Conception	Aucune stratégie		
Labelle	Mise en place d'un comité d'action-développement, implantation d'une servitude de non-accès, développer une image de marque pour le noyau, signalisation et affichage identitaires	Implantation d'une servitude de non-accès, limiter l'étalement urbain, densification du noyau urbain, implantation d'un circuit culturel, stationnements incitatifs, installation de mobilier urbain et d'éclairage, réfection des trottoirs, implantation d'un PIIA, diversification de l'économie, membre de Villages-Relais	-
Rivière-Rouge	Mise en place d'un comité d'action-développement, implantation d'une servitude de non-accès, développer une image de marque pour le noyau, signalisation et affichage identitaire, concertation des parties prenantes du projet, programme de sensibilisation aux achats locaux	Déplacement des lignes électriques, implantation de trottoirs larges, installation de mobilier urbain et d'éclairage, construction d'ilots de verdure, mise en place d'un programme de subventions pour les commerçants, membre de Villages-Relais	-

Source : Véronique Montpetit

Tableau 9 - Stratégies observées sur le terrain

	Affichage	Entrées d'agglomérations	Noyaux urbains
Saint-Jovite	Une affiche personnalisée et une affiche conventionnelle	Deux carrefours giratoires avec un aménagement paysager	Trottoirs des deux côtés de la rue, présences de traverses piétonnes, affichage donnant la priorité aux piétons, stationnements sur rue
La Conception	Une affiche personnalisée et une affiche conventionnelle	Trois accès en «T»	Aucun aménagement
Labelle	Une affiche personnalisée	Deux accès en «T» et un accès de type échangeur	Aucun aménagement, discontinuité des trottoirs de rue
Rivière-Rouge	Une affiche personnalisée et une affiche conventionnelle	Deux carrefours giratoires avec un accès intermédiaire en «T»	Trottoirs larges, stationnements sur rue, zone de plantation en façade des bâtiments, traverses piétonnes

Source : Véronique Montpetit

Tableau 10 - Stratégies soulevées lors des entretiens préliminaires

	Entrées d'agglomérations	Noyaux urbains	Développement économique
Saint-Jovite	Nouveaux carrefours dangereux qui causent des accidents ou carrefours sécuritaires et bien aménagés	Passages pour piétons, affichage donnant la priorité aux piétons, manque de stationnements	Le bon déneigement des trottoirs synonyme d'achalandage, événements sportifs ou culturels, attraits touristiques personnalisés créent une image distincte
La Conception	Aucune stratégie		
Labelle	Aucun aménagement	Aucun aménagement	La présence de la servitude de non-accès nuit à l'économie locale
Rivière-Rouge	Bien aménagées et facilite l'accès à la municipalité	Bien aménagé, plus facile de circuler à pied, à vélo et en auto, présence de trottoirs plus large, plus facile de traverser la rue	Bonne disponibilité des stationnements, présence de la piste cyclable et des trottoirs, amélioration des conditions atmosphériques, appropriation des lieux par la population pour activités de plein air

Source : Véronique Montpetit

Tableau 11 - Stratégies soulevées lors des entretiens avec les planificateurs

	Affichage	Entrées d'agglomérations	Noyaux urbains	Développement économique
Saint-Jovite	Moyen de créer une image distincte, doit être concerté et bien localisé	Localiser près des noyaux, aménagements de grandes qualités, marquer une transition entre le milieu rural et urbain	Atouts particuliers, caractères distincts, mise en place de programmes incitatifs (soutien financier pour rénovation), alléger les procédures de demande de permis	Ajustement du règlement de zonage, bien connaître sa clientèle, faire une étude de marché
La Conception	Peu important	Localiser près des noyaux	Redonner un caractère villageois et non autoroutier	Hausse de la demande d'hébergement lorsqu'il y a des événements à Mont-Tremblant
Labelle	L'affichage aux entrées est moins importante que l'affichage à l'intérieur de la municipalité : elle doit orienter et informer	Localiser près des noyaux, pression population pour développer les terrains adjacents	Redonner un caractère villageois et non autoroutier	Mise sur pied de subventions pour commerces alimentaires et l'hébergement
Rivière-Rouge	Moyen d'être visible et montrer que la municipalité est dynamique	Localiser près des noyaux, pression population pour développer les terrains adjacents	Mise en place de programmes incitatifs (soutien financier pour rénovation)	Mise en place d'un programme de sensibilisation aux achats locaux, implantation d'un PIIA

Source : Véronique Montpetit

Le premier élément à mentionner, lorsque les stratégies sont comparées, est la discordance entre les stratégies dictées dans les rapports du BAPE et celles obtenues des planificateurs. Lors des entretiens, aucun n'a mentionné les nouveaux aménagements urbains de manière explicite. Pourtant, l'aménagement des noyaux, tel que le mobilier urbain, l'éclairage ou les trottoirs, sont les premiers éléments mentionnés par la population. Évidemment, les planificateurs ont une vision plutôt règlementaire et s'appuient généralement sur les outils d'urbanisme pour être en mesure de développer leur territoire.

