



## IMPACTS ÉCONOMIQUES

ROUTE 132 / PABOS-MILLS, VARIANTE B-3

IMPACTS ÉCONOMIQUES  
ROUTE 132 / PABOS-MILLS, VARIANTE B-3

Présenté au  
Ministère des Transports du Québec

Par  
GENIVAR Société en commandite

AOÛT 2008  
Q00500

## ÉQUIPE DE RÉALISATION

---

### **GENIVAR Société en commandite**

Directeur de projet : Michel-L. Caron, B. Sc.  
Biologiste

Analyse et rédaction : Marc-André Goyette, M.A.  
Économiste

---

### **Référence à citer :**

GENIVAR. 2008. *Impacts économiques – Amélioration de la route 132 à Chandler, quartiers ewport et Pabos-Mills*. Rapport de GENIVAR au ministère des Transports du Québec. 11 p.

## **TABLE DES MATIÈRES**

	<b>Page</b>
Équipe de réalisation .....	i
Table des matières .....	ii
Liste des tableaux.....	iii
Liste des figures.....	iii
1. IMPACT DU PROJET SUR LES COMMERCES.....	1
1.1 Perte de revenus, donc de valeur associée à la perte d'accès direct .....	1
2. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES.....	3
2.1 Notion d'impact économique .....	3
2.2 Coûts de construction.....	4
2.3 Estimations des Impacts économiques .....	6
2.3.1 Impacts pour l'ensemble du Québec.....	6
2.3.1.1 Méthodologie .....	6
2.3.1.2 Résultats .....	6
2.3.2 Impacts pour la Gaspésie.....	8
2.3.2.1 Méthodologie .....	8
2.3.2.2 Résultats .....	9
3. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	11

## **LISTE DES TABLEAUX**

	<b>Page</b>
Tableau 2.1	Estimation des coûts à l'avant projet préliminaire – Amélioration de la route 132, Chandler, quartiers Newport et Pabos Mills ..... 5
Tableau 2.2	Retombées économiques et fiscales – Ensemble du Québec. .... 7
Tableau 2.3	Retombées économiques – Région de la Gaspésie..... 10

## **LISTE DES FIGURES**

	<b>Page</b>
Figure 2.1	Processus de propagation d'une dépense initiale et concepts de l'impact économique, effets directs et indirects. .... 3

# **1. IMPACT DU PROJET SUR LES COMMERCES**

---

## **1.1 Perte de revenus, donc de valeur associée à la perte d'accès direct**

L'étude de plusieurs projets passés, tant au Québec qu'aux États-Unis, a permis de tirer certains enseignements quant aux conséquences commerciales découlant de la construction de voie de contournement (VDC).

De façon générale, il est reconnu que les fuites commerciales potentielles varient selon le type de commerce. À cet égard, les commerces où des biens sont achetés très régulièrement, à proximité du lieu de résidence et souvent au même endroit, soit par exemple, au marché d'alimentation, au dépanneur et à la pharmacie, ont une dépendance faible face à la clientèle de transit. Par opposition, les commerces reliés à l'automobile comme les stations-services ou les commerces de biens de restauration et d'hébergement ont une dépendance élevée face à la clientèle de transit.

Ainsi, puisque deux stations-services/dépanneurs se trouvent respectivement sur la route 132 à 4 km à l'est et à 5 km à l'ouest du Dépanneur chez Mylène, il est permis d'envisager que le chiffre d'affaire de ce dernier est très faiblement dépendant de la clientèle de transit.

Plus spécifiquement, la revue de littérature de différents cas au Québec et aux États-Unis permet également de faire ressortir les divergences entre les appréhensions des commerçants, qui s'attendent généralement à des baisses significatives de leur chiffre d'affaires (de 30 à 50 % et parfois même, la fermeture) et la situation qui prévaut généralement suite à la construction d'une VDC.

