



Impacts économiques et commerciaux

Rapport final



Prolongement de l'autoroute

Robert-Cliche (73)

entre Beauceville et Saint-Georges

Étude d'impact sur l'environnement

Novembre 2003



TECSULT

Tecsult Inc.

experts-conseils en environnement

4700, BOUL. WILFRID-HAMEL, QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA G1P 2J9

TÉLÉPHONE : (418) 871-2444 - TÉLÉCOPIEUR : (418) 871-5868

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Richard Laferrière	Économiste
Robert Millette	Économiste
Geneviève Abbott	Conseillère
Diane Lachance	Secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

	Page
ÉQUIPE DE RÉALISATION	i

1. INTRODUCTION	1-1
1.1 Rappel du mandat.....	1-1
1.2 Présentation du rapport.....	1-1
2. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE.....	2-1
2.1 Évaluation des fuites commerciales	2-1
2.1.1 Relevé des commerces.....	2-1
2.1.2 Enquête auprès des commerçants.....	2-2
2.1.3 Segmentation des commerces	2-3
2.1.4 Enquête auprès des clients.....	2-5
2.1.5 Segmentation de la clientèle.....	2-7
2.2 Évaluation de l'impact sur les établissements industriels	2-8
2.2.1 Relevé des établissements industriels.....	2-9
2.2.2 Enquête des établissements dans les parcs industriels.....	2-9
3. REVUE DE LA LITTÉRATURE	3-1
4. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES COMMERÇANTS.....	4-1
4.1 Bien automatiques	4-1
4.2 Bien semi-automatiques	4-2
4.3 Restauration et hébergement	4-4
4.4 Station-service	4-5
4.5 Sommaire des résultats de l'enquête auprès des commerçants	4-6
5. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CLIENTS	5-1
5.1 Résultats de l'enquête auprès des clients.....	5-1
5.1.1 Type de client selon le type de commerce	5-2
5.1.2 Valeur moyenne des achats selon le type de commerce et de client.....	5-3
5.1.3 Évaluation des fuites commerciales selon la seconde méthode.....	5-4
5.1.4 Évaluation des fuites commerciales selon la troisième méthode	5-5
6. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES ÉTABLISSEMENTS DANS LES PARCS INDUSTRIELS	6-1

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	Page
7. COMPARAISON DES RÉSULTATS DES ENQUÊTES AUPRÈS DES COMMERÇANTS ET DE LEURS CLIENTS	7-1
7.1 Résultats des impacts selon les enquêtes auprès des commerçants et de leurs clients	7-1
7.1.1 Biens automatiques.....	7-2
7.1.2 Biens semi-automatiques.....	7-2
7.1.3 Restauration et hébergement	7-3
7.1.4 Station-service.....	7-3
8. CONCLUSION	8-1
8.1 Fuites commerciales potentielles	8-1
8.2 Bénéfices pour les établissements industriels	8-1
9. BIBLIOGRAPHIE.....	9-1

ANNEXE 1 – Liste des commerces

ANNEXE 2 – Enquête auprès des commerçants

ANNEXE 3 – Enquête auprès des clients

ANNEXE 4 – Horaire d'enquête

ANNEXE 5 – Enquête auprès des établissements industriels

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

	Page
Figure 2.1	Enquête auprès des commerçants.....2-3
Figure 2.2	Répartition des commerces par catégorie dans la zone d'étude.....2-4
Figure 2.3	Enquête auprès des clients.....2-5
Figure 2.4	Enquête auprès des établissements industriels.....2-8
Figure 5.1	Type de clientèle selon le type de commerce.....5-2
Figure 6.1	Proportion des établissements industriels selon le chiffre d'affaires6-2

Tableau 2.1	Plan d'enquête.....2-6
Tableau 4.1	Enquête auprès des commerces « biens automatiques ».....4-2
Tableau 4.2	Enquête auprès des commerces « biens semi-automatiques ».....4-3
Tableau 4.3	Enquête auprès des commerces « restauration et hébergement »4-4
Tableau 4.4	Enquête auprès des commerces « station-service »4-6
Tableau 4.5	Sommaire de l'enquête auprès des commerçants.....4-8
Tableau 4.6	Résumé des impacts selon le type de commerce.....4-8
Tableau 5.1	Nombre de répondants par type de commerce5-1
Tableau 5.2	Taux de réponse par type de commerce.....5-1
Tableau 5.3	Valeur moyenne des achats selon le type de commerce et de client5-3
Tableau 5.4	Évaluation des fuites commerciales selon la seconde méthode.....5-4
Tableau 5.5	Évaluation des fuites commerciales selon la troisième méthode5-5
Tableau 7.1	Résultats des impacts selon les enquêtes auprès des commerçants et de leurs clients7-1

1. INTRODUCTION

1.1 Rappel du mandat

L'objectif de la présente étude est d'évaluer les impacts économiques et commerciaux du prolongement de l'autoroute 73 entre l'intersection de la route 173 et la route du Golf à Beauceville et l'intersection de la route 173 avec la 57^e Rue à Saint-Georges. Les résultats de cette étude permettront une meilleure analyse des impacts potentiels du prolongement de l'autoroute 73 sur tous les commerces et industries localisés sur le territoire d'étude.

Afin d'évaluer la proportion de la clientèle des commerces susceptible d'emprunter le nouvel axe routier ainsi que les impacts commerciaux associés, tous les commerces situés le long du corridor de la route 173 entre la route du Golf et la 57^e Rue ont été étudiés. Les établissements industriels situés dans les parcs industriels de Beauceville et de Saint-Georges (secteur est) ont également fait l'objet de l'étude et ce, afin de mesurer les effets.

1.2 Présentation du rapport

Outre la présente introduction, ce rapport sur les impacts économiques et commerciaux du prolongement de l'autoroute 73 décrit, au chapitre 2, l'approche méthodologique utilisée lors des enquêtes terrain ainsi que le déroulement de l'enquête. Le chapitre 3 présente la revue documentaire. Le chapitre 4 fournit les résultats des enquêtes auprès des clients, tant au niveau de leurs habitudes de consommation que de la proportion des clients de passage, tandis que le chapitre 5 présente les résultats des enquêtes auprès des commerçants. Les résultats des enquêtes auprès des industries sont présentés au chapitre 6. Le chapitre 7 présente la comparaison des résultats obtenus lors des enquêtes auprès des commerçants et de leurs clients. Finalement, le chapitre 8 décrit les principales conclusions de ce rapport.

2. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Le présent chapitre décrit l'approche méthodologique utilisée pour l'étude des impacts économiques et commerciaux du prolongement éventuel de l'autoroute 73. Dans un premier temps, on y présente l'approche suivie afin de déterminer les pertes potentielles des ventes des commerces (fuites commerciales) et, dans un deuxième temps, l'approche suivie pour déterminer l'impact sur les établissements industriels.

Afin de mesurer les impacts économiques et commerciaux potentiels suite au prolongement de l'autoroute 73, les outils suivants ont été conçus :

- une enquête auprès des propriétaires/gérants des commerces;
- une enquête auprès de la clientèle des commerces existants;
- une enquête auprès des personnes clés dans les parcs industriels.

2.1 Évaluation des fuites commerciales

Tel que précisé auparavant, l'étude cherche à évaluer les fuites commerciales des commerces de la zone d'étude. Pour ce faire, deux enquêtes ont été conçues, soit une auprès des commerçants et une autre auprès d'un échantillon de clients des commerces. Dans le cadre de ces enquêtes, trois méthodes d'évaluation des fuites commerciales sont retenues. La première relève de l'enquête auprès des commerçants; les commerçants estiment eux-mêmes les fuites commerciales.

Les deux autres méthodes d'évaluation des fuites commerciales proviennent de l'enquête auprès des clients. La deuxième méthode évalue les fuites commerciales à partir de la valeur moyenne des achats du volume de la clientèle de passage. L'hypothèse étant que cette clientèle n'emprunterait plus la route 173. Enfin, la troisième méthode calcule les fuites commerciales à partir des achats des clients qui affirment avoir l'intention d'utiliser le nouveau tronçon à l'avenir.

2.1.1 Relevé des commerces

Le relevé des commerces potentiellement affectés par le projet a été effectué dans le corridor qui débute à l'intersection de la route 173 et de la route du Golf à Beauceville, et se termine au croisement avec la 57^e Rue à Saint-Georges. Dans un premier temps, le relevé s'est fait à l'aide de renseignements fournis par les Villes de Beauceville et de Notre-Dame-des-Pins. Dans un deuxième temps, la liste des commerces a été complétée et actualisée en parcourant ce tracé afin d'identifier tous les commerces le long de la route 173 dans la zone d'étude (voir annexe 1).

2.1.2 Enquête auprès des commerçants

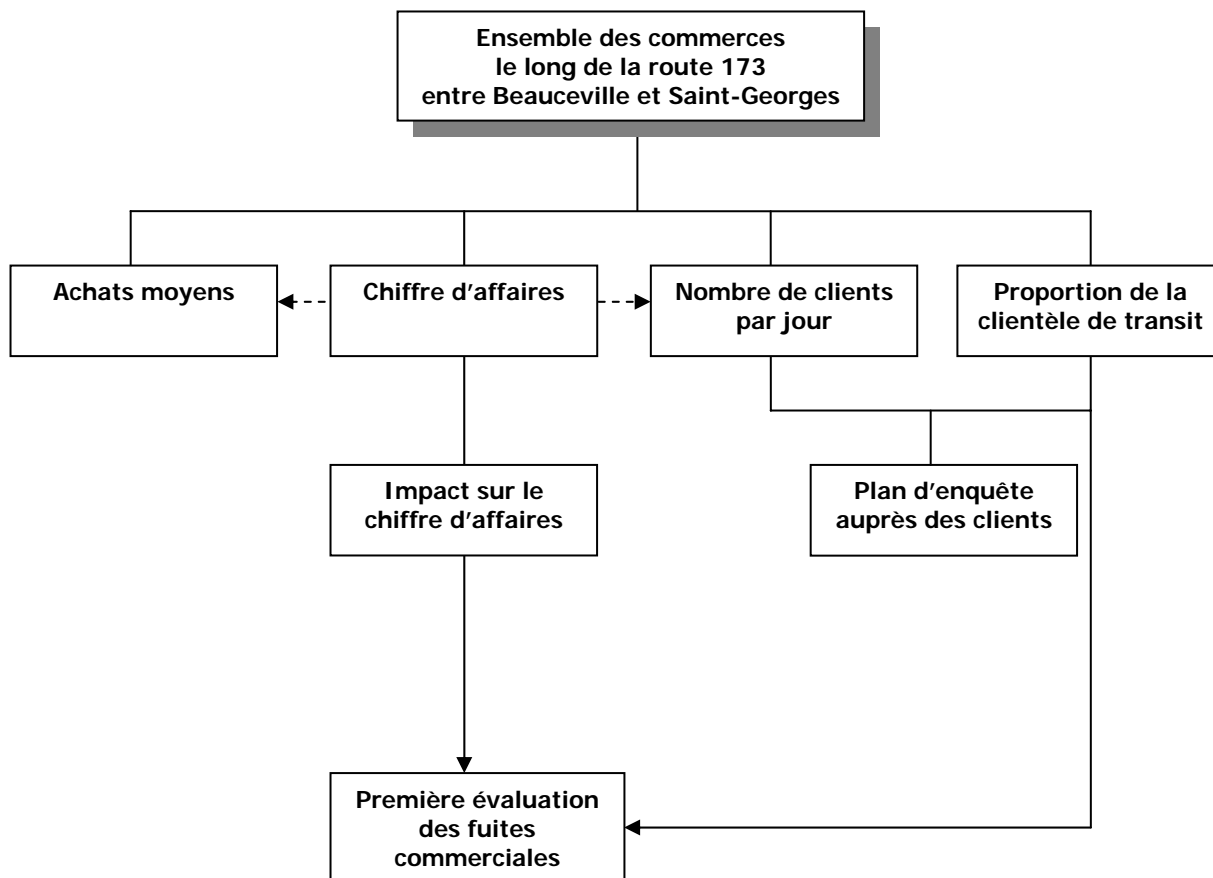
Le questionnaire pour les commerçants a été élaboré et soumis, par la suite, au ministère des Transports du Québec (MTQ), pour approbation. Le questionnaire vise à déterminer l'ampleur des fuites commerciales ainsi que l'impact sur l'emploi (voir annexe 2). Enfin, il vise également à obtenir l'opinion des commerçants sur le prolongement de l'autoroute.

