



ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA - ROUTE 117

ÉTUDE SECTORIELLE DE LA TRAME COMMERCIALE

RAPPORT FINAL

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA - ROUTE 117
ÉTUDE SECTORIELLE DE LA TRAME COMMERCIALE
RAPPORT FINAL

Présenté au

Ministère des Transports du Québec

Par

GENIVAR Société en commandite

Décembre 2008

AA107402

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Ministère des Transports du Québec

Chef de service : Jean Iracà, a.-g., M.ATDR, chef du service des inventaires et Plan

Chargée de projet : Brigitte Goulet, biologiste, M.Sc

GENIVAR Société en commandite

Chargé de projet : Bernard Fournier, a.-g., M.ATDR

Responsable de discipline : Christian Couette, M.B.A

Analyse et rédaction : Jessica Beauguitte, ing. jr
Gestion de l'enquête

Entrevues téléphoniques : Jessica Beauguitte, ing. jr

Rencontres avec les commerçants : Marcel Leduc, géog.

Cartographie : Nicolas Gignac
Maude Boulanger

Secrétariat : Cathia Gamache

Référence à citer :

GENIVAR 2008. *Étude d'impact sur l'environnement. Contournement de Rouyn-Noranda – route 117 - Étude sectorielle de la trame commerciale.* Présenté au ministère des Transports du Québec. 36 p. et annexes.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Équipe de réalisation	i
Table des matières	ii
Liste des tableaux.....	iv
Liste des cartes	iv
Liste des annexes.....	iv
1. INTRODUCTION	1
1.1 Mandat et objectifs de l'étude.....	1
1.2 Localisation de la zone d'étude	1
1.3. Portrait économique de la Ville.....	3
1.4 Plan du document	3
2 PROBLÉMATIQUE DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE PAR RAPPORT À LA CIRCULATION DANS LA VILLE	4
2.1 Rouyn-Noranda : point d'ancrage des déplacements en Abitibi	4
2.2 Habitudes de circulation des camions à l'intérieur de la Ville.....	5
2.3 Prévisions sur les habitudes de circulation	6
3 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE	8
4 IDENTIFICATION DES COMMERCES CIBLÉS	10
4.1 Subdivision des voies actuellement utilisées en tronçons.....	10
4.2 Inventaire et caractérisation des commerces.....	10
4.3 Limitation de la portée de l'enquête	14
5 COLLECTE DES DONNÉES ET SYNTHÈSE DES RÉSULTATS	15
5.1 Élaboration du questionnaire.....	15
5.2 Enquête téléphonique	15
5.3 Entrevue personnalisée.....	16
6 ANALYSE DES IMPACTS.....	17
6.1 Présentation des résultats.....	17
6.2 Connaissance du projet.....	17
6.3 Perception émise par les propriétaires en décembre 2007	19

TABLE DES MATIÈRES (SUITE)

	<i>Page</i>
6.4 Mise en contexte des impacts en tenant compte de réseau de camionnage.....	26
6.5 Évaluation quantitative des impacts.....	28
6.6 Discussion sur les opportunités.....	31
7. CONCLUSION.....	35
8. RÉFÉRENCES.....	36

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 2.1	Volume de camions journaliers traversant Rouyn-Noranda (2002)..... 5
Tableau 4.1	Description des tronçons. 10
Tableau 4.2	Répartition des commerces par tronçon et par catégorie d'activités..... 11
Tableau 4.3	Liste des établissements commerciaux considérés dans l'enquête. 12
Tableau 5.1	Résultats préliminaires suite aux enquêtes téléphoniques..... 15
Tableau 5.2	Liste des entreprises retenues pour les entrevues personnalisées..... 16
Tableau 6.1	Nature des impacts perçus par commerce et par tronçon..... 19
Tableau 6.2	Répartition des restaurants par clientèle de transit et par tronçon. 20
Tableau 6.3	Impact perçu pour l'activité de restauration par tronçon..... 21
Tableau 6.4	Perception des impacts en fonction des catégories d'activités. 25
Tableau 6.5	Enjeux et impacts par catégorie de commerces..... 25
Tableau 6.6	Chiffre d'affaires estimé par tronçon..... 29
Tableau 6.7	Chiffre d'affaires estimé par catégorie de commerces. 29
Tableau 6.8	Évaluation des impacts selon les divers scénarios. 31

LISTE DES CARTES

Carte 1	Situation régionale2
Carte 2	Caractérisation des commerces..... 18

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1	Questionnaire d'enquête
Annexe 2	Synthèse des résultats auprès des commerçants

1. INTRODUCTION

1.1 Mandat et objectifs de l'étude

L'étude de la trame commerciale s'inscrit dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de construction d'une voie de contournement à Rouyn-Noranda.