Par exemple :

1. À la suite du prolongement de l'autoroute 73, de Sainte-Marie à Saint-Joseph-de-Beauce, à la fin des années 1990, selon les commerçants eux-mêmes, les activités commerciales dans la municipalité de Sainte-Marie n'ont pas été affectées significativement (Tecsult inc., 1998).
2. La principale conclusion de l'étude des projets de contournement des villes de La Tuque, Saint-Jovite, Labelle, l'Annonciation, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Bruno, Alma, Val-d'Or et Saint-Ferdinand est que la VDC n'a pas engendré d'effets négatifs sur les centres-villes. En effet, d'après les représentants rencontrés, la VDC a eu des impacts minimes ou nuls sur le chiffre d'affaires des commerces situés au centre-ville ce qui explique le fait qu'aucun des commerçants rencontrés ne regrettent la construction de la VDC (Tecsult inc., 2005).

3. Une enquête réalisée auprès de la clientèle et des commerçants affectés par le projet de prolongement de l'autoroute 73, entre Beauceville et Saint-Georges, a permis d'estimer entre 4 et 10 % la diminution de leur chiffre d'affaires une fois l'autoroute complétée (Tecsult inc., 2003). Cette étude concluait que le chiffre d'affaires des commerces de type restauration et hébergement pourrait diminuer de 4,3 à 5 %, alors que celui des commerces de type station-service risquerait de baisser de 6,5 à 9,8 %.
4. Une étude américaine portant sur l'effet d'un contournement sur six petites villes américaines du Texas abondait dans le même sens et concluait que la baisse du chiffre d'affaires est généralement temporaire, car plusieurs commerçants ont pu réorienter leurs activités (Andersen et al., 1993). Il demeure néanmoins que certains commerces ont subi des baisses d'achalandage. Sur la base des données recueillies par Andersen et al. (1993), les ventes des stations-service et des restaurants ont baissé en moyenne de 15 %, celles des services d'hébergement parfois davantage.
5. Au Wisconsin, une étude de 1998 qui a étudié l'impact de VDC dans 17 communautés de petite et moyenne tailles arrive à la conclusion qu'il y a eu très peu de pertes d'achalandage dans les commerces et que les commerçants estiment que les VDC ont été bénéfiques à leur ville (Tecsult inc., 2005).

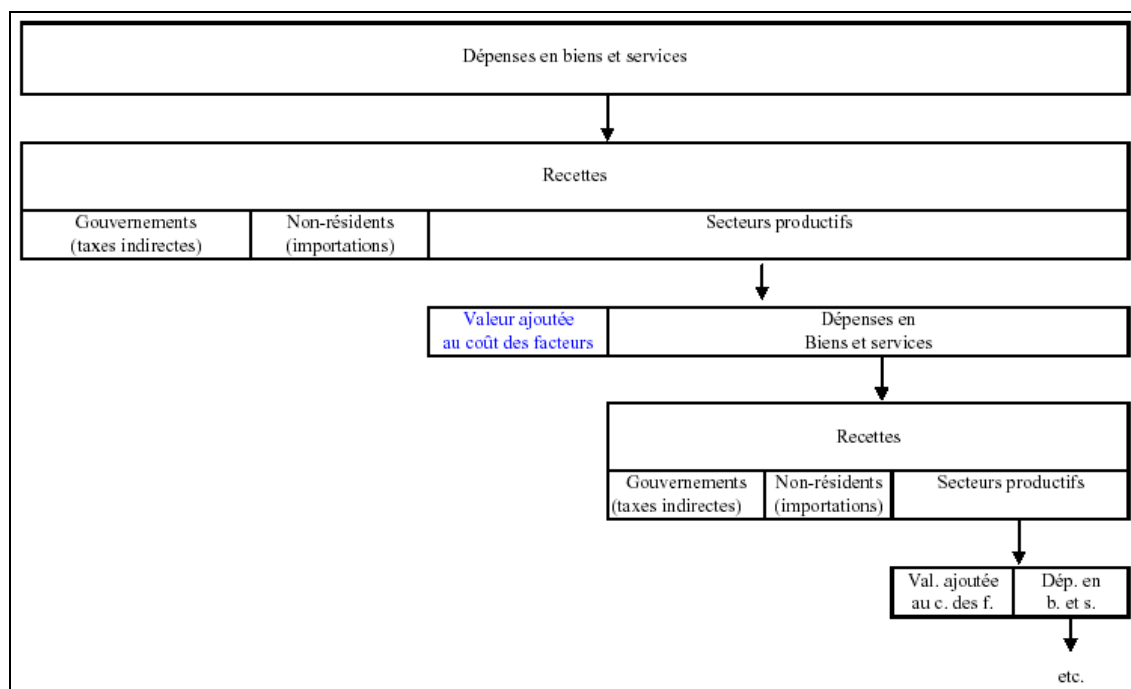
Enfin, bien que le MTQ ne soit pas tenu, selon la jurisprudence, de compenser la diminution de l'achalandage et, conséquemment, les pertes de revenus découlant de la construction d'une route, l'expérience de projets similaires démontre toutefois que la grande majorité des commerces continueront d'exploiter, certains en développant de nouvelles stratégies de marketing ou en réorientant leurs activités.