Les enquêtes auprès des commerçants ont été menées pendant des journées de semaine et de week-end, soit du 7 au 12 juillet 2003 et du 28 juillet au 2 août 2003. Elles n'ont pas eu lieu lors des deux semaines des vacances de construction puisque de nombreux commerces étaient fermés.

Au total, 70 commerces ont été recensés le long du tracé étudié. Tous les commerçants le long de la route 173 dans la zone d'étude ont été enquêtés, à l'exception d'un commerce de « biens automatiques ».

La figure 2.1 présente, de façon schématisée, les informations qui ont été recueillies pour évaluer les impacts anticipés (fuites commerciales, emploi).

Figure 2.1
Enquête auprès des commerçants



Le questionnaire auprès des commerçants permet :

- d'évaluer si les commerçants sont favorables au projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges;
- d'obtenir une évaluation des fuites commerciales de la part du commerçant (première méthode d'évaluation);
- d'évaluer l'impact sur l'emploi.

2.1.3 Segmentation des commerces

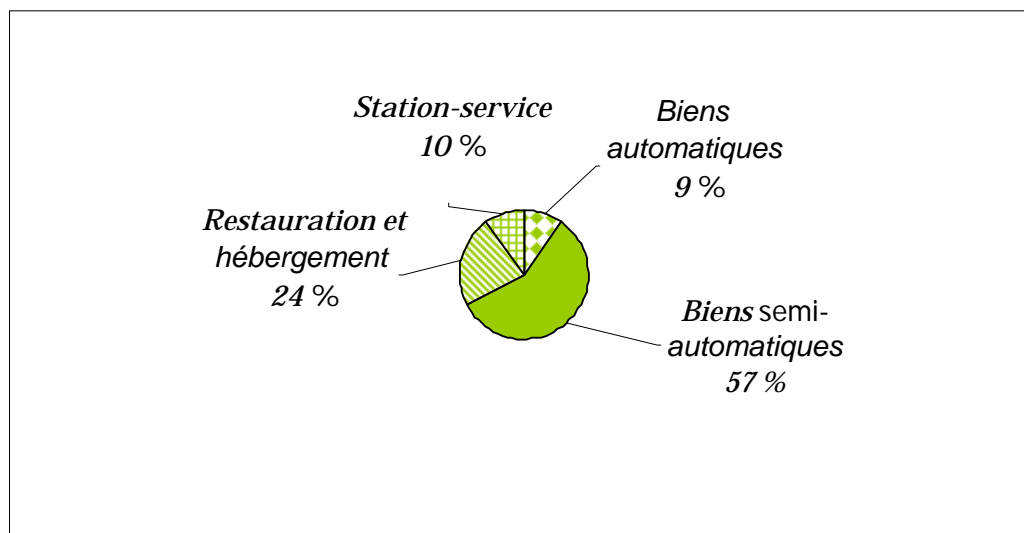
Il est anticipé que les fuites commerciales varient selon le type de commerce. À cet effet, une segmentation des commerces a été faite afin de tenir compte de l'ampleur des impacts anti-

pés. Les catégories suivantes ont été retenues :

- commerces de biens automatiques : biens qui sont achetés sur une base régulière, généralement au même endroit (marché d'alimentation et pharmacie). De plus, ces commerces sont généralement situés à proximité du lieu de résidence ou du lieu de travail;
- commerces de biens semi-automatiques et réfléchis¹ : biens qui impliquent une certaine réflexion de la part du consommateur (vêtements, meubles, chaussures, quincaillerie et atelier de réparation automobile – vente d'automobiles);
- commerces de biens de restauration et hébergement : restaurants, motels, bars, théâtres, cinémas et commerces liés aux activités touristiques;
- stations-service : avec ou sans atelier de réparation et les dépanneurs.

Ceux-ci se répartissent de la façon suivante :

Figure 2.2
Répartition des commerces par catégorie dans la zone d'étude



Source : TecSult Inc.

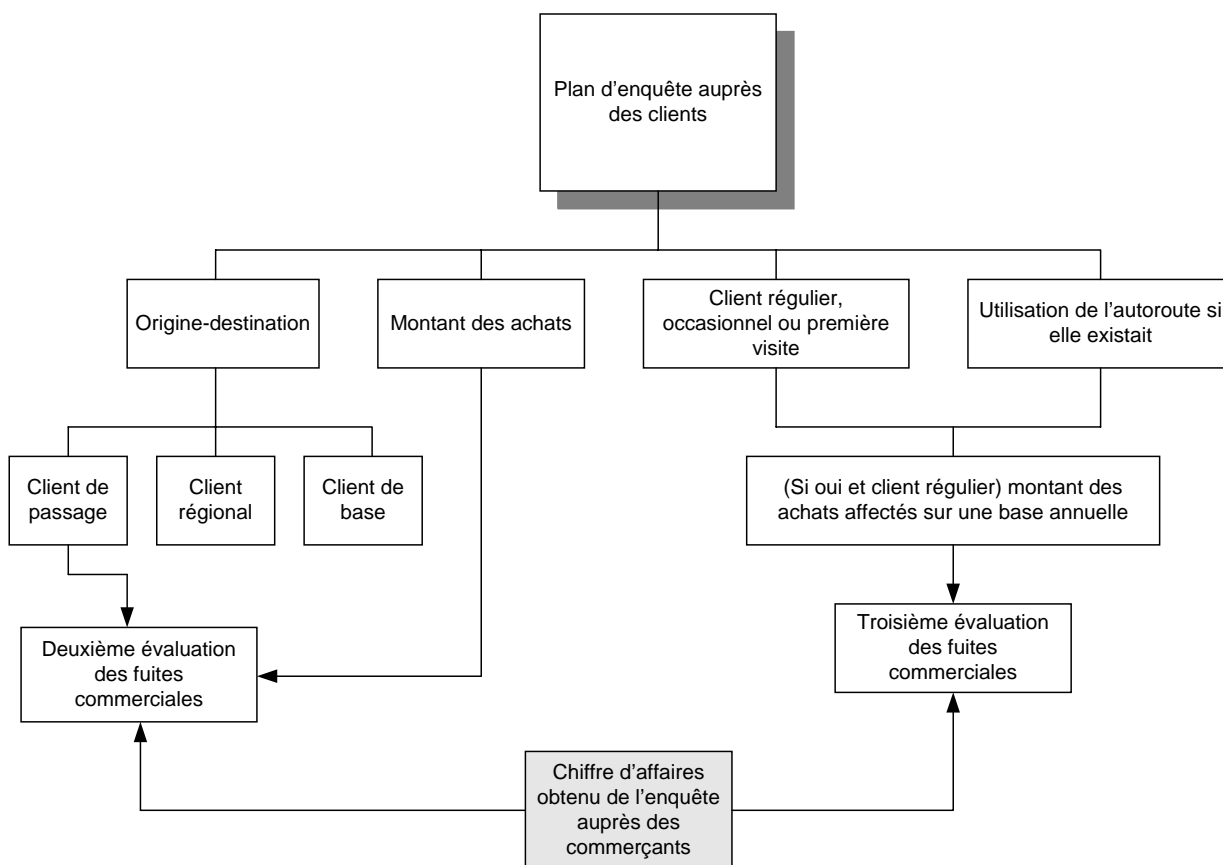
1. Dans le rapport, l'abréviation « biens semi-automatiques » est utilisée.

2.1.4 Enquête auprès des clients

En complément à l'enquête auprès des commerçants, l'enquête auprès des clients sert à mesurer les fuites commerciales potentielles en déterminant la proportion des clients qui est susceptible d'emprunter l'autoroute 73 plutôt que la route 173 actuelle (voir annexe 3).

La figure 2.3 présente, de façon schématisée, les informations qui ont été recueillies lors de l'enquête auprès des clients pour évaluer les fuites commerciales.

Figure 2.3
Enquête auprès des clients



Le questionnaire auprès des clients permet d'identifier les éléments suivants :

- le montant des achats effectués utilisé pour calculer la perte potentielle;
- le type de client : de base, régional ou de passage;
- la proportion de la clientèle perdue.

Le tableau 2.1 présente le plan d'enquête selon les différents types de commerces. Plus de plages horaires ont été allouées aux types de commerces où la proportion de la clientèle en transit est généralement plus élevée.

Tableau 2.1
Plan d'enquête

Variable	Type de commerce				Total
	Biens automatiques	Biens semi-automatiques	Restauration et hébergement	Station-service ⁽¹⁾	
Nombre total de commerces	5	40	16	8	69
Nombre de commerces enquêtés	0	6	16	7	29
Nombre de plages horaires	0	5	36	23	64

(1) Cette catégorie inclut les stations-service, les ateliers de réparation avec poste à essence et les dépanneurs. Les autres commerces de type « automobile » (vente, réparation, débosselage, pneus) font partie de la catégorie « biens semi-automatiques ».

Source : Tecslult Inc.

En effet, tel que présenté au tableau 2.1, un échantillon de commerces a été sélectionné pour participer à l'enquête auprès des clients. Ainsi, il comprend l'ensemble des commerces de types « restauration et hébergement » et « station-service »², et un nombre restreint de commerces de type « biens semi-automatiques ». Aucune enquête auprès des clients n'a eu lieu dans les commerces de type « biens automatiques » puisque les commerçants de cette catégorie estiment qu'il n'y aura pas d'impact. L'horaire de l'enquête auprès des clients est présenté à l'annexe 4.

Les enquêtes auprès des clients, ont été effectuées du 7 au 12 juillet 2003 et du 28 juillet au 2 août 2003. Les enquêtes auprès des clients ont été menées pendant des journées de semaine et de week-end, de 8 heures à 20 heures. Le plan d'enquête comprend une moyenne de quatre plages horaires par jour, de deux heures chaque.

2. Un commerce de type « station-service » a refusé de participer à l'enquête auprès des clients.

2.1.5 Segmentation de la clientèle

Afin de tenir compte de la provenance de la clientèle des commerces dans la zone d'étude, la clientèle a été divisée en trois catégories, soit :

- la clientèle de base : origine et/ou destination dans la zone d'enquête (c'est-à-dire origine et/ou destination : Beauceville et/ou Notre-Dame-des-Pins);
- la clientèle régionale : origine et destination dans la région d'enquête (la Beauce) et non pas dans la zone d'enquête;
- la clientèle de passage : tout autre client que de base et régional.

Selon des études précédentes (Tecsult Inc., 1998; Anderson *et al.*, 1993; CETE Méditerranée, 1990), la clientèle de base aurait une faible propension à emprunter le nouvel axe routier, c'est-à-dire le prolongement de l'autoroute 73 dans ce cas-ci. Diverses raisons sont avancées pour justifier ce résultat. Premièrement, les distances parcourues par la clientèle de base sont généralement plus courtes. Dès lors, l'économie en temps de transport du nouveau lien est minimale. Deuxièmement, par définition, la clientèle de base a un point d'attache dans la zone d'étude (résidence, travail, famille, amis, tourisme).

D'après les mêmes études, la proportion de la clientèle en transit, c'est-à-dire de passage et régionale, varie également selon le type de commerce. Les commerces de biens automatiques et semi-automatiques sont généralement caractérisés par une plus faible proportion de clients en transit. En revanche, les commerces de types « restauration et hébergement » et « station-service » sont caractérisés par une proportion plus importante de clients en transit.

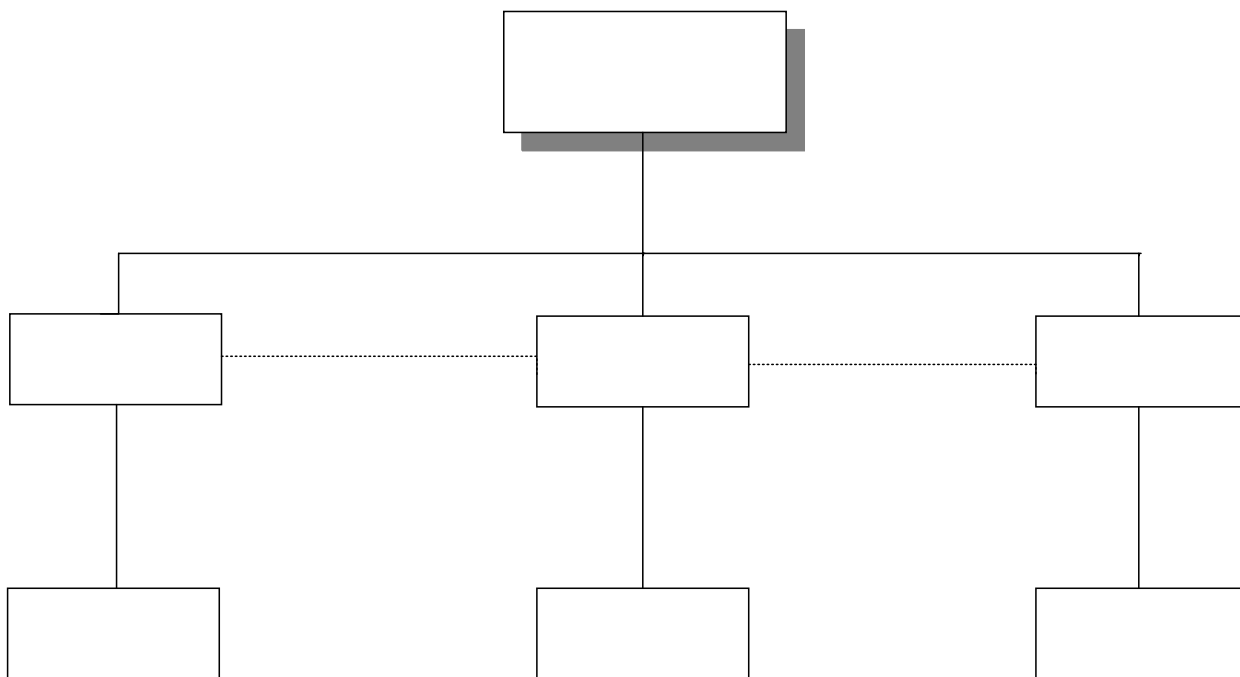
Il est probable que la majorité de la clientèle de passage ait une forte propension à utiliser le nouvel axe routier. De plus, il se peut qu'une faible proportion de la clientèle régionale emprunte le prolongement de l'autoroute 73. Ainsi, afin d'évaluer les fuites commerciales, la deuxième méthode d'évaluation repose sur l'hypothèse que tous les clients de passage seraient perdus. Les résultats de l'enquête auprès des clients permettent de vérifier la véracité de cette hypothèse.

Les résultats des enquêtes auprès des commerçants et de leurs clients sont comparés au chapitre 7 pour dégager le potentiel des gains et/ou pertes possibles par type de commerce (biens automatiques, biens semi-automatiques, restauration et hébergement, station-service).

2.2 Évaluation de l'impact sur les établissements industriels

L'objectif de l'évaluation de l'impact sur les établissements industriels est de donner une appréciation qualitative des impacts du prolongement de l'autoroute sur les activités desdits établissements. Pour ce faire, une enquête spécifique aux établissements industriels a été conçue. La figure 2.4 présente, de façon schématisée, les informations qui ont été recueillies lors de l'enquête auprès des établissements industriels pour évaluer l'impact du prolongement de l'autoroute (voir annexe 5).

Figure 2.4
Enquête auprès des établissements industriels



Le questionnaire auprès des établissements industriels permet :

- de déterminer si les établissements industriels sont favorables au projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges;
- d'obtenir l'évaluation de l'impact sur le chiffre d'affaires pour l'établissement industriel;
- d'évaluer l'impact potentiel sur l'emploi;
- d'identifier les économies qui seraient réalisées suite au prolongement de l'autoroute 73.

2.2.1 Relevé des établissements industriels

L'enquête auprès des établissements industriels a été réalisée auprès des entreprises situées dans les deux parcs industriels de la zone d'étude, soit celui de Beauceville et celui de Saint-Georges (secteur est). Après des consultations auprès des directeurs de ces parcs industriels, un certain nombre d'établissements industriels a été sélectionné pour faire partie de l'échantillon. Les responsables des parcs industriels ont également été rencontrés.

À Beauceville, le parc industriel compte sept entreprises avec 265 employés. À Saint-Georges-de-Beauce, secteur est, le parc industriel 70 entreprises, avec un total de 3 665 employés.

2.2.2 Enquête des établissements dans les parcs industriels

À titre indicatif, l'enquête auprès des établissements industriels vise à mieux connaître la position des industriels face au projet de prolongement de l'autoroute ainsi qu'à estimer les impacts commerciaux et économiques sur les industries (voir annexe 5). Quatorze établissements dans les deux parcs industriels ont été sélectionnés pour participer à l'enquête. L'échantillon a été sélectionné de sorte que des petites et des grandes entreprises soient représentées et ce, dans divers secteurs d'activités.

3. REVUE DE LA LITTÉRATURE³

Les études sur les impacts des activités commerciales réalisées après une modification de route, dans des situations ayant une certaine similarité, sont nombreuses et constituent une base d'information pour évaluer les impacts qu'auront de nouveaux contournements dans des conditions relativement semblables.

Les données comparatives de deux études relevant l'impact qu'ont eu des contournements sur des agglomérations de petite taille ont été retenues. La première étude, intitulée « Economic Impact of Highway Bypasses » (Anderson *et al.*, 1993), rassemble les conclusions des effets qu'ont eu des contournements sur six villes de petites tailles du Texas. La seconde étude, intitulée « Déviations d'agglomérations, un bilan sur 20 cas » (CETE Méditerranée, 1999), recense les résultats d'études d'impacts économiques sur vingt localités de petite taille dans le sud de la France.

L'étude américaine résume les résultats des études de cas de contournements routiers réalisées auprès de six municipalités. Dans chaque cas, une brève analyse de l'évolution de ces municipalités et de leur économie a été effectuée. L'étude prend en considération les changements dans la distribution des activités des commerces suite au contournement, l'incidence économique sur la municipalité et l'impact sur les commerces selon l'achalandage routier, tels les stations-service, les restaurants et les services d'hébergement (hôtels, motels).

Les conclusions de cette étude de cas sont à l'effet :

- qu'en général, le contournement n'a pas eu d'impact important sur l'économie des municipalités;
- que l'attitude des responsables municipaux et des entrepreneurs locaux a joué un rôle important dans les processus d'ajustements, ce qui a permis d'atténuer les effets négatifs;

3. Tecsult Inc., 1998 (voir bibliographie).

- que la plupart des changements de localisation de certaines activités commerciales se sont effectués ailleurs qu'au point de contournement; dans le cas d'autoroute, les commerçants se sont relocalisés à la jonction de voies d'autoroute et non pas au lieu de contournement;
- que les communautés ont apprécié la diminution de la circulation, particulièrement des camions, et l'amélioration de la sécurité et de la qualité environnementale;
- que certaines activités de commerces ont connu une baisse des ventes après la réalisation du contournement, mais que cette baisse fut temporaire et que plusieurs commerçants ont pu réorienter leurs activités.

Plus précisément, les résultats de cette étude sont conformes aux résultats des diverses études de la littérature qui indiquent que les commerces susceptibles d'être affectés par la mise en place d'une voie de contournement sont principalement les station-service (essence, dépanneurs), les restaurants et les lieux d'hébergement (hôtels et motels).