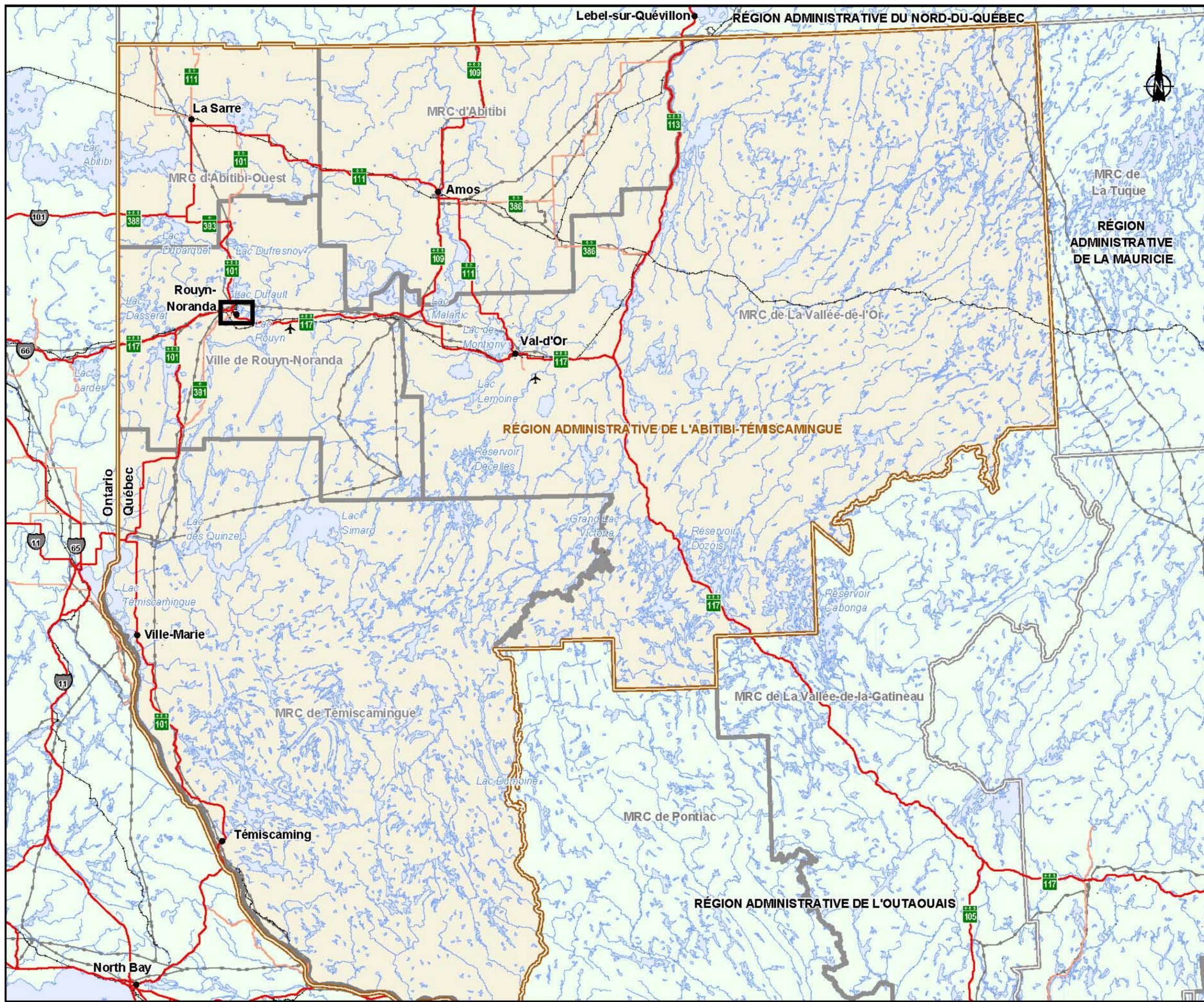
La réalisation de cette étude a pour principal objectif d'évaluer les impacts potentiellement attribuables à un détournement du trafic lourd et du trafic de transit. Pour y parvenir, plusieurs objectifs spécifiques ont été ciblés. On retrouve notamment :

- l'identification et la caractérisation des commerces existants sensibles au contournement du centre de la ville de Rouyn-Noranda;
- l'évaluation des impacts potentiellement attribuables au détournement du trafic lourd et du trafic de transit sur les commerces existants dans le centre urbanisé de la Ville;
- l'évaluation de l'impact sur le potentiel attractif des commerces existants au centre-ville, et sur l'ouverture de nouveaux commerces sur l'axe de la voie de contournement.

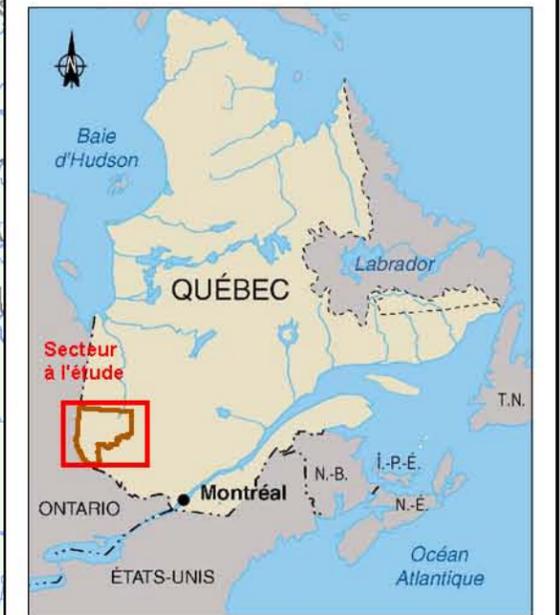
Cette étude a été réalisée en deux temps. Tout d'abord, une première analyse des impacts a été effectuée en décembre 2007 à partir d'une enquête menée auprès des commerçants. Par la suite, une réévaluation des impacts potentiels a été effectuée afin de tenir compte de l'adoption d'un futur règlement par la Ville de Rouyn-Noranda portant sur l'établissement d'un réseau de camionnage au sein de son territoire. Les principes sous-jacents à cette future réglementation ont été établis de concert entre la Ville et le ministère des Transports du Québec (MTQ). Ils visent à établir une gestion de la circulation des véhicules lourds qui maximise l'utilisation de la voie de contournement pour ces types de véhicules, de manière à diminuer le niveau d'inconvénients qui leur sont associés en milieu urbain dense, tout en permettant une desserte des zones industrielles et de certains établissements qui sont en lien avec le secteur du transport.

1.2 Localisation de la zone d'étude

La zone d'étude considérée des impacts correspond à la zone d'étude élargie du projet, comprenant entre autres la zone urbanisée de Rouyn-Noranda. La carte 1 permet de mieux situer la Ville dans son contexte géographique.



