



Rapport final

---

Construction d'une autoroute dans l'axe de la  
*Route 185*

entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick

**Tronçon Cabano - Nouveau-Brunswick**

ENQUÊTE AUPRÈS DES COMMERÇANTS



Juin 2003

---

Consortium



GENIVAR



TECSULT

463, rue Lafontaine, Rivière-du-Loup, Québec G5R 3C3

CONSTRUCTION D'UNE AUTOROUTE  
DANS L'AXE DE LA ROUTE 185 ENTRE  
RIVIÈRE-DU-LOUP ET LA FRONTIÈRE DU  
NOUVEAU-BRUNSWICK  
TRONÇON CABANO – NOUVEAU-BRUNSWICK

RAPPORT D'ENQUÊTE AUPRÈS DES COMMERÇANTS

RAPPORT FINAL

CONSTRUCTION D'UNE AUTOROUTE DANS L'AXE DE LA ROUTE 185  
ENTRE RIVIÈRE-DU-LOUP ET LA FRONTIÈRE DU  
NOUVEAU-BRUNSWICK – TRONÇON CABANO – NOUVEAU-BRUNSWICK

RAPPORT D'ENQUÊTE AUPRÈS DES COMMERÇANTS

RAPPORT FINAL

Présenté au

Ministère des Transports du Québec  
Direction du Bas-Saint-Laurent – de la Gaspésie - et Les Îles-de-la-Madeleine

Par

Consortium GENIVAR – TECSULT

JUIN 2003

Q94161

## ÉQUIPE DE RÉALISATION

---

### **Consortium GENIVAR-TECSULT :**

Chargé de projet	:	Michel Simard
Collaborateurs	:	Christian Couette Pierre André Hudon
Infographie	:	Catherine Mitchell
Traitement de texte et édition	:	Sylvie Daigle Patricia Castonguay

---

### **Référence à citer :**

CONSORTIUM TECSULT-GENIVAR. 2003. *Construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick – Tronçon Cabano – Nouveau-Brunswick. Rapport d'enquête auprès des commerçants. Rapport final.* Rapport du consortium GENIVAR-TECSULT pour le ministère des Transports du Québec, Direction du Bas-Saint-Laurent – de la Gaspésie - et Les Îles-de-la-Madeleine. 10 p. et annexes.

## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Équipe de réalisation .....	i
Table des matières .....	ii
Liste des tableaux .....	iii
Liste des figures .....	iii
Liste des annexes .....	iii
1. ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE .....	1
1.1 Objectifs et méthode .....	1
1.2 Identification et caractérisation des commerces concernés .....	2
1.3 Identification et analyse des impacts par type d'activités .....	5
1.3.1 Stations-service et ateliers de réparation automobile .....	5
1.3.2 Dépanneurs, restaurant et hôtellerie .....	6
1.3.3 Autres commerces concernés par la clientèle de passage .....	7
1.3.4 Commerces exploitant une clientèle locale et régionale .....	8
1.4 Estimation des impacts sur le chiffre d'affaires et l'emploi .....	9

## **LISTE DES TABLEAUX**

		<b>Page</b>
Tableau 1	Identification des entreprises commerciales exploitées sur le territoire à l'étude en 2003. ....	2
Tableau 2	Évaluation des impacts sur le chiffre d'affaires et l'emploi. ....	10

## **LISTE DES FIGURES**

Figure 1	Localisation des entreprises commerciales.....	3
----------	--	---

## **LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1	Questionnaire d'enquête
Annexe 2	Fiches signalétiques
Annexe 3	Tableau synthèse des résultats de l'enquête auprès des commerçants

# 1. ANALYSE DES IMPACTS SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

---

## 1.1 Objectifs et méthode

Dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185, entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick – tronçon Cabano – Nouveau-Brunswick, le document qui suit présente les résultats de l'analyse concernant les impacts du projet sur l'activité commerciale. De façon plus spécifique, cette analyse avait pour objectifs :

- de caractériser la nature des commerces qui sont concernés directement par le projet d'autoroute;
- d'identifier les impacts pouvant être amenés par un changement des conditions d'accès ou de visibilité suite à la construction de l'autoroute;
- de quantifier, dans la mesure du possible, les impacts économiques du projet sur l'activité commerciale, que ce soit en termes de chiffre d'affaires ou d'emplois.