## 2 RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

### 2.1 Notion d'impact économique

Les retombées économiques du projet ont été évaluées sur la base du modèle intersectoriel élaboré par l'Institut de la Statistique du Québec (l'ISQ). L'approche du modèle intersectoriel offre l'avantage d'évaluer la nature des impacts économiques d'un projet ou d'une activité en fonction d'une connaissance détaillée de la valeur des échanges de biens et services effectués entre les divers secteurs de l'économie québécoise, en plus d'identifier la valeur des transferts de revenus entre agents (impôt sur le revenu, taxes indirectes, etc.).

Le modèle intersectoriel permet d'évaluer l'impact économique d'une dépense effectuée dans le cadre d'un projet ou d'une activité, en déterminant de quelle façon la demande supplémentaire de biens et services se propage entre les secteurs productifs sollicités. Cette répartition des effets s'effectue en fonction d'une redistribution successive de revenus et de dépenses, processus connu sous le nom de propagation de la demande. Ce processus applique le principe que toute dépense d'un agent économique constitue un revenu pour un autre agent qui, à son tour, fait des dépenses, etc. La figure suivante illustre ce processus.



Source : BSQ (1999)

Figure 2.1 Processus de propagation d'une dépense initiale et concepts de l'impact économique, effets directs et indirects.



Le modèle permet de classer les impacts économiques en distinguant les effets directs et indirects. Les effets directs vont correspondre aux impacts économiques générés dans les secteurs directement touchés par les dépenses initiales, c'est-à-dire auprès des premiers fournisseurs de biens et services. Les effets indirects, pour leur part, vont correspondre aux impacts économiques imputables aux dépenses effectuées auprès des fournisseurs du secteur initial et auprès des fournisseurs de ces derniers. Ces effets seront généralement exprimés en termes d'emplois ou en termes de valeur ajoutée (masse salariale versée aux travailleurs, revenus nets d'entreprises et autres revenus).

Le modèle intersectoriel ne permet cependant pas de calculer **l'effet induit**, c'est-à-dire l'effet « multiplicateur » qui est imputable aux dépenses effectuées par les salariés, dans un deuxième temps, pour l'achat de biens et services divers (épicerie, coiffure, loisirs, achat de biens durables, etc.). Pour parvenir à estimer ces effets induits, l'analyse ici présentée a été abordée en prenant en considération les travaux effectués par monsieur Yves Dion de l'Université du Québec à Rimouski qui, dans son étude, a établi des multiplicateurs économiques pour l'ensemble des régions du Québec<sup>1</sup>.

## 2.2 Coûts de construction

Le tableau 2.1 dresse une synthèse des coûts de construction estimés dans le cadre des études préalables d'opportunités. Sur la base des orientations conceptuelles retenues, les coûts à l'avant-projet préliminaire ont été estimés à près de 13,2 M\$.

---

1 DION, Yves (1988) : *Multiplicateur économique régional pour la région administrative de la Gaspésie, région 01*, Université du Québec à Rimouski, Rimouski, QC, pour le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec et pour le ministère de la Main-d'œuvre et de la Sécurité du revenu du Québec, Québec (QC).

Tableau 2.1 Estimation des coûts à l'avant projet préliminaire – Amélioration de la route 132, Chandler, quartiers Newport et Pabos Mills.