De plus, aux yeux des planificateurs, l'affichage localisé aux entrées d'agglomération semble être une stratégie importante afin d'attirer la clientèle de transit dans le noyau urbain. Encore une fois, des différences sont perceptibles. Premièrement, aucun des répondants de la population n'a fait mention de ces affichages, soit conventionnel ou personnalisé. Deuxièmement, lors des observations sur le terrain, l'auteure de la recherche n'a pas perçu une réelle image identitaire différenciée entre les affiches personnalisées des municipalités.

Par contre, une stratégie qui semble porter fruit est le bon aménagement des entrées d'agglomération à l'aide de carrefours giratoires et le paysagement. Effectivement, deux municipalités ont fait des efforts pour bien structurer et aménager leurs entrées et dans les deux cas, la population a démontré son appréciation. Sans nécessairement signifier que les entrées d'agglomération à l'aide de bretelles d'accès ou d'accès en «T» soient complètement à bannir, il faut qu'il y ait un certain effort en termes d'aménagement paysager qui soit réalisé.

Par la suite, le bon dégagement des rues principales et leurs aménagements orientés sur le piéton semblent également faire partie des critères stratégiques à adopter. Effectivement,

autant pour la population que pour les planificateurs, l'ambiance et l'image distinctive apportent un flot d'achalandage qui était auparavant inimaginable. De plus, en termes d'économie locale, la présence d'évènements particuliers ou de commerces identitaires pour chaque municipalité est un gage de succès.

3.4.2 COMPARAISON DE L'ACCEPTABILITE DE LA VOIE DE CONTOURNEMENT DANS CHAQUE MUNICIPALITE

La voie de contournement implantée dans la municipalité de Mont-Tremblant (secteur Saint-Jovite) et les travaux de réfection des entrées, par des carrefours giratoires, suscite des réactions mitigées. En général, les résidents de la municipalité ont bien identifié les différentes stratégies mises en place. Il est possible de croire qu'étant donné que les stratégies ont été implantées sur une longue période et que finalement elles ont pris place de manière à s'adapter tranquillement aux changements d'orientation économique, les résidents n'ont pas perçu de grands bouleversements dans leur quotidien. D'autant plus que la déviation de la route 117 sans servitude de non-accès a permis à la municipalité de développer un nouveau pôle d'attraction commercial. De ce fait, la population n'est pas totalement enclavée, car la circulation de transit passe tout de même dans une certaine partie du noyau urbain. La présence d'une identité commerciale présente sur la rue Principale laisse entrevoir que ce lieu poursuivra son bon développement économique.

Par ailleurs, il ressort des entretiens avec les planificateurs urbains que la situation de Saint-Jovite est particulière du fait que la voie de contournement est devenue, avec le temps, une *strip* commerciale. En fait, l'absence de servitude de non-accès a créé un déplacement des commerces vers la route 117, car ceux-ci obtenaient une meilleure visibilité. Maintenant

que la municipalité et le MTQ réalisent des aménagements de carrefours giratoires, les craintes sur les déplacements commerciaux se font sentir de nouveau.

«C'est une histoire amour-haine : autant une contrainte au développement qu'une opportunité. La contrainte qu'on peut habituellement entendre, qu'il y a de la compétition commerciale qui va venir vider le centre-ville. Donc, des fuites commerciales vers la route 117 qui sont tout à fait justifiées et aussi au niveau des contraintes physiques, ça vient séparer le territoire en deux... L'opportunité pour la Ville de planifier son développement commercial. L'autre avantage, c'est toute la question de l'embellissement : les carrefours giratoires, les terre-pleins et tout l'aménagement, le design urbain qui peut être fait avec les végétaux.»

«Ce qui est particulier à Mont-Tremblant, Saint-Jovite, est que la route 117 actuelle est un contournement et ce contournement-là n'a pas été protégé par des servitudes de nonaccès de sorte qu'il y a eu une relocalisation commerciale du centre-ville vers la nouvelle route de contournement. Et ce qui s'est produit avec le temps, on s'est retrouvé avec des problèmes similaires à une traversée d'agglomération sur le contournement : un truc qui est une aberration si on veut.»

Les répondants de la municipalité de La Conception ont, eux aussi, évoqué des avis mitigés concernant la voie de contournement. La moitié d'entre eux voit d'un mauvais œil le fait que la route 117 ne passe plus dans leur noyau urbain. En effet, depuis 1996, plusieurs fermetures de commerces et d'entreprises ont eu lieu. D'un autre point de vue, il a été soulevé par d'autres répondants que maintenant le territoire est beaucoup plus tranquille et cela est bénéfique. Il va sans dire que le cas de cette municipalité peut amener certains résidents situés dans les municipalités voisines à être craintifs. En effet, dans le PU de la municipalité de Labelle, la baisse économique de La Conception est évoquée afin de justifier le fait qu'il est possible que la municipalité de Labelle subisse ce type de conséquence également.

«Tout comme à La Conception récemment, on peut s'attendre à un certain abandon graduel de la vocation commerciale artérielle de la route 117 aux extrémités du village» (DAA,2002).