Pour permettre cette analyse, une enquête a été menée auprès de l'ensemble des commerçants du territoire à l'étude qui sont directement concernés par le tracé d'autoroute. Des rencontres personnalisées ont été effectuées auprès de chacun des commerçants identifiés, de manière à optimiser la qualité des échanges et la cueillette d'information. Au total, 17 rencontres ont été effectuées durant la semaine du 12 au 16 mai 2003.

Un questionnaire d'enquête (voir annexe 1) a été élaboré afin de guider la cueillette d'information auprès des commerçants. Le questionnaire comportait cinq sections qui visaient notamment à documenter la description du commerce, la situation concernant le nombre d'employés et le chiffre d'affaires, la provenance des clientèles, de même que la perception des propriétaires ou des gestionnaires sur l'impact du projet d'autoroute pour les entreprises.

Les renseignements détaillés obtenus auprès de chacun des commerçants sont présentés en annexe (annexe 2) sous forme de fiches signalétiques. Un tableau synthèse des principaux paramètres recueillis dans le cadre de l'enquête est également présenté à l'annexe 3. Il faut cependant noter que plusieurs des renseignements obtenus lors des rencontres sont de nature confidentielle (notamment ceux concernant le chiffre d'affaires ou ayant une importance stratégique particulière pour l'entreprise). Dans ce sens, la diffusion des fiches signalétiques sera limitée et l'analyse ici présentée cherchera davantage à dégager des grandes tendances, plutôt que de s'attarder à la situation financière propre à chaque entreprise.

## 1.2 Identification et caractérisation des commerces concernés

Le tableau 1 présente une liste des entreprises commerciales qui ont été identifiées pour l'ensemble des secteurs à l'étude. La figure 1 présente, pour sa part, la localisation des différents commerces. Chaque commerce est désigné par un numéro de référence afin de faciliter leur repérage.

Tableau 1 Identification des entreprises commerciales exploitées sur le territoire à l'étude en 2003.

No. réf.	Nom de la société	Description des activités
<b>COMMERCE CONCERNÉS PAR LE TRAFIC DE TRANSIT</b>		
<b>NOTRE-DAME-DU-LAC</b>		
10	STATION D'ESSENCE GÉRARD BOUCHER	Station-service sans atelier de réparation et dépanneur
11	FROMAGERIE LE DÉTOUR	Fromagerie: production, comptoir de vente, livraisons aux épiceries locales
27	GARAGE LÉON LAVOIE	Atelier de réparation automobile
<b>DÉGELIS</b>		
29	HÔTEL-MOTEL LA ROCHE BLANCHE	Site d'hébergement commercial
31	BAR 1212	Motel, restaurant, salle de banquet
32	GARAGE JEAN-YVES GAGNON	Atelier de réparation automobile
35	ÉQUIFOR DÉGELIS INC.	Site d'hébergement commercial (actuellement non exploité)
36	BOUTIQUE DU TRAVAILLEUR (2889471 Canada inc.)	Magasin de vêtements/bottes de travail
37	GARAGE LAFORGE & FRÈRES	Station-service avec atelier de réparation et service de remorquage
38	RESTAURANT DÉPANNEUR LAFORGE	Restaurant et dépanneur
41	DÉPANNEUR CHEZ CASEY	Dépanneur et boutique de souvenirs
42	SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE IRVING LTÉE	Station-service sans atelier de réparation, restaurant et dépanneur
<b>COMMERCE AYANT PRINCIPALEMENT UNE CLIENTÈLE LOCALE ET/OU RÉGIONALE (moins concernés a priori par le trafic de transit)</b>		
<b>NOTRE-DAME-DU-LAC</b>		
15	CENTRE DE L'AUTO (9027-5603 Québec inc.)	Concessionnaire de voitures usagées
17	QUINCAILLERIE BMR DYNACO	Quincaillerie et centre de rénovation
18	TÉMIS PONTIAC BUICK	Concessionnaire GM, voitures neuves et usagées
19	CABANO MARINE SPORT	Vente de bateaux de plaisance et accessoires
20	CENTRE HORTICULTURE DU TÉMISCOUATA	Centre horticole
21	MEUBLES DUBÉ & FRÈRES	Vente de meubles, tapis et prélat
<b>DÉGELIS</b>		
33	GARAGE GHISLAIN SAINT-PIERRE	Vente de machinerie agricole, forestière et de véhicules récréatifs
34	MEUBLES DÉGELIS	Vente de meubles
<b>AUTRES (pas considérés dans le processus d'enquête)</b>		
<b>CABANO</b>		
1	NORAMPAC	Pâtes et papiers
2	CAMPOR INC.	Traitement des effluents
<b>NOTRE-DAME-DU-LAC</b>		
6	SANI-LANG	Traitement des effluents
24	EXCAVATION FERNAND CLOUTIER INC.	Entrepreneur général