	Coûts estimés
<b>Organisation de chantier</b>	
Organisation du chantier	396 759 \$
Maintien de la circulation et signalisation	198 380 \$
<b>Sous-total</b>	
Contingences (10 %)	59 514 \$
<b>Total (avant taxes)</b>	<b>654 653 \$</b>
<b>Terrassement</b>	
Déboisement	78 000 \$
Déblai de première classe	0 \$
Déblai de deuxième classe	551 700 \$
Emprunt classe B	1 383 000 \$
Scarification	4 000 \$
<b>Sous-total</b>	<b>2 016 700 \$</b>
Contingences (10 %)	201 670 \$
<b>Total (avant taxes)</b>	<b>2 218 370 \$</b>
<b>Structure de la chaussée et revêtement</b>	
Enrobé bitumineux	1 461 900 \$
Fondation granulaire	462 000 \$
Sous fondation	915 000 \$
<b>Sous-total</b>	<b>2 838 900 \$</b>
Contingences (10 %)	283 890 \$
<b>Total (avant taxes)</b>	<b>3 122 790 \$</b>
<b>Ouvrages d'art, ponceaux et égouts pluviaux</b>	
Ponceau standard	111 000 \$
Réseau égout pluvial	246 000 \$
Pont	2 418 000 \$
<b>Sous-total</b>	<b>2 775 000 \$</b>
Contingences (10 %)	277 500 \$
<b>Total (avant taxes)</b>	<b>3 052 500 \$</b>
<b>Signalisation et éclairage</b>	
Marquage des chaussées	11 400 \$
Petite signalisation	3 800 \$
Éclairage	90 000 \$
<b>Sous-total</b>	<b>105 200 \$</b>
Contingences (10 %)	10 520 \$
<b>Total (avant taxes)</b>	<b>115 720 \$</b>
<b>Travaux divers</b>	
Glissière de sécurité semi-rigide	118 800 \$
Système d'extrémité de glissière de sécurité de type I ou II	25 000 \$
Trottoir en béton	65 600 \$
Aménagement paysager (ensemencement, écran végétal, etc.)	270 000 \$
Clôtures de ferme	110 600 \$
Entrée privée	10 000 \$
<b>Sous-total</b>	<b>600 000 \$</b>
Contingences (10 %)	60 000 \$
<b>Total (avant taxes)</b>	<b>660 000 \$</b>
<b>Coûts connexes et honoraires professionnels</b>	
Coûts connexes et honoraires professionnels	3 064 806 \$
<b>Sous-total</b>	<b>3 064 806 \$</b>
Contingences (10 %)	306 481 \$
<b>Total (avant taxes)</b>	<b>3 371 287 \$</b>
<b>GRAND TOTAL (AVANT TAXES)</b>	<b>13 195 320 \$</b>

## 2.3 Estimations des Impacts économiques

### 2.3.1 Impacts pour l'ensemble du Québec

#### 2.3.1.1 Méthodologie

Les retombées économiques pour l'ensemble du Québec ont été calculées à partir des tableaux de ratios (impact d'une dépense dans un secteur d'activité donné sur l'économie québécoise) du modèle intersectoriel du Québec et réparties selon trois catégories :

- Directes :
  - Revenus dont bénéficient l'entrepreneur général et ses employés;
  - Revenus dont bénéficient les propriétaires et les employés des **premiers** fournisseurs.
- Indirectes :
  - Revenus dont bénéficient les propriétaires et les employés des entreprises situées dans la chaîne des fournisseurs **intermédiaires**.
- Induites :
  - Revenus engendrés par les dépenses de consommation des ménages (épicerie, coiffure, loisirs, achat de biens durables, etc.) qui bénéficient des retombées directes et indirectes;
  - Les effets induits ont été abordés en prenant en considération les travaux effectués par monsieur Yves Dion de l'Université du Québec à Rimouski qui, dans son étude, a établi des multiplicateurs économiques pour la région de la Gaspésie :
    - Multiplicateur de l'emploi : 1,30;
    - Multiplicateur général de revenu : 1,30.

#### 2.3.1.2 Résultats

Les retombées économiques **directes et indirectes** sont estimées à plus de **9 M\$** pour **l'ensemble du Québec**, dont près de 6 M\$ en retombées directes et plus de 3 M\$ en retombées indirectes. Les importations sont pour leur part estimées à plus de 3 M\$. En termes d'emplois, les retombées estimées correspondent à **171 an-pers** pour l'ensemble des travaux, les effets directs étant de loin les plus importants, avec 110 an-pers.

**Les effets induits** (ou effets multiplicateurs) pour la Gaspésie découlant des dépenses effectuées dans la région durant la construction sont estimés à près de **3 M\$**. En termes d'emplois, l'impact induit correspond à la création de 51 an-pers.

En prenant en considération les effets **directs, indirects et induits**, les retombées économiques globales sont estimées à plus de **12 M\$** pour l'ensemble du Québec. Sur le plan de la main-d'œuvre, la création d'emplois équivaldrait à près de **222 an-pers**.

Sur la base des paramètres du modèle intersectoriel et en appliquant le même facteur multiplicateur régional pour la Gaspésie qu'à la valeur ajoutée pour les effets induits, les dépenses engagées durant la construction se traduiraient par des **revenus fiscaux de l'ordre de 3,4 M\$ pour les deux paliers de gouvernement**, dont 2,4 M\$ pour le gouvernement du Québec et 1 M\$ pour le gouvernement fédéral. Les retombées économiques et fiscales pour l'ensemble du Québec sont détaillées au tableau 2.2.

Tableau 2.2 Retombées économiques et fiscales – Ensemble du Québec.

(a) Retombées économiques directes et indirectes

	Effets directs	Effets indirects	Total
<b>Main-d'œuvre (années-personne)</b>	<b>109,7</b>	<b>61,1</b>	<b>170,8</b>
Salariés	100,5	52,8	153,2
Autres travailleurs	9,3	8,3	17,6
<b>Revenus (000 \$)</b>			
<b>Valeur ajoutée au coût des facteurs</b>	<b>5 875</b>	<b>3 464</b>	<b>9 339</b>
Salaires et gages avant impôts	3 977	1 838	5 815
Revenu net entreprises individuelles	311	151	461
Autres revenus bruts avant impôts	1 588	1 475	3 063
Autres productions	0	0	64
Subventions	-46	-9	-105
Taxes indirectes	0	0	454
Importations	0	0	3 442

(b) Retombées économiques incluant les effets induits en Gaspésie

	Main-d'œuvre (années-personne)	Valeur ajoutée au coût des facteurs (000 \$)
Effets directs	109,7	5 875
Effets indirects	61,1	3 464
Effets induits	51,2	2 802
<b>Total</b>	<b>222</b>	<b>12 141</b>

Tableau 2.2 (suite) Retombées économiques et fiscales – Ensemble du Québec.

(c) Retombées fiscales

(000 \$)	Effets directs	Effets indirects	Effets induits régionaux	Total
<b>Revenus des deux gouvernements</b>	<b>1 855</b>	<b>659</b>	<b>890</b>	<b>3 404</b>
<b>Revenus du gouvernement du Québec</b>	<b>1 356</b>	<b>434</b>	<b>637</b>	<b>2 428</b>
Parafiscalité (RRQ, FSS, CSST)	939	254	358	1 551
Impôts sur salaires et gages	417	180	179	777
Taxes de ventes	n. d.	n. d.	n. d.	0
Taxes spécifiques	n. d.	n. d.	n. d.	0
<b>Revenus du gouvernement fédéral</b>	<b>499</b>	<b>224</b>	<b>253</b>	<b>976</b>
Parafiscalité (Assurance-emploi)	186	86	82	354
Impôts sur salaires et gages	313	138	135	586
Taxes de ventes	n. d.	n. d.	n. d.	0
Taxes et droits d'accise	n. d.	n. d.	n. d.	0

Source : Calcul à partir de BSQ (2004) et DION Yves (1988).

## 2.3.2 Impacts pour la Gaspésie

### 2.3.2.1 Méthodologie

L'évaluation des retombées économiques pour la région de la Gaspésie est basée sur l'utilisation de l'approche méthodologique du modèle intersectoriel élaboré par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

L'analyse des retombées économiques potentielles pour la Gaspésie doit tenir de plusieurs facteurs :

- Compte tenu de la structure industrielle de la région et des travaux à effectuer, les matériaux utilisés pourraient venir en grande partie de la région;
- La réalisation de certains travaux fait appel à des expertises spécifiques et à une main-d'œuvre spécialisée;
- Le(s) entrepreneur(s) qui auront la charge des travaux auront un rôle de premier plan à jouer dans le choix des sous-traitants. Dans un contexte où le contrôle des coûts et des échéanciers demeure évidemment une prérogative fondamentale, la disponibilité des ressources locales et régionales, et leur capacité à soumissionner à moindre coût vont constituer autant d'éléments qui vont influencer les retombées économiques dans la région de la Gaspésie.

Dans ce contexte et suite à des discussions avec des ingénieurs impliqués dans ce dossier, il a été considéré dans le calcul des retombées économiques que plusieurs types de travaux peuvent en principe nécessiter des ressources locales

(main-d'œuvre, matériaux et fournisseurs de biens et services), notamment pour la réalisation des différents travaux en regard du **terrassment, de la structure de la chaussée et du revêtement, du trottoir en béton, de l'aménagement paysager et des clôtures de ferme.**

Ainsi les retombées économiques ont été réparties selon trois catégories :

- Directes :
  - Revenus dont bénéficient les propriétaires et les employés des **premiers** fournisseurs se trouvant en Gaspésie.
- Indirectes :
  - Revenus dont bénéficient les propriétaires et les employés des entreprises situées dans la chaîne des fournisseurs **intermédiaires** et se trouvant en Gaspésie.
- Induites :
  - Revenus engendrés par les dépenses de consommation des ménages en Gaspésie (épicerie, coiffure, loisirs, achat de biens durables, etc.) qui bénéficient des retombées directes et indirectes;
  - Les effets induits ont été abordés en prenant en considération les travaux effectués par monsieur Yves Dion de l'Université du Québec à Rimouski qui, dans son étude, a établi des multiplicateurs économiques pour la région de la Gaspésie :
    - Multiplicateur de l'emploi : 1,30;
    - Multiplicateur général de revenu : 1,30.

Par ailleurs, la présence des travailleurs tout au long du processus de construction aura assurément une incidence appréciable sur l'ensemble de l'activité commerciale de la région, plus particulièrement dans les zones situées à proximité du chantier. L'importance de cet impact dépendra, dans la pratique, de l'organisation de chantier (nourriture, hébergement, loisirs, etc.) et de l'implication de fournisseurs locaux.

#### 2.3.2.2 Résultats

Les retombées économiques régionales liées aux travaux sont estimées à près de **6 M\$**. Sur le plan de la main-d'œuvre, les retombées régionales équivaldraient à la création de **105 an-pers** en emploi sur la période de travaux (tableau 2.3).

Tableau 2.3 Retombées économiques – Région de la Gaspésie.

	Impact direct	Impact indirect	Impact Induit	Total
<b>Main-d'œuvre (années-personnes)</b>	<b>43</b>	<b>40</b>	<b>22</b>	<b>105</b>
Salariés	40	35	20	94
Autres travailleurs	4	5	2	11
<b>Revenus (000 \$)</b>				
<b>Valeur ajoutée au coût des facteurs</b>	<b>2 335 333</b>	<b>2 158 627</b>	<b>1 188 468</b>	<b>5 682 428</b>
Salaires et gages avant impôts	1 580 835	1 145 585	740 048	3 466 468
Revenu net entreprises individuelles	123 443	93 866	58 689	275 997
Autres revenus bruts avant impôts	631 056	919 188	389 733	1 939 977

Source : GENIVAR à partir de BSQ (2004) et DION Yves (1988).

### 3. RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

---

- ANDERSEN, S.J. *et al.* 1993. *Economic impact of highway bypasses*. In: Transportation Research Record, n° 1395. National Academy Press, Washington, D.C.
- DION, Yves 1988. *Multiplicateur économique régional pour la région administrative de la Gaspésie, région 01*, Université du Québec à Rimouski, Rimouski, QC, pour le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec et pour le ministère de la Main-d'œuvre et de la Sécurité du revenu du Québec, Québec (QC).
- TECSULT INC. 1998. *Impact sur les activités commerciales. Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre St-Joseph-de-Beauce et Beauceville*. Étude déposée au ministère des Transports du Québec.
- TECSULT INC. 2000. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre St-Joseph-de-Beauce et Beauceville*. Étude déposée au ministère des Transports du Québec. 14 p. et annexes.
- TECSULT INC. 2003. *Impacts économiques et commerciaux, Étude d'impact sur l'environnement du Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges*. Étude déposée au ministère des Transports du Québec. 34 p. et annexes.
- TECSULT INC. 2005. *Impacts d'impacts économiques sur les commerces, Prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Beauceville et Saint-Georges*. Étude déposée au ministère des Transports du Québec. 77 p. et annexes.