Par conséquent, selon les personnes consultées, l'absence de planification stratégique et de concertation avec la population a certainement joué un rôle dans la fermeture des commerces. De plus, l'absence d'identité forte n'incite pas la circulation de transit à s'y arrêter.

Par ailleurs, certains allèguent même que la municipalité est satisfaite de sa nouvelle vocation et retrouve maintenant une certaine tranquillité.

«Celui de La Conception, lui, c'est un tout petit village... et il y a quelques maisons. Auparavant, il y avait certains commerces, des restaurants... C'est tout fermé, ou à peu près... Cette *strip* commerciale là est morte. [Il n'y a eu] aucun protocole d'accompagnement, rien.. et ça fait en sorte que le village est devenu un tout petit village, pour lequel il n'y a plus de transit. Pour le conseil de ville, ça toujours été une très grande satisfaction. Les petits commerces de restauration rapide et les stations-services qui étaient là... pour eux, ce n'était pas ça le but recherché. Ils étaient là. On faisait du zonage commercial, parce que bon, il y avait une artère où il y avait beaucoup de débit, mais le jour où c'est parti, ils ont été satisfaits... Ils ont retrouvé une quiétude qui n'était pas là.»

Dans le cas de la municipalité de Labelle, c'est le très grand manque de concertation entre les parties prenantes du projet qui cause une certaine chute présentement, selon les répondants. En effet, tous les répondants de cette municipalité n'ont pas été capables d'identifier des stratégies de planification en place. Ici, c'est surtout la longue période qui s'est écoulée entre la demande de la voie de contournement et la mise en service qui a miné l'opinion publique. Le problème majeur a effectivement été l'absence de planification stratégique en vue de l'implantation de la voie de contournement. Par contre, il est

important de souligner qu'aucune stratégie n'a été mise en place, car plus personne ne croyait vraiment que le projet allait se concrétiser. Ainsi, lorsque le MTQ a commencé les travaux, les planificateurs ont été pris de court et ont dû réajuster les orientations et stratégies de la municipalité. Idéalement, selon certaines études présentées dans la revue de littérature, il aurait été judicieux de commencer à mettre en place un programme de revitalisation du noyau urbain dans la même année qu'ont eu lieu les audiences publiques du BAPE ou à tout le moins, amorcer la planification stratégique.

C'est donc dans ce contexte que se trouve présentement la municipalité de Labelle. Les résidents et commerçants ont en quelque sorte raison d'être craintifs par rapport à leur développement économique. Par contre, les acteurs locaux affirment que plusieurs projets sont présentement en cours afin de rapidement s'adapter à cette nouvelle situation. Des terre-pleins au centre de la chaussée seront implantés dès juin 2013 afin de réduire la largeur de la rue Principale. Ces terre-pleins seront végétalisés et créeront un ralentissement quasi naturel de la vitesse des automobilistes.

D'ailleurs, le planificateur urbain de la municipalité de Labelle semble bien conscient des craintes vécues par la population :

«Selon les commentaires que je reçois depuis quelques années, le contournement est relativement bien perçu. Les commerçants sont les plus inquiets et pour la population en générale, le commentaire qui ressortait le plus parmi les craintes, c'était d'avoir un village fantôme.»

La municipalité de Rivière-Rouge est, quant à elle, tout le contraire de la municipalité de Labelle, autant en termes de planification stratégique qu'en termes d'acceptation sociale. Effectivement, la planification et la revitalisation du noyau urbain ont été mises en place

deux ans avant la mise en service de la voie de contournement. Les citoyens ont également été craintifs des changements qu'apporterait la voie de contournement, mais ils ont été rapidement rassurés quand ils ont compris que leur noyau urbain allait se porter mieux. Par ailleurs, les effets bénéfiques de la réduction de la circulation de transit dans le noyau urbain ont même entraîné certains entrepreneurs à implanter leur commerce sur la rue Principale de Rivière-Rouge. Selon leurs dires, il aurait été impensable, avant la mise en service de la voie de contournement, que leur commerce ouvre ses portes sur ce territoire.

Les commentaires de la population face à la voie de contournement sont vus comme étant mixtes, mais avec un penchant vers le positif. La population serait très satisfaite de se réappropriier son centre-ville.

«Pour la population locale, les gens apprécient quand même le fait d'avoir un contournement parce que ça donne davantage l'accessibilité au centre-ville, dans le sens qu'avant c'était difficile de traverser la rue, surtout le vendredi ou dans les grosses périodes de vacances. Maintenant, ça ramène une certaine sécurité piétonnière, c'est un petit peu plus facile pour les gens de se promener dans le centre-ville et de bénéficier des commerces qui sont présents. Au niveau des négatifs, c'est sûr qu'il y a une diminution d'achalandage, pour certains commerces, la restauration, les dépanneurs, les stations-services et certains types de commerce, ils ont un petit peu plus de difficulté, mais, il y a d'autres types de commerces qui ont vu augmenter leur achalandage depuis le contournement.»