- Route nationale
- Route régionale
- Chemin de fer
- Ligne de transport d'énergie
- Zone d'étude élargie
- Limite de région administrative
- Limite de MRC
- Région administrative concernée par le projet
- Localité importante
- Aéroport régional



Étude d'impact sur l'environnement
 Transports Québec
 CONTOURNEMENT DE ROUYN-NORANDA – ROUTE 117

CARTE 1
Localisation régionale du projet

Sources :
 Base : BNDT, 1 : 50 000, feuillets 31M, 32D, 41P et 42A, NRCAN
 Fichier : GENIVAR : AA 107402_C1_sf_region_081212.wor
 Décembre 2008 Projet n° : AA107402

0 1,2 2,4 km

1.3. Portrait économique de la Ville

Selon Service Canada (2007a), la municipalité de Rouyn-Noranda comptait en 2007 près de 1 200 entreprises et une population active de près de 17 800 personnes.

Le secteur d'activités le plus important est le secteur tertiaire (74 % des entreprises opèrent dans ce domaine).

Les catégories d'entreprises les plus représentées sont les suivantes :

- le commerce de détail;
- les soins de santé et les services sociaux;
- les services d'enseignement;
- l'extraction minière;
- le secteur de la fabrication;
- l'administration publique;
- l'hébergement et la restauration;
- le commerce de gros.

Parmi les catégories énumérées précédemment, celles susceptibles d'être les plus concernées par le projet sont le commerce de détail, l'hébergement et la restauration. D'après les données fournies par Service Canada (2007b), près de 1 050 personnes sont employées dans des entreprises d'hébergement et de restauration et près de 2 350 dans le commerce de détail soit environ 20 % de la population active. En 2007, près de 195 commerces de détail et 75 entreprises reliées à l'hébergement et à la restauration étaient dénombrées.

1.4 Plan du document

Afin de mieux cerner la problématique commerciale liée au trafic de transit, une première partie de ce document (section 2) est consacrée à la définition du contexte routier actuel et futur à Rouyn-Noranda. Par la suite, la démarche méthodologique adoptée pour l'étude est définie (section 3). L'identification des commerçants susceptibles d'être concernés par la construction de la voie de contournement est présentée dans la section d'après (section 4). La phase de collecte des données et de synthèse des résultats est décrite dans la section 5. Enfin, ce rapport propose une analyse des impacts en fonction de la perception des commerçants et des informations recueillies.

2 PROBLÉMATIQUE DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE PAR RAPPORT À LA CIRCULATION DANS LA VILLE

Trois parties composent ce chapitre : la position de Rouyn-Noranda dans sa région, les habitudes de circulation du trafic lourd dans la ville, la prévision des changements apportés sur ces habitudes une fois la voie de contournement mise en service.

2.1 Rouyn-Noranda : point d'ancrage des déplacements en Abitibi

L'Abitibi-Témiscamingue dispose de nombreuses ressources naturelles et une grande partie des déplacements de marchandises se dirige vers l'extérieur de la région et même de la province. Tels que représentés à l'annexe 13 du rapport d'étude d'impact, les deux axes routiers principaux de la ville de Rouyn-Noranda sont la route 117 et la route 101, deux axes majeurs de la région de l'Abitibi-Témiscamingue.

La route 117 est une route transcanadienne, reliant les régions montréalaise et outaouaise, ainsi que les Laurentides à Rouyn-Noranda, en passant notamment par Val-d'Or. Elle continue jusqu'à la frontière québéco-ontarienne pour devenir la route 66 en Ontario. La route 117 est donc un axe majeur est-ouest, qui permet de relier l'Est-du-Québec à l'Ontario et aux provinces de l'Ouest canadien. Selon le ministère des Transports du Québec (1999), cet axe est utilisé pour des déplacements de longues distances.

La route 101, pour sa part, se dirige vers le sud à partir Arntfield pour rejoindre Notre-Dame-du Nord, Ville-Marie, et Témiscamingue. La route 101 continue complètement au sud de la région de l'Abitibi-Témiscamingue jusqu'à la frontière ontarienne. Cet axe nord-sud, qui joue un rôle plus local selon le ministère des Transports du Québec (1999), permet de relier la MRC de l'Abitibi-Ouest, dont notamment la municipalité de La Sarre, avec la MRC de Témiscamingue.

Rouyn-Noranda a donc une situation stratégique et le trafic de transit, principalement le trafic lourd qui transporte les diverses ressources de la région, n'est pas négligeable. Le projet de voie de contournement vise essentiellement à détourner ce trafic lourd du centre-ville pour réduire les inconvénients qui y sont associés. Les sections suivantes présentent sommairement les faits et les prévisions relatives à la circulation du trafic lourd à Rouyn-Noranda. À retenir que le trafic de transit entendu ici repose sur la même définition que celle du rapport d'étude d'impact; c'est-à-dire qu'il est défini comme étant le trafic de passage qui n'a pas d'origine ou de destination dans l'agglomération urbaine de Rouyn-Noranda.

2.2 Habitudes de circulation des camions à l'intérieur de la Ville

D'après l'enquête sur le camionnage de 1999, réalisée par le ministère des Transports du Québec, 41 % des camions quittant la région de l'Abitibi-Témiscamingue se dirigent vers l'Ontario. Une enquête origine-destination (O-D) spécifique à Rouyn-Noranda a été menée en 2002 et documentée par le groupe Stavibel (2004) dans son rapport d'étude d'opportunité pour la traversée d'agglomération de Rouyn-Noranda. Le tableau ci-dessous présente le volume de camions journaliers selon les différents axes (toutes directions confondues).

Tableau 2.1 Volume de camions journaliers traversant Rouyn-Noranda (2002).

Axes bidirectionnels	Nombre de camions par jour	Proportion (%)
Axe est – ouest (route 117)	489	63,3 %
Axe est – sud	9	1,2 %
Axe est – nord (vers route 101)	99	12,8 %
Axe ouest – sud	4	0,5 %
Axe ouest – nord (route 101)	141	18,2 %
Axe nord – sud	31	4,0 %
Total	773	100 %

Source : Groupe STAVIBEL. Mars 2004. Étude d'opportunité – traversée d'agglomération – Rouyn-Noranda.

Note : ces volumes par direction sont illustrés à la carte 5 du rapport d'étude d'impact (volume 1)

Les axes principaux qui drainent près de 95 % des camions sont les axes est-ouest, est-nord et ouest-nord. Un total de 729 camions en transit traversait la ville chaque jour en moyenne selon ces trois axes.