Cet inventaire a été structuré de manière à distinguer :

- les commerces qui, compte tenu de la nature de leurs activités, sont *a priori* particulièrement concernés par la clientèle de passage (ou trafic de transit) empruntant la route 185. Cette catégorie va regrouper notamment les restaurants, les sites d'hébergement commercial, les stations-service, les ateliers de réparation automobile, les dépanneurs, les entreprises à vocation touristique, etc.;
- les commerces dont les produits et services s'adressent davantage à une clientèle locale ou régionale et qui, de ce fait, sont *a priori* moins dépendants de la clientèle de passage. Pour le territoire à l'étude, cette catégorie regroupe notamment des entreprises œuvrant dans la vente de véhicules automobiles (neufs et usagés), de machinerie agricole et forestière, de véhicules récréatifs (motos et VTT), de bateaux de plaisance, de meubles, d'articles de quincaillerie et de produits horticoles.

Quatre entreprises n'ont pas été considérées dans le cadre de la présente analyse, dans la mesure où leurs activités sont davantage de nature industrielle.

Au total, l'inventaire a permis d'identifier 10 entreprises en exploitation qui sont plus directement concernées par le trafic de passage, dont 3 sur le territoire de la municipalité de Notre-Dame-du-Lac et 7 dans la municipalité de Dégelis. De ce nombre, on peut compter cinq entreprises œuvrant dans la vente d'essence et/ou la réparation automobile, trois sites d'hébergement commercial (dont un qui est actuellement inexploité), deux restaurants et/ou dépanneurs, un magasin de vente au détail de vêtements et de bottes de travail, une fromagerie. Il est à noter que deux des stations-service en exploitation opèrent également des services de restauration et/ou de dépanneurs. Pour ce qui est des commerces ayant principalement une clientèle locale et/ou régionale, l'inventaire a permis de recenser huit entreprises, la plupart localisées dans le secteur de Notre-Dame-du-Lac.

Sur la base des renseignements obtenus dans le cadre de l'enquête, l'activité commerciale des entreprises recensées correspondrait à un chiffre d'affaires global de l'ordre de 50 M\$. De façon plus spécifique, le chiffre d'affaires global des entreprises dont les activités sont plus directement concernées par le trafic de passage serait de l'ordre de 23 M\$.