Tableau 12 - Acceptation sociale des voies de contournement

	Saint-Jovite	La Conception	Labelle	Rivière-Rouge
Perception générale de la voie de contournement par la population	Mitigée	Mitigée	Négative	Positive
Perception générale de la population selon les planificateurs urbains	Mitigée	Positive	Mitigée	Plutôt positive

Source : Véronique Montpetit

En définitive, les facteurs qui influencent l'acceptabilité sociale d'un projet de contournement sont :

- les stratégies de planification mises en place avant et après la mise en service d'un contournement;
- les programmes de revitalisation et de restructuration du noyau urbain;
- et la concertation de la population dès le début du projet.

De plus, la période de temps qui s'écoule entre un projet théorique et l'ouverture d'un chantier peut créer une atmosphère d'incertitude qui plane sur le territoire de la municipalité. Cette incertitude accentue le faible niveau d'acceptation sociale du projet, tel que le montre le cas de la municipalité de Labelle.

CONCLUSION

La mise en place d'une voie de contournement est souvent justifiée par l'augmentation de l'insécurité dans les noyaux urbains, par la circulation de transit (de tourisme ou de camionnage) qui cause de la congestion routière. Au Québec, tout comme l'ont montré plusieurs études de cas, les raisons évoquées lors des études environnementales sont exactement les mêmes. Par contre, un point diffère entre les études de cas internationales et les Québécoises. Au Québec, aucune étude scientifique n'a été mise sur pied afin de caractériser les impacts sur le développement de l'économie locale et les impacts sociaux. Les perceptions des citoyens à cet égard sont importantes puisqu'elles conditionnent en quelques sortes le degré d'acceptabilité sociale des projets de contournement. Cette recherche s'est questionnée sur les facteurs et les stratégies mises sur pied afin d'améliorer cette acceptabilité.

Afin de bien comprendre les enjeux reliés à l'implantation des voies de contournement, l'auteure a dressé une liste de toutes les voies de contournement mise en service sur le territoire québécois. Selon l'analyse de cette liste, il s'est avéré que la route 117 comportait le plus de municipalités dont le noyau urbain est dévié par une voie de circulation rapide. Ce tronçon de 115 kilomètres a donc été choisi comme cas type pour analyser les différents impacts vécus par les populations.

Cette étude est un moyen pour montrer qu'il y a de nombreux effets, tant positifs que négatifs, sur la vie des gens. Il s'agit d'une étude sur la perception de la population et sur celles des professionnels de l'aménagement du territoire face à l'implantation d'une voie de

contournement. L'étude informe sur les impacts potentiels qui pourraient également être vécus par d'autres municipalités implantant une voie de contournement sur leur territoire. Dans le cadre de cette recherche, un premier pas vers des pistes de solutions est proposé.

Pour être en mesure de bien cerner les impacts vécus par les populations et faire ressortir des éléments qui à ce jour n'ont pas encore été révélés, l'auteure a choisi d'effectuer une analyse qualitative des territoires assujettis à l'étude de cas. Des entretiens sur le terrain ainsi que questionnaires postaux accompagnés d'un relevé terrain et d'une analyse cartographique et d'entretiens auprès de planificateurs urbains ont permis à l'auteure d'élaborer des liens entre différents thèmes abordés par les répondants.

Suite à l'analyse thématique et la comparaison de celle-ci avec le relevé terrain, l'auteure de la recherche montre que la différence entre les municipalités qui voient des bénéfices aux voies de contournement et celles qui n'en voient pas réside dans les moyens mis en place pour l'intégration de la voie de contournement sur le territoire. Plusieurs moyens peuvent être implantés afin de réduire les effets négatifs des voies de contournement, lorsqu'il y a de possibles effets négatifs. En voici une liste non exhaustive :

Affichage

- L'implantation d'affiches aux bons endroits et des indications claires sont primordiales. La création d'affiches distinctives, personnalisées et originales permet de créer des repères visuels.
- La présence d'affiches groupées et concertées permet d'éviter le surnombre et le chaos.

- Des affiches claires permettant d'informer et d'orienter les passants dans les noyaux villageois.
- Création de règlements spéciaux pour permettre une certaine forme d'affichage dans l'emprise de la voie de contournement.

Entrée d'agglomération

- Des accès faciles entre la voie de contournement et les noyaux urbains sont tout aussi importants.
- Créer des aménagements paysagers de qualité.

Noyaux urbains

- Des infrastructures à l'échelle humaine dans les noyaux urbains, telles que traverses piétonnes à intervalle régulier.
- Implanter des stationnements incitatifs aux extrémités des municipalités pour permettre aux passants de stationner leur véhicule et de découvrir les municipalités à pied ou à vélo.
- Créer un paysage urbain unique et intéressant à l'aide de mobilier urbain, tel que bancs et bacs à fleurs.
- Implanter des programmes de revitalisation urbains, tels que les PIIA.