Pour l'ensemble des camions en transit à Rouyn-Noranda, 14 % s'arrêtaient dans l'agglomération urbaine avant de continuer leur route selon l'enquête O-D de 2002. Ceci correspond à 6 % du trafic total de camions circulant dans Rouyn-Noranda dans une journée (ce trafic total a été établi à 1 663 camions par jour selon les données de l'enquête O-D, Stavibel, 2004). On entend par trafic total celui composé du trafic de transit (avec ou sans arrêt), de la circulation locale (origine et destination dans Rouyn-Noranda), entrante (Rouyn-Noranda est la destination) ou sortante (Rouyn-Noranda est l'origine).

Par ailleurs, une fois entrés dans l'agglomération, les poids lourds ont pris l'habitude d'emprunter un tracé alternatif à la route 117 pour contourner le cœur de la ville. Ce tracé est composé du boulevard de l'Université, du boulevard Industriel et de l'avenue Québec, pour rejoindre le boulevard Rideau à la sortie ouest de la ville. Ainsi, 77 % (soit 465 camions par jour) du trafic de transit emprunte ce trajet. De manière générale, la circulation sur ce tronçon comprend 72 % (soit 1 197 camions par jour) du trafic total des véhicules lourds (1 663 camions par jour) selon les données de l'étude de Stavibel (2004).

Comme il est expliqué dans le rapport d'étude d'impact (volume 1), de façon générale, la circulation à Rouyn-Noranda est restée relativement stable durant les dernières années, bien que certaines données provisoires puissent montrer des augmentations plus notables au cours des années plus récentes.

2.3 Prévisions sur les habitudes de circulation

Les habitudes de circulation vont être modifiées par la mise en opération de la voie de contournement, mais aussi par l'application d'un nouveau règlement de camionnage projeté dans la ville.

2.3.1 Voie de contournement

La nouvelle voie permettra au trafic de transit de contourner le centre urbanisé de Rouyn-Noranda par le nord. La carte 2 (section 6.1 du rapport) illustre le tracé retenu. D'est en ouest, le tracé prévu s'écarte de la route 117 par le nord, après le lac Rouyn, pour longer le côté est du lac Osisko. Ce tracé rejoint ensuite la route 101 et dirige alors le trafic, soit vers La Sarre au nord, soit vers Témiscamingue et la province de l'Ontario au sud-ouest.

2.3.2 Règlement de camionnage

Le projet de règlement de camionnage (annexe 13 du rapport d'étude d'impact) prévoit l'interdiction de circuler :

- pour tous les camions :
 - sur l'avenue Larivière, entre le boulevard de l'Université jusqu'à la rue Gamble;
 - sur la rue Gamble;
 - sur le boulevard Rideau, entre l'avenue Québec et l'avenue Richelieu;
- pour les camions cinq essieux et plus seulement :
 - sur l'avenue Québec, entre la route 391 (boulevard Témiscamingue) et l'avenue Murdoch;
 - sur l'avenue Murdoch, entre l'avenue Québec et la rue Saguenay;
 - sur la rue Saguenay, entre l'avenue Murdoch et l'intersection avec le chemin Bradley.

Seuls les camions venant effectuer une livraison locale pourront circuler sur ces artères.

2.3.3 Impacts sur les flux de circulation

Les conséquences de la voie de contournement et du règlement de camionnage seront les suivantes :

- diminution du débit journalier moyen annuel (DJMA) dans la ville dû au trafic de transit sur les axes est-ouest et est-nord, ainsi que ouest-sud et nord-sud ;
- augmentation du DJMA sur une partie de l'axe ouest-nord (route 101 entre la voie de contournement et le boulevard Rideau) et sur l'axe est-sud (pour les camions en provenance du nord et se dirigeant vers le sud qui devront emprunter la voie de contournement ou vice-versa).

À l'intérieur du territoire urbanisé, le trafic de transit de camions sans arrêt devrait être complètement détourné. À cela s'ajoute, le trafic transit de camions qui effectue un arrêt et qui seront redirigés vers la voie de contournement après coup. Et il faut aussi considérer les camions qui désirent accéder à des zones industrielles qui devront faire des détours via la voie de contournement pour ce faire. Comme il est mentionné dans le rapport d'étude d'impact, c'est un total de 700 camions par jour qui devrait circuler sur la voie de contournement (carte 6 du rapport d'étude d'impact).

Dans le document d'étude d'impact, l'étude de la circulation future, dans le contexte de la justification du projet, permet d'estimer plus précisément les débits journaliers moyens annuels à plusieurs endroits dans la ville. Ces éléments seront considérés dans l'analyse des impacts sur la trame commerciale (section 6).

3 MÉTHODOLOGIE GÉNÉRALE DE L'ÉTUDE

L'approche méthodologique initialement utilisée pour rencontrer les trois objectifs spécifiques du mandat comportait les activités suivantes :

Étape 1 - Identification des commerces concernés par la clientèle de transit

- Inventaire des commerces;
- Localisation des commerces;
- Caractérisation préliminaire de ces commerces.

Ce premier ensemble d'activités est décrit dans la section 4 du présent document.

Étape 2 - Collecte des données

- Élaboration d'un questionnaire d'enquête;
- Enquête téléphonique auprès des commerçants identifiés afin de valider leur perception par rapport au projet et d'identifier de façon préliminaire les impacts possibles du projet sur leurs activités;
- Enquête personnalisée auprès des commerces qui, suite à l'enquête téléphonique, auront été identifiés comme étant susceptibles de subir des impacts significatifs sur leurs activités. Ces rencontres avaient comme objectif de compléter l'information recueillie pour ces entreprises et de définir la nature des impacts anticipés sur le chiffre d'affaires.