L'étude américaine évalue, sur la base des données recueillies, que les stations-service ainsi que les dépanneurs et restaurants ont eu une perte moyenne de 15 % de leurs ventes suite au contournement des routes. L'activité commerciale la plus affectée était les services d'hébergement. Par ailleurs, l'impact global sur l'économie des municipalités étudiées est jugé mineur, particulièrement dans les municipalités dites rurales. L'évolution, suite au contournement, semble enfin démontrer que dans les municipalités rurales, l'effet économique total à moyen terme est jugé positif parce que l'impact négatif initial sur certains types de commerces a été compensé par une réorientation des activités de plusieurs commerçants.

L'étude française de vingt cas concerne des municipalités de 3 000 à 30 000 habitants, dont la plupart sont dans des lieux à vocation rurale. On constate qu'avant et juste après la mise en place de la voie de contournement, la répartition des commerçants entre satisfaits et mécontents varie entre 25 % et 50 %. Certains commerçants sont peu touchés, car leur clientèle est locale ou régionale; la satisfaction vient des avantages qui sont apportés : moindres nuisances dues à la circulation, meilleures possibilités de stationnement, regain d'activité du fait de la revitalisation du centre-ville, meilleurs aménagements municipaux, etc.

Pour les commerçants attirant une proportion plus élevée de la clientèle de passage, on constate des baisses de chiffres d'affaires qui varient entre 20 % et 30 %. Cependant, ces données reflètent la situation immédiatement après la réalisation du contournement. L'étude ne fait pas état d'évaluation de la situation après quelques années. Une autre étude américaine intitulée « The Bypass Impacts on Communities » (Plotas, 1996), affirme que les commerces de type « station-service » ont été affectés bien que dans l'ensemble, l'activité a retrouvé un niveau normal quelques années après la mise en service de la déviation.

En général, il est constaté qu'en ce qui concerne l'hôtellerie, la restauration et les bars-cafés, il y a un impact négatif mais qu'il y a des exceptions notables liées à la valorisation touristique. En ce qui concerne les stations-service, on constate une baisse des ventes de carburant, mais que l'effet est nul ou marginal pour les ateliers de réparation automobile. Pour les commerçants en alimentation, l'effet est variable et généralement légèrement négatif.

4. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES COMMERÇANTS

Ce chapitre présente un portrait des commerces qui se situent dans la zone d'étude, tel que le nombre de salariés, le chiffre d'affaires et le nombre de clients par jour. En combinaison avec les résultats de l'enquête auprès des clients, les résultats de cette enquête permettent de mieux estimer l'impact du prolongement de l'autoroute sur ces commerces. Les propriétaires/gérants de chacun des commerces dans la zone d'étude ont été rencontrés. Le taux de réponse de l'enquête auprès des commerçants est de 99 %.

4.1 Biens automatiques

En moyenne, on retrouve 14 salariés par commerce dans les commerces de biens automatiques, pour un total de 69 salariés. De plus, 4 propriétaires travaillent également au sein de leur commerce, tel que présenté au tableau 4.1. Chaque commerce accueille une moyenne de 356 clients par jour qui dépensent environ 23 \$. Enfin, le chiffre d'affaires moyen d'un commerce de type « biens automatiques » est de 2 millions \$, pour un total de 11 millions \$.

Seul un commerce de type « biens automatiques » s'est déclaré opposé au projet bien que ni les raisons, ni l'impact aient été bien définis lors de l'enquête. Les commerçants estiment que les clients en transit représentent 0 % de la clientèle totale. En effet, ils n'anticipent pas de pertes, ni en termes de leur chiffre d'affaires, ni en ce qui concerne l'emploi. Ces résultats sont conformes aux attentes que la proportion de la clientèle en transit varie selon le type de commerce; la proportion de la clientèle en transit étant faible ou inexistante pour ce type de commerce.

Tableau 4.1
Enquête auprès des commerces « biens automatiques »

Nombre total de commerces de type « biens automatiques »	5	
Votre commerce est ouvert combien de jours par semaine?	7	
	Oui	Non
Votre commerce est-il en activité tout au long de l'année?	100 %	0 %
Êtes-vous au courant du projet de prolongement de l'autoroute 73 de Beauceville à Saint-Georges?	100 %	0 %
Si oui, êtes-vous favorable à ce projet? Si non, seriez-vous favorable à ce projet?	80 %	20 %
Selon vous, est-ce que les activités de votre commerce seront affectées par le prolongement?	20 %	80 %
	Moyenne	Total
Combien de salariés y a-t-il dans votre commerce?	14	69
Combien de personnes sont à l'emploi dans votre commerce?	14	72
En moyenne, combien de clients accueillez-vous par jour?	356	1 425
Quelle est la valeur moyenne des achats des clients?	23 \$	-
Votre chiffre d'affaires est environ?	1 882 500 \$	11 028 571 \$
Selon vous, combien d'employés pourraient être affectés?	0	0
Selon vous, la clientèle en transit représente quelle proportion de votre clientèle totale (versus la clientèle locale)?	0 %	
Selon vous, quel serait l'ordre de grandeur de l'impact sur votre chiffre d'affaires?	0 %	

Source : Tecsub Inc.

4.2 Biens semi-automatiques

On retrouve une moyenne de 4 salariés par commerce dans les commerces de type « biens semi-automatiques », plus 58 propriétaires qui travaillent également au sein de leur commerce (voir tableau 4.2). Chaque commerce accueille une moyenne de 40 clients par jour, qui consomment environ 179 \$ en biens et/ou services. Le chiffre d'affaires moyen d'un commerce de type « biens semi-automatiques » est de 1,4 million \$. Cette catégorie compte 40 commerces; 100 % ayant participé à l'enquête. Presque tous les commerces sont ouverts tout au long de l'année, en moyenne six jours par semaine.

Les commerçants estiment que la clientèle en transit représente 8 % de la clientèle totale. Par ailleurs, les pertes anticipées sont nulles. De plus, 80 % des commerçants se sont déclarés favorables au projet.

En ce qui concerne l'emploi, les commerçants estiment que 7 emplois pourraient être perdus suite au prolongement de l'autoroute 73. Sur un total de 179 salariés dans ce type de commerce, ceci représente une réduction de 4 % des salariés.

Tableau 4.2
Enquête auprès des commerces « biens semi-automatiques »

Nombre total de commerces de type « biens semi-automatiques »	40	
Votre commerce est ouvert combien de jours par semaine?	6	
	Oui	Non
Votre commerce est-il en activité tout au long de l'année?	98 %	2 %
Êtes-vous au courant du projet de prolongement de l'autoroute 73 de Beauceville à Saint-Georges?	100 %	0 %
Si oui, êtes-vous favorable à ce projet? (Si non, seriez-vous favorable à ce projet?)	80 %	20 %
Selon vous, est-ce que les activités de votre commerce seront affectées par le prolongement?	40 % (dont 5 % positivement)	60 %
	Moyenne	Total
Combien de salariés y a-t-il dans votre commerce?	4	179
Combien de personnes sont à l'emploi dans votre commerce?	6	237
En moyenne, combien de clients accueillez-vous par jour?	40	1 158
Quelle est la valeur moyenne des achats des clients?	179 \$	-
Votre chiffre d'affaires est environ?	1 406 376 \$	50 542 586 \$
Selon vous, combien d'employés pourraient être affectés?	0,2	7
Selon vous, la clientèle en transit représente quelle proportion de votre clientèle totale (versus la clientèle locale)?	8 %	
Selon vous, quel serait l'ordre de grandeur de l'impact sur votre chiffre d'affaires?	0 %	

Source : Tecsumt Inc.

4.3 Restauration et hébergement

La catégorie « restauration et hébergement » compte 13 restaurants/bars, 2 terrains de camping, ainsi qu'un gîte et un motel dans lequel on retrouve un restaurant-bar. La majorité des commerces sont ouverts tout au long de l'année, tous les jours de la semaine.

En moyenne, chaque commerce de cette catégorie compte 13 salariés, pour un total de 205 salariés, plus 18 propriétaires (voir tableau 4.3). De plus, chaque commerce accueille une moyenne de 182 clients par jour, avec des achats moyens de 20 \$. Le chiffre d'affaires moyen d'un commerce de type « restauration et hébergement » est de 430 000 \$.

Tableau 4.3
Enquête auprès des commerces « restauration et hébergement »

Nombre total de commerces de type « restauration et hébergement »	16	
Votre commerce est ouvert combien de jours par semaine?	7	
	Oui	Non
Votre commerce est-il en activité tout au long de l'année?	81 %	19 %
Êtes-vous au courant du projet de prolongement de l'autoroute 73 de Beauceville à Saint-Georges?	100 %	0 %
Si oui, êtes-vous favorable à ce projet? (Si non, seriez-vous favorable à ce projet?)	69 %	31 %
Selon vous, est-ce que les activités de votre commerce seront affectées par le prolongement?	63 %	37 %
	Moyenne	Total
Combien de salariés y a-t-il dans votre commerce?	13	205
Combien de personnes sont à l'emploi dans votre commerce?	14	223
En moyenne, combien de clients accueillez-vous par jour?	182	2 364
Quelle est la valeur moyenne des achats des clients?	20 \$	-
Votre chiffre d'affaires est environ?	430 167 \$	5 990 265 \$
Selon vous, combien d'employés pourraient être affectés?	0,6	7
Selon vous, la clientèle en transit représente quelle proportion de votre clientèle totale (versus la clientèle locale)?	20 %	
Selon vous, quel serait l'ordre de grandeur de l'impact sur votre chiffre d'affaires?	17,5 %	

Source : Tecsalt Inc.

Selon les enquêtes auprès des commerçants, 20 % de la clientèle est une clientèle en transit. Par ailleurs, les pertes anticipées suite au prolongement de l'autoroute seraient de l'ordre de 17,5 % de leur chiffre d'affaires. Cependant, il est intéressant de remarquer que plus de deux commerçants sur trois sont en faveur du projet.

Enfin, les commerçants de type « restauration et hébergement » estiment que 3 % des salariés pourraient perdre leur emploi. Ceci représente un total de 7 salariés.

4.4 Station-service

Cette catégorie compte 8 commerces de type « station-service », ouverts sept jours par semaine, à longueur d'année (tableau 4.4). Chaque commerce compte en moyenne 4 salariés. En comptant les propriétaires, le nombre total de personnes employées est de 43. De plus, chaque commerce sert, en moyenne, 254 clients par jour, avec des achats moyens de 31 \$. Enfin, le chiffre d'affaires moyen d'un commerce de type « station-service » est de 1,3 million \$ par année.

D'après les enquêtes auprès des commerçants, la clientèle en transit représente 28 % de la clientèle totale. En moyenne, les pertes anticipées suite au prolongement de l'autoroute seraient de l'ordre de 19 % de leur chiffre d'affaires. Cependant, trois commerçants sur huit ont affirmé que le projet n'aurait aucun impact sur le chiffre d'affaires de leur commerce. La variabilité des réponses à cette question est surprenante compte tenu du caractère homogène des commerces à l'étude tant du point de vue du produit que de la localisation des commerces.

Un commerçant de station-service estime que 2 salariés pourraient perdre leur emploi. Les sept autres commerçants ont indiqué que l'impact sur l'emploi serait nul.

Selon des études précédentes, la proportion de la clientèle en transit est plus importante dans les stations-service que dans les autres types de commerces. Les résultats de l'enquête auprès des commerçants indiquent la même tendance.

Tableau 4.4
Enquête auprès des commerces « station-service »

Nombre total de commerces de type « station-service »	8	
Votre commerce est ouvert combien de jours par semaine?	7	
	Oui	Non
Votre commerce est-il en activité tout au long de l'année?	100 %	0 %
Êtes-vous au courant du projet de prolongement de l'autoroute 73 de Beauceville à Saint-Georges?	100 %	0 %
Si oui, êtes-vous favorable à ce projet? (Si non, seriez-vous favorable à ce projet?)	50 %	50 %
Selon vous, est-ce que les activités de votre commerce seront affectées par le prolongement?	62,5 %	37,5 %
	Moyenne	Total
Combien de salariés y a-t-il dans votre commerce?	4	33
Combien de personnes sont à l'emploi dans votre commerce?	5	43
En moyenne, combien de clients accueillez-vous par jour?	254	1 778
Quelle est la valeur moyenne des achats des clients?	31 \$	-
Votre chiffre d'affaires est environ?	1 261 391 \$	9 985 726 \$
Selon vous, combien d'employés pourraient être affectés?	0,4	2
Selon vous, la clientèle en transit représente quelle proportion de votre clientèle totale (versus la clientèle locale)?	28 %	
Selon vous, quel serait l'ordre de grandeur de l'impact sur votre chiffre d'affaires?	19 %	

Source : Tecscult Inc.

4.5 Sommaire des résultats de l'enquête auprès des commerçants

Tous les commerçants de la zone d'étude sont informés du projet de prolongement de l'autoroute 73, celui-ci étant projeté depuis plus de dix ans. Dans l'ensemble, une proportion de 74 % des commerçants y est favorable. Toutefois, la proportion des commerçants en faveur du projet varie selon la catégorie de commerce. En effet, la majorité des commerçants de types « biens automatiques » et « biens semi-automatiques » y est favorable. Selon eux, leur chiffre d'affaires ne sera presque pas affecté par le prolongement.

Par contre, la moitié des commerçants de type « station-service » est défavorable au projet. La proportion de la clientèle en transit est plus élevée pour les stations-service. Selon les commerçants, il est probable que la clientèle en transit cesse d'effectuer des achats dans les stations-service puisqu'elle n'empruntera plus la route 173.

Il est important de noter que plusieurs commerçants, qui prévoient être négativement affectés par le projet, y sont néanmoins favorables, tels que les commerces de type « restauration et hébergement ». En effet, pour l'ensemble des commerces, il y a un écart de 31 points de pourcentage entre la proportion de commerçants qui se dit favorable au projet et la proportion des commerces qui serait affectée négativement par le projet (74 % contre 43 %). Selon les entrevues avec les commerçants, la réduction du trafic et l'amélioration de la qualité de vie viendraient compenser les possibles pertes monétaires. De plus, certains envisagent de nouvelles stratégies de commercialisation afin de réduire les fuites commerciales anticipées.

Dans l'ensemble, les commerces sont ouverts six jours par semaine et ce, à longueur d'année. En moyenne, chaque commerce compte 9 salariés, plus 2 propriétaires. Les commerces dans la zone d'étude ont un total de 486 salariés, plus 89 propriétaires. Le chiffre d'affaires moyen d'un commerce est de 1,2 million \$. Pour lesdits commerces, ceci représente un total de 77,5 millions \$ en chiffre d'affaires.

Le tableau 4.6 présente le résumé des impacts sur l'achalandage et le chiffre d'affaires selon le type de commerce. L'impact sur l'achalandage est défini comme étant la proportion de la clientèle qui serait perdue. Selon les enquêtes auprès des commerçants, l'impact sur l'achalandage serait plus important que l'impact sur le chiffre d'affaires. De plus, l'impact serait nul pour les commerces de type « biens automatiques » et « biens semi-automatiques », et approximativement 20 % du chiffre d'affaires pour les commerces de types « restauration et hébergement » et « station-service ».

Tableau 4.5
Sommaire de l'enquête auprès des commerçants

Nombre total de commerces enquêtés	69	
Votre commerce est ouvert combien de jours par semaine?	6	
	Oui	Non
Votre commerce est-il en activité tout au long de l'année?	94 %	6 %
Êtes-vous au courant du projet de prolongement de l'autoroute 73 de Beauceville à Saint-Georges?	100 %	0 %
Si oui, êtes-vous favorable à ce projet? (Si non, seriez-vous favorable à ce projet?)	74 %	26 %
Selon vous, est-ce que les activités de votre commerce seront affectées par le prolongement?	46 % (dont 3 % positivement)	54 %
	Moyenne	Total
Combien de salariés y a-t-il dans votre commerce?	8	486
Combien de personnes sont à l'emploi dans votre commerce?	8	575
En moyenne, combien de clients accueillez-vous par jour?	121	4 543
Quelle est la valeur moyenne des achats des clients?	114 \$	-
Votre chiffre d'affaires est environ?	1 197 701 \$	77 547 149 \$
Selon vous, combien d'employés pourraient être affectés?	3,3	16
Selon vous, la clientèle en transit représente quelle proportion de votre clientèle totale (versus la clientèle locale)?	12 %	
Selon vous, quel serait l'ordre de grandeur de l'impact sur votre chiffre d'affaires?	7 %	

Source : Tecslult Inc.

Tableau 4.6
Résumé des impacts selon le type de commerce

Type de commerce	Impacts	
	Sur l'achalandage	Sur le chiffre d'affaires
Biens automatiques	0 %	0 %
Biens semi-automatiques	8 %	0 %
Restauration et hébergement	20 %	20 %
Station-service	28 %	19 %

Source : Tecslult Inc.

5. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES CLIENTS

5.1 Résultats de l'enquête auprès des clients

Tel que présenté au tableau 5.1, on constate que le nombre de répondants de types « restauration et hébergement » et « station-service » est beaucoup plus élevé que pour la catégorie « biens semi-automatiques ». Tel que précisé à la section 2.1.5, il est anticipé que la clientèle de passage représente une proportion plus importante que la clientèle totale pour les catégories de commerces « restauration et hébergement » et « station-service ». Pour cette raison, le plan d'enquête a été axé davantage vers ces catégories.

Les commerces de la catégorie « biens automatiques » n'ont pas fait l'objet d'une enquête auprès des clients puisque les commerçants estiment qu'il n'y aura aucun impact, ni sur l'achalandage, ni sur le chiffre d'affaires.

Tableau 5.1
Nombre de répondants par type de commerce

Type de commerce	Nombre total de personnes dans le véhicule	Nombre de répondants (propriétaires de véhicules)
Biens semi-automatiques	166	77
Restauration et hébergement	973	555
Station-service	976	669
Total	2 115	1 301

Source : Tecsuit Inc.

En moyenne, le taux de réponse est de 95 %, tel que présenté au tableau 5.2. Ce résultat est conforme à ce que l'on obtient généralement dans ce genre d'enquête.

Tableau 5.2
Taux de réponse par type de commerce

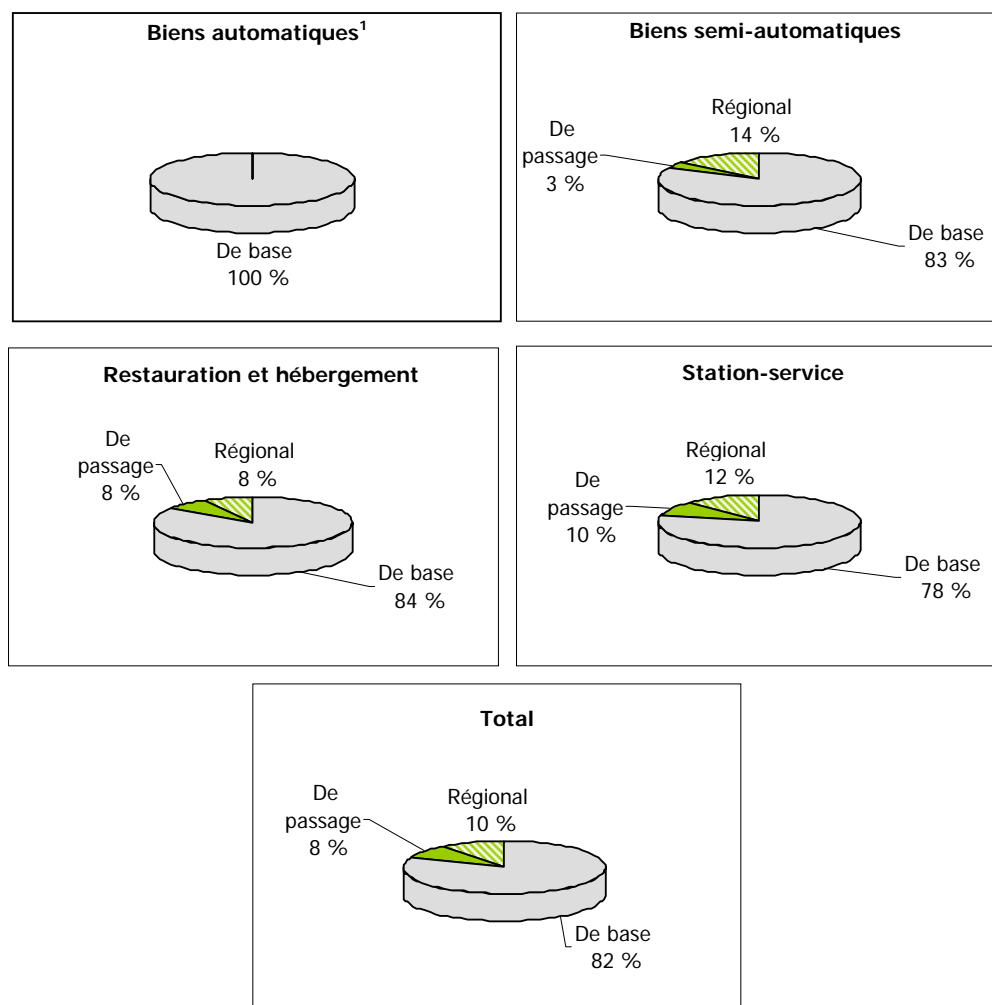
Type de commerce	Taux de réponse
Biens semi-automatiques	95,1 %
Restauration et hébergement	94,9 %
Station-service	95,0 %
Total	95,0 %

Source : Tecsuit Inc.

5.1.1 Type de client selon le type de commerce

La figure 5.1 illustre la proportion de la clientèle pour chaque type de commerce. Pour l'ensemble des commerces de la zone d'étude, la grande majorité des clients, soit 82 %, est de base. Les clients régionaux représentent 10 % de la clientèle totale et les clients de passage en représentent 8 %. Ces résultats sont conformes aux autres études, c'est-à-dire que la proportion de la clientèle en transit (de passage ou régionale) représente approximativement 15 % de la clientèle totale.

Figure 5.1
Type de clientèle selon le type de commerce



(1) Cette donnée provient de l'enquête auprès des commerçants.

Source : Tecsuit Inc.

Dans les commerces de biens semi-automatiques, la proportion de la clientèle en transit est de 17 %, bien que seulement 3 % de la clientèle soit de passage. Dans les commerces de restauration et d'hébergement, 84 % des clients sont de base, tandis que 8 % des clients sont régionaux et 8 % de passage. Pour ce type de commerce, la proportion de la clientèle en transit est semblable à celle observée dans des études antérieures. Enfin, 22 % des clients des commerces de type « station-service » sont en transit, soit 12 % régional et 10 % de passage. Conformément aux études antérieures, la proportion de la clientèle en transit est plus élevée dans les commerces de type « station-service ».

5.1.2 Valeur moyenne des achats⁴ selon le type de commerce et de client

Le tableau 5.3 présente la valeur moyenne des achats selon le type de commerce et de client. Il est à noter que la valeur moyenne des achats pour les commerces de type « biens semi-automatiques » n'est pas représentative pour l'ensemble des commerces puisque seuls les clients de quelques commerces ont été enquêtés. Par exemple, les clients des concessionnaires automobiles et des salons de coiffure n'ont pas été enquêtés. À cet effet, afin de ne pas sous-estimer la valeur moyenne des achats, il vaut mieux se fier aux réponses obtenues lors des enquêtes auprès des commerçants.

Tableau 5.3
Valeur moyenne des achats selon le type de commerce et de client

Type de commerce	Type de client			Ensemble des clients interrogés
	De base	De passage	Régional	
Biens semi-automatiques ⁽¹⁾	-	-	-	-
Restauration et hébergement	41,35 \$	11,61 \$	6,55 \$	36,76 \$
• Restauration seulement	8,97 \$	8,71 \$	6,59 \$	8,76 \$
Station-service ⁽²⁾ (par véhicule)	20,50 \$	30,55 \$	18,19 \$	21,21 \$

(1) Afin de ne pas sous-estimer la valeur moyenne de l'achat par personne, la valeur obtenue lors de l'enquête auprès des commerçants sera utilisée pour calculer la perte potentielle, soit 179 \$.

(2) La valeur moyenne des achats pour les commerces de type « station-service » est calculée selon le nombre de véhicules plutôt que le nombre de personnes par véhicule.

Source : Tecscult Inc.

4. Tous les achats incluent les taxes.

La valeur moyenne des achats pour les commerces « restauration et hébergement » a été subdivisée afin de tenir compte de la différence entre les achats uniquement de restauration et ceux qui incluent l'hébergement. Selon le tableau 5.3, aucune tendance significative ne se dégage pour les achats uniquement de restauration. En revanche, la valeur moyenne de l'achat en « restauration et hébergement » est beaucoup plus élevée pour les clients de base puisque ceux-ci ont un point de destination dans la zone d'étude; certains nécessitent des nuitées.

Des habitudes de consommation se dégagent également quant à la valeur moyenne des achats dans les commerces de type « station-service ». La valeur moyenne des achats pour la clientèle de base et régionale est approximativement de 20 \$, ou 27 litres d'essence⁵, peu importe la distance parcourue. En comparaison, les clients « de passage » achètent une moyenne de 41 litres d'essence. En d'autres termes, il est probable que ces derniers fassent le plein d'essence puisqu'ils se déplacent sur de distances plus importantes, plutôt que de consommer l'équivalent de 20 \$ d'essence.

5.1.3 Évaluation des fuites commerciales selon la seconde méthode

L'évaluation des fuites commerciales potentielles est estimée, pour chaque type de commerce, à partir de la valeur moyenne des achats de la clientèle de passage. Les résultats sont présentés au tableau 5.4.

Tableau 5.4
Évaluation des fuites commerciales selon la deuxième méthode

Type de commerce	Fuites commerciales par commerce	Chiffre d'affaires moyen par commerce	Fuites commerciales (% du chiffre d'affaires)	Fuites commerciales de l'ensemble des commerces	Chiffre d'affaires de l'ensemble des commerces
Biens automatiques	-	1 882 500 \$	-	-	16 528 571 \$
Biens semi-automatiques	42 361 \$	1 406 376 \$	3,0 %	1 522 367 \$	50 542 586 \$
Restauration et hébergement	18 507 \$	430 167 \$	4,3 %	257 715 \$	5 990 265 \$
Station-service	123 987 \$	1 261 391 \$	9,8 %	981 537 \$	9 985 726 \$

Source : Tecsalt Inc.

5. Un prix moyen de 0,75 \$ par litre a été utilisé afin de calculer le nombre moyen de litres consommés par véhicule.

Selon l'enquête auprès des clients, les fuites commerciales varient entre 3 % et 9,8 % du chiffre d'affaires. L'impact est plus faible pour les commerces de biens semi-automatiques et plus élevé pour les commerces de type « station-service ». Ces résultats sont conformes aux autres études.

5.1.4 Évaluation des fuites commerciales selon la troisième méthode

Tel qu'illustré à la figure 2.3, deux méthodes sont retenues pour calculer la proportion de la clientèle perdue. La deuxième mesure la proportion de la clientèle de passage, tel que présentée à la section 5.1.1. La troisième mesure la proportion de la clientèle qui emprunterait le nouveau tronçon. À cet effet, le tableau 5.5 présente les résultats de cette troisième méthode d'évaluation de l'enquête client.

Les fuites commerciales sont le résultat du produit de la « proportion de la clientèle qui utiliserait l'autoroute et qui réduirait le montant de ses achats » et de la « valeur de la diminution de ses achats ».

Tableau 5.5
Évaluation des fuites commerciales selon la troisième méthode

Type de commerce	Fuites commerciales par commerce	Chiffre d'affaires moyen par commerce	Fuites commerciales (% du chiffre d'affaires)	Fuites commerciales pour l'ensemble des commerces	Chiffre d'affaires de l'ensemble des commerces
Biens automatiques	-	1 882 500 \$	-	-	16 528 571 \$
Biens semi-automatiques	0 \$	1 406 376 \$	0,0 %	0 \$	50 542 586 \$
Restauration et hébergement	21 508 \$	430 167 \$	5,0 %	299 513 \$	5 990 265 \$
Station-service	299 513 \$	1 261 391 \$	6,9 %	689 015 \$	9 985 726 \$

Source : Tecsumt Inc.

Selon la troisième méthode d'évaluation, l'impact varie entre 0 % et 6,9 % du chiffre d'affaires. Ceci représente une perte de 299 513 \$ pour les commerces de « restauration et hébergement », sur un total de 5 990 265 \$, et 689 015 \$ sur 9 985 726 \$ pour les commerces de type « station-service ».

6. RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES ÉTABLISSEMENTS DANS LES PARCS INDUSTRIELS

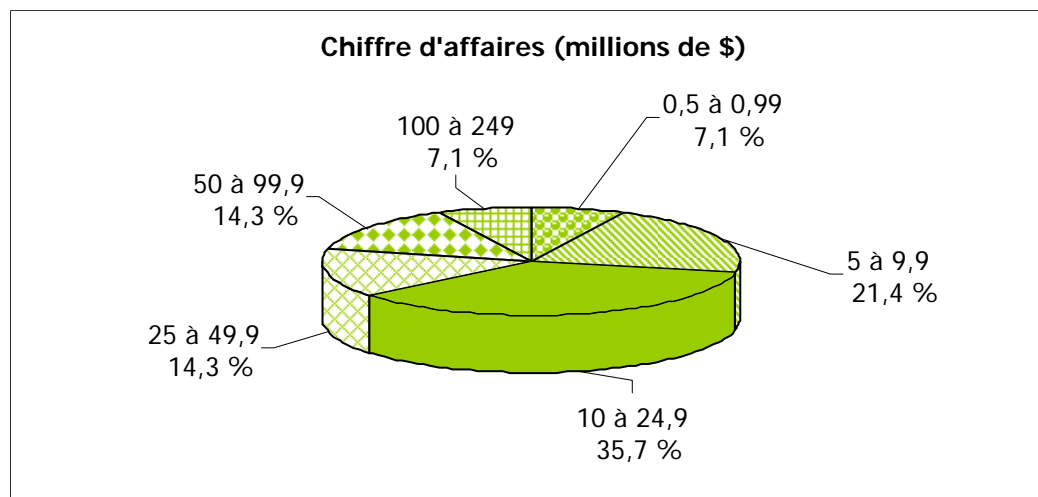
Tel que mentionné auparavant, quatorze établissements industriels ont été sélectionnés pour faire partie de l'enquête et 100 % ont accepté d'y participer.

Les faits saillants de l'enquête auprès des établissements industriels se présentent comme suit :

- 100 % des répondants connaissent le projet de prolongement de l'autoroute 73 de Beauceville à Saint-Georges;
- 100 % des répondants sont favorables à ce projet;
- en moyenne, les établissements industriels sont ouverts 6 jours par semaine;
- en moyenne, chaque établissement compte 116 salariés, soit un total de 1 180 pour les établissements enquêtés;
- 100 % des répondants sont d'avis que les activités de leur entreprise seront affectées positivement par le prolongement, soit en termes de chiffre d'affaires, d'emploi et/ou satisfaction à la clientèle;
- 42,9 % des répondants prévoient un impact positif sur leur chiffre d'affaires;
- en moyenne, les établissements anticipent une augmentation de 2,5 % de leur chiffre d'affaires;
- 64,3 % des établissements estiment que le projet aura un impact positif sur l'emploi;
- en moyenne, les répondants estiment que quatre nouveaux emplois seront créés par établissement;
- 85,7 % des répondants pensent bénéficier d'une économie en temps de transport;
- 71,4 % des répondants pensent réaliser des économies relatives aux frais de transport, aux frais d'entretien et/ou aux coûts de la main-d'œuvre.

La figure 6.1 présente la proportion des établissements industriels selon le chiffre d'affaires. Plus du tiers des établissements ont un chiffre d'affaires situé entre 10 et 25 millions \$.

Figure 6.1
Proportion des établissements industriels selon le chiffre d'affaires



Source : Tecsuit Inc.

Selon les enquêtes, les établissements vont non seulement bénéficier d'une économie en temps de transport, mais également d'une économie en carburant et en frais d'entretien mécanique. Plusieurs répondants mentionnent qu'ils seraient prêts à embaucher du nouveau personnel suite au prolongement de l'autoroute 73 puisqu'ils seraient en mesure d'augmenter le nombre quotidien de livraison. De plus, plusieurs répondants ont souligné qu'il serait plus facile d'embaucher des cadres supérieurs grâce au prolongement de l'autoroute puisque le temps de transport entre la région métropolitaine de Québec et Beauceville/Saint-Georges serait réduit. En effet, selon les répondants, il est difficile d'attirer des cadres supérieurs dans la région, car ils ne veulent pas déménager à Beauceville ou Saint-Georges et ils ne sont pas prêts à faire le trajet sur une route secondaire.

Une proportion de 43 % des établissements prévoit un impact positif sur leur chiffre d'affaires d'approximativement 2,5 %. De plus, 64 % des répondants entrevoient également un impact positif sur l'emploi, soit une augmentation moyenne de 4 salariés par établissement.

Ainsi, sur la base de l'échantillon des établissements industriels, 177 emplois pourraient être créés, soit 4 emplois dans 64 % des établissements dans les parcs industriels de Beauceville et

de Saint-Georges (secteur est), soit une augmentation de 4 % de l'emploi total dans les établissements enquêtés.

7. COMPARAISON DES RÉSULTATS DES ENQUÊTES AUPRÈS DES COMMERÇANTS ET DE LEURS CLIENTS

Cette section tente de dégager l'impact potentiel qu'aura le prolongement proposé sur les activités commerciales, et pour ce faire, elle s'appuie sur les résultats des enquêtes auprès des commerçants et de leurs clients.

7.1 Résultats des impacts selon les enquêtes auprès des commerçants et de leurs clients

Le tableau 7.1 présente les impacts selon les enquêtes auprès des commerçants et de leurs clients afin de comparer les résultats de ces deux enquêtes. L'impact sur l'achalandage est défini comme étant la proportion de la clientèle qui serait perdue. L'impact sur le chiffre d'affaires est défini comme étant la proportion du chiffre d'affaires qui serait perdue par les commerces de la zone d'étude.

Tableau 7.1
Résultats des impacts selon les enquêtes auprès des commerçants et de leurs clients

Impacts	Type de commerce			
	Biens automatiques ⁽¹⁾	Biens semi-automatiques	Restauration et hébergement	Station-service
Sur l'achalandage				
Selon l'enquête auprès des commerçants	0,0 %	7,5 %	20,0 %	27,5 %
Selon l'enquête auprès des clients	-	3,0 %	7,5 %	9,9 %
Sur le chiffre d'affaires				
Selon l'enquête auprès des commerçants	0,0 %	0,0 %	17,5 %	18,5 %
Selon l'enquête auprès des clients et basé sur la proportion de la clientèle de passage	-	3,0 %	4,3 %	9,8 %
Selon l'enquête auprès des clients et basé sur la proportion de la clientèle qui emprunterait l'autoroute	-	0,0 %	5,0 %	6,5 %

(1) Aucune enquête auprès des clients n'a été effectuée dans les commerces de biens automatiques puisque les commerçants de cette catégorie ont affirmé que le prolongement de l'autoroute 73 n'aurait aucun impact sur leurs activités commerciales.

Source : TecSult Inc.

Le tableau 7.1 révèle des écarts appréciables de la réduction sur l'achalandage telle qu'évaluée par l'enquête auprès des commerçants et celle auprès des clients. Les écarts sont particulièrement importants en ce qui concerne les catégories « restauration et hébergement » (20 % vs 5 %) et « station-service » (27,5 % vs 9,8 %).

Il est supposé qu'une partie de ces écarts provient de l'interprétation du mot clientèle. L'estimation élevée de la part des commerçants peut signifier la proportion des personnes en transit. En effet, le libellé de la question « selon vous, la clientèle en transit représente quelle proportion de votre clientèle totale (versus la clientèle locale)? » peut être interprété en termes de client ou personne et non pas en termes de volume de transaction. Une autre raison de ces variations pourrait résider dans une difficulté d'évaluer la proportion de la clientèle en transit. Une autre raison de ces variations pourrait aussi résider dans une difficulté d'évaluer le pourcentage de la clientèle en transit.

Cette ambiguïté est particulièrement apparente à l'examen des réponses des commerçants de la catégorie « station-service » : quatre commerçants estiment la proportion de la clientèle en transit à 20 % comparativement à 75 % pour deux autres commerçants. Ces variations d'un commerce à l'autre sont considérables compte tenu du caractère homogène des stations-service à l'étude, tant du point de vue du bien offert que de la localisation du commerce.

Par ailleurs, l'enquête auprès des clients mesure la proportion du nombre de transactions effectuées par les clients en transit. Dès lors, l'écart entre ces deux estimations s'expliquerait du fait que deux notions différentes sont mesurées.

7.1.1 Biens automatiques

Les commerçants de « biens automatiques » estiment ne pas avoir de clients en transit. Ainsi, ils estiment que les fuites commerciales seront nulles.

7.1.2 Biens semi-automatiques

Selon les données des enquêtes, les commerces de biens semi-automatiques ne seront que très peu affectés par le prolongement de l'autoroute 73. De 0 % à 3 % du chiffre d'affaires risque

d'être perdu. Cependant, il est important de noter que le 3 % représente les fuites commerciales maximales.

Par ailleurs, les études démontrent qu'il y a un effet bénéfique pour les commerces qui attirent une faible proportion de leur clientèle en transit; cet effet bénéfique est lié à de meilleures facilités d'accès et à l'amélioration de l'environnement immédiat.

7.1.3 Restauration et hébergement

L'ensemble des commerces risque d'être affecté à différents degrés par le prolongement de l'autoroute. L'enquête auprès des clients révèle une réduction de 7,5 % sur l'achalandage et de 4,3 % à 5 % sur le chiffre d'affaires.

Compte tenu de la proximité de la ville de Saint-Georges et de son grand choix en restauration et en hébergement, il semble que les commerçants de ce type attribuent plus d'importance à la clientèle en transit que ce qui a été observé lors des enquêtes auprès des clients.

7.1.4 Station-service

L'ensemble des commerces de type « station-service » pourrait être affecté par le prolongement. Selon l'enquête auprès des clients, il y aurait une réduction de 9,9 % sur l'achalandage et de 6,5 % à 9,8 % sur le chiffre d'affaires.

Par ailleurs, les études démontrent que les commerces de type station-service ont été affectés mais dans l'ensemble, l'activité commerciale a retrouvé un niveau normal quelques années après la mise en service de la déviation.

8. CONCLUSION

Le mandat confié à Tecslult par le ministère des Transports du Québec consistait à évaluer les impacts économiques et commerciaux du prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges sur les commerces et industries de la route 173. Pour les fins de la présente étude, les impacts portent sur l'évaluation des fuites commerciales potentielles pour les commerces (biens automatiques, biens semi-automatiques, restauration et hébergement, et station-service) de la zone à l'étude et sur les impacts sur les établissements industriels dans la zone d'étude.

8.1 Fuites commerciales potentielles

D'après les enquêtes dans la zone d'étude, les commerces de biens automatiques ne seront pas affectés par le prolongement. Quant aux commerces de biens semi-automatiques, ils risquent de perdre de 0 % à 3 % de leur chiffre d'affaires. Ceci représente une perte de 0 \$ à 1 522 367 \$ sur un total de 50 542 586 \$, pour 40 commerces de biens semi-automatiques.

Le chiffre d'affaires des commerces de « restauration et hébergement » pourraient diminuer de 4,3 % à 5 %. Ceci représente une perte de 257 715 \$ à 299 513 \$ du chiffre d'affaires de 5 990 265 \$ pour les 16 commerces de ce type.

Les commerces de type « station-service » risquent de perdre entre 6,5 % et 9,8 % de leur chiffre d'affaires. Ceci représente une perte de 689 015 \$ à 981 537 \$ du chiffre d'affaires total de 9 985 726 \$ pour les 8 commerces de type « station-service ».

Selon l'enquête auprès des commerçants, une proportion de 74 % des commerçants est favorable au projet. Par ailleurs, 43 % des commerçants pensent qu'ils seront affectés négativement par le projet. Ils estiment que 16 emplois (environ 3 %) pourraient être perdus des 486 emplois associés aux commerces enquêtés.

8.2 Bénéfices pour les établissements industriels

Tous les répondants des établissements industriels sont favorables au projet. De plus, la totalité des répondants pensent qu'ils seront affectés positivement par le projet, en termes monétaires et/ou service à la clientèle et/ou ressources humaines. Plusieurs établissements pensent bénéficier d'une réduction des coûts de transport ainsi qu'une meilleure satisfaction de la clientèle. Une proportion de 43 % des répondants prévoit une augmentation de leur chiffre d'affaires d'approximativement 2,5 %. Par ailleurs, sur la base de l'échantillon des établissements industriels, 177 emplois pourraient être créés, soit 4 emplois dans 64 % des établissements industriels, pour une augmentation de 4 % de l'emploi total dans les parcs industriels.

9. BIBLIOGRAPHIE

Anderson S.J. *et al.*, 1993. *Economic Impact of Highway Bypasses*. In Transportation Research Record, No. 1395. National Academy Press, Washington, D.C.

CETE Méditerranée, 1990. *Déviations d'agglomérations – Un bilan sur 20 cas*. Publié par le Service d'études techniques des routes et autoroutes.

Plotas, Paul V., 1996. *The Bypass Impact on Communities*. Case Study, American Society of Civil Engineers, Missouri. Route 50.

Tecsult Inc., 1998. *Étude d'impact sur l'environnement pour le prolongement de l'autoroute Robert-Cliche (73) entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville : Impact sur les activités commerciales*. MRC Robert-Cliche.

ANNEXE 1

Liste des commerces

ANNEXE 1
Liste des commerces

Commerce	Adresse		
Marché Métro	616, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M7
SAQ	630-C, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M6
Boucherie Gaston Giguère	679, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1L9
Uniprix	618, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M8
Essaim (pharmacie)	660, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M4
Marché Beauceville Inc. (IGA)	630-D, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M6
Bar Le Royal	547, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N3
Bar l'Entracte Enr.	664-B, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M4
Bed & Breakfast	642-A, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M6
Casse-croûte 541 Enr.	541, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N3
Motel Royal/restaurant	547, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N3
Pizza Wow	569, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N3
Restaurand l'Éden	485, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N5
Restaurant Julien Roy	612, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M9
Restaurant Le Normandie	664, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M4
Restaurant Subway	638-F, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M6
Salle de quilles Le Dalot Inc.	638-H, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M6
Casse-croûte O'kasso	2775, route Kennedy	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Restaurant Villa des Pins	2507, route Kennedy	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Bar l'Azur	3052, 2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Camping de la Rivière	4110, 2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Camping La Roche d'Or Inc.	3005, 2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0m 1K0
Coiffure Nouveau Design	574, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N2
Boutique Lina	458-A, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N4
D.E.B.B. Inc. (papeterie) et comptoir Sears	658, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M4
Quincaillerie de Léry Inc. (BMR)	403, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N7

Commerce	Adresse		
Rembourrage Grondin Enr.	420-A, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X IN8
Gouin Transmission	275, route Kennedy	Beauceville (Québec)	G5X 1P1
Distributeurs de pneus Poulin (vente et pose de pneus)	483, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N5
Fleuriste Poésie Florale	664-C, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M4
Salon de coiffure Hommes 2000	664-A, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M4
Irving Distribution	413, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X IN7
Cuiroma Enr. (fabricant artisan de cuir)	693-A, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1L9
Carrossier J.M. Mathieux et Fils (réparation)	746, route Kennedy	Beauceville (Québec)	G5X 1C1
Nutrition animale de Beauce Enr.	731, route Kennedy	Beauceville (Québec)	G5X 1C2
Beauce Auto 2000 Inc. (vente et réparation)	405, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N7
Pneus Beaucerons Inc. (vente et pose)	538, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N2
Universelles (pièces d'autos)	608, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M9
Garage Raymond Rodrigue Inc. (débosselage)	506, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N2
Salle de quilles	638, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 3P5
Vidéo	638, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 3P6
Le Nid des Trouvailles	578-A, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N2
Boutique Carmen Enr.	586, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N2
Marc Busque Électronique	668, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M3
Salon La Barbiche Enr.	681-A, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1L9
Auto N.R. Enr. (vente et réparation) et Location Beauceville	700, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1L8
Garage Rémi Lapointe Inc. (réparation)	671, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1L9
Car Quest (pièces d'autos)	669, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1L9
Inst. électriques Gagnon & Fils Inc.	642, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M6
Collections Marie-Chantal	675-A, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1L9
Automobiles du Boulevard (Kia)	602, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M9
Garage Jean-Yves Rodrigue (réparation)	396, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N9
Gingras Électrique Inc.	455, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N5
Garage C. 2000 Enr.	479, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N5

Commerce	Adresse		
Construction Résicom	545, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N3
La Manufacture de Matelas	2815, 2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Garage Daniel Lessard Inc.	2795, 2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Mode Actuelle	2775, 2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Marché aux puces Quirion	2505, 2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Créativités beauceronnes	3815, route Kennedy	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Automobile Parent	2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Dépanneur Gem	559, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N3
Garage Valère Cloutier (Esso)	568, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N2
Essence Harnois	644, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M6
Dépanneur 646 Enr. (essence)	646, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1M4
Station-service Daniel Poulin (essence et dépanneur Gaz-au-Daniel)	499, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N5
Station-service R.M. Carrier (réparation & tondeuses)	557, boulevard Renault	Beauceville (Québec)	G5X 1N3
Gaz-bar Notre-Dame-des-Pins Inc. (Olco)	2530, 2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0
Marché des Pins Irving	2605, 2 ^e Avenue	Notre-Dame-des-Pins (Québec)	G0M 1K0

ANNEXE 2

Enquête auprès des commerçants

ANNEXE 2
Enquête auprès des commerçants

1. Êtes-vous au courant du projet de prolongement de l'autoroute 73 de Beauceville à Saint-Georges?
2. Si oui, êtes-vous favorable à ce projet? Si non, seriez-vous favorable à ce projet?
3. Selon vous, est-ce que les activités de votre commerce seront affectées par le prolongement?
4. Votre commerce est-il en activité à l'année longue?
5. Votre commerce est ouvert combien de jours par semaine?
6. Selon vous, quelle portion de votre clientèle est en transit (versus la clientèle locale)?
7. Selon vous, est-ce que le projet aurait un impact sur votre chiffre d'affaires?
8. De quel ordre de grandeur?
9. Selon vous, est-ce que le projet aurait un impact sur le nombre d'employés?
10. De quel ordre de grandeur?
11. Combien de salariés y a-t-il dans votre commerce?
12. Combien de personnes sont à l'emploi dans votre commerce?
13. En moyenne, combien de clients accueillez-vous par jour?
14. Quelle est la valeur moyenne des achats des clients?
15. Votre chiffre d'affaires est environ?

ANNEXE 3

Enquête auprès des clients

ANNEXE 3
Enquête auprès des clients

1. Combien de personnes voyagent avec vous? (nombre de personnes par véhicule)
2. Quelle est la valeur de vos achats? [dépense totale (\$)]
3. Quel était le point de départ de votre déplacement actuel? (ville d'origine)
4. Quel est le lieu d'arrivée de votre déplacement actuel? (ville destination)
5. Êtes-vous un client régulier de ce commerce, occasionnel ou est-ce votre première visite?
6. Si une autoroute reliait Beauceville à Saint-Georges, l'auriez-vous utilisé pour le présent déplacement?
7. (Si oui et client régulier), est-ce que la valeur de vos achats sur une base annuelle en serait affectée?
8. Si oui, diriez-vous que la réduction de vos achats serait de l'ordre de : 25 %, 50 %, 75 % ou 100 %?

ANNEXE 4

Horaire d'enquête

ANNEXE 4 Horaire d'enquête

Première semaine

Heure	Mardi 8 juillet	Mercredi 9 juillet	Jeudi 10 juillet	Vendredi 11 juillet	Samedi 12 juillet
8h00 à 10h00	Bed & Breakfast Restaurant Le Normandie	Arrêt routier du Rocher	Restaurant Le Normandie	Casse-croûte 541 Enr.	Garage M & R Mathieu (essence Harnois)
8h00 à 10h00	Station-service Daniel Poulin (essence Ultramar)	Restaurant Motel Royal	Restaurant Valentine	Dépanneur 646 Enr. (essence Irving)	Casse-croûte 541 Enr.
10h00 à 12h00		Station-service R.M. Carrier (essence Shell)			Dépanneur 646 Enr. (essence Irving)
10h00 à 12h00		Dépanneur 646 Enr. (essence Irving)			Fleuriste Poésie Florale
12h00 à 14h00	Restaurant Le Normandie		Restaurant Valentine	Restaurant mobile La Petite Beauceronne	Restaurant Subway
12h00 à 14h00	Restaurant Motel Royal		Restaurant mobile La Petite Beauceronne	Pizza Wow	Restaurant Valentine
14h00 à 16h00			Garage M & R Mathieu (essence Harnois)		
14h00 à 16h00	Dépanneur Gem		Dépanneur 646 Enr. (essence Irving)		
16h00 à 18h00	Station-service Daniel Poulin (essence Ultramar)	Boutique Carmel		Dépanneur Gem Bed & Breakfast	
16h00 à 18h00		Nid de Trouvailles		Station-service Daniel Poulin (essence Ultramar)	
18h00 à 20h00	Restaurant Motel Royal	Restaurant Valentine	Pizza Wow	Restaurant Le Vinier et Pizza Wow	
18h00 à 20h00	Arrêt routier du Rocher	Restaurant Subway	Restaurant Le Vinier	Bar l'Entracte Enr.	

Légende :

- Biens semi-automatiques.
- Restauration et hébergement.
- Station-service.

ANNEXE 4 (suite)
Horaire d'enquête

Deuxième semaine

Heure	Lundi 28 juillet	Mardi 29 juillet	Mercredi 30 juillet	Jeudi 31 juillet	Vendredi 1 ^{er} août	Samedi 2 août
8h00 à 10h00			Casse-croûte O-kasso (Not483950re-Dame-des-Pins)	Essence Harnois	Camping de la rivière (Notre-Dame-des-Pins)	Casse-croûte O-kasso (Notre-Dame-des-Pins)
8h00 à 10h00			Restaurant Villa des Pins (Notre-Dame-des-Pins)	Station-service R.M. Carrier (essence Shell)	Camping La Roche d'Or Inc. (Notre-Dame-des-Pins)	Essence Irving (Notre-Dame-des-Pins)
10h00 à 12h00						
10h00 à 12h00						
12h00 à 14h00			Station-service R.M. Carrier (essence Shell)	Casse-croûte 541 Enr.	Casse-croûte O-kasso (Notre-Dame-des-Pins)	Essence Irving (Notre-Dame-des-Pins)
12h00 à 14h00			Restaurant Julien Roy	Restaurant Julien Roy	Restaurant Villa des Pins (Notre-Dame-des-Pins)	Essence Olco (Notre-Dame-des-Pins)
14h00 à 16h00			Station-service Daniel Poulin (essence Ultramar et dépanneur Gaz-au-Daniel)		Marché aux puces (Notre-Dame-des-Pins)	
14h00 à 16h00			Dépanneur Gem		Mode Actuelle (Notre-Dame-des-Pins)	
16h00 à 18h00					Essence Irving (Notre-Dame-des-Pins)	Essence Olco (Notre-Dame-des-Pins)
16h00 à 18h00					Essence Olco (Notre-Dame-des-Pins)	Restaurant Villa des Pins (Notre-Dame-des-Pins)
18h00 à 20h00			Restaurant mobile La Petite Beauceronne	Restaurant Le Normandie		
18h00 à 20h00			Restaurant Subway	Bar l'Extracte Enr.		

Légende :

- Biens semi-automatiques.
- Restauration et hébergement.
- Station-service.

ANNEXE 5

Enquête auprès des établissements industriels

ANNEXE 5
Enquête auprès des établissements industriels

1. Êtes-vous au courant du projet de prolongement de l'autoroute 73 de Beauceville à Saint-Georges?
2. Si oui, êtes-vous favorable à ce projet? Si non, seriez-vous favorable à ce projet?
3. Selon vous, est-ce que vos activités seront affectées par le prolongement?
4. Votre entreprise est ouverte combien de jours par semaine?
5. Combien de salariés y a-t-il dans votre entreprise?
6. Combien de personnes sont à l'emploi dans votre entreprise?
7. De quel ordre de grandeur?
8. Selon vous, est-ce que le projet aurait un impact sur votre chiffre d'affaires?
9. De quel ordre de grandeur?
10. Enfin, votre chiffre d'affaires est approximativement?
11. Selon vous, est-ce que vous allez bénéficier d'une économie de temps de transport? (SVP spécifiez)
12. Selon vous, est-ce que vous allez bénéficier d'une économie d'argent relatif au transport ou autre facteur? (SVP spécifiez)