Mesures incitatives

- Prioriser l'achat des terrains situés près des accès à la voie de contournement par des commerçants locaux déjà établis.
- Mettre sur pied des campagnes de sensibilisation auprès des résidents pour les convaincre de l'importance des achats locaux. Ainsi, ils se sentiront investis et un sentiment d'appartenance à la communauté pourra voir le jour.
- Instaurer des programmes d'aide financière pour inciter les commerçants à s'implanter dans les noyaux urbains.
- Retravailler les procédures administratives afin de réduire le temps d'attente lors d'une demande de permis.

La liste, non exhaustive, suivante expose les stratégies mises en évidence lors de la revue de littérature. Ces stratégies couplées avec celles relevées lors du relevé terrain et lors des entretiens pourraient représenter de bonnes pratiques en terme d'aménagement urbain à implanter lors d'une implantation de voies de contournement.

- La réduction de la largeur des rues peut entraîner un effet psychologique chez les automobilistes et les inciter donc à réduire leur vitesse.
- La création d'une image unique pour chacune des municipalités avec des produits locaux, artisanaux et créatifs.
- La création d'un comité de commerçants régionaux permettrait d'échanger des stratégies *marketing* entre les municipalités. Un réseau d'affaires permettrait de stimuler les commerçants et leur démontrer qu'ils ne sont pas seuls dans cette situation.

- De plus, la création d'un comité d'activités permettrait également d'accentuer le sentiment d'appartenance.
- Faire un suivi approfondi sur les pertes ou gains économiques avant et après la mise en service d'une voie de contournement. Cela afin de rassurer les populations et de mettre sur pied des stratégies dans le cas où de grandes pertes se feraient sentir.

En outre, plusieurs stratégies peuvent être planifiées lors de la mise en service d'une voie de contournement. Ce qui importe vraiment pour qu'une bonne acceptation sociale soit présente et que la voie de contournement soit perçue comme étant un élément positif est la mise en œuvre d'une concertation entre la gouvernance, les planificateurs et les citoyens. Toutes les personnes étant impliquées de près ou de loin par un projet de contournement doivent pouvoir être mises au courant, de manière transparente, des répercussions positives et négatives possibles.

Que les contournements soient implantés en Europe, aux États-Unis ou au Québec, les chercheurs soutiennent quelques principes de bases communs. La concertation avec tous les intervenants locaux et la population est sans doute la manière la plus garante d'une bonne acceptabilité sociale. De plus, les programmes d'intégration du contournement ne sont pas négligeables. En d'autres mots, des entrées d'agglomérations bien aménagées, un affichage adéquat (aux abords du contournement comme dans le noyau urbain), un repositionnement commercial (création de pôle économique local identitaire) et un noyau urbain attrayant sont tous des aspects à prendre en considération lorsqu'une voie de contournement est mise en service. La présente recherche est donc un premier pas vers la reconnaissance des facteurs influençant l'acceptation sociale qui est encore peu connus ou étudiés.

BIBLIOGRAPHIE

Andersen, J., R. Helaakoski, H. S. Mahmassani, C. M. Walton, M. A. Euritt et R. Harrison (1992) *Economic Impact of Highway Bypasses and Loops*, Center for Transportation, The University of Texas at Austin, 72 p.

BAPE (1985) *Projet de voie de contournement de la ville de Saint-Georges-de-Beauce (route 204) : Rapport d'enquête*, Québec, 7p.

BAPE (1989) *Contournement de Bernierville, route 265 : Rapport d'enquête*, Québec, s.p.

BAPE (2003) *Projet de déviation de la route 117 à L'Annonciation : Rapport d'enquête et d'audience publique*, Québec, 69 p.

BAPE (2003) *Projet de déviation de la route 117 à Labelle : Rapport d'enquête et d'audience publique*, Québec, 64 p.

BAPE (2004) *Projet de contournement de la ville de La Tuque, route 155 : Rapport d'enquête et d'audience publique* Québec, 121 p.

BAPE (2007) *Projet de contournement sud de l'agglomération de Sherbrooke dans le prolongement de l'autoroute 410 : Rapport d'enquête et d'audience publique*, Québec, 71 p.

BAPE (2010) *Projet de construction de la voie de contournement à Rouyn-Noranda, route 117 : Rapport d'enquête et d'audience publique*, Québec, 81 p.

Bouchard, M. (2006) *Voirie 222-LAA-JQ : Note de cours*, Techniques d'aménagement et d'urbanisme, CÉGEP de Jonquière, s.p.

Broder, J. M., T. D. Taylor et K. T. McNamara (1992) "Quasi-Experimental Designs for Measuring Impacts of Developmental Highways in Rural Areas" *Southern Journal of Agricultural Economics*, 24(1): p. 199 - 208

Burress, D. (1996) *Impacts of Highway Bypasses on Kansas Town*, Kansas, University of Kansas, 60 p.

Certu (1994) *Petits aménagements de sécurité - Entrée d'agglomération*, Milieu urbain, France, Fiche VII-01, Novembre 1994, 3 p.

Certu (1997) *Petits aménagements de sécurité - Entrée d'agglomération*, Milieu urbain, France, Fiche VII-02, Décembre 1997, 3 p.