Étape 3 - Synthèse des résultats

- Élaboration de fiches signalétiques concernant les établissements retenus lors de l'enquête personnalisée;
- Production d'un tableau synthèse des résultats de l'enquête reflétant les principaux paramètres utilisés pour l'analyse des impacts.
- Production d'une carte synthétisant les impacts perçus pour chaque commerce.

Les étapes 2 et 3 sont présentées dans les sections 5 et 6 de ce rapport.

Étape 4 - Analyse des impacts

- Évaluation des impacts potentiellement attribuables à un détournement du trafic lourd et du trafic de transit, en termes de variation du chiffre d'affaires ou du nombre d'emplois;

- Discussion sur l'impact positif que pourra avoir le détournement du trafic lourd et d'une partie du trafic de transit sur le potentiel attractif des commerces situés au centre-ville;
- Discussion sur l'impact que pourra avoir l'éventuelle ouverture de nouveaux commerces sur l'axe de voie de contournement.

La dernière section du document propose de rapporter la perception des commerçants, d'analyser les impacts et de discuter du potentiel attractif de la ville une fois la voie de contournement mise en service.

Afin de refléter l'adoption éventuelle d'un nouveau règlement relatif à la circulation des véhicules lourds, les étapes 3 et 4 ont été révisées en octobre 2008. Les sections associées ont été mises à jour en conséquence.

4 IDENTIFICATION DES COMMERCES CIBLÉS

Cette section présente la première étape de l'étude : l'identification des commerces utilisés pour l'analyse. Elle est composée de deux parties : la subdivision des voies actuellement empruntées en tronçons et l'inventaire des commerces pour chacun des tronçons.

4.1 Subdivision des voies actuellement utilisées en tronçons

Dans le centre de la ville, les commerces susceptibles d'être concernés par le détournement du trafic de transit se situent le long de la route 117, ainsi que le long du tracé alternatif composé du boulevard de l'Université, du boulevard industriel, et de l'avenue Québec (entre le boulevard Industriel et la rue Gamble).

Pour faciliter l'analyse ultérieure des impacts, ces voies ont été subdivisées en tronçons. La définition de ces tronçons est présentée au tableau 4.1, de même que sur la carte 2 (section 6.1 du rapport).

Tableau 4.1 Description des tronçons.

N° de tronçon	Début du tronçon	Fin du tronçon	Longueur (en km)
1	Entrée Est	Boul. de l'Université	2
2	Boul. de l'Université	Rue Perreault Est	1,9
3	Rue Perreault Est	Avenue Québec	1
4	Tracé alternatif (boul. de l'Université, boul. Industriel et av. Québec)		4,2
5	Av. Québec	Chemin Bradley	2,4

Dans l'éventualité de l'adoption du règlement relatif au réseau de camionnage, l'interdiction de circuler pour les camions en transit aura un impact direct spécifiquement sur les tronçons 2 et 3 en totalité, ainsi que sur la partie est du tronçon 5. Le règlement aura également un impact indirect sur le tronçon 4, puisque les camions provenant de l'ouest devront emprunter la voie de contournement pour atteindre le parc industriel Granada et le boulevard Industriel.

4.2 Inventaire et caractérisation des commerces

Un inventaire des entreprises commerciales a été réalisé dans la zone à l'étude. Au total, 48 entreprises commerciales ont été retenues comme étant susceptibles d'être impactées par le projet de contournement de la route 117. Il est à noter que certains propriétaires possèdent plusieurs établissements. Ainsi, on décompte 37 propriétaires concernés par l'enquête.

Ces entreprises ont été principalement choisies pour leur visibilité depuis la route 117 ou le tracé alternatif. La carte 2 (section 6.1 du rapport) permet de les localiser.

La liste retenue des catégories d'activités susceptibles d'être affectées par le détournement du trafic de transit est la suivante :

- hébergement commercial (hôtel, motel);
- restaurant / casse-croûte;
- dépanneur;
- station-service;
- garage mécanique / atelier de réparation seulement;
- concessionnaire automobile;
- commerce de vente au détail.

La caractérisation des commerces en fonction de leur activité commerciale a été réalisée grâce à une visite dans la zone d'étude. Des coordonnées GPS ont été relevées à ce moment-là. Il est à noter qu'aucune station-service ne possède d'atelier de réparations.

Le tableau 4.2 ci-dessus dresse une synthèse de la répartition des commerces en fonction des tronçons et des catégories d'activités identifiées. Le tableau 4.3 présente pour sa part la liste complète des commerces inventoriés.

Tableau 4.2 Répartition des commerces par tronçon et par catégorie d'activités.

Catégorie de commerce	N° tronçon					Total
	1	2	3	4	5	
Commerce de vente au détail	2	0	0	3	0	5
Concessionnaire automobile	7	2	0	0	2	11
Dépanneur	2	1	0	0	0	3
Garage mécanique automobile	0	1	1	0	0	2
Hébergement commercial	2	0	0	0	1	3
Restaurant	6	4	4	0	4	18
Station-service	1	1	3	1	0	6
Total	20	9	8	4	7	48

Tableau 4.3 Liste des établissements commerciaux considérés dans l'enquête.

Numéro réf.	Nom de l'établissement commercial	Adresse	Tronçon
Commerce de vente au détail			
1	Bergeron Piscines et Spas	855, avenue Larivière	1
2	Meuble Béland	1063, avenue Larivière	1
3	Kal Tire	105, boulevard Industriel	4
4	GCR centre de pneus	780, avenue Québec	4
5	Piscine Abitibi Pépinière Dorobi	575, avenue Québec	4
Concessionnaire automobile			
6	Accès Toyota inc.	1355, avenue Larivière	1
7	Action Kia	1280, avenue Larivière	1
8	Automobile L'Ami Honda inc.	1225, avenue Larivière	1
9	Automobiles Sar-Houle inc. (Les) - Volkswagen	1005, avenue Larivière	1
10	Paquin Ford Ltée	1155, avenue Larivière	1
11	Paquin Mazda	1224, avenue Larivière	1
12	Poirier Chrysler Jeep Dodge Ltée	1265, avenue Larivière	1
13	Dynastie Automobile Ltée - Hyundai	494, avenue Larivière	2
14	Garage A L Poirier Nissan inc.	321, avenue Larivière	2
15	Dion Auto Centre	325, boulevard Rideau	5
16	Thibault Chevrolet Cadillac Pontiac Buick GMC Itée	375, boulevard Rideau	5
Dépanneur			
17	Dépanneur chez Estelle	890, avenue Larivière	1
18	Dépanneur La Petite Chaumière	339, avenue Larivière	1
19	Dépanneur Grandmaître	264, avenue Larivière	2
Garage de mécanique automobile			
20	Uni Pro	204, avenue Larivière	2
21	Mécanique Centre-Ville	126, rue Gamble	3
Hébergement commercial			
22	Comfort Inn	1295, avenue Larivière	1
23	Motel Mistral	903, avenue Larivière	1
24	Complexe Hotelier Alpin	260, boulevard Rideau	3