### 1.3 Identification et analyse des impacts par type d'activités

#### 1.3.1 Stations-service et ateliers de réparation automobile

Le territoire à l'étude compte trois stations-service en exploitation, soit :

- la station-service Gérard Boucher, située à Notre-Dame-du-Lac, qui exploite également un service de dépanneur;
- le Garage Laforge et frères, situé à Dégelis, qui exploite également un atelier de réparation automobile et un service de remorquage. Le commerce est situé à proximité d'un dépanneur routier qui offre également un service de restauration;
- la station-service Irving, située dans la municipalité de Dégelis, à proximité de la frontière avec le Nouveau-Brunswick. L'entreprise offre également des services de dépanneurs et de restauration, de même qu'une aire d'accueil destinée aux camionneurs.

Le territoire compte également deux petits ateliers de réparation automobile, soit le Garage Léon Lavoie (situé à Notre-Dame-du-Lac) et le Garage Jean-Yves Gagnon (situé à Dégelis).

Sur la base des commentaires recueillis lors de l'enquête, une large part du chiffre d'affaires des stations-service est attribuable à la clientèle de passage ou en transit. Globalement, entre 50 % et 90 % du chiffre d'affaires serait attribuable au trafic de transit.

Au fil des années, l'évolution de la situation concernant l'imposition de taxes sur l'essence a eu un impact considérable sur les activités des stations-service du secteur, compte tenu de la situation frontalière avec le Nouveau-Brunswick. Ainsi, l'imposition de taxes au Québec a d'abord défavorisé considérablement le positionnement concurrentiel des stations-service de la région et cette situation a d'ailleurs amené la disparition de certains postes de vente. Cependant, la mise en place de politiques d'exemptions fiscales visant à corriger le positionnement concurrentiel des entreprises frontalières a permis un redressement de la situation.

De l'avis des propriétaires et gestionnaires rencontrés, le projet d'autoroute aurait des répercussions importantes sur l'ensemble des activités de ces entreprises. Dans certains cas, l'avènement de l'autoroute pourrait signifier la fermeture du commerce, puisque les conditions d'accès et de visibilité ne permettraient pas de maintenir le niveau d'achalandage attribuable au trafic en transit. La perte de revenus ainsi

occasionnée serait particulièrement significative et l'apport de revenu généré par la population locale et régionale pourrait difficilement justifier le maintien des opérations. Selon les commentaires recueillis, seule la relocalisation des entreprises et/ou leur intégration à l'aménagement des échangeurs pourraient permettre la survie des entreprises.

Dans le cas des ateliers de réparation automobile, les marchés exploités sont avant tout local et régional et le trafic de passage représente une faible partie de la clientèle (soit moins de 10 %). Dans ce contexte, l'impact de l'autoroute pour ces commerces serait limité.

### 1.3.2 Dépanneurs, restaurant et hôtellerie

Tel que mentionné précédemment, deux des stations-service exploitées sur le territoire offrent également des services de dépanneur et/ou de restauration, tandis que la troisième est juxtaposée à une entreprise offrant ce type de service. Dans chacun des cas, au-delà de 50 % des revenus générés par ces activités sont attribuables à la clientèle de passage.

Outre ces entreprises, le territoire à l'étude compte deux autres commerces oeuvrant dans ce secteur d'activité. Les propriétaires ont été rencontrés dans le cadre de l'enquête, sont ceux du Motel/bar/restaurant Le 1212, situé à proximité de l'agglomération de Dégelis, de même que ceux de l'Épicerie de la Frontière (mieux connue sous l'appellation de Dépanneur chez Casey).

En ce qui concerne Le 1212, l'entreprise exploite 24 unités d'hébergement de même qu'un restaurant. L'entreprise offre également des espaces pour la tenue de banquets, de réceptions ou de conférences. Le restaurant représente dans les faits une large part des activités de l'entreprise, suite à d'importantes rénovations en 1992 et en 2003.

Le concept de restauration qui a été développé vise tout particulièrement les clientèles régionales et touristiques. Le restaurant offre des services de repas uniquement en soirée, sur réservation, et est ouvert sur une base annuelle. Dans ce contexte, les revenus de restauration attribuables à la clientèle de passage vont être moins importants durant les périodes de basse saison touristique (soit environ 5 % à 10 % de l'achalandage). Durant la forte saison touristique, toutefois, l'interaction entre les services d'hôtellerie et de restauration est beaucoup plus importante, ce qui va accroître l'importance relative des revenus attribuables à la clientèle de passage. L'essentiel de la fréquentation des unités d'hébergement est attribuable à la clientèle

de passage (même si l'avènement de la piste cyclable du Petit Témis a pu amener une certaine clientèle de séjour-destination), de sorte que la visibilité et les conditions d'accès vont constituer des éléments importants de positionnement.

Pour ce qui est de l'Épicerie de la Frontière, l'entreprise exploite un service de dépanneur de même qu'une boutique de souvenirs. Le dépanneur tire profit de sa situation frontalière et attire une clientèle importante en provenance du Nouveau-Brunswick (notamment pour la vente de bière et de cigarettes). À prime abord, la clientèle de passage représenterait environ le tiers de la fréquentation et du chiffre d'affaires de l'entreprise.

Du point de vue de l'aménagement, le tracé prévu pour l'implantation de la route empièterait de façon importante sur les installations existantes du dépanneur et de la boutique de souvenirs, de sorte que les bâtiments commerciaux et les habitations situées à proximité seraient sujets à acquisitions par le Ministère.

### 1.3.3 Autres commerces concernés par la clientèle de passage

Le territoire à l'étude compte deux entreprises particulières qui, malgré l'importance du marché local et régional, sont également concernés directement par la clientèle de passage. Ces entreprises sont la Fromagerie Le Détour et la Boutique du Travailleur.

La Fromagerie Le Détour distribue une large partie de sa production auprès des marchands locaux et régionaux. Cependant, près du quart des ventes sont effectuées au comptoir, notamment auprès de la clientèle de passage. Ce facteur avait d'ailleurs contribué au choix du site lors de l'érection de l'entreprise en 1999. Dans ce contexte, la diminution des conditions d'accès et les contraintes de visibilité auraient des répercussions significatives pour l'entreprise.

Pour ce qui est de la Boutique du Travailleur, l'entreprise offre à sa clientèle un large éventail de vêtements et de bottes destinés aux travailleurs. Le propriétaire exploite un commerce similaire à Edmundston, au Nouveau-Brunswick. Dans ce contexte, l'établissement exploité sur l'axe de la route 185 s'adresse plus particulièrement au marché local et régional, de même qu'à la clientèle des camionneurs. Les articles offerts vont également intéresser de façon occasionnelle la clientèle touristique de passage. Sur la base des commentaires recueillis, on peut estimer à 30 % la part des activités attribuables au trafic de transit.

#### 1.3.4 Commerces exploitant une clientèle locale et régionale

Cette catégorie regroupe les commerces œuvrant dans la vente de produits durables qui, de par leur nature, vont faire référence à des processus d'achat plus réfléchis de la part des consommateurs. Dans la mesure où le niveau de prix et la structuration de l'offre vont constituer autant de facteurs qui vont amener les consommateurs à se déplacer davantage, ces entreprises vont exploiter des marchés géographiques beaucoup plus élargis.

Dans la plupart des cas, l'aire d'influence de l'activité commerciale va évidemment couvrir l'ensemble de la région du Témiscouata mais également, pour plusieurs, s'étendre vers la région du nord-ouest du Nouveau-Brunswick. Dans le cas de l'entreprise Cabano Marine Sport, spécialisée dans la vente de bateaux de plaisance et d'équipement nautique, l'aire d'influence va également s'étendre vers d'autres régions du Québec et du Nouveau-Brunswick.

Compte tenu de ces éléments, les achats effectués par la clientèle en transit vont représenter une faible part de l'activité commerciale. Selon les commentaires recueillis, l'activité attribuable à la clientèle en transit va généralement représenter moins de 5 % du chiffre d'affaires des entreprises.

Cependant, la visibilité du commerce à partir de la route 185 fait partie intégrante de la stratégie marketing de la plupart des entreprises. Par cette visibilité, les automobilistes en transit sont en mesure de percevoir l'existence et la localisation des commerces qui ont pignon sur rue, ce qui favorise le développement de la notoriété. Ainsi, même si les achats ne sont pas nécessairement faits en situation de transit, il n'en demeure pas moins que la visibilité contribue au positionnement des entreprises sur les marchés extérieurs. L'importance de la visibilité auprès de la clientèle de transit a été particulièrement soulignée par les gestionnaires du Centre de l'auto du Témis qui œuvre dans la vente de voitures d'occasion.

Dans ce contexte, l'aménagement d'une autoroute dans le tronçon Cabano – Nouveau-Brunswick pourrait avoir un certain impact sur les activités des entreprises, dans l'éventualité où la visibilité des commerces était limitée par la configuration du tracé. Toutefois, la mise en place de stratégies marketing parallèles pourrait permettre un positionnement différent des entreprises sur les marchés visés. Par ailleurs, l'amélioration des conditions d'accès vers le Nouveau-Brunswick pourrait avoir un effet positif auprès de ce segment de marché, bien qu'il soit difficile de quantifier cet apport.

Du point de vue de l'aménagement, le tracé prévu pour l'implantation de la route empièterait de façon importante sur les installations du Garage Ghislain Saint-Pierre, spécialisé dans la vente de machinerie agricole et forestière, de motos et de VTT, de sorte que le site serait sujet à acquisition par le Ministère. Le Centre de l'auto serait également sujet à acquisition dans l'éventualité du scénario de tracé C1.

#### **1.4 Estimation des impacts sur le chiffre d'affaires et l'emploi**

Les impacts du projet d'autoroute sur le chiffre d'affaires et l'emploi peuvent être évalués à partir des estimations et perceptions exprimées par les commerçants lors de l'enquête. Cependant, il est clair que les avis exprimés peuvent difficilement être validés, ce qui impose du même coup des limites quant à l'interprétation des résultats.

Compte tenu de ces éléments, l'estimation des impacts du projet d'autoroute a été abordée en considérant trois scénarios distincts. Dans le premier scénario, l'analyse prend en considération une situation extrême, selon laquelle la mise en place d'une autoroute aurait pour effet d'éliminer entièrement l'activité commerciale attribuable à la clientèle de transit (nonobstant la possibilité exprimée par certains commerçants de cesser éventuellement leurs opérations). Bien que ce scénario soit plutôt pessimiste, sa prise en considération permettra de mesurer la variance possible des impacts sur l'économie locale et régionale.

Dans le second scénario, l'hypothèse retenue considère que la moitié du chiffre d'affaires attribuable au trafic de transit serait touché, dans un contexte où la mise en place de chaussées séparées affecterait les conditions d'accès des entreprises dans l'une ou l'autre des directions. Finalement, le troisième scénario prend comme hypothèse une situation selon laquelle on observerait une baisse de 33 % de l'activité attribuable au trafic en transit. Les résultats d'estimations sont présentés au tableau 2.

Tableau 2 Évaluation des impacts sur le chiffre d'affaires et l'emploi.

Description	Impact sur le chiffre d'affaires (M\$)	Impact sur la masse salariale <sup>1</sup> (M\$)	Équivalent temps plein <sup>2</sup>
<b><u>Scénario 1</u></b>			
Élimination complète de l'activité commerciale attribuable au trafic en transit	17	1,4	55
<b><u>Scénario 2</u></b>			
Diminution de 50 % de l'activité commerciale attribuable au trafic en transit	8,5	0,7	28
<b><u>Scénario 3</u></b>			
Diminution de 33 % de l'activité commerciale attribuable au trafic en transit	5,7	0,5	18
1 Basé sur l'hypothèse que l'impact sur la masse salariale suit la même tendance que celle du chiffre d'affaires.			
2 Équivalent temps plein (ETP) évalué en considérant un salaire annuel moyen de 25 000 \$.			