

**Corporation Minière Osisko**

**Extension de la mine aurifère Canadian  
Malartic et déviation de la route 117  
à l'Est de la ville de Malartic**

Analyse des incidences sur l'activité commerciale



---

## **Extension de la mine aurifère Canadian Malartic et déviation de la route 117 à l'Est de la ville de Malartic**

Analyse des incidences sur l'activité commerciale



# ÉQUIPE DE RÉALISATION

**WSP Canada Inc.**

Directeur de projet

Christian Couette, M.B.A.

Responsable de l'enquête

Charles-Éric Bernier, aménagiste

***Référence à citer :***

---

WSP Canada Inc. 2014. *Analyse des incidences sur l'activité commerciale. Extension de la mine aurifère Canadian Malartic et déviation de la route 117 à l'Est de la ville de Malartic.* Rapport réalisé pour Corporation Minière Osisko. 25 p. et annexes.



# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>3</b>
2.1	Programme de travail .....	3
2.2	Échantillonnage et grilles d'entrevues.....	3
2.3	Déroulement de l'enquête.....	5
<b>3</b>	<b>CONJONCTURE ÉCONOMIQUE À MALARTIC.....</b>	<b>7</b>
3.1	Contexte socioéconomique .....	7
3.2	Évolution de l'offre commerciale .....	7
3.2.1	Structure commerciale .....	7
3.2.2	Encadrement des efforts de développement .....	8
<b>4</b>	<b>CARACTÉRISATION DES COMMERCES.....</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>RÉSULTATS .....</b>	<b>17</b>
5.1	Faits saillants des enquêtes de 2010 et 2011 .....	17
5.2	Caractéristiques principales des établissements répondants .....	17
5.3	Constats généraux .....	17
5.4	Résultats par secteur d'activité .....	18
5.4.1	Station-service avec dépanneur .....	18
5.4.2	Hébergement .....	19
5.4.3	Restaurant, bar, dépanneur et épicerie .....	19
5.4.4	Quincaillerie .....	20
<b>6</b>	<b>ANALYSE DES INCIDENCES ÉCONOMIQUES.....</b>	<b>21</b>
6.1	Évaluation des incidences possibles sur le chiffre d'affaires .....	21
6.1.1	Comparaison des résultats de l'enquête auprès des commerçants avec ceux de l'enquête origine-destination.....	22
6.2	Bilan .....	23
<b>7</b>	<b>RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....</b>	<b>25</b>

## CARTE

Carte 4-1	Zone d'analyse de l'enquête commerciale et caractérisation des commerces à Malartic.....	13
-----------	--	----

## TABLEAUX

Tableau 4-1	Liste des établissements touchés par l'enquête commerciale .....	15
Tableau 4-2	Répartition des commerces par catégorie d'activité et par localisation.....	16
Tableau 6-1	Chiffre d'affaires estimé par catégorie de commerces en 2013.....	21
Tableau 6-2	Évaluation des incidences commerciales possibles selon les divers scénarios .....	22

## ANNEXES

ANNEXE A	Questionnaire d'enquête auprès des commerçants (2010)	
ANNEXE B	Grille d'entrevue auprès des commerçants (2011)	
ANNEXE C	Questionnaire d'enquête auprès des commerçants et fiche d'entreprise (2013)	



## **LISTE DES ACRONYMES, SIGLES ET ABRÉVIATION DES UNITÉS**

CA	Chiffre d'affaires
CLD	Centre local de développement
DJMA	Débit journalier moyen annuel
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
SDEM	Société de développement économique de Malartic



## PERSONNES CONSULTÉES

Brazeau Linda, Quincaillerie RONA  
Carpentier Pierre, Quincaillerie BMR  
Chagnon Sylvain, Dépanneur C.J.M.S.  
Cyr Diane, Quincaillerie Home Hardware  
Dufour Pierre, Centre local de développement de La Vallée-de-l'Or  
Fortin Sylvain, IGA Fortin  
Gervais Raymond, Restaurant L'idéal  
Leblanc Isabelle, Restaurant McDonald's  
Legault Stéphane, Restaurant Le Nordet  
Moore Nancy, Restaurant Subway  
Morin André, Motel & Buanderie Morin  
Paquet Claire, Station-service Pétro-T  
Souissi Mohammed, Restaurant et Motel Au Palais de la Reine  
St-Pierre Denis, Kool Kafé  
Tu David, Buffet Oriental  
Vézeau André, Société de développement commercial de Malartic



# 1 INTRODUCTION

---

En 2013, Corporation Minière Osisko (« **OSISKO** ») a mandaté la firme GENIVAR Inc. (« **GENIVAR** »), maintenant WSP Canada Inc. (« **WSP** »), afin de réaliser une étude d'impact sur l'environnement (« **ÉIE** ») pour le projet de l'extension de la mine aurifère Canadian Malartic (l'« **Extension Canadian Malartic** ») et de déviation de la route 117 à l'entrée Est de la ville de Malartic (la « **Déviation** »).

Dans le cadre de l'étude des tracés et choix d'un scénario de réalisation pour le projet de relocalisation de la route 117 (GENIVAR, 2012) déposée à la ville de Malartic et au ministère des Transports du Québec (le « **MTQ** ») en 2012, ayant mené au choix d'une voie de déviation, une évaluation des répercussions économiques avait été produite à partir d'enquêtes menées en 2010 et 2011.

Afin de bien connaître les incidences économiques potentiellement attribuables aux scénarios de relocalisation de la route 117 pour les commerces de la ville de Malartic, GENIVAR a mis à jour en 2013 les deux enquêtes précédentes. En continuité avec les études antérieures, la présente enquête vise également à mettre en perspective l'évolution de la situation commerciale de la ville de Malartic depuis les dernières années, notamment depuis la mise en opération de la mine aurifère Canadian Malartic (la « **Mine** ») en 2011. Enfin, les chiffres d'affaires des établissements concernés sont mis à jour et comparés avec les estimations effectuées lors des précédentes études (GENIVAR, 2010 et 2012).

Pour y arriver, plusieurs objectifs spécifiques ont été ciblés et intégrés au programme de travail de 2013, soit :

- la mise à jour de la conjoncture économique à Malartic, notamment depuis l'ouverture de la Mine en 2011;
- la révision de l'évaluation de l'importance de la clientèle de transit pour les commerces;
- l'évaluation de l'impact potentiel d'un contournement de Malartic sur la trame commerciale de la ville, le tout en prenant également en considération les données de l'enquête origine-destination qui a été réalisée en 2013.



## 2 MÉTHODOLOGIE

---

### 2.1 Programme de travail

Après l'enquête exhaustive effectuée en 2010, l'enquête menée en 2011 a quant à elle été orientée de manière à valider l'information pour certains commerces ou groupes de commerces ciblés, qui avaient été identifiés dans l'enquête de 2010 comme étant les plus susceptibles d'être fortement affectés par un éventuel détournement du trafic de transit. De plus, une attention particulière avait été apportée aux nouveaux commerces. Les principales étapes de l'enquête étaient les suivantes :

- révision de l'inventaire des établissements commerciaux en considérant les mêmes secteurs d'activités que ceux retenus en 2010, soit ceux qui sont a priori plus directement concernés par la clientèle de transit;
- réalisation d'entrevues personnalisées auprès des intervenants socioéconomiques de Malartic afin de mettre en contexte l'évolution de la conjoncture économique locale et régionale depuis 2010;
- réalisation d'entrevues personnalisées auprès de certains commerçants ciblés afin de mettre en perspective l'évolution de leur commerce depuis 2010 et, surtout, de valider leur perception d'une déviation ou d'un contournement de la route 117.

En 2013, l'enquête a été orientée de manière à valider et mettre à jour l'évolution de la situation commerciale, en ciblant entre autres les commerces qui n'avaient pas été contactés depuis 2010. Ainsi, le programme de travail comportait les activités suivantes :

- mise à jour de la synthèse de la conjoncture économique de la ville de Malartic;
- révision des habitudes de circulation vis-à-vis de l'activité commerciale;
- révision de l'inventaire des établissements œuvrant dans les secteurs d'activités retenus aux fins d'analyse en collaboration avec la Société de développement économique de Malartic (la « **SDEM** ») (Ville de Malartic, 2013);
- envoi préalable d'une note explicative aux commerçants ciblés;
- réalisation d'entrevues téléphoniques semi-dirigées auprès des intervenants et des commerçants identifiés;
- compilation et analyse des résultats;
- évaluation des incidences potentiellement attribuables à un détournement du trafic de transit (contournement de la ville) sur le chiffre d'affaires.

### 2.2 Échantillonnage et grilles d'entrevues

En 2010, un questionnaire d'enquête a été élaboré sur la base de travaux similaires effectués par GENIVAR (annexe A du présent rapport). Ce questionnaire comprenait cinq sections qui permettaient d'établir une description générale du commerce, de sa clientèle et de son fonctionnement interne, ainsi qu'une caractérisation de la perception des propriétaires sur l'impact du retrait du trafic de transit au centre-ville sur leurs activités commerciales. Les informations suivantes avaient notamment pu être recueillies :

- le nombre de semaines par année et le nombre de jours par semaine au cours desquels le commerce est ouvert;
- le nombre de salariés employés par le commerce;
- le nombre de clients par jour;
- le chiffre d'affaires annuel du commerce;
- la proportion des ventes à la clientèle régulière;
- les commentaires exprimés par les gestionnaires concernant les incidences que pourraient avoir la voie de contournement sur leurs activités et, de manière générale, sur l'activité commerciale de Malartic.

En 2011, des grilles d'entrevues ont été élaborées en tenant compte des informations déjà recueillies en 2010. Le modèle de grille utilisé dans le cadre de ces entrevues est présenté à l'annexe B du présent rapport. Les thèmes suivants avaient notamment été abordés :

- la perception de l'évolution de l'offre commerciale depuis la mise en opération de la mine (2011);
- la répartition de la clientèle de transit selon la perception des commerçants et des intervenants;
- une caractérisation de la perception des propriétaires et des intervenants sur l'impact du projet de contournement au centre-ville sur les activités commerciales à Malartic;
- les commentaires pertinents exprimés dans le cadre de cette mise à jour.

Afin de structurer les échanges avec l'ensemble des commerçants ciblés en 2013, un questionnaire d'enquête a de nouveau été élaboré en tenant compte des informations recueillies dans les études précédentes. Le questionnaire d'enquête et un exemple de fiche d'entreprise<sup>1</sup> résultante sont présentés pour chaque commerce à l'annexe C. Ils abordent les thèmes suivants :

- la mise à jour du nombre de jours et d'heures par semaine au cours desquels le commerce est ouvert;
- la mise à jour du nombre de salariés employés par le commerce;
- la mise à jour du nombre de clients par jour;
- la mise à jour du chiffre d'affaires annuel du commerce;
- la mise à jour de la proportion des ventes à la clientèle de transit.

---

<sup>1</sup> Les fiches d'entreprise consignées au cours des différentes enquêtes et qui présentent les caractéristiques individuelles de chacun des commerces ne peuvent être présentées pour des raisons de confidentialité.



Par ailleurs, la structure des échanges avec les intervenants du milieu a été établie de manière à identifier les changements dans la structure commerciale de Malartic depuis 2011. Les éléments suivants ont fait l'objet d'une demande formelle :

- le nom des commerces qui ont fermé depuis janvier 2012;
- le nom des commerces qui ont ouvert depuis janvier 2012;
- les coordonnées des propriétaires de commerces qui ont ouvert depuis 2012;
- les limites du parc industriel et la liste des industries qui s'y trouvent;
- la conjoncture économique actuelle à Malartic depuis la mise en opération de la Mine.

## 2.3 Déroulement de l'enquête

En 2010, l'enquête auprès des commerçants a été effectuée entre le 29 mars et le 8 avril. Les rencontres avec les gestionnaires et les propriétaires ont été privilégiées par rapport à des entrevues téléphoniques. Au total, l'enquête avait permis de caractériser la situation de la quasi-totalité des établissements ciblés, par le biais de 18 rencontres en personne et d'une entrevue téléphonique. Un propriétaire de bar n'avait pas été rejoint.

En 2011, les enquêtes personnalisées auprès des commerçants et des intervenants s'étaient déroulées les 13 et 14 décembre. Ces enquêtes avaient essentiellement été structurées à partir de brèves entrevues menées auprès des gestionnaires des commerces de Malartic et des intervenants locaux. Dans les deux cas, un enquêteur sur le terrain a effectué des entrevues formelles d'une durée moyenne de 20 minutes. Afin de compléter la collecte de données, deux entrevues téléphoniques avaient été effectuées dans la semaine du 19 décembre auprès des commerçants qui n'étaient pas disponibles lors de la visite de terrain. Au total, sept commerces avaient été retenus pour l'enquête de 2011.

En 2013, deux entrevues téléphoniques auprès des intervenants se sont déroulées les 17 et 25 juillet. Le directeur général du centre local de développement de La Vallée-de-L'Or (le « **CLD** ») et le maire de Malartic ont été interrogés. En ce qui concerne les commerçants, l'enquête a permis de caractériser la situation de la totalité des établissements ciblés par le biais de 10 entrevues téléphoniques. Les enquêtes ont été réalisées entre le 25 juillet et le 6 août.



## 3 CONJONCTURE ÉCONOMIQUE À MALARTIC

---

### 3.1 Contexte socioéconomique

Afin de mettre clairement en contexte les incidences possibles sur l'activité commerciale à Malartic d'une relocalisation de la route 117, il apparaît nécessaire de rappeler les changements socioéconomiques qui ont caractérisé la communauté malarticoise depuis les dernières années. Pour ce faire, certains extraits de l'Étude de suivi des retombées économiques locales et régionales de Mine Canadian Malartic, réalisée par la firme SECOR-KPMG (SECOR-KPMG, 2013), sont présentés dans la section suivante.

Entre 1996 et 2001, la ville de Malartic avait enregistré une baisse continue de sa population, passant de 4 154 habitants à 3 345 habitants, soit une baisse de 14,7 % (Statistique Canada, 2007). Cette évolution contrastait notamment avec la situation de Rouyn-Noranda et de Val-d'Or, qui montraient respectivement des croissances supérieures à 30 % pour la même période. Toutefois, les données de l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ, 2013b) révèlent que la population de Malartic a cessé de diminuer depuis 2010. Plus encore, la municipalité a réussi au cours des toutes dernières années à attirer de nouvelles familles et la part du groupe des 0-14 ans a même augmenté pour la première fois depuis plus de 20 ans.

En 2006, le taux d'activité et le taux d'emploi des résidents de Malartic étaient beaucoup plus bas que ceux des municipalités voisines ou de l'ensemble du Québec, soit environ 10 % plus bas que ceux observés. De ce fait, le revenu médian des familles de Malartic était considérablement inférieur à celui de l'ensemble du Québec ou des municipalités avoisinantes. Depuis 2010, les niveaux absolu et relatif de l'emploi ont toutefois progressé plus fortement dans la ville de Malartic qu'ailleurs dans la région ou que dans l'ensemble du Québec. Selon l'étude de SÉCOR-KPMG, le rebond des activités minières dans la municipalité régionale de comté de Vallée-de-l'Or (la « **MRC** ») et la relance de celles-ci à Malartic sont responsables de ce revirement et ont permis de réduire le déficit d'emplois du territoire.

Enfin, la hausse de l'emploi dans le secteur minier, combinée à la progression de l'emploi dans la chaîne des fournisseurs de cette industrie, ont contribué à rehausser substantiellement les revenus d'emplois des résidents de Malartic. De plus, la proportion de personnes prestataires de l'aide financière de dernier recours a diminué considérablement au cours des dernières années et plus fortement à Malartic qu'ailleurs au Québec.

### 3.2 Évolution de l'offre commerciale

#### 3.2.1 Structure commerciale

L'implantation d'une grande entreprise, l'augmentation du niveau d'emploi et la construction d'un nouveau quartier résidentiel sont autant de facteurs qui ont modifié le portrait de l'activité commerciale dans la ville de Malartic (SECOR-KPMG, 2013). Rappelons que, sur la base des analyses effectuées en 2010, il avait été démontré que, dans l'ensemble, l'activité commerciale à Malartic avait été affectée dans les dernières années par la cessation d'activités structurantes pour la localité. Dans ce contexte, l'offre commerciale observée était devenue peu diversifiée.

Plusieurs intervenants locaux s'entendent pour dire que la vitalité économique du milieu s'est fortement accrue depuis 2009 (Pierre Dufour, CLD, communication personnelle, 17 juillet 2013). De nombreuses entreprises existantes de Malartic ont profité des efforts d'achats locaux d'OSISKO pour accroître leur chiffre d'affaires, pour investir dans leurs équipements et embaucher des employés additionnels. Plusieurs nouvelles entreprises, notamment celles offrant des produits et services liés à l'opération de la Mine, ont par ailleurs contribué à diversifier considérablement l'offre commerciale à Malartic. Actuellement, la structure commerciale de Malartic connaît une croissance stable, légèrement supérieure à 2010 et 2011 (André Vézeau, SDEM, communication personnelle, 25 juillet 2013). D'ailleurs, 112 entreprises de biens et de services sont présentes à Malartic en 2013 selon les données de la SDEM, alors qu'il y en avait seulement 80 en 2010.

Néanmoins, de l'avis des intervenants socioéconomiques interrogés, la structure commerciale de Malartic montre quelques signes de ralentissement depuis 2010, avec la fin des travaux de construction de la Mine et la relocalisation des résidents du quartier Sud. La présence sur le territoire de plusieurs bâtiments commerciaux vacants, principalement au sud de la voie ferrée, et la fermeture de quelques établissements d'hébergement et de restauration témoignent de la conjoncture actuelle.

Mentionnons également que les achats et services courants sont sous-représentés à Malartic par rapport à l'ensemble des autres types de services offerts. Cette situation s'explique en partie par la forte concurrence de l'offre à Val-d'Or ou à Rouyn-Noranda.

### **3.2.2 Encadrement des efforts de développement**

Depuis l'ouverture de la Mine, la SDEM et la municipalité assument conjointement un rôle de catalyseur économique. Précisément, le mandat de la SDEM est de susciter le développement économique de la ville par l'expansion, l'implantation et la consolidation d'entreprises, d'intervenir directement auprès de celles-ci et de favoriser des conditions propices à leurs développements, dans le respect du milieu de vie des citoyens (Ville de Malartic, 2013). Les rôles de la SDEM sont les suivants :

- la prospection et l'accueil d'investisseurs;
- l'élaboration d'une mission économique;
- la promotion du territoire et l'animation économique;
- le développement d'entreprises d'économie et de développement durable;
- la recherche de terrains ou de bâtiments;
- le développement d'entreprises d'économie sociale.

De son côté, la ville de Malartic a mis en place un programme de revitalisation de la rue Royale pour la période 2013-2015. Ce programme prévoit la restauration de façades des bâtiments de la rue Royale afin d'améliorer la qualité esthétique et visuelle du cadre bâti. D'ailleurs, une dizaine d'entreprises ont déjà procédé à la réfection de la façade de leur établissement sur la rue Royale. Un mouvement d'entraînement auprès des autres commerces est donc envisageable (Ville de Malartic, 2013 et Pierre Dufour, CLD, communication personnelle, 17 juillet 2013).

Par ailleurs, la ville offre de nouvelles opportunités d'affaires par l'entremise du parc industriel qui a vu le jour en 2011 à proximité de la Mine, sur le chemin du Lac Mourier. Avec la création de ce parc de 40 terrains, dont cinq sont actuellement vendus, la ville souhaite bonifier son offre industrielle.



## 4 CARACTÉRISATION DES COMMERCES

---

La zone d'analyse de l'enquête commerciale s'étend le long de la rue Royale entre l'avenue Champlain et la limite nord de la municipalité (voir carte 4-1).

Les enquêtes auprès des entreprises ont été menées en considérant les commerces qui pourraient être sensibles à un détournement de la circulation de transit en raison de la nature des produits et services qui y sont offerts. En conséquence, les enquêtes ont été structurées en considérant les secteurs d'activités suivants :

- hébergement commercial (hôtel, motel);
- restaurant / casse-croûte / bar;
- dépanneur (seulement);
- station-service (avec ou sans dépanneur);
- garage de mécanique générale / atelier de réparation (seulement);
- marchand de matériaux de construction et de matériel et fournitures de jardinage (« **Quincaillerie** »).

Au total, 20 commerces avaient été considérés lors de l'enquête de 2010. De ce nombre, cinq avait été enquêtés à nouveau en 2011. Compte tenu des objectifs poursuivis dans cette étude, quatre d'entre eux n'ont pas été réinterrogés. Le tableau 4-1 dresse une synthèse du statut des commerces depuis 2010 en fonction du secteur et des catégories d'activités identifiés.

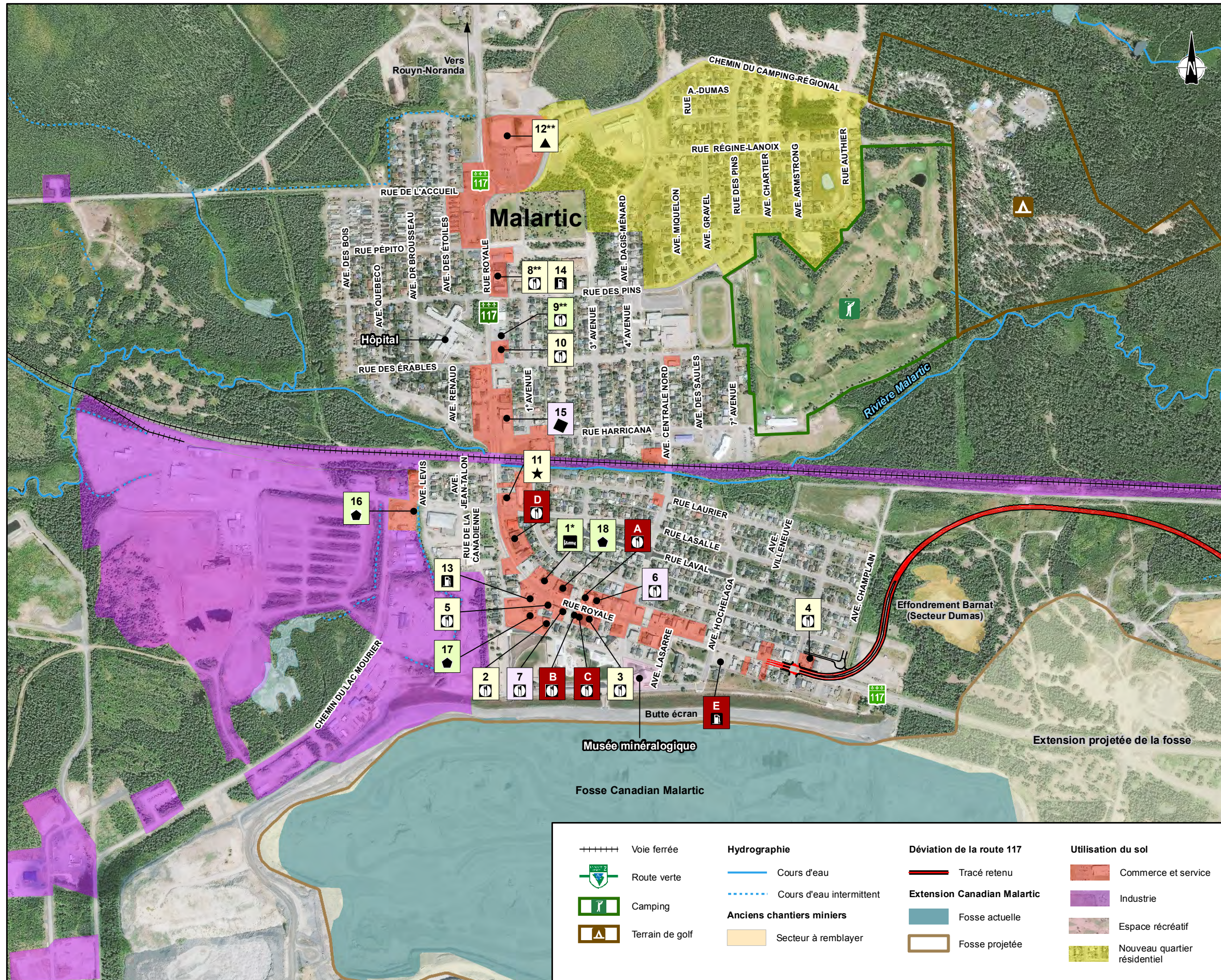
Dix établissements ont été enquêtés à nouveau en 2013. De plus, trois nouveaux commerces appartenant aux secteurs d'activités ciblés ont ouvert leurs portes depuis 2010, soit un restaurant Subway, un restaurant McDonald's et un marché d'alimentation IGA. Ceux-ci ont été ajoutés à la liste existante des commerces visés par l'enquête. Les propriétaires de ces commerces ont également été interrogés. Par ailleurs, cinq commerces enquêtés lors des précédents suivis ont fermé leur porte.

Considérant que l'enquête vise directement les catégories de commerces les plus sensibles au trafic de transit, trois établissements considérés dans l'enquête de 2010 n'ont pas été réinterrogés. Il s'agit des deux bars et du garage de mécanique générale, dont la clientèle est surtout locale.

Plus loin, le tableau 4-2 présente la répartition des commerces en fonction du secteur et des catégories d'activités. Bien que la majorité des établissements ciblés soit concentrée entre l'avenue Centrale et la voie ferrée, de nouveaux établissements se sont implantés dans le secteur nord de la municipalité dans les dernières années.







**Identification des commerces**

12 Numéro de référence GENIVAR du commerce  
 \* À vendre  
 \*\* Nouveau commerce depuis 2010

Enquêté en 2010  
 Enquêté en 2011  
 Enquêté en 2013

No. Réf.	Nom du commerce
<b>Hébergement</b>	
1*	Motel et Buanderie Morin
2	Restaurant & Motel Au Palais de la Reine
<b>Restaurant ou bar</b>	
3	Kool Kafé
4	Buffet Oriental
5	Restaurant Ideal
6	Bar Chez Dédé
7	Bar Chez L'Frère
8**	Mc Donald's
9**	Subway
10	Restaurant Le Nordet (Restaurant au P'tit Bouffe Tout)
<b>Dépanneur</b>	
11	Dépanneur C J M S Enr
<b>Épicerie</b>	
12**	IGA Fortin
<b>Station-service avec dépanneur</b>	
13	Dépanneur O'Neil Pétro-Canada
14	Vézeau & Frères Ultramar
<b>Réparation générale</b>	
15	Autoplace Distribution 117 Nord
<b>Quincaillerie</b>	
16	Les Bois Germac Ltée (BMR)
17	Quincaillerie G. C. (Home Hardware)
18	Bois Turcotte (RONA)

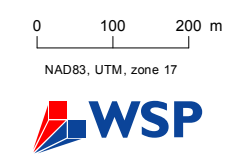
**Commerces fermés depuis 2010**

Lettre Réf.	Nom du commerce
<b>Restaurant ou bar</b>	
A	Le Sabot d'Or
B	Restaurant Sel Et Poivre
C	Sous-Marin Chez Annick
D	Auberge Château Malartic
<b>Station-service avec dépanneur</b>	
E	Dépanneur A+ Sonerco

**OSISKO**  
 ANALYSE DES INCIDENCES SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE  
 Extension de la mine aurifère Canadian Malartic et déviation de la route 117 à l'entrée Est de la ville de Malartic

Carte 4-1  
**Zone d'analyse de l'enquête commerciale et caractérisation des commerces à Malartic**

**Sources :**  
 Orthophoto : Digital Globe, WorldView-2 (29-07-2012), 60 cm/pixel  
 Hydrologie : GENIVAR 2012 et BNDT 20K 2007  
 Fichier GENIVAR : 131\_14654\_00\_AIACC4\_1\_037\_caractCommerces\_140120.mxd.mxd  
 20 janvier 2014 131-14654-00







**Tableau 4-1 Liste des établissements touchés par l'enquête commerciale**

N° réf	Nom de l'établissement commercial	Adresse civique	Enquêté en 2010	Enquêté en 2011	Enquêté en 2013
<b>Hébergement (721)</b>					
1	Motel et Buanderie Morin	830 rue Royale	√	√	
2	Restaurant et Motel Au Palais de la Reine	200 rue Fourrière	√		√
<b>Restaurant ou bar (722)</b>					
3	Kool Kafé	430 rue Royale	√		√
4	Buffet Oriental	743 rue Royale	√		√
5	Restaurant Ideal	823 rue Royale	√		√
6	Bar Chez Dédé	754 rue Royale	√		
7	Bar chez L'Frère	811 rue Royale	√		
8	Mc Donald's	1290 rue Royale			√ (nouveau)
9	Subway	1170 rue Royale		√ (nouveau)	
10	Restaurant Le Nordet (Ancien Restaurant au P'tit Bouffe Tout)	1130 rue Royale	√		√
	Le Sabot d'Or	760 rue Royale	√		Fermé
	Restaurant Sel et Poivre	771 rue Royale	√	√	Fermé
	Sous-marin Chez Annick	801 rue Royale	√	Fermé	
	Auberge Château Malartic	926 rue Royale	√		Fermé
<b>Dépanneur et épicerie (445)</b>					
11	Dépanneur C J M S Enr	980 rue Royale	√		√
12	IGA Fortin	1450 rue Royale		√ (nouveau)	√
<b>Station-service avec dépanneur (447)</b>					
13	Dépanneur O'Neil Pétro-Canada	831 rue Royale	√		√
14	Vézeau et Frères Ultramar	1290 rue Royale	√		√
	Dépanneur A+ Sonerco	561 rue Royale	√	Fermé	
<b>Réparation générale (811)</b>					
15	Autoplace Distribution 117 Nord	430 rue Royale	√		
<b>Quincaillerie (444)</b>					
16	Les Bois Germac Ltée (BMR)	940 ch. du Lac Mourier	√	√	
17	Quincaillerie G.C. (Home Hardware)	191 rue Fourrière	√	√	
18	Bois Turcotte (RONA)	820 rue Royale	√	√	

Source : Compilation GENIVAR, 2010, 2011 et 2013.

**Tableau 4-2 Répartition des commerces par catégorie d'activité et par localisation**

Catégorie de commerces (Code SCIAN 3 chiffres)	Situation vis-à-vis de la voie ferrée						Total		
	Au nord			Au sud			2010	2011	2013
	2010	2011	2013	2010	2011	2013			
Hébergement (721)	0	0	0	1	1	2	1	1	2
Restaurant ou bar (722)	1	1	3	10	9	5	11	10	8
Dépanneur et épicerie (445)	0	1	1	1	1	1	1	2	2
Station-service (447)	1	1	1	2	1	1	3	2	2
Garage (811)	1	1	1	0	0	0	1	1	1
Quincaillerie (444)	1	1	0	2	0	3	3	3	3
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>18</b>

Source : Compilation GENIVAR, 2010, 2011 et 2013.

## 5 RÉSULTATS

---

Cette section présente les résultats actualisés des enquêtes auprès des commerçants.

### 5.1 Faits saillants des enquêtes de 2010 et 2011

Selon les perceptions recueillies en 2010 auprès des commerçants et des intervenants socioéconomiques, la Déviation n'aurait pas d'effet sur la structure commerciale, puisque la clientèle des commerces enquêtés continuerait à emprunter la rue Royale. Par opposition, selon les commerçants, la mise en opération d'une voie de contournement aurait une incidence non négligeable sur l'ensemble de l'économie locale déjà fragile, compte tenu de l'importance de la clientèle de transit pour plusieurs commerces. Lors de cette enquête, 13 répondants (sur 20) anticipaient la fermeture de leur commerce si l'option de la voie de contournement était choisie.

En 2011, une attention particulière a d'abord été apportée aux nouveaux commerces (Subway et IGA), lesquels ont été intégrés à l'enquête. Lors de celle-ci, trois établissements sur la rue Royale avaient fermé leurs portes (Sous-marin chez Annick, le casse-croûte Au p'tit bouffe-tout et la station-service A+ Sonerco). Ceux-ci n'ont alors pas été pris en compte dans l'estimation de l'impact commercial d'une éventuelle voie de contournement. Par ailleurs, il est important de retenir que l'analyse de la situation des commerces du secteur de la quincaillerie a elle aussi été incluse à l'enquête en 2011, même si cette catégorie d'activité vise principalement la clientèle locale et est a priori peu concernée par la clientèle de transit.

### 5.2 Caractéristiques principales des établissements répondants

La plupart des établissements sont présents à Malartic depuis de nombreuses années. D'ailleurs, la moitié des répondants ont pris possession de leur commerce au cours des huit dernières années. Les principales raisons ayant motivé l'investissement des propriétaires dans ces établissements sont la visibilité de l'établissement le long de la route 117 et l'importance du trafic de transit.

Tous les établissements sont ouverts à l'année. Néanmoins, plusieurs d'entre eux observent une légère diminution de leur achalandage durant la période hivernale. On compte parmi ceux-ci un bar, un garage de mécanique générale, un dépanneur, une station-service avec dépanneur et trois quincailleries.

Enfin, les entreprises sont ouvertes plus de six jours par semaine en moyenne. En effet, les trois quarts fonctionnent sept jours sur sept.

### 5.3 Constats généraux

Depuis le démarrage de la production commerciale à la Mine en 2011, la Déviation fait l'objet d'un consensus favorable au sein des intervenants et des commerçants, puisque celle-ci implique selon eux plusieurs éléments positifs pour Malartic, soit :

- l'amélioration de l'aspect esthétique à l'entrée sud de la ville;
- l'amélioration de la sécurité urbaine par le ralentissement des véhicules, bien que la rue Royale soit présentement jugée sécuritaire;
- la stabilité de l'achalandage lié à la clientèle de transit.

À l'opposé, la perception générale concernant une voie de contournement demeure défavorable. Plusieurs commerçants et intervenants ont mentionné que ce contournement n'était toujours pas souhaité et que l'activité économique générale diminuerait inévitablement en raison de l'importance liée à la clientèle de transit. Parmi les impacts négatifs potentiels appréhendés par les commerçants, il faut mentionner :

- une baisse significative de l'achalandage lié à la clientèle de transit;
- une baisse générale du chiffre d'affaires et du niveau de rentabilité de plusieurs commerces pouvant même mener à la fermeture pour certains;
- le déclin rapide de l'offre commerciale et des activités à Malartic;
- la « mort » de Malartic (pour certains commerçants plus alarmistes).

Quoi qu'il en soit, les commerçants interrogés en 2013 ont pour la plupart mentionné avoir observé une stagnation ou une légère baisse de leur chiffre d'affaires depuis 2010. Rappelons qu'en 2011, des commerçants avaient dit être revenus à un volume de ventes similaire à ce qui était observé en 2007, soit avant les premières démarches plus formelles de développement de la Mine et les retombées qui ont pu en découler lors des travaux de construction.

Selon les commerçants et les intervenants interrogés, l'impact positif le plus marqué pour eux avec le projet minier s'est surtout fait sentir en période de construction, à l'exception des commerces agissant directement comme fournisseur de biens et services destinés aux opérations de la Mine. Ceux-ci continuent de voir leurs activités se développer.

Plusieurs commerçants ont par ailleurs évoqué le déménagement des citoyens du quartier sud vers d'autres municipalités pour expliquer une partie de la baisse de leur chiffre d'affaires de 2010 à 2013. Selon les commerçants et intervenants interrogés, la fermeture des commerces qui ont cessé leurs activités depuis 2010 est principalement attribuable au départ des travailleurs ayant œuvré à la construction de la mine.

Les commerçants ont aussi mentionné que selon leur perception, la part relative à la clientèle de transit dans la composition de leur achalandage a quelque peu diminué depuis 2011. Certains commerçants ont soutenu que la clientèle de transit peut représenter entre 15 % et 50 % de leur chiffre d'affaires. Cela les rend particulièrement sensibles à un éventuel projet de contournement.

## 5.4 Résultats par secteur d'activité

### 5.4.1 Station-service avec dépanneur

La station-service A+ Sonerco, autrefois située à l'entrée Est de Malartic, est fermée depuis 2010. Il convient de rappeler que le propriétaire prévoyait déjà vendre l'établissement lors de l'enquête effectuée en 2010.

Ainsi, la ville de Malartic compte désormais deux établissements de type « station-service avec dépanneur », soit : le Dépanneur O'Neil Pétro-Canada ainsi que Vézeau et Frères Ultramar. Ce dernier établissement est situé au nord de la voie ferrée sur la rue Royale et a été complètement reconstruit en 2012. Par la même occasion, un restaurant McDonald's s'y est installé. Lors des enquêtes téléphoniques, les propriétaires ont mentionné que la viabilité et le maintien des activités commerciales de leur commerce (notamment la présence du restaurant McDonald's) sont assurément liés au maintien de la circulation de transit dans la ville de Malartic.

La catégorie « Station-service avec dépanneur » s'accapare la plus forte proportion du chiffre d'affaires total relié au transit à Malartic, soit 48 % (tableau 6-1).

#### **5.4.2 Hébergement**

L'offre d'hébergement actuelle compte deux établissements en opération, soit le Motel et Buanderie Morin et le Restaurant et Motel Au palais de la Reine. L'Auberge Château Malartic a fermé ses portes en 2012. Une étude visant à relancer l'établissement avait été commandée par la SDEM et le propriétaire. Aucun plan de relance n'a cependant été produit à ce jour. Par ailleurs, le Motel et Buanderie Morin, qui était toujours en opération au moment de l'enquête, est à vendre depuis 2011.

De manière générale, on a observé que les retombées inhérentes au projet OSISKO pour ce secteur d'activité ont été beaucoup plus marquées durant la période de construction que depuis la mise en opération de la Mine. La mise en œuvre du projet OSISKO avait d'ailleurs mené à la mise en place d'un nouvel établissement destiné à l'accueil des travailleurs, l'Oasis des travailleurs. Cet établissement a depuis cessé ses opérations.

Dans cette catégorie, le chiffre d'affaires associé au transit a considérablement reculé depuis 2010. Celui-ci est passé de 50 % en 2010 à 25 % en 2011, alors qu'il est de 20 % en 2013 (tableau 6-1). Néanmoins, il semble que la visibilité et la facilité d'accès constituent des facteurs de positionnement stratégique de première importance. Ainsi, selon les commentaires recueillis, la mise en place d'une voie de contournement aurait un impact négatif significatif pour les commerces.

#### **5.4.3 Restaurant, bar, dépanneur et épicerie**

Sur la rue Royale, on note la fermeture de quatre restaurants depuis 2010, soit Sous-marin chez Annick, Restaurant Sel et Poivre, Restaurant Au palais de la Reine et le Sabot d'Or.

En contrepartie, on a noté l'arrivée d'un restaurant Subway et d'un marché d'alimentation IGA en 2011, de même que l'implantation d'un restaurant McDonald's en 2012. Par ailleurs, le restaurant Au petit bouffe-tout, qui avait fermé ses portes en 2011, est devenu le restaurant Le Nordet en 2012.

Globalement, la localisation de plusieurs établissements le long de la rue Royale est favorisée par la présence de la clientèle de transit. Bien que dans certains cas la clientèle locale constitue la base de l'achalandage et du chiffre d'affaires, la clientèle de transit occupe une place plus importante pour d'autres commerces, dont les établissements offrant des services de restauration rapide. Selon les informations recueillies en 2013, la clientèle de transit représente pour certains commerces entre 15 et 32 % de l'achalandage total. Selon certains avis recueillis,

les incidences économiques de la mise en opération de la Mine sont pour le moment moindres ou peu perceptibles par rapport à ce qui a été vécu en période de construction.

Dans ce contexte, la visibilité des commerces constitue toujours un facteur stratégique de positionnement. Selon les commentaires recueillis, une forte diminution de la clientèle de transit aurait un impact significatif sur le chiffre d'affaires et fragiliserait encore davantage l'exploitation de plusieurs types de commerces, notamment certains commerces de restauration rapide.

Les catégories « restaurant ou bar » et « dépanneur et épicerie » s'accaparent respectivement 22 % et 28 % du chiffre d'affaires total relié au transit à Malartic, soit 1,44 M\$ et 1,8 M\$ (tableau 6-1).

#### **5.4.4 Quincaillerie**

Les quincailleries exploitées à Malartic ont toutes profité des retombées découlant des travaux de construction et de la relocalisation du quartier résidentiel. Toutefois, les quincailleries exploitées à Malartic sont plus que jamais soumises à une forte concurrence avec Val-d'Or et Rouyn-Noranda, ce qui affecte leur positionnement stratégique de diverses manières.

Dans certains cas, le marché exploité est en grande partie local et serait donc moins affecté par un éventuel détournement complet de la clientèle de transit. Dans d'autres cas, la visibilité et l'accessibilité expliquent la présence d'une clientèle de transit ou extérieure plus importante. La construction d'une voie de contournement affecterait leur positionnement concurrentiel et, par conséquent, leur achalandage.

Malgré ces différenciations, les gestionnaires rencontrés ne sont pas favorables à une éventuelle voie de contournement et entrevoient une incidence négative significative sur leur chiffre d'affaires. Selon certains, la contrainte de visibilité amenée par une voie de contournement, jumelée à la concurrence régionale déjà existante (les villes de Val-d'Or et de Rouyn-Noranda étant situées respectivement à 25 et 50 minutes en voiture de Malartic), pourrait mener à la fermeture de deux des trois établissements de quincaillerie actuellement exploités à Malartic.

La proportion du chiffre d'affaires associé au transit pour le groupe « Quincaillerie » a été revue à la baisse suite à l'enquête de 2013, passant de 25 % en 2010 à 12 % en 2013 (tableau 6-1).



## 6 ANALYSE DES INCIDENCES ÉCONOMIQUES

### 6.1 Évaluation des incidences possibles sur le chiffre d'affaires

Globalement, la conjoncture observée depuis 2010 est demeurée relativement stable. L'importance de la clientèle de transit, telle que perçue par les commerçants, est demeurée relativement la même, sauf pour les catégories « Hébergement » et « Quincaillerie » où elle a été revue à la baisse.

Sur la base des données recueillies en 2010, 2011 et 2013, le chiffre d'affaires estimé pour l'activité commerciale des entreprises recensées s'élève à 25,6 M\$ en 2013 (tableau 6-1). Par comparaison, l'estimation qui avait été faite à cet égard en 2010 s'établissait à 18,9 M\$ et à 18,2 M\$ en 2011.

**Tableau 6-1 Chiffre d'affaires estimé par catégorie de commerces en 2013**

Catégories	Chiffre d'affaires*	Clientèle transit	CA lié au transit	CA transit de la catégorie p/r au CA transit total
Hébergement (721)	0,54 M\$	20%	0,11 M\$	2%
Restaurant ou bar (722)	4,5 M\$	32%	1,44 M\$	22%
Dépanneur et épicerie (445)	12 M\$	15%	1,8 M\$	28%
Station-service avec dépanneur (447)	5,6 M\$	48%	2,69 M\$	42%
Réparation générale (811)	1 M\$	25%	0,25 M\$	4%
Quincaillerie (444)	1,95 M\$	12%	0,23 M\$	4%
<b>Total</b>	<b>25,6 M\$</b>	<b>25%</b>	<b>6,52 M\$</b>	<b>100</b>

Source : Compilation enquêtes GENIVAR juillet 2013.

\*Chiffre d'affaires ou « CA »

De façon plus spécifique, le chiffre d'affaires associé au trafic de transit de ces entreprises s'établit dorénavant à 6,52 M\$ en 2013, alors qu'il était de 5,8 M\$ en 2011, et de 6,2 M\$ selon l'estimation réalisée en 2010.

Pour parvenir à une évaluation quantitative des incidences, les deux principaux paramètres utilisés sont le chiffre d'affaires relié à la clientèle de transit ainsi que la masse salariale globale des commerces enquêtés. Pour établir l'impact d'une éventuelle voie de contournement à Malartic sur la vitalité des commerces, trois scénarios ont été établis (tableau 6-2). Pour chaque scénario, deux options sont présentées, soit une intégrant les données de la catégorie « Quincaillerie » (option A) et l'autre sans (option B). Il faut rappeler que le marché exploité par cette catégorie de commerces est en grande partie local et serait moins affecté par un éventuel détournement complet de la clientèle de transit. Pour chacun d'eux, présentés ci-dessous, la diminution du chiffre d'affaires de transit se répercute sur le chiffre d'affaires total en termes de pourcentage ainsi que sur la masse salariale (en millions de dollars). Un équivalent d'emploi à temps plein est également estimé à partir du salaire moyen annuel.

**Tableau 6-2 Évaluation des incidences commerciales possibles selon les divers scénarios**

	Diminution du chiffre d'affaires de transit	Impact sur le chiffre d'affaires	Diminution du chiffre d'affaires total	Impact sur la masse salariale	Équivalent Temps Plein
<b>Scénario 1</b>					
Option A	100 %	6,52 M\$	25 %	0,88 M\$	37
Option B		6,29 M\$	25 %	0,85 M\$	37
<b>Scénario 2</b>					
Option A	75 %	4,89 M\$	19 %	0,66 M\$	28
Option B		4,71 M\$	18 %	0,64 M\$	28
<b>Scénario 3</b>					
Option A	50 %	3,26 M\$	13 %	0,44 M\$	19
Option B		3,14 M\$	12 %	0,42 M\$	18

Note : \* L'option B présente les résultats d'analyse sans tenir compte du groupe « Quincaillerie ».  
Source : Compilation GENIVAR. 2013

Dans l'éventualité d'un détournement complet du trafic de transit (scénario 1), l'incidence sur le chiffre d'affaires global pour les entreprises retenues serait de l'ordre de 6,52 M\$ pour l'option A et de 6,29 M\$ pour l'option B, ce qui correspondrait à une diminution du chiffre d'affaires total de l'ordre de 25 % pour chaque option. L'impact sur la masse salariale serait de l'ordre de 880 000 \$ et 850 000 \$ respectivement, soit près 37 emplois à temps plein. Pour les scénarios prenant en considération une perte partielle du chiffre d'affaires attribuable à la clientèle de transit, l'incidence sur le chiffre d'affaires global serait de l'ordre de 4,89 M\$ et 4,71 M\$ dans le cas du scénario 2 (diminution de 75 %) et de 3,26 M\$ et 3,14 M\$ dans le cas du scénario 3 (diminution de 50 %).

### 6.1.1 Comparaison des résultats de l'enquête auprès des commerçants avec ceux de l'enquête origine-destination

Récemment, une enquête de circulation origine-destination (l'« **enquête OD** »), dont l'un des objectifs poursuivis était de quantifier l'importance des dépenses effectuées par le trafic de transit, a eu lieu sur le territoire de la ville de Malartic (GENIVAR, 2013). Cette enquête avait pour objectif, notamment de valider les estimations de chiffre d'affaires attribuables à la clientèle de transit qui ont été faites à partir des informations recueillies auprès des commerçants qui, elles, sont basées sur leurs perceptions de la situation.

Du point de vue méthodologique, l'enquête OD a été menée le 13 juin 2013 et le questionnaire a été structuré de manière à documenter : l'origine-destination et les motivations de déplacement, la proportion des automobilistes ayant effectué une dépense à Malartic durant leur déplacement, de même que le montant total dépensé. Les données ainsi recueillies ont par la suite servi à estimer une valeur annualisée des dépenses attribuables au trafic de transit, en se basant sur le débit journalier moyen annuel (le « **DJMA** »). L'analyse de la valeur estimée des dépenses annuelles doit cependant prendre en considération certaines limitations. Ainsi, le

fait que l'enquête OD ait été menée en juin, soit hors de la haute saison touristique a pour effet, d'une part, de sous-estimer l'importance relative du trafic de transit attribuable à la clientèle touristique et, d'autre part, de sous-estimer la valeur moyenne des dépenses effectuées en période estivale (pour des raisons de restauration et d'hébergement, notamment).

En regard des hypothèses, les estimations effectuées à partir de l'enquête OD résultent sur des valeurs annualisées de dépenses attribuables au trafic de transit de l'ordre de 6 à 7 M\$, en incluant le trafic ayant Rivière-Héva comme origine ou destination et qui a été incluse dans le trafic de transit. Si on exclut le trafic de Rivière-Héva, les dépenses annuelles estimées pour le trafic de transit, seraient plutôt de l'ordre de 3 à 3,5 M\$.

En première analyse, l'estimation du chiffre d'affaires effectuée à partir de l'enquête menée auprès des commerçants, soit environ 6,5 M\$, est du même ordre de grandeur que celle effectuée à partir des données de l'enquête OD, en incluant le trafic de Rivière-Héva. Si on exclut ce trafic, il en ressort que l'incidence sur le chiffre d'affaires se compare alors au scénario 3 vu précédemment (3 à 3,5 M\$), soit celui qui assume que 50 % du trafic de transit viendrait toujours dépenser dans la ville de Malartic. Ainsi, les données de l'enquête OD corroborent les estimations faites initialement et mises à jour au cours des dernières années. Il faut rester cependant prudent dans l'interprétation des résultats en raison des limitations de l'enquête OD mentionnées ci-haut. Cet exercice de validation permet quand même d'apprécier de manière encore plus réaliste l'ordre de grandeur qu'aurait un contournement de Malartic sur la trame commerciale qui s'y trouve.

## 6.2 Bilan

En regard des commentaires recueillis auprès des intervenants socioéconomiques locaux, une déviation de la route 117 n'aurait pas d'effet sur la structure commerciale puisque la clientèle des commerces enquêtés continuerait à emprunter la rue Royale. L'analyse du portrait commercial actuel a cependant permis d'établir que la mise en opération d'une voie de contournement aurait un impact non négligeable sur certaines activités commerciales.

Dans le pire des cas, en présumant un détournement complet du trafic de transit, l'impact sur le chiffre d'affaires global pour les entreprises retenues serait de l'ordre de 6,29 M\$ (sans la catégorie « Quincaillerie ») à 6,52 M\$ (avec la catégorie « Quincaillerie »), en se basant sur les données fournies par les commerçants. Dans un scénario plus conservateur où la moitié du trafic de transit serait maintenue dans la ville, l'impact d'un contournement sur la trame commerciale de Malartic est alors évalué à un peu plus de 3 M\$ sur le chiffre d'affaires des entreprises. Peu importe le scénario en cause, le fait de considérer ou non les quincailleries ne change pas l'ordre de grandeur du résultat obtenu.



## 7 RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

---

- GENIVAR. 2010. *Extension de la fosse du projet aurifère Canadian Malartic. Déviation de la route 117 à Malartic. Étude des tracés et choix d'un scénario de réalisation.* Rapport réalisé pour la Corporation minière OSISKO. 158 pages et annexes.
- GENIVAR. 2012. *Déviation de la route 117, à Malartic. Étude du tracé et rapport d'avant-projet.* Rapport réalisé pour la Corporation minière OSISKO. 143 pages et annexes.
- GENIVAR. 2013. *Enquête origine-destination sur la route 117 à Malartic.* Rapport réalisé pour la Corporation minière OSISKO. 11 pages et annexes
- SECOR-KPMG. 2013. *Étude de suivi des retombées économiques locales et régionale de Mine Canadian Malartic présentée à Osisko. État de la situation 2012.* 84 pages. En ligne. Consulté le 17 juillet 2013. [http://www.osisko.com/fr/files/2013/07/Impact-projet-Canadian-Malartic\\_Final.pdf](http://www.osisko.com/fr/files/2013/07/Impact-projet-Canadian-Malartic_Final.pdf).
- VILLE DE MALARTIC. 2013. *Société de développement économique – gens d'affaires.* En ligne. Consulté le 22 juillet 2013. <http://ville.malartic.qc.ca/societe-de-developpement-economique>.



**ANNEXE A**

**Questionnaire d'enquête auprès des commerçants (2010)**

---





### Enquête auprès des commerçants

Nature de l'entrevue :

Date de l'entrevue :

#### SECTION 1 : IDENTIFICATION de l'entreprise

**Nom de l'établissement :**

Adresse :

**Nom et titre du répondant :**

Téléphone :

Catégorie d'entreprise :

Précision sur le type de produits/services vendus :

#### SECTION 2 : DESCRIPTION GÉNÉRALE du commerce

Depuis quelle année l'entreprise est-elle en activité sur le site actuel?

Qu'est-ce qui a motivé le choix de l'emplacement actuel de l'entreprise?

L'entreprise fonctionne-t-elle toute l'année (si non, indiquer les saisons d'ouverture)?

L'établissement est en opération combien de jours par semaine? \_\_\_\_\_ jours

Quelles sont les heures d'ouverture?

#### SECTION 3 - CLIENTÈLE de l'entreprise

Quel est le nombre approximatif de clients par jour?

Stable toute l'année ? \_\_\_\_\_

Printemps / Été : \_\_\_\_\_

Automne / Hiver : \_\_\_\_\_

Quelle est votre capacité d'accueil (*Nombre de places ou de chambres pour les restaurants / hôtels*)?

**Nature de la clientèle (en %)**

Printemps / Été

Automne / Hiver

- Clientèle locale

- Clientèle en transit

- Clientèle extérieure n'étant pas en transit

SECTION 4 – FONCTIONNEMENT INTERNE			
<b>Les emplois</b>		Annuels	Saisonniers
Quel est le nombre de personnes qui travaillent habituellement dans votre entreprise? _____	Temps plein		
	Temps partiel		
Quel est le salaire annuel moyen de vos employés? <input type="checkbox"/> < 15 000 \$ <input type="checkbox"/> de 15 000 \$ à 24 999 \$ <input type="checkbox"/> de 25 000 \$ à 34 999 \$ <input type="checkbox"/> > 35 000 \$			
<b>Le chiffre d'affaires</b>			
Quel est approximativement votre chiffre d'affaires annuel?			
Quelle est la part du chiffre d'affaires provenant de la clientèle en transit routier? _____% <input type="checkbox"/> NSP			
Quelle est la part du chiffre d'affaires provenant d'usager de V.L. en transit? _____% <input type="checkbox"/> NSP			
Quelle est le pourcentage d'évolution moyen par année de votre chiffre d'affaires au cours des cinq dernières années? _____% <input type="checkbox"/> NSP			
SECTION 5 – DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉPLACEMENT DE LA ROUTE 117			
Dans l'éventualité où l'implantation d'une voie de contournement de la ville était considérée, croyez-vous que le nouveau tracé affecterait vos activités de manière positive, négative ou serait sans effet? <input type="checkbox"/> Oui positivement <input type="checkbox"/> Oui négativement <input type="checkbox"/> Ne changera rien			
Quel effet aurait-il sur les paramètres suivants :			
- le chiffre d'affaires?	<input type="checkbox"/> Augmenter	<input type="checkbox"/> Diminuer	<input type="checkbox"/> Ne changera rien <input type="checkbox"/> NSP
- l'emploi dans l'entreprise?	<input type="checkbox"/> Augmenter	<input type="checkbox"/> Diminuer	<input type="checkbox"/> Ne changera rien <input type="checkbox"/> NSP
- l'activité économique générale?	<input type="checkbox"/> Augmenter	<input type="checkbox"/> Diminuer	<input type="checkbox"/> Ne changera rien <input type="checkbox"/> NSP
- la fluidité de la circulation?	<input type="checkbox"/> Augmenter	<input type="checkbox"/> Diminuer	<input type="checkbox"/> Ne changera rien <input type="checkbox"/> NSP
Quel serait l'impact d'une voie de contournement sur votre chiffre d'affaires? _____%			
<b>Commentaires</b>			

**ANNEXE B**

**Grille d'entrevue auprès des commerçants (2011)**

---



**Nom de l’établissement | Catégorie d’entreprise :**

Répondant | Titre occupé :

Profil de clientèle en 2010 :      Transit                      Locale                      Extérieure

---

1. Est-ce que, selon vous, la mise en opération de la mine d’Osisko (2011) a eu un impact, sur l’activité commerciale de Malartic (positif ou négatif)? Est-ce que la relocalisation du secteur résidentiel au nord a eu un impact sur l’activité commerciale de Malartic ?
  
2. Est-ce que la mise en opération de la mine Osisko (2011), a eu un impact sur votre commerce depuis 2010 ? (ex. : augmentation-diminution-stabilité du chiffre d’affaires, de la clientèle de transit/locale, concurrence et opportunités offertes, etc.)
  
3. Au regard du profil de la clientèle établi en 2010, considérez-vous que la proportion attribuable à la clientèle de transit (    %) a évolué depuis la mise en opération de la mine ? Si oui, de quelle façon ?
  
4. Depuis 2010, est-ce que votre perception/position par rapport à l’éventualité d’une voie de contournement a changé ?

Commentaires

Date |



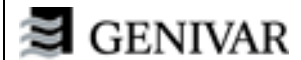
**ANNEXE C**  
**Questionnaire d'enquête auprès des commerçants**  
**et fiche d'entreprise (2013)**

---





Mise à jour des données de l'étude commerciale  
Étude d'impact sur l'environnement pour le projet de relocalisation de la  
route 117 à Malartic



**Formulaire d'enquête téléphonique pour les commerces visés**

Nature de l'entrevue :

Date de l'entrevue :

**SECTION 1 - IDENTIFICATION DE L'ENTREPRISE**

**Nom de l'établissement :**

Adresse :

**Nom du propriétaire :**

Téléphone :

Catégorie d'entreprise :

Précision sur les produits/services vendus :

**SECTION 2 - DESCRIPTION GÉNÉRALE DE L'ENTREPRISE**

**Est-ce que l'entreprise a connu des changements significatifs depuis 2010 (saison d'exploitation, heures ou nombre de jours d'ouverture, etc.)? OUI \_\_\_\_\_ NON \_\_\_\_\_**

**Si oui préciser. Sinon, passer à la question suivante**

Saisons d'ouverture :

Nombre de de jours par semaine en  
opération :

Heures d'ouverture :

de à

<b>SECTION 3 - CLIENTÈLE DE L'ENTREPRISE</b>			
<b>Est-ce que la répartition de la clientèle est similaire à celle de 2010 (nombre, fréquentation, stabilité, haute/basse-saison)? OUI___NON___</b> <b>Si non précisez :</b>			
Quel est le nombre approximatif de clients par jour ? _____		Printemps / Été	Automne / Hiver
Clientèle stable toute l'année ? _____			
Sinon, clientèle en haute saison et en basse saison (%) _____			
<b>Est-ce que la nature et la provenance de la clientèle est différente par rapport à 2010? OUI___NON___</b> <b>Si oui, précisez :</b>		Printemps / Été	Automne / Hiver
- Clientèle locale (%)			
- Clientèle en transit (%)			
- Clientèle extérieure n'étant pas en transit (%)			
<b>SECTION 4 – FONCTIONNEMENT INTERNE</b>			
<b>Quel a été le nombre d'emploi ou la masse salariale en 2012?</b>			
		Annuels	Saisonniers
Nombre de salariés employés : _____	Temps plein		
	Temps partiel		
Quel est la masse salariale annuelle de votre entreprise ?			
Chiffres d'affaires			
<b>Quel a été le chiffre d'affaires annuel ?</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	
<b>Est-ce que la part du chiffre d'affaire provenant de la clientèle en transit est la même qu'en 2010? OUI___NON___</b>			
<b>Quelle a été l'évolution moyenne du chiffre d'affaires annuel au cours des cinq dernières années (% par année)?</b>			

<b>SECTION 5 – PROJET DE RELOCALISATION DE LA ROUTE 117</b>	
<p>Seriez-vous favorable à la réalisation de l'un ou l'autre des projets suivants ?-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Déviation de la route actuelle :</li> <li>• Contournement du centre-ville :</li> </ul>	
<p>Pourquoi ?</p>	
<p>Vos activités commerciales seraient-elles été affectées par l'un ou l'autre de ces deux projets ? (Oui positivement, Oui négativement, Non)</p>	
<p>Pourquoi?</p>	
<p>Si oui, quel serait l'impact sur votre chiffre d'affaires et / ou sur l'achalandage à la suite de la réalisation de ce projet (en %)?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Déviation de la route actuelle :</li> <li>• Contournement du centre-ville :</li> </ul>	
<b>SECTION 6 - COMMENTAIRES</b>	



Étude d'impact pour la relocalisation de la route 117 à Malartic - Étude sectoriel - Enquête commerciale  
Annexe XX: Fiches signalétiques des commerces enquêtés en juillet 2013

**NOM DU COMMERCANT**

Catégorie de commerce:

Adresse complète:

Répondant (2013):

Téléphone:

**Caractéristiques générales d'opération**

	2013	2010		2013	2010
Capacité (places et/ou unités):	_____		Horaire d'opération:	_____	
En activité depuis (site):	_____				
Statut actuel du commerce:	_____		Ouverture à l'année:	_____	
Choix du site à l'achat:	_____				

**Emplois**

	2013	2010
Nb total d'employés	_____	
T. plein:	_____	
T. partiel:	_____	
Salaire moyen des employés:	_____	

**Chiffre d'affaires (C.A.)**

	2012	2011	2010
C.A. global:	_____		
Évolution depuis:	_____		
C.A transit:	_____		

**Clientèle**

<b>Profil</b>	2013		2010		<b>Nombre moyen de client par jour</b>	
	Printemps/été	Automne/hiver	Printemps/été	Automne/hiver		2013
Locale	_____				Printemps/été:	_____
Transit	_____				Automne/hiver:	_____
Extérieure	_____					

**Perception dans l'éventualité d'une relocalisation ou d'un hypothétique contournement**

	2013	2010
Favorable au projet de déviation:	_____	
Impact déviation sur CA commerce ou l'achalandage:	_____	
Favorable au projet de contournement:	_____	
Impact contournement sur CA du commerce ou l'achalandage:	_____	
Commentaires:	_____	