Tableau 4.3 Liste des établissements commerciaux considérés dans l'enquête (suite).

Numéro réf.	Nom de l'établissement commercial	Adresse	Tronçon
Restaurant			
25	La Cage aux Sports	680, avenue Larivière	1
26	Le Loft (fermé)	636, avenue Larivière	1
27	Pizza Pizza	679, avenue Larivière	1
28	Restaurant O' Tourne Broche	929, avenue Larivière	1
29	Subway	703, avenue Larivière	1
30	Tim Horton	635, avenue Larivière	1
31	Bar restaurant La Rencontre (fermé automne 2008)	430, avenue Larivière	2
32	Le Grill 2007	239, avenue Larivière	2
33	Patate Pierrot	540, avenue Larivière	2
34	Resto Pub Paradise (fermé été 2008)	550, avenue Larivière	2
35	Pizzédélic	124, rue Principale	2
36	Pizza Plus Pizzaz (O'poulet)	245, rue Gamble Ouest	3
37	Rest'au Centre-Ville	56, rue Gamble	3
38	Subway	227, rue Gamble Ouest	3
39	Buffet chez Wong	190, boulevard Rideau	5
40	Le Tunis Café	202, boulevard Rideau	5
41	Pizza Pizza	210, boulevard Rideau	5
42	Restaurant Pub O' Toole	260, boulevard Rideau	5
Station-service (sans atelier de réparation)			
43	Ultramar	1350, avenue Larivière	1
44	Shell 117	586, avenue Larivière	2
45	Shell select	90, rue Gamble Ouest	3
46	Canadian Tire	153, rue Gamble Ouest	3
47	J.M. Dupont	180, rue Gamble Ouest	3
48	Super Relais Petro-Canada	380, avenue Québec	4

4.3 Limitation de la portée de l'enquête

L'étude sur la trame commerciale vise explicitement les catégories d'entreprises de service susceptibles d'avoir une large proportion de clientèle en transit. Par conséquent, les résultats de l'enquête ne pourront pas permettre de quantifier les impacts pour les entreprises qui ne sont pas directement concernés par la voie de contournement et l'interdiction du camionnage au centre-ville.

Plusieurs entreprises situées hors de la zone touchée, telle que les grossistes-distributeurs, devraient en effet ressentir un impact sur leur chaîne logistique puisque les camions devront emprunter la voie de contournement, à moins d'avoir à effectuer une livraison sur les tronçons concernés par l'interdiction mentionnée précédemment. L'impact ne se situera donc pas au niveau de la clientèle mais plutôt au niveau des opérations.

Cet impact sera principalement ressenti pour les entreprises installées au sud de la ville et dont une partie de la marchandise provient de la route 117/101 Ouest. En effet, les camions provenant de l'ouest devront contourner Rouyn-Noranda et emprunter l'avenue Larivière avant d'arriver au boulevard Industriel.

5 COLLECTE DES DONNÉES ET SYNTHÈSE DES RÉSULTATS

Cette section présente les étapes de collecte des données et de synthèse des résultats. Elle détaille la réalisation des activités décrites dans l'approche méthodologique.

5.1 Élaboration du questionnaire

Tel que mentionné dans l'approche méthodologique, un questionnaire (annexe 1) a été élaboré pour guider les enquêtes téléphoniques, et les entrevues personnalisées. Ce questionnaire comprend cinq sections qui permettent d'établir une description générale du commerce, de sa clientèle et de son fonctionnement interne (chiffre d'affaires et employés), ainsi qu'une caractérisation de la perception des propriétaires sur l'impact du projet de contournement du centre-ville sur leurs activités commerciales.

5.2 Enquête téléphonique

Les enquêtes téléphoniques ont été réalisées entre le 10 et le 25 septembre 2007. Deux entrevues supplémentaires ont été réalisées en décembre 2007. Au total, l'enquête téléphonique a permis de caractériser la situation de 44 des 48 entreprises ciblées initialement, impliquant 33 propriétaires ou gérants. Sur les quatre commerces n'ayant pas pu être enquêtés, un seul propriétaire a refusé catégoriquement de répondre aux questions. Les trois autres étaient difficilement joignables, mais souhaitaient participer à l'enquête. Le tableau 5.1 présente le taux de réponse par catégorie d'activités, ainsi qu'un résultat sommaire de la perception de l'impact du projet sur les activités commerciales. Cette perception ne prend pas en considération la proposition d'application du règlement de camionnage, puisque ce dernier a été élaboré ultérieurement à l'enquête.

Tableau 5.1 Résultats préliminaires suite aux enquêtes téléphoniques.

Catégorie de commerces	Nombre d'entreprises		
	Entreprises initialement listées	Entreprises analysées	Perception préliminaire d'un impact significatif
Hébergement commercial	3	3	1
Restauration	18	14	4
Dépanneur	3	3	1
Station-service	6	6	2
Garage de mécanique automobile	2	2	0
Concessionnaire	11	11	0
Commerce de vente au détail	5	5	3
Total	48	44	11

Tous les impacts significatifs perçus sont négatifs. D'une part, un seul d'entre eux prévoit, d'après la conversation téléphonique, un impact très négatif, soit près de 60 % du chiffre d'affaires. D'autre part, quelques concessionnaires entrevient éventuellement un impact positif mais mineur. Ils ne sont donc pas comptabilisés dans cette dernière colonne du tableau.

5.3 Entrevue personnalisée

Tel que défini dans la méthodologie, les onze entreprises identifiées en septembre suite à l'enquête téléphonique comme étant susceptibles de subir des impacts significatifs sur leurs activités ont été intégrées à la liste des enquêtes par entrevue en personne (tableau 5.2). Des entrevues ont également été planifiées auprès des entreprises qui n'avaient pas été rejointes par téléphone (3 entreprises – 28, 32, 38). Au total, 13 entreprises ont fait l'objet de l'enquête personnalisée, impliquant 11 propriétaires.

Tableau 5.2 Liste des entreprises retenues pour les entrevues personnalisées.

ID	Nom de l'établissement commercial	Catégorie de commerce	Adresse	Nom du propriétaire ou gérant
2	Meuble Béland	Vente au détail	1063, avenue Larivière	Édith et Denis Béland
3	Kal Tire	Vente au détail	105, boulevard Industriel	Jacques Létourneau
15	Dépanneur chez Estelle	Dépanneur	890, avenue Larivière	Yvon Mercier
20	Comfort Inn	Hébergement	1295, avenue Larivière	Jasmine Charlebois
25	Pizza Pizza	Restaurant	679, avenue Larivière	Pascal Godbout
40	Pizza Pizza	Restaurant	210, boulevard Rideau	Pascal Godbout
29	Bar restaurant La Rencontre (maintenant fermé)	Restaurant	430, avenue Larivière	Jules Rivard
30	Le Grill 2007	Restaurant	239, avenue Larivière	Lisa et Gérard Parent
43	Shell 117	Station-service	586, avenue Larivière	Martin Lamothe
44	Shell select	Station-service	90, rue Gamble Ouest	Martin Lamothe
28	Tim Horton	Restaurant	635, avenue Larivière	Chantale Roy
38	Buffet chez Wong	Restaurant	190, boulevard Rideau	M. Wong
32	Resto Pub Paradise	Restaurant	550, avenue Larivière	Régis Goulet

Les entrevues personnalisées ont été réalisées dans la première semaine d'octobre 2007. Au total, 9 propriétaires sur 11 (soit 11 établissements sur 13) ont pu être interrogés. Les propriétaires du commerce « Kal Tire » et « Tim Horton » n'ont pas pu être rejoints. Dans le cas de Karl Tire, un répondant autre que le propriétaire a répondu aux questions.

Ces entrevues ont permis de compléter l'information obtenue par téléphone, notamment l'information confidentielle telle que le chiffre d'affaires ou le salaire moyen.

6 ANALYSE DES IMPACTS

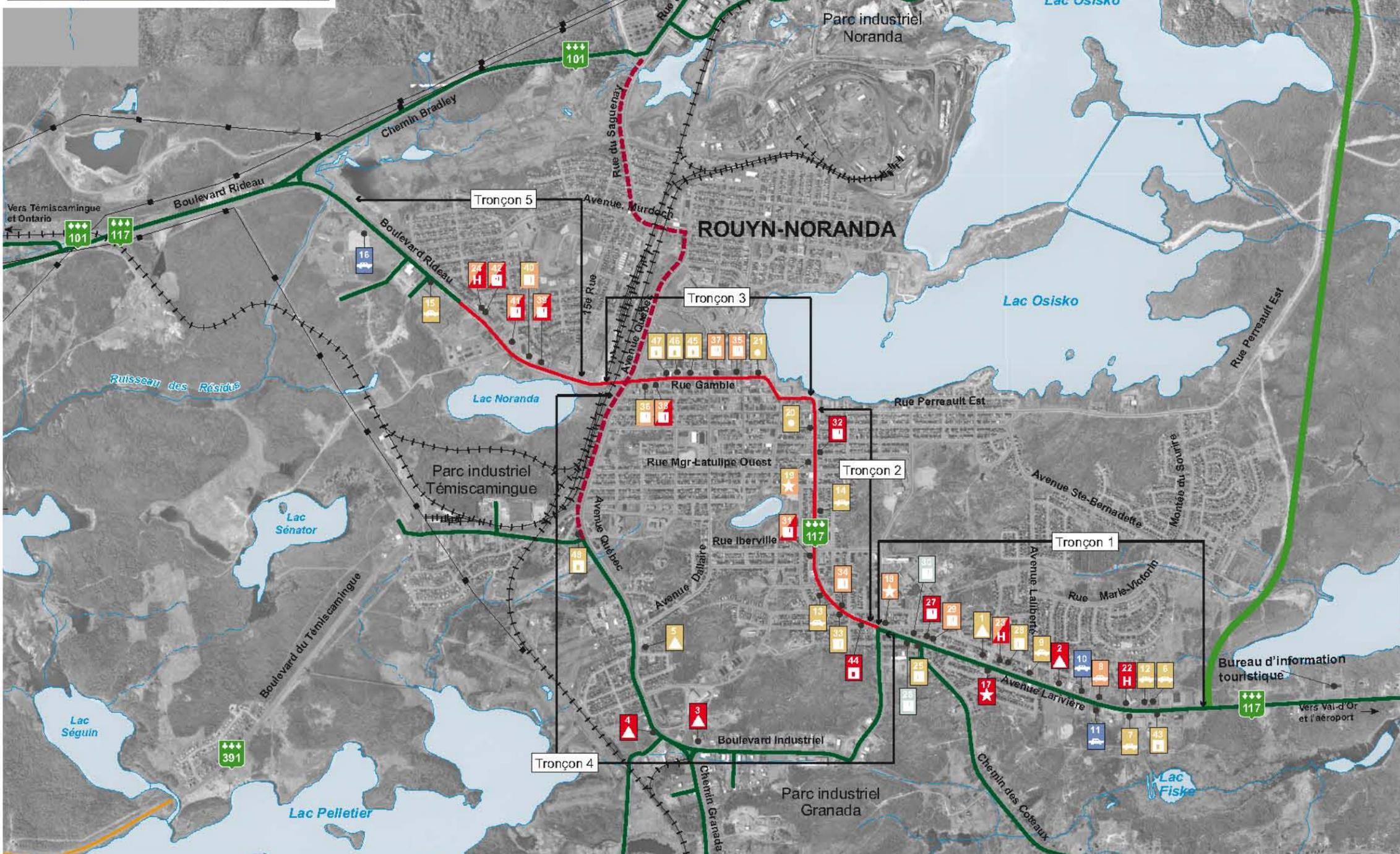
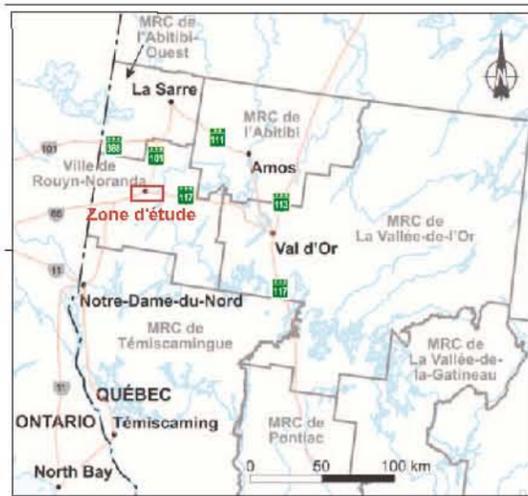
La perception des propriétaires vis-à-vis de la voie de contournement est rapportée dans cette section. Les enjeux pour chaque catégorie de commerces, ainsi que les impacts pressentis sont ensuite présentés. Enfin, une évaluation des impacts en fonction du chiffre d'affaires est proposée, et est suivie d'une discussion concernant les impacts positifs sur le développement du potentiel commercial de la Ville.

6.1 Présentation des résultats

Les résultats pertinents des enquêtes sont présentés sous deux formats. Tout d'abord, la carte 2 de la page suivante présente une identification des commerces selon la nature des impacts anticipés. Par la suite, un tableau synthèse présenté à l'annexe 2 dresse une synthèse des principaux paramètres utilisés pour l'analyse des impacts. Certaines informations telles que le chiffre d'affaires ou le salaire moyen annuel des employés ont été gardées confidentielles et ne sont donc pas présentées.

6.2 Connaissance du projet

L'enquête auprès des commerçants ciblés a révélé que seulement 48 % d'entre eux avaient une bonne connaissance du projet, tandis que 29 % en avaient entendu parler sans savoir exactement à quel endroit le tracé était projeté. Aussi, près de 19 % des commerçants n'étaient pas du tout au courant du projet. Les 4 % restants correspondent aux deux commerçants non interrogés (Le Loft et Tim Horton).



Identification des commerces

- Perception du propriétaire
- Numéro de référence du commerce
- Catégorie de commerce
- Impact ajusté

No Réf.	Nom du commerce	No Réf.	Nom du commerce
Commerce de vente au détail		Restaurant	
1	Bergeron Piscines et Spas	25	La Cage aux Sports
2	Meuble Béland	26	Le Loft
3	Kal Tire	27	Pizza Pizza
4	GCR Centres de Pneus	28	Restaurant O' Tourne Broche
5	Piscine Abitibi Pépinière Dorobi	29	Subway
Concessionnaire automobile		30	Tim Horton
6	Accès Toyota inc.	31	Bar restaurant La Rencontre
7	Action Kia	32	Le Grill 2007
8	Automobile L'Ami Honda Inc	33	Patate Pierrot
9	Automobiles Sar-Houle Inc (Les)	34	Resto Pub Paradise
10	Paquin Ford Ltee	35	Pizzédélic
11	Paquin Mazda	36	Pizza Plus Pizazz
12	Poirier Chrysler Jeep Dodge Ltée	37	Rest'au Centre-Ville
13	Dynastie Automobile Ltée - Hyundai	38	Subway
14	Garage A L Poirier Nissan Inc	39	Buffet chez Wong
15	Dion Auto Centre	40	Le Tunis Café
16	Thibault Chevrolet Cadillac Pontiac GMC Ltée	41	Pizza Pizza
		42	Restaurant Pub O' Toole
Dépanneur		Station service (sans atelier de réparation)	
17	Dépanneur chez Estelle	43	Ultramar
18	Dépanneur La Petite Chaumière	44	Shell 117
19	Dépanneur Grandmaître	45	Shell select
Garage mécanique automobile		46	Canadian Tire
20	Uni Pro	47	J.M. Dupont
21	Mécanique Centre-Ville	48	Super Relais Petro-Canada
Hébergement commercial			
22	Confort Inn		
23	Motel Mistral		
24	Complexe Hotelier Aloin		

Impact sur les commerces

	Perception du propriétaire (nombre de commerces)	Impact ajusté en fonction du règlement de camionnage (nombre de commerces)
Négatif	8	15
Peu d'impact négatif	13	9
Peu d'impact positif	3	3
Aucun impact	22	19
Non déterminé	2	2
Total		48

Infrastructures projetées

- Route proposée - Contournement par le nord
- Transit
- Interdit 5 essieux et plus excepté livraison locale

Infrastructures existantes

- Route principale
- Route secondaire
- Voie ferrée
- Ligne de transport d'énergie

CARTE 2
Étude sur la trame commerciale

6.3 Perception émise par les propriétaires en décembre 2007

L'enquête téléphonique a permis d'identifier onze établissements commerciaux pour lesquels les gestionnaires anticipaient des impacts négatifs suite à la réalisation du projet de contournement. Cependant, les entrevues personnalisées ont permis de nuancer certaines perceptions exprimées par téléphone, de sorte que le nombre effectif de commerces susceptible de subