

ÉTUDE D'IMPACT ÉCONOMIQUE SUR LES VENTES AU DÉTAIL

PROJET DE VOIE DE CONTOURNEMENT À LA TUQUE PAR LA ROUTE 155

RAPPORT

Avril 2004

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE.....	3
1.1	Historique	3
1.2	Impacts économiques	5
1.3	Objectifs de l'étude d'impact économique.....	6
2	MÉTHODOLOGIE.....	8
2.1	Approche proposée	8
2.2	Contenu de l'étude	8
2.2.1	Revue de la littérature	8
2.2.2	Études de cas	8
2.2.3	Enquête origine-destination	10
3	REVUE DE LA LITTÉRATURE.....	11
3.1	The Economic Impact of Rural Highway Bypasses : Iowa and Minnesota Case Studies (Impact économique des VDC en milieu rural : étude de cas en Iowa et au Minnesota)	11
3.1.1	Résultats de l'analyse des ventes au détail	12
3.1.2	Résultats du sondage	12
3.1.3	Résultats globaux.....	13
3.2	Summary of Highway Bypass Studies (<i>résumé d'études de VDC</i>).....	13
3.2.1	VDC au Wisconsin	13
3.2.2	VDC au Kansas.....	14
3.2.3	VDC en Iowa	15
3.2.4	VDC au Texas.....	15
3.2.5	VDC en Caroline du Nord	16
3.3	The Impacts of Bypasses on Small-and Medium-Sized Communities : An Econometric Analysis (<i>Les impacts des VDC sur les petites et moyennes communautés : une analyse économétrique</i>).....	16
4	ÉTUDE DE CAS	18
4.1	Déroulement des visites	18
4.2	Principales conclusions	18
5	CALCUL DE L'IMPACT COMMERCIAL PRÉVISIONNEL DE LA VDC À LA TUQUE .	21
5.1	Méthodologie du sondage	21
5.2	Résultats du sondage.....	22
6	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	25
6.1	Principales conclusions	25
6.2	Recommandations	26
6.2.1	Liens entre la VDC et le centre-ville.....	27
6.2.2	Affichage et signalisation	27
6.2.3	Développement commercial aux entrées de la VDC	28
6.2.4	Bureau d'information touristique	29
6.2.5	Accès à l'agglomération de La Tuque.....	29

1 CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

1.1 Historique

Le projet visant à améliorer la route 155 dans l'agglomération de La Tuque est à l'étude depuis 1989 alors que le conseil municipal demandait au ministère des Transports du Québec (MTQ) d'effectuer une étude de faisabilité sur le tracé d'une voie de contournement (VDC) du trafic lourd. La route 155 est, en effet, pour l'agglomération de La Tuque, autant une source de développement économique que de nuisances. Son parcours est sinueux, de géométrie variée et parsemé d'une cinquantaine d'intersections, ce qui pose des problèmes aux véhicules lourds et longs.

La construction d'une VDC de l'agglomération de La Tuque vise ainsi les objectifs suivants :

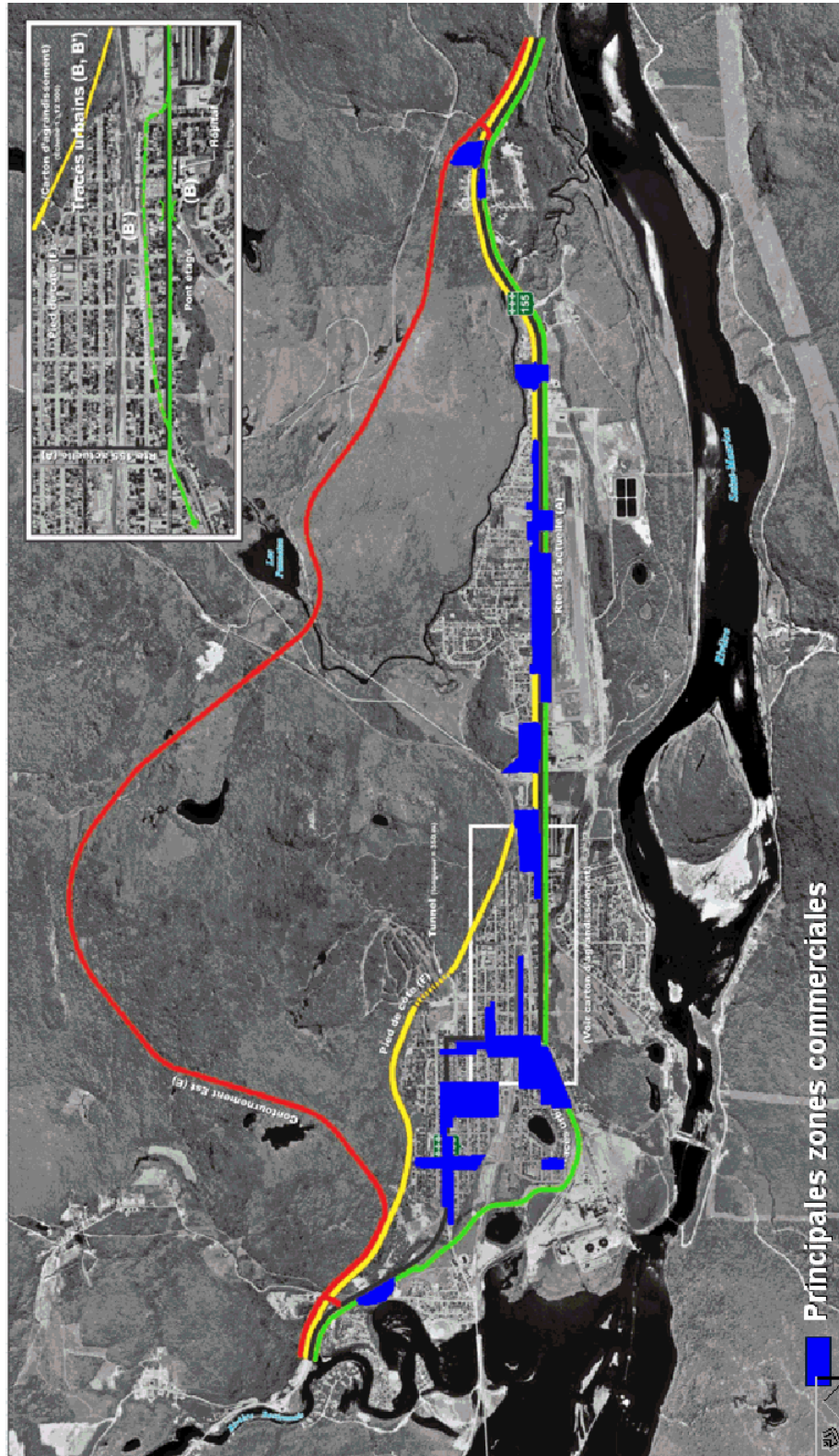
- limiter les nuisances induites par le trafic lourd (bruit, vibrations, fumées, risques, etc.);
- corriger les déficiences géométriques de la route;
- améliorer la sécurité pour l'ensemble des usagers (automobilistes, piétons, cyclistes);
- assurer une meilleure desserte des pôles d'activités (à l'échelle régionale).

Une étude d'impact sur l'environnement a été réalisée en 2002 pour ce projet. Trois variantes ont été étudiées et ont fait l'objet d'une étude comparative, soit :

- la variante Pied-de-Côte, empruntant le boulevard Ducharme puis longeant la montagne en passant sous le centre de ski;
- un tracé urbain empruntant le boulevard Ducharme et la rue Tessier, passant devant l'usine Smurfit-Stone puis empruntant la nouvelle bretelle d'accès déjà construite pour accéder à l'usine;
- le contournement est qui correspond au tracé qui a fait consensus en 2000.

Au terme de cette étude d'impact, la voie de contournement est s'avère le tracé de moindre impact. Le tracé urbain apparaît également comme un tracé acceptable (voir figure 1).

Figure 1 : Variantes et zones commerciales



1.2 Impacts économiques

Le bénéfice premier attendu de la construction de la VDC est l'amélioration de la qualité de vie des résidents de la municipalité contournée. La construction d'une VDC peut toutefois avoir des impacts négatifs sur les commerces localisés le long du tracé de l'ancienne route. Ainsi, il est presque inévitable qu'un détournement du trafic s'accompagne d'une baisse d'achalandage dans certains commerces. Dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement, réalisée en 2002, les impacts potentiels sur les commerces ont été étudiés.

Une enquête a d'abord été réalisée auprès de 30 commerçants susceptibles d'être directement affectés par le projet de voie de contournement de La Tuque, c'est-à-dire les commerces dont les activités ont un lien direct avec les volumes de circulation (restauration, hébergement, stations-services, commerces de détail). Cette étude avait pour but de dresser un portrait de la perception des commerçants sur les incidences éventuelles de la voie de contournement. Les résultats de cette étude indiquaient que 60 % de ces commerçants anticipaient pour eux des conséquences très importantes ou catastrophiques se traduisant par des pertes de revenus, des pertes d'emplois et éventuellement, pour le quart d'entre eux, la fermeture de leur commerce.

Les principaux représentants du milieu des affaires de La Tuque ont également été rencontrés en 2002 dans le cadre d'une journée de consultation. Des ateliers de discussion ont été organisés autour de trois thèmes; l'un de ces thèmes était l'activité commerciale et a donné lieu aux conclusions suivantes :

- Les revenus des commerces sont davantage reliés au tourisme qu'à la circulation lourde; d'ailleurs, très peu de commerces possèdent les espaces de stationnement ou les autres infrastructures nécessaires pour accueillir les camionneurs.
- Certains commerces éprouvent déjà des difficultés financières et la voie de contournement n'y est pour rien. La ville a besoin d'une relance économique et d'un dynamisme. Les commerçants et le milieu doivent se prendre en main pour attirer les touristes en ville. Pour sa part, le gouvernement doit mettre en place un programme d'aide financière et de soutien pour les commerçants.

- La municipalité et les commerçants devront s'afficher pour inciter les touristes à entrer en ville (panneaux réclames).
- Le raccordement sud devrait être modifié pour prévoir un arrêt sur la route 155 plutôt que sur le boulevard Ducharme de façon à inciter les touristes à passer par la ville.
- Il sera important de protéger le non-accès et d'empêcher le développement commercial sur les terres privées en bordure de la voie de contournement.

Le milieu des affaires de La Tuque a également présenté ses préoccupations lors de la séance d'information organisée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en mars 2003. Lors de cette séance, on a recueilli les commentaires suivants :

- L'étude économique réalisée (enquête sur les commerces) est jugée incomplète.
- Une étude d'impact économique détaillée doit être effectuée.
- Les impacts sur les commerces, dans des villes ayant fait l'objet d'un contournement, devraient être présentés.

1.3 Objectifs de l'étude d'impact économique

À la suite de cette séance de consultation et en préparation pour les audiences publiques, le MTQ a mandaté le Groupe HBA pour réaliser une étude d'impact économique sur les ventes au détail advenant la construction de la VDC. Un comité de travail regroupant des représentants de la Chambre de commerce, de la Société de développement commercial (SDC), du Centre local de développement (CLD) du Haut-Saint-Maurice, de la Société d'aide au développement de la collectivité (SADC) et de la Ville de La Tuque a été formé afin de participer à la réalisation de cette étude en collaboration avec le MTQ et le Groupe HBA.

L'objectif principal de cette étude d'impact sur les ventes au détail est d'apprécier, dans la mesure du possible, la nature et l'ampleur des impacts négatifs prévisibles. L'étude vise ainsi à :

- évaluer, à l'aide d'une enquête origine-destination (OD), les fuites commerciales éventuelles à la suite de la mise en service de la voie de contournement;
- étudier des projets de voie de contournement réalisés ailleurs au Québec;
- proposer des recommandations pour atténuer les éventuels impacts négatifs.

Une rencontre a eu lieu le 16 juillet 2003 avec le comité de travail. Lors de cette rencontre, le contexte, les objectifs ainsi que l'approche méthodologique préconisée ont été présentés au comité. Les commentaires formulés par les membres du comité ont été recueillis et intégrés à l'étude.

2 MÉTHODOLOGIE

2.1 Approche proposée

Afin de donner plus de crédibilité à l'étude et de s'assurer que les préoccupations des commerçants de La Tuque seraient vraiment prises en considération, le comité de travail a été impliqué dans toutes les phases de l'étude. Il a ainsi été consulté sur le questionnaire de l'enquête OD, sur la période de réalisation de cette enquête ainsi que sur les choix des villes où ont été réalisées des VDC. Des représentants du comité de travail ont également participé aux deux visites des villes choisies, soit Val-d'Or et Saint-Ferdinand (Bernierville).

2.2 Contenu de l'étude

L'étude économique se divise en trois parties : 1) une revue de la littérature sur les impacts économiques d'une VDC; 2) l'étude de deux cas semblables (villes où ont été réalisées des voies de contournement) et 3) la réalisation d'une enquête OD auprès des automobilistes sortant de La Tuque.

2.2.1 Revue de la littérature

On a effectué une revue de trois études réalisées aux États-Unis et qui ont permis d'apprécier l'impact économique de 88 VDC dans 6 États. Ces études ont utilisé différentes méthodologies basées toutes trois sur des statistiques.

2.2.2 Études de cas

Le MTQ a fait l'inventaire des villes ayant fait l'objet d'une voie de contournement au Québec au cours des vingt-cinq dernières années. Une vingtaine de projets réalisés ont ainsi été ciblés et analysés. Afin de retenir seulement les cas qui présentaient le plus de similitudes avec La Tuque, les critères suivants ont été retenus :

- VDC en service depuis au moins 3 ans;

- nuisances au centre-ville en raison de l'importance du trafic lourd avant le projet de VDC;
- VDC avec servitude de non-accès (absence de développement le long de la VDC);
- isolement de la municipalité;
- caractère industriel de la ville;
- vocation touristique;
- études sur les activités commerciales lors de la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement.

Selon les critères choisis, quatre projets sont ainsi ressortis, soit :

- Val-d'Or (route 117);
- Jonquière (autoroute 70);
- Saint-Ferdinand (Bernierville) (route 165);
- Saint-Joseph-de-Beauce (autoroute 73).

Ces quatre cas de contournement ont été soumis au comité de travail afin d'en sélectionner deux dans le cadre de l'étude. Les villes de Val-d'Or et de Saint-Ferdinand (Bernierville) ont été retenues.

Les objectifs de cette étude de cas semblables étaient :

- de bénéficier de l'expérience d'autres projets pour mieux planifier la VDC de La Tuque;
- de permettre aux intervenants économiques de La Tuque de mesurer concrètement les impacts éventuels d'une voie de contournement sur les commerces.

Pour chaque ville, on a rencontré les autorités municipales (maire et conseillers) ainsi que les représentants d'organismes tels que la chambre de commerce, les associations de commerçants, la corporation de développement industriel, les associations touristiques, etc. Dans un deuxième temps, on a rencontré des commerçants implantés au centre-ville et qui ont vécu la mise en service de la voie de contournement.

Le compte rendu de ces rencontres est présenté à l'annexe 1.

2.2.3 Enquête origine-destination

Une enquête OD a été réalisée, par le MTQ, entre le 24 septembre et le 10 octobre 2003. Cette date a été choisie, à la suite de la recommandation des intervenants de La Tuque, car elle correspond à la période de chasse qui se traduit par un achalandage important à La Tuque et au cours de laquelle les gens de passage font des dépenses substantielles dans les commerces. L'annexe 2 présente l'analyse de cette enquête origine-destination réalisée par le MTQ.

Pour cette enquête, on a préparé un questionnaire (voir annexe 2, p. 18) afin de connaître les motifs du passage ou du séjour, l'ampleur et la nature des dépenses ainsi que l'intérêt des automobilistes à contourner La Tuque si cette possibilité leur était offerte. En comparant le profil qui se dégage de l'expérience des autres municipalités contournées à celui des voyageurs qui passent par La Tuque, on a pu estimer la nature et l'ampleur de l'impact prévisible de la VDC sur les commerces.

Cette enquête reprend les questions usuelles : provenance, destination, type de véhicule, motif du déplacement, durée du séjour à La Tuque, fréquence du déplacement à La Tuque. En plus, on a posé des questions visant à connaître le profil de consommation de la clientèle et principalement de la clientèle de transit : montant dépensé au cours du séjour à La Tuque, catégorie principale de dépenses (essence, épicerie, restauration, hébergement, équipement de chasse et de camping, etc.). Ces questions ont permis de cibler les dépenses effectuées par les automobilistes ainsi que le type d'établissements où ces dépenses ont été effectuées.

Les questions ont été posées seulement aux conducteurs des véhicules sortant de La Tuque, ceci afin de déterminer ce qu'ils ont réellement dépensé.

Finalement, on a ajouté une question concernant le comportement des automobilistes (choix d'éviter de traverser la ville de La Tuque) advenant la réalisation de la VDC.

Le croisement des réponses à ces questions a permis de tracer un comportement anticipé des automobilistes et des impacts économiques potentiels lors de la construction de la VDC.

3 REVUE DE LA LITTÉRATURE

On a recensé de nombreux articles sur l'impact économique des VDC, surtout aux États-Unis. Ces impacts touchent les ventes au détail, le niveau d'emplois, le revenu, l'utilisation du sol, la valeur des propriétés et d'autres indicateurs économiques. Plusieurs méthodologies ont été utilisées, des plus simples analyses de statistiques comparées aux analyses économétriques complexes. Toutes les études publiées ont été réalisées à l'aide de statistiques permettant de mesurer l'impact effectif après la mise en service de la VDC; aucune étude n'était prospective ou prévisionnelle comme la présente. Dans tous les cas, la communauté d'affaires appréhendait l'impact négatif des VDC sur les commerces.

Globalement, les conclusions de toutes ces études sont relativement similaires, de sorte que la revue des trois articles présentés ci-après permet d'apprécier l'impact économique des VDC selon la littérature scientifique.

3.1 The Economic Impact of Rural Highway Bypasses : Iowa and Minnesota Case Studies¹ (Impact économique des VDC en milieu rural : étude de cas en Iowa et au Minnesota)

Il s'agit d'une des études les plus exhaustives sur le sujet. L'échantillon d'évaluation comprend 11 communautés de l'Iowa et 10 du Minnesota où a été réalisée une VDC à la fin des années 1970, les statistiques détaillées sur le commerce étant compilées dans ces États depuis 1969. Chaque ville contournée a été associée à une « ville contrôle » ayant une population de taille comparable, ainsi qu'un volume de circulation et un éloignement par rapport à la région métropolitaine similaires. Les auteurs ont également effectué un sondage d'opinion auprès des communautés d'affaires des 11 localités de l'Iowa pour apprécier leur perception de l'impact qu'a eu la VDC sur leur commerce.

¹ D. Otto et C. Anderson, Iowa State University, janvier 1995, 58 p.

3.1.1 Résultats de l'analyse des ventes au détail

L'analyse statistique de l'évolution des ventes au détail dans les villes contournées et les villes contrôles démontre qu'il n'y a aucune différence significative dans les moyennes de ventes observées, et ce, en Iowa comme au Minnesota. Les auteurs indiquent également qu'une analyse de régression basée sur les caractéristiques des communautés a produit les mêmes résultats.

Les auteurs ont de plus procédé à une analyse statistique d'un ensemble de commerces plus susceptibles d'être affectés par les VDC comme les stations-services et les restaurants. Là encore, il n'y a pas de différence statistiquement significative entre les ventes au détail des villes contournées et celles des villes contrôles. On signale toutefois une faible réduction des ventes dans le secteur de la restauration, sans la quantifier.

3.1.2 Résultats du sondage

Les réponses des commerçants au sondage indiquent qu'ils sont favorables aux VDC dans un ratio de 4 contre 1, notamment en raison de la diminution de la congestion et de la circulation qui améliore l'environnement pour le magasinage. En ce qui a trait à l'impact sur les commerces, « les commerçants dans les 11 communautés affirment que la mise en service de la VDC n'a eu aucun effet économique sur leur entreprise »².

Les auteurs analysent ensuite l'impact, par type d'entreprises, sur les facteurs affectant la qualité de vie, la sécurité et d'autres variables telle la signalisation. Deux choses sont à retenir des conclusions qui découlent du sondage, soit que le centre d'affaires principal (*central business districts*) semble affecté négativement par la VDC et qu'il y a une forte insatisfaction des commerçants quant à la signalisation implantée après la mise en service de la VDC.

² *Op. cit.*, p. 10.

3.1.3 Résultats globaux

Les auteurs concluent que les VDC ont eu peu d'impact selon les commerçants, quoique certains ajustements aient été nécessaires après le contournement. L'analyse des statistiques des ventes au détail démontre qu'il n'y a pas eu d'impacts négatifs à ce chapitre, et que la baisse « mineure » des ventes dans certains types de commerces et à certains endroits est compensée par des hausses dans d'autres secteurs; il s'agit donc d'un effet de transfert et non d'une perte pour la communauté.

Les marchands ont clairement indiqué leur insatisfaction quant à l'affichage des accès à leur communauté. Les auteurs concluent qu'il serait souhaitable de consulter les commerçants au stade de la planification des VDC pour qu'ils puissent contribuer aux choix du tracé, de la signalisation et des accès aux centres d'affaires.

3.2 **Summary of Highway Bypass Studies³ (résumé d'études de VDC)**

Cet article publié en décembre 2000 est lui-même une revue de la littérature de 5 articles sur les VDC. On y présente les principales conclusions de chacune des études dont voici le résumé.

3.2.1 VDC au Wisconsin

En janvier 1998, le ministère du Transport du Wisconsin (MTW) a publié une étude sur l'impact économique des VDC, au cours des 18 dernières années, de 17 communautés dont la taille variait entre 304 et 28 000 personnes. Ces 17 communautés ont été comparées à 14 communautés contrôles. Les principales conclusions de cette étude sont :

³ D. Leong et G. Weisbrod, Wisconsin Department of Transportation, décembre 2000, p. 4.

- Dans la majorité des communautés, les VDC ont peu d'impacts négatifs sur l'activité économique. Les économies des petites communautés de moins de 2000 habitants sont les plus susceptibles d'être affectées.
- À long terme, le volume de circulation moyenne sur la route contournée dans les communautés de taille moyenne et grande tend à se rétablir, ce qui est signe d'une activité économique importante dans ces communautés et de conditions favorables au développement du commerce de détail.
- Très peu de commerces de détail se sont déplacés ou ont développé de nouvelles succursales en bordure de la VDC.
- Les communautés considèrent leur VDC comme globalement positive, tout en reconnaissant que celle-ci change l'environnement d'affaires et force les commerçants à s'ajuster.

L'étude permet d'apprécier certains impacts positifs des VDC sur l'économie, le niveau d'emploi et la valeur de certaines propriétés.

3.2.2 VDC au Kansas

En 1996, David Buress de l'Institute for Public Policy and Business Research a publié une étude sur 21 VDC de petites villes du Kansas. Ses principales conclusions sont :

- À long terme, la VDC typique au Kansas n'a probablement pas d'impacts négatifs significatifs. La plupart des comtés et plusieurs villes peuvent avoir bénéficié à long terme de la construction des VDC.
- À court terme, chaque VDC n'a pas eu d'impact négatif sur l'ensemble des commerces de la ville. Les VDC ont peut-être eu un impact négatif sur les entreprises liées aux clientèles de transit comme les restaurants, les bars, les motels et les stations-services. Cependant, ce ne sont pas toutes les entreprises de ces secteurs qui ont été affectées négativement.
- Certaines villes ou entreprises ont été affectées de façon plus marquée par rapport à la moyenne. Ainsi, certaines entreprises ont peut-être choisi de fermer plutôt que de s'ajuster à la nouvelle réalité. Toutefois, ces entreprises ont été remplacées par d'autres.

- Plusieurs autres facteurs (cycle économique, mouvement de population, etc.) affectent l'économie des petites villes et leurs entreprises, et ces différents facteurs sont substantiellement plus importants que les VDC.

3.2.3 VDC en Iowa

En 1991, le ministère des Transports de l'Iowa a examiné l'impact des VDC de 11 communautés de 673 à 7900 habitants. On retient des conclusions de cette étude les éléments suivants :

- L'analyse des données secondaires indique que les ventes au détail sont peu affectées par les VDC.
- Les avantages des VDC ne semblent pas annulés par des pertes équivalentes dans les ventes au détail. Les entreprises desservant les commerces et les industries locales ainsi que les entreprises qui dépendent de la fidélisation de leur clientèle risquent au contraire de bénéficier d'une amélioration de l'environnement au centre-ville. Certaines autres entreprises se sont relocalisées près de la VDC. Avec le temps, la majorité des commerçants se sont ajustés et se déclarent en faveur de la VDC.

3.2.4 VDC au Texas

Une étude publiée par Johann Andersen et ses collaborateurs de l'Université du Texas à Austin a utilisé un modèle d'analyse statistique qui incorpore diverses données sur les ventes au détail, ce qui a permis d'apprécier l'impact des VDC dans 6 petites villes du Texas. Les auteurs tirent les conclusions suivantes :

- L'impact économique des VDC dans les petites villes en milieu rural, quoique non uniforme, apparaît plutôt mineur.
- Les analyses de cas indiquent que les communautés ne perçoivent pas nécessairement les VDC comme un facteur négatif. La présence des VDC est plutôt perçue comme l'un des facteurs contribuant à la performance économique d'une petite ville en milieu rural. La baisse initiale enregistrée dans certains types de ventes est souvent compensée par

une réorientation des commerces locaux. Le leadership des élus et des gens d'affaires semble jouer un rôle important dans l'évolution d'une ville après la construction d'une VDC.

3.2.5 VDC en Caroline du Nord

En 1991, un rapport, préparé pour la North Carolina Division of Community Assistance dont l'objet était l'étude d'une route spécifique, soulignait que : « Les efforts devraient se concentrer sur la maximisation des opportunités résultant d'une amélioration de la circulation, plutôt que sur une opposition à l'amélioration. Les améliorations apportées au réseau routier profitent à l'ensemble de la communauté, même si certains commerces y perdent. Les efforts doivent être dirigés vers la réduction des impacts négatifs par une publicité adéquate, une signalisation le long de la VDC et des accès adéquats entre la VDC et l'ancienne route. »

3.3 **The Impacts of Bypasses on Small-and Medium-Sized Communities : An Econometric Analysis^{4 (p.17)} (Les impacts des VDC sur les petites et moyennes communautés : une analyse économétrique)**

Cette étude repose sur l'analyse des données de 23 villes dont la population varie entre 2500 et 50 000 personnes et où n'existe qu'une VDC simple, à savoir un seul contournement. L'échantillon inclut de plus 19 villes contrôles non contournées. Dans cette étude, on a recueilli des données annuellement sur une période de 9 ans (avant et après la construction de la VDC) dans chacune des 42 villes, ce qui représente un ensemble de 378 observations.

L'intérêt de cet article réside dans l'utilisation des méthodes statistiques les plus avancées, en raison notamment de la quantité de données dans l'échantillon. Aux fins de leur analyse, les auteurs ont regroupé les données sous 4 secteurs économiques, soit les ventes de marchandises au détail, les ventes de gazoline, les ventes de breuvages et de boissons, les services.

⁴ S. Srivivasan et K.M. Kockelman, Journal of Transportation and Statistics, 2002, p. 57-69.

Les principaux résultats économétriques des analyses de régression effectuées par les auteurs aux fins de cette étude sont :

- Tous les secteurs mesurés ont subi un impact négatif de la VDC.
- L'impact négatif sur les ventes par individu augmente en fonction du volume de circulation détourné.
- Plus la ville est populeuse, plus petit est l'impact négatif de la VDC sur les ventes par individu.
- Les secteurs les plus susceptibles d'être affectés négativement sont les stations-services et les restaurants.
- La faible importance relative de ces secteurs dans l'économie des villes fait en sorte que l'impact négatif sur les ventes de gazoline et la restauration n'affecte pas nécessairement l'économie globale de la région⁵.

⁵ Fait à noter, les auteurs ne soulignent pas le faible pouvoir explicatif de la régression liée aux ventes de gazoline tel qu'il est mesuré par le R^2 , soit 0,31 comparativement à une moyenne de 0,60 pour les 3 autres secteurs économiques. Les ventes de gazoline sont donc influencées par plusieurs facteurs importants non considérés dans leur modèle, ce qui réduit quelque peu la fiabilité de leurs conclusions sur les stations-services.

4 ÉTUDE DE CAS

Tel qu'on l'a mentionné à la section 2.2.2, parmi les villes proposées par le MTQ, le choix du comité de travail s'est porté sur les villes de Val-d'Or et de Saint-Ferdinand (Bernierville).

4.1 Déroulement des visites

La visite à Val-d'Or s'est déroulée le 19 novembre 2003 et celle à Saint-Ferdinand le 21 janvier 2004. Cinq représentants du milieu des affaires de La Tuque ont participé à ces deux visites.

Cette activité comprenait : 1) une visite de la voie de contournement; 2) une rencontre avec les représentants de la Ville (maire et conseillers) ainsi qu'avec des représentants du milieu des affaires; 3) une rencontre avec des propriétaires de commerces situés au centre-ville et ayant vécu la mise en service de la VDC.

Une grille d'analyse avait été fournie aux participants. Les représentants du milieu des affaires de La Tuque ont également pu poser à leurs homologues des deux villes les questions qui les préoccupaient.

Un compte rendu de ces deux visites est présenté à l'annexe 1.

4.2 Principales conclusions

À la suite de ces deux visites, les conclusions suivantes peuvent être tirées au sujet des impacts de la mise en service de la VDC sur les commerces de Val-d'Or et de Saint-Ferdinand :

- Aucun des commerçants rencontrés, dans chacune des deux villes, ne regrette la construction de la VDC.

- Dans les deux villes, la mise en service de la VDC a eu des impacts minimes ou nuls sur le chiffre d'affaire des commerces situés au centre-ville. À Saint-Ferdinand, la fermeture de l'hôpital Saint-Julien a été bien plus dramatique pour les commerces.
- La disparition des camions du centre-ville y a amélioré la qualité de vie dans les deux cas, ce qui a eu un effet positif sur les commerces. À Saint-Ferdinand, de nouveaux commerces se sont installés (cafés-terrasses) ou ont été rénovés le long de l'ancienne route. Des investissements importants (Manoir du Lac William) ont été réalisés. La valeur des maisons a également augmenté, particulièrement en bordure du lac.
- La VDC a été vue dans les deux villes comme un outil de développement de la municipalité (localisation du parc industriel); la localisation de la VDC est ainsi d'une importance majeure pour le développement local et les besoins de la municipalité doivent être pris en compte.
- La VDC n'a pas donné lieu à une modification de la structure commerciale dans les deux villes. Le centre-ville ne s'est pas vidé et aucun nouveau commerce ne s'est installé aux entrées et aux sorties de la VDC aussi bien à Val-d'Or qu'à Saint-Ferdinand⁶. Le développement commercial, en particulier à Val-d'Or, a suivi un développement similaire à celui de toutes les villes du Québec : construction de centres commerciaux en zone périurbaine et déplacement de certains commerces vers ces nouveaux pôles commerciaux.
- La municipalité, par son règlement de zonage, a le pouvoir de contrôler le développement commercial après la construction de la VDC. À Val-d'Or et à Saint-Ferdinand, les autorités municipales n'ont pas permis le développement commercial à l'entrée et à la sortie de la VDC.
- Des liens avec le centre-ville et la VDC doivent exister entre l'entrée et la sortie pour donner une deuxième chance aux usagers de la route de passer par le centre-ville et d'y utiliser les commerces. Ces accès doivent être sécuritaires.

⁶ Dans les deux cas, la VDC est affectée d'une servitude de non-accès, c'est-à-dire qu'aucun commerce ou autre bâtiment ne peut être implanté le long de la VDC; ce sera également le cas pour la VDC de La Tuque.

- L'affichage aux entrées et le long de la VDC est un élément essentiel pour donner une visibilité au centre-ville et aux commerces (importance du coup de cœur). Selon les intervenants rencontrés, cet affichage doit être planifié et négocié avant l'ouverture de la VDC.
- Dans le cas de Val-d'Or, la présence de carrefours giratoires permet d'assurer une plus grande fluidité de la circulation, améliore la sécurité et peut constituer une porte d'entrée attrayante à la ville (aménagements paysagers, affichage, etc.). Ces carrefours giratoires doivent être planifiés le plus tôt possible.
- Dans le cas de Val-d'Or, le bureau d'information touristique, qui était situé à l'entrée sud de la ville, après le début de la VDC, a été relocalisé avant le début de celle-ci. Selon les intervenants rencontrés, le bureau d'information touristique joue un rôle important et permet en particulier de diriger les usagers vers le centre-ville et ses commerces. Sa visibilité et son accès à partir de la VDC sont donc importants.

5 CALCUL DE L'IMPACT COMMERCIAL PRÉVISIONNEL DE LA VDC À LA TUQUE

L'objectif de ce chapitre est d'estimer les fuites commerciales potentielles qu'engendrerait la construction d'une VDC à La Tuque. Afin d'obtenir des données directes auprès des automobilistes traversant La Tuque, un sondage a été effectué auprès de ceux-ci.

Idéalement, il aurait été souhaitable de pouvoir sonder les usagers de la route 155 à plusieurs périodes de l'année. En effet, la région de La Tuque étant une destination touristique, le volume des clientèles varie considérablement au gré des saisons. Ainsi, de l'avis des commerçants du milieu, les saisons de la pêche et de la chasse sont les périodes de pointe en termes d'achalandage touristique; l'été demeure la haute saison et l'hiver la basse saison. Comme les délais impartis interdisaient la réalisation de sondages multiples sur une année, soit idéalement un par saison, le comité de travail a opté pour un seul sondage dans une période de pointe, soit celle de la chasse. Par ailleurs, comme tout sondage comporte un biais, il était primordial de ne pas sous-estimer l'impact potentiel des fuites commerciales, quitte à les surestimer.

5.1 Méthodologie du sondage

Le ministère des Transports a mandaté une firme spécialisée pour effectuer un sondage auprès des automobilistes selon la méthodologie propre aux enquêtes OD, en excluant toutefois les camionneurs. Trois postes d'interception ont servi pour effectuer le sondage, soit le poste 1 sur la route 155 en direction sud, le poste 2 sur la route 155 en direction nord et le poste 3 au chemin La Croche en direction nord. Le sondage a été réalisé entre le 24 septembre et le 10 octobre 2003, soit en période de chasse.

Le questionnaire a été élaboré par les experts du Groupe HBA en collaboration avec les experts du ministère des Transports et les représentants du milieu socioéconomique de La Tuque (voir annexe 2, p. 18). Il s'agit d'un questionnaire de type OD modifié pour incorporer des données sur les dépenses des automobilistes. En plus des questions usuelles des enquêtes OD, on y trouve des questions sur le montant et la nature des dépenses effectuées à La Tuque par les voyageurs. Les automobilistes étant sondés après

leur passage dans la ville, les données concernent des dépenses effectives plutôt que des intentions de dépenses. La question sur l'utilisation éventuelle de la VDC ne permet évidemment d'obtenir qu'une réponse hypothétique, élément qui doit être pris en compte dans l'interprétation des résultats.

5.2 Résultats du sondage

Sur le plan logistique, l'enquête s'est déroulée rondement, la pluie n'ayant nui qu'à une seule des 9 séances de l'enquête. Sur le plan statistique, le tableau 1 permet d'apprécier de manière synoptique les résultats du sondage.

Tableau 1 : Présentation des résultats du sondage et calcul de l'impact de la VDC

	#	Données quotidiennes annualisées			
		Utilisation du contournement			
		Oui	Non	Ne sais pas	Total
Poste 1, route 155, direction sud					
Mercredi 1 ^{er} octobre, dir. 2, 13 h-19 h	637	14 145 \$	34 585 \$	5 774 \$	54 504 \$
Jeudi 2 octobre, dir. 2, 7 h-11 h et 14 h-19 h	734	16 932 \$	32 675 \$	3 486 \$	53 092 \$
Vendredi 3 octobre, dir. 2, 7 h-13 h	595	26 254 \$	29 449 \$	2 712 \$	58 415 \$
Total	1966				
Poste 2, route 155, direction nord					
Mercredi 8 octobre, dir. 1, 13 h-19 h	188	5 573 \$	24 299 \$	1 450 \$	31 322 \$
Jeudi 9 octobre, dir. 1, 7 h-19 h	572	7 767 \$	24 195 \$	1 489 \$	33 451 \$
Vendredi 10 octobre, dir. 1, 7 h-13 h	378	14 628 \$	33 205 \$	2 304 \$	50 137 \$
Total	1138				
Poste 3, chemin La Croche, direction nord					
Mercredi 24 septembre, dir. 1, 13 h-19 h	333	4 006 \$	44 670 \$	547 \$	49 223 \$
Jeudi 25 septembre, dir. 1, 7 h-12 h	224	11 280 \$	32 304 \$	1 333 \$	44 916 \$
Vendredi 26 septembre, dir. 1, 7 h-19 h	909	22 994 \$	82 734 \$	6 497 \$	112 225 \$
Total	1466				
Résultats consolidés					
Total moyen pondéré		15 939 \$	41 972 \$	3 552 \$	61 463 \$
Total annuel		5 821 733 \$	15 330 209 \$	1 297 303 \$	22 449 244 \$

Importance relative		26 %	68 %	6 %	100 %
----------------------------	--	-------------	-------------	------------	--------------

Les données de dépenses quotidiennes enregistrées à chaque période de sondage par poste sont présentées sur une base annualisée, c'est-à-dire que les données brutes ont été ajustées à l'aide des statistiques de fréquences quotidiennes calculées par le ministère des Transports afin d'établir une projection annuelle. La moyenne pondérée des dépenses quotidiennes des automobilistes se chiffre à 61 463 \$ par jour, pour un total annuel de 22,4 M\$. Selon les automobilistes, 26 % de cette somme ne serait pas dépensée à La Tuque si une VDC était construite. Les fuites commerciales potentielles associées à la VDC se chiffrent donc à 5,8 M\$ annuellement, si les dépenses moyennes des automobilistes incluaient les dépenses des chasseurs à l'année longue. Selon le *Financial Post*⁷, les ventes au détail à La Tuque totalisent 110 M\$. L'impact de la VDC signifierait donc une réduction de 5,3 % des ventes au détail.

La fuite commerciale potentielle de 5,8 M\$ représente un maximum pour les raisons indiquées précédemment. Toutefois, si les dépenses des automobilistes s'établissaient au niveau mesuré par le sondage pendant 60 jours (30 jours de chasse et 30 jours de pêche), au lieu de 365 jours, et que la dépense chutait de 20 % pendant les mois de juillet et août, et qu'elle chutait de 40 % pendant les mois d'hiver, la fuite commerciale potentielle serait alors de 4,0 M\$ annuellement, ou 3,7 % des ventes au détail régionales.

Le sondage permet également d'apprécier l'importance des fuites par secteur économique. À la lecture du tableau 2, on constate que les secteurs de l'épicerie et de l'essence absorberaient à eux seuls 63 % de la baisse du chiffre d'affaires. Si on ajoute l'hébergement et la restauration, on explique 83 % des fuites commerciales anticipées.

Il est cependant fort probable que l'implantation éventuelle de stations-services en aval et en amont de la VDC vienne réduire très significativement les 63 % de fuites imputables aux secteurs de l'épicerie et de l'essence.

Tableau 2 : Répartition des fuites par secteur économique

Secteur économique	Fuite	%
Épicerie	1 357 858 \$	23 %
Équipement	166 769 \$	3 %
Essence	2 329 171 \$	40 %
Hébergement	619 586 \$	11 %
Magasinage	121 201 \$	2 %
Restauration	504 810 \$	9 %
Autres	722 337 \$	12 %
Total	5 821 733 \$	100 %

⁷ Financial Post Markets, Canadian Demographics 2003, Retail Sales Estimates by urban markets, p. 128.

6 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

6.1 Principales conclusions

La revue de la littérature sur l'impact économique des voies de contournement n'a pas permis de recenser d'études prévisionnelles sur le sujet. Les études publiées mesurent la situation prévalant avant et après la construction d'une VDC. Elles sont unanimes à confirmer un impact positif des VDC sur la qualité de vie des résidants et des commerçants. Elles dressent également un bilan global positif des VDC. De manière générale, les études font ressortir les points suivants :

- Les VDC n'ont que peu d'impact économique sur la région.
- Certains secteurs d'activité subissent un faible impact négatif à court terme, par exemple la restauration et les stations-services.
- À long terme, les entreprises s'ajustent pour compenser les impacts négatifs⁸.
- Presque toutes les études font état de problèmes d'affichage et de signalisation.

L'expérience des VDC à Val-d'Or et à Saint-Ferdinand a également montré les impacts positifs de la VDC. Les principales conclusions sont les suivantes :

- Aucun des commerçants rencontrés, dans les deux villes, ne regrette la construction de la VDC.
- La construction de la VDC a eu des impacts minimes ou nuls sur le chiffre d'affaires des commerces situés au centre-ville dans les deux cas.
- La disparition des camions du centre-ville y a amélioré la qualité de vie dans les deux cas, ce qui a eu un effet positif sur les commerces⁹.

⁸ Dans certains des cas étudiés dans la littérature, les commerces pouvaient s'installer sur la VDC, ce qui réduisait l'impact à long terme.

⁹ Dans le cas de La Tuque, l'enquête OD, menée en 2002 auprès des camionneurs, a montré que seulement 50 % des camions emprunteraient la VDC, l'autre 50 % ayant comme destination finale la ville de La Tuque.

- La VDC a été vue dans les deux villes comme un outil de développement de la municipalité.
- La VDC n'a pas donné lieu à une modification de la structure commerciale dans les deux villes. La municipalité, par son règlement de zonage, a le pouvoir de contrôler le développement commercial après la construction de la VDC.
- Des liens avec le centre-ville et la VDC doivent exister entre l'entrée et la sortie pour donner une deuxième chance aux usagers de la route de passer par le centre-ville.
- L'affichage aux entrées et le long de la VDC est un élément essentiel pour donner une visibilité au centre-ville et aux commerces (importance du coup de cœur).

Globalement, les résultats du sondage auprès des automobilistes ayant emprunté la route 155 ou se dirigeant sur le chemin La Croche sont conformes à ceux observés dans la littérature et dans les deux villes visitées. L'impact potentiel affectera principalement les secteurs des stations-services et de l'épicerie, ainsi que la restauration et l'hébergement. Une baisse d'environ 4 % des ventes au détail représente une approximation réaliste de l'impact de la VDC en ce domaine, quoique si l'on s'en tient aux résultats du sondage, l'impact négatif serait de 5,3 %. Il est toutefois fort probable que l'implantation de stations-services en amont et/ou en aval de la VDC, si la Ville de La Tuque l'autorise, permette de réduire sensiblement les fuites commerciales, possiblement jusqu'à 50 %.

6.2 Recommandations

Faisant suite aux différentes études menées, des recommandations concernant la construction de la VDC à La Tuque sont proposées. Ces recommandations pourront servir de pistes de travail à la communauté de La Tuque pour limiter les éventuels impacts négatifs sur les commerces et pour qu'elle puisse également bénéficier de la VDC. Il est évident que le succès de la VDC dépend de la mobilisation et de l'implication de la communauté de La Tuque dans ce dossier.

6.2.1 Liens entre la VDC et le centre-ville

Il apparaît important qu'au moins un lien soit aménagé avec le centre-ville, entre l'entrée et la sortie de la VDC. Les exemples de Val-d'Or et de Saint-Ferdinand montrent qu'il est important que l'automobiliste qui emprunte la VDC ait une autre chance de revenir au centre-ville. Le choix le plus évident pour ce lien est le chemin Wayagamak. Ce lien permettrait également de drainer le trafic lourd qui se dirige vers le centre de l'agglomération (usine John Lewis) et de réduire ainsi le passage de camions dans le centre-ville.

Le chemin Wayagamak pourrait également devenir une localisation privilégiée pour le développement industriel en raison non seulement de la proximité de la VDC mais aussi de la présence de la conduite d'aqueduc, de la voie ferrée et de vastes espaces vacants. La VDC pourrait ainsi servir le développement de La Tuque. La décision de développer ce secteur revient évidemment aux autorités municipales.

6.2.2 Affichage et signalisation¹⁰

Il ressort de la littérature et des entrevues avec les gens d'affaires ayant vécu la mise en service d'une VDC, que l'on doit porter une attention particulière à l'affichage et à la signalisation le long de la VDC. La visibilité des commerces et plus particulièrement de ceux situés le long de l'ancienne route 155 sera en effet un enjeu majeur au moment de la construction de la VDC. Les intervenants rencontrés à Val-d'Or et à Saint-Ferdinand ont clairement indiqué que l'affichage et la signalisation devront être négociés et planifiés avant la construction de la VDC. Selon que l'affichage et la signalisation sont situés à l'intérieur ou à l'extérieur de l'emprise routière, ils sont gérés respectivement par le MTQ et Tourisme Québec ou par la municipalité.

- Signalisation à l'intérieur de l'emprise de la route

Le MTQ et Tourisme Québec ont publié en 1988 une politique de signalisation touristique (panneaux bleus). Cette politique, présentée à l'annexe 3¹¹, s'applique à toute signalisation située dans l'emprise de la route.

¹⁰ On se référera à la signalisation dans l'emprise de la route et à l'affichage à l'extérieur de cette emprise.

¹¹ On peut également consulter la politique à l'adresse suivante :

http://www.bonjourquebec.com/mto/publications/pdf/programmes/equip_prives_f.pdf

Le propriétaire d'une entreprise touristique qui veut annoncer son établissement doit en faire la demande à son association touristique régionale (ATR)¹². Il faut noter que les restaurants, les stations-services, les centres commerciaux, les magasins de vente au détail et les équipements municipaux culturels et sportifs ne sont pas admissibles à cette signalisation. Les équipements admissibles à la signalisation touristique sont présentés à la page 19 de l'annexe 3.

- Affichage à l'extérieur de l'emprise de la route

La municipalité de La Tuque peut aussi se charger de la fabrication, de l'installation et de l'entretien des panneaux sur son territoire, en respectant les normes prévues au Code de la sécurité routière et dans la Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation (voir annexe 4).

Le comité de travail et les commerçants de La Tuque devraient entamer des discussions avec l'ATR de la Mauricie, la Ville de La Tuque et le MTQ afin de planifier la signalisation dans l'emprise de la future VDC et d'élaborer une stratégie de visibilité du centre-ville par l'affichage le long de la VDC à l'extérieur de l'emprise.

6.2.3 Développement commercial aux entrées de la VDC

La VDC aura une servitude de non-accès; aucun développement commercial ne sera donc permis le long de la VDC. Les points d'entrée ou de sortie de la VDC constitueront des espaces privilégiés pour le développement commercial. Des commerçants pourraient vouloir s'y installer et y exploiter une station-service, un restaurant, un dépanneur ou un motel afin de desservir la clientèle de la VDC. L'installation de tels services drainerait inévitablement une partie des dépenses effectuées auparavant dans le centre-ville. Il faut toutefois noter que ces commerces pourraient également récupérer les fuites commerciales anticipées, particulièrement celles liées à l'achat de carburant. Il s'agirait alors d'un déplacement commercial et non d'une fuite vers d'autres villes.

Toutefois, les secteurs situés à l'entrée et à la sortie de la VDC ne sont pas compris à l'heure actuelle dans une zone commerciale. Le développement commercial à l'entrée et à la sortie

¹² ATR de la Mauricie : 777, 4^e Rue, Shawinigan, G9N 1H1, tél. : (819) 536-3334.

de La Tuque n'est donc possible que si les autorités municipales l'autorisent. La Ville de La Tuque a donc le contrôle du développement commercial à l'entrée et à la sortie de la VDC. Toute ouverture au commerce aux entrées de la VDC devra faire l'objet d'un débat avec les représentants du milieu des affaires de La Tuque.

6.2.4 Bureau d'information touristique

Le bureau d'information touristique de la Ville de La Tuque se situe actuellement à l'entrée sud, à l'intérieur du parc des chutes de la petite Rivière Bostonnais; ce bureau n'est pas directement situé le long de la route 155. Le point de départ de la VDC (contournement est) se situerait avant le bureau d'information touristique et la clientèle de transit empruntant la VDC ne passerait pas à proximité de celui-ci. Selon l'expérience de la Ville de Val-d'Or, la localisation du bureau d'information touristique est un élément critique. Ce bureau permet d'orienter les visiteurs vers différentes destinations et notamment vers le centre-ville. Sa localisation avant le point de départ de la VDC est donc souhaitable et devrait être étudiée par les autorités municipales et les intervenants socioéconomiques. Il faut noter que la Ville de Val-d'Or a déplacé son bureau d'information touristique afin qu'il soit localisé avant le point de départ de la VDC.

6.2.5 Accès à l'agglomération de La Tuque

Sur le plan de la sécurité, si le volume de circulation sur la 155 ne justifie pas de carrefours giratoires, il faudra à tout le moins doubler les voies de la VDC aux deux intersections du segment de route contourné pour permettre des virages à gauche et à droite sans danger.

Ces sites devront également faire l'objet d'un aménagement soigné. Ils constituent en effet les portes d'entrée et la vitrine de la Ville de La Tuque. Là encore, il reviendra au milieu des affaires de La Tuque et aux autorités municipales, en collaboration avec le MTQ, de décider de la porte d'entrée qu'ils voudront donner à leur ville.

ANNEXE 1

COMPTES RENDUS DES VISITES À VAL-D'OR ET À SAINT-FERDINAND

ANNEXE 2

RAPPORT DE L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION

ANNEXE 3

POLITIQUE DE SIGNALISATION TOURISTIQUE

ÉQUIPEMENTS TOURISTIQUES PRIVÉS

ANNEXE 4

LOI INTERDISANT L’AFFICHAGE PUBLICITAIRE

LE LONG DE CERTAINES VOIES DE CIRCULATION