Certu (2003) *Petits aménagements de sécurité - Entrée d'agglomération*, Milieu urbain, France, Fiche VII-03, Novembre 2003, 2 p.

Certu (2003) *Petits aménagements de sécurité - Entrée d'agglomération*, Milieu urbain, France, Fiche VII-04, Novembre 2003, 2 p.

Certu (2006) *Petits aménagements de sécurité - Entrée d'agglomération*, Milieu urbain, France, Fiche VII-05, Septembre 2006, 5 p.

Certu (2009) *Petits aménagements de sécurité - Entrée d'agglomération*, Milieu urbain, France, Fiche VII-06, juin 2009, 4 p.

Centre local de développement de la MRC des Laurentides (2009) *Portrait du secteur Labelle*, Québec, 16 p.

Centre local de développement de la MRC des Laurentides (2010) *Portrait du secteur Mont-Tremblant*, Québec, 16 p.

Centre local de développement de la MRC des Laurentides (2012) *L'industrie du tourisme dans la MRC des Laurentides*, Québec, 39 p.

Comer, J. C. et A. Finchum (2001) "Business Impacts of Highway Bypasses", Oklahoma state universty (department of geography), s.p.

Conseil patronal de l'environnement du Québec (2012) *Guide de bonnes pratiques afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets*, Québec, 52 p.

Daniel Arbour & Associés (2002) *Plan d'urbanisme révisé : Municipalité de Labelle*, Québec, 92 p.

Deslisle, G. (2012) "Nouvelle image pour La Tuque" *Le Nouvelliste*, publié le 10 janvier 2012:

Emploi-Québec (2010) *Profil socioéconomique et caractéristiques du marché du travail : MRC Les Laurentides*, Québec, ISBN : 978-2-550-58607-4, 130 p.

Emploi-Québec (2010) *Profil socioéconomique et caractéristiques du marché du travail : MRC d'Antoine-Labelle*, Québec, ISBN : 978-2-550-59227-3, 128 p.

Handy, S., S. Kubly, D. Larsen, J. Sralla, S. Vanka et M. Oden (2001) *Economic Effects of Highway Relief Routes on Small- and Medium-Size Communities*, Center for Transportation Research, The University of Texas at Austin, 118 p.

Handy, S. L., J. Jarrett et S. Vanka (2001) *Planning for the Impacts of Highway Relief Routes on Small- and Medium- Size Communities*, Center for Transportation, The University of Texas at Austin, 40 p.

Leong, D. et G. Weisbrod (2000) *Summary of Highway Bypass Studies*, Wisconsin, Wisconsin Department of Transportation, 4 p.

Lessard, M., R. Williams et M. St-Jacques (2003) *Entrées de ville : sécurité, paysage et identité*, Les temps du paysage, Québec, Les Presses de l'Université de Montréal, ISBN : 2-7606-1877-3, p. 187-202

Letellier, D. (2009) *L'acceptabilité sociale des grands projets urbains est-elle prévisible ? Une réflexion à partir de quatre cas montréalais, présenté par Michel GARIÉPY et Nohad EID*, Colloque 606 - Les grands projets immobiliers : territoires, acteurs, stratégies, Université d'Ottawa, 19 p.

Mills, J. B. et J. D. Fricker (2010) "The Regional Economic Impacts of Bypasses: A Longitudinal Study Incorporating Spatial Econometrics and Multilevel Modeling", Civil Engineering Ph.D., Purdue University, 231 p.

MTQ (1997) *Fiche-conseil No 19 : Aménager les traversées des agglomérations en milieu de vie*, 4 p.

MTQ (2001) *Fiche-conseil No.18 : Aménager des rues conviviales*, 4 p.

MTQ (2001) *Plan de transport des Laurentides*, Québec, 94 p.

MTQ (2006) *Tome 1 - Normes de conception routière*, Québec, s.p.

Otto, D. et C. Anderson (1995) *The Economic Impact of Rural Highway Bypasses : Iowa and Minnesota Case Studies*, Iowa Department of Transportation and Midwest Transportation Center, 58 p.

Paillé, P. et A. Mucchielli (2010) *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, 2e édition, Paris, Armand Colin, ISBN : 978-2-200-35441-1, 315 p.

Pichette-Dufresne, E. (2008) *Dossier de candidature : Programme de reconnaissance des villages-relais*, Québec, Municipalité de Labelle, 74 p.

Rogers, C. L. et R. Marshment (2000) "Measuring Highway Bypass Impacts on Small Town Business Districts" *Review of Urban & Regional Development Studies*, 12(3): p. 250-265

Setec_Organisation (2007) *Etude des impacts d'aménagement du territoire et socio-économiques aux diverses échelles territoriales - Le grand contournement de Toulouse*, France, 66 p.

Srinivasan, S. et K. M. Kockelman (2002) "The Impacts of Bypasses on Small- and Medium-Sized Communities: An Econometric Analysis" *Journal of Transportation and Statistics*, 5(1): p. 57-69

TECSULT (1998) *Avis sur l'impact du contournement de la route 131 sur la communauté d'affaires de Saint-Félix-de-Valois - Sections concernant le projet de Saint-Jovite*, Québec, 9 p.

Werquin, A.-C. et A. Demangeon (2004) *Exemple : Contournement de Genève - Suisse*, CERTU, Atelier d'environnement THALES, 100 p.

ANNEXE 1 - LISTE DES MUNICIPALITÉS AYANT UNE VOIE DE CONTOURNEMENT AU QUÉBEC

Municipalité	Direction régionale	Nb. D'habitants	Route	Année d'implantation
Rouyn-Noranda	Abiti-Témiscamingue	40 891	117	En cours (2015)
Val d'Or	Abiti-Témiscamingue	21 807	117	1982
Dégelis	Bas-St-Laurent	3 194	185	-
Le Bic	Bas-St-Laurent	-	20	-
Mont-Joli	Bas-St-Laurent	6 592	132	1955
Notre-Dame-du-Lac	Bas-St-Laurent	-	185	-
Rimouski	Bas-St-Laurent	46 580	20	-
Rivière du Loup	Bas-St-Laurent	19 048	291	2006
St-Fabien-de-Rimouski	Bas-St-Laurent	-	132	-
St-Louis-du-Ha ! Ha !	Bas-St-Laurent	1 323	185	2011
St-Antoine-de-Tilly	Chaudière-Appalaches	1 561	132	Avant 1980
St-Damien-de-Buckland	Chaudière-Appalaches	2 011	279	Avant 1980
Ste-Marie	Chaudière-Appalaches	12 202	173	Avant 1980
Ste-Rose-de-Watford	Chaudière-Appalaches	754	204	Avant 1980
St-Gédéon-de-Beauce	Chaudière-Appalaches	2 284	204	Avant 1980
St-Joseph-de-Beauce	Chaudière-Appalaches	4 542	173	Avant 1980
St-Léon-de-Standon	Chaudière-Appalaches	1 180	277	Avant 1980
St-Michel-de-Bellechasse	Chaudière-Appalaches	1 744	132	Avant 1980
Havre-Saint-Pierre	Côte-Nord	3 225	138	2002
Portneuf-sur-mer	Côte-Nord	785	138	2008
Cowansville	Est-de-la-Montérégie	12 331	-	À venir
Farnham	Est-de-la-Montérégie	8 007	-	À venir
Varenes	Est-de-la-Montérégie	20 845	-	À venir
Danville	Etrie	3 986	255	2002
Lac-Mégantic	Etrie	6 033	161	2010

Chandler	Gaspésie-Iles de la Madelaine	7 647	132	-
Berthierville	Laurentides-Lanaudière	4 055	138	1950
Chertsey	Laurentides-Lanaudière	5 188	125	1970
Grenville-sur-la-Rouge	Laurentides-Lanaudière	2 854	148	1945
Joliette	Laurentides-Lanaudière	19 698	158 (50), 131, 343	1965
La Conception	Laurentides-Lanaudière	1 381	117	1996
Labelle	Laurentides-Lanaudière	2 255	117	En cours (2013)
Lac-Saguay	Laurentides-Lanaudière	491	117	1940
Mont-Laurier	Laurentides-Lanaudière	13 390	117	1950
Rivière-Rouge (L'Annonciation)	Laurentides-Lanaudière	4 501	117	2011
St-Antoine	Laurentides-Lanaudière	1 661	158	1975
Ste-Julienne	Laurentides-Lanaudière	8 885	125	1960 (et en cours)
Ste-Sophie	Laurentides-Lanaudière	12 398	158	1970
St-Faustin-Lac-Carré	Laurentides-Lanaudière	3 196	117	1951; 1970-1975
St-Félix-de-Valois	Laurentides-Lanaudière	5 931	131	En cours
St-Jean-de-Matha	Laurentides-Lanaudière	4 429	131	1950
St-Jovite (Mont-Tremblant)	Laurentides-Lanaudière	9 359	117	1979
St-Lin-les-Laurentides	Laurentides-Lanaudière	16 420	158	En cours
St-Thomas	Laurentides-Lanaudière	3 010	158	1970
Bernierville	Mauricie	-	165	1996
La Tuque	Mauricie	11 392	155	2010
Candiac	Ouest-de-la-Montérégie	19 204	30	2011
Châteauguay	Ouest-de-la-Montérégie	45 620	30	En cours (2012)
St-Constant	Ouest-de-la-Montérégie	24 733	30	2010
Vaudreuil-Dorion	Ouest-de-la-Montérégie	31 260	30	En cours (2012)
Lac-des-Plages	Outaouais	414	-	2008
Saint-Émile-de-Suffolk	Outaouais	-	-	1997
Wakefield (La Pêche)	Outaouais	7 894	-	1993
Hébertville	Saguenay-Lac-St-Jean	2 440	169	-
Metabetchouan	Saguenay-Lac-St-Jean	4 090	169	1972
St-Félicien	Saguenay-Lac-St-Jean	10 462	169	2008
St-Henri-de-Taillon	Saguenay-Lac-St-Jean	738	169	-

ANNEXE 2 - QUESTIONNAIRE DES ENTRETIENS PRÉLIMINAIRES

Questions générales afin de mettre en contexte la situation du répondant :

Depuis combien de temps habitez-vous sur le territoire de la municipalité ?

Avez-vous changé de résidences au cours de cette période ? Si oui, en quelle année ? de quel endroit vers quel endroit approximativement ?

Quel est le mode de transport qui est privilégié au quotidien ?

Combien de personnes forment votre ménage ? Combien d'entre elles ont moins de 18 ans ?

Combien de voitures sont utilisées quotidiennement dans votre ménage ?

Questions :

a) Travaillez-vous dans la municipalité ? Dans quel secteur d'emploi ? (commerce, service, industrie, etc.)

b) À quelle fréquence vous déplacez-vous au centre-ville ? (Si la VDC a pour but d'améliorer la sécurité au centre-ville)

c) Quel moyen de transport utilisez-vous pour aller au centre-ville ? (Si la VDC a pour but d'améliorer la sécurité au centre-ville)

d) Vous déplacez-vous plus souvent au centre-ville depuis que la VDC a été construite ? (Si la VDC a pour but d'améliorer la sécurité au centre-ville)

- e) Avez-vous remarqué une baisse ou une hausse du trafic routier dans la municipalité (camionnage/automobile personnelle)?
- f) En quoi la VDC a changé vos habitudes de vie ?
- g) Pour quelle(s) raison(s) vous arrive-t-il d'utiliser la VDC (loisir, travail, course, tourisme) ? À quelle fréquence ?
- h) Trouvez-vous le parcours convivial/accessible pour sortir de la municipalité ? Expliquez votre point de vue.
- i) Trouvez-vous que la municipalité est plus accessible en voiture depuis que la VDC est implantée ? Comment ?
- j) À quelle fréquence vous déplacez-vous vers « l'autre côté » de la municipalité ? (pour les municipalités ayant une coupure sur leur propre territoire)
- k) Y a-t-il des infrastructures qui ont été mises en place afin de faciliter les déplacements à pied ou à vélo ?
- l) Pourquoi, selon vous, la VDC représente-t-elle ou ne représente-t-elle pas une coupure avec les autres municipalités ?
- m) Quel type d'achats effectuez-vous dans votre municipalité ? (Épicerie, quincaillerie, restauration, article de bureau, gazoline, etc.)
- n) À quelle fréquence allez-vous faire des achats dans les municipalités voisines ? Y allez-vous plus souvent depuis la mise en service de la VDC ?
- o) Quel type d'achats effectuez-vous dans les municipalités voisines ? Pourquoi ?
- p) Envisagez-vous de déménager dans les prochaines années ?
- q) Selon vous, en quoi la VDC est ou n'est pas un facteur de développement économique ?

ANNEXE 3 - QUESTIONNAIRE DES ENTRETIENS POUR LES PLANIFICATEURS URBAINS

- a) Comment la VDC est-elle perçue sur votre territoire ?
- b) Quelles sont les répercussions de la VDC sur votre territoire ?
- c) Pour quelles raisons la VDC a-t-elle été construite ?
- d) Quelles ont été les étapes/le processus de planification de la VDC ?
- e) Quels ont été les acteurs impliqués dans la planification et la mise en service de la VDC ?
- f) Comment s'est déroulée chacune des étapes de planification et mise en service pour chacun des acteurs ?
- g) Y a-t-il eu des conflits entre les acteurs (localisation de la VDC versus accès à la municipalité) ? Pourquoi ?
- h) Comment se sont déroulées les consultations publiques/séances d'informations aux résidents et commerçants ?
- i) Quelles étaient les craintes et certitudes des résidents et des commerçants face à la VDC ?
- j) Lors de la planification de la VDC, comment avez-vous pris en compte l'expertise des municipalités environnantes ayant déjà une VDC ?
- k) Quelles ont été les stratégies planifiées et les stratégies qui ont été mises en place afin d'intégrer la VDC au territoire ?

- l) Quelles stratégies ont été adoptées à chacune des étapes de la planification ? Pourquoi ?
- m) Quel est le type de développement économique sur votre territoire ?
- n) Selon vous, est-ce que la VDC est perçue comme étant un moyen de développement économique ? Pourquoi ?
- o) Comment percevez-vous le développement économique de votre territoire dans l'avenir ?
- p) Quelles sont les stratégies mises en place pour améliorer le développement ?
- q) Selon vous, quelles sont les mesures qui ont été mises en place (ou qui pourraient être mis en place) afin d'inciter la circulation de transit à s'arrêter dans votre municipalité ?
- r) Est-ce que des programmes de sensibilisation au développement économique local ont été mis en place ? Pourquoi ?
- s) Selon vous, comment l'affichage peut-il représenter une stratégie de développement ?
- t) Selon vous, comment les points d'accès (entrées de ville) peuvent-ils contribuer à l'essor du développement ?
- u) Selon vous, comment les aménagements du noyau urbain permettent-ils d'améliorer le développement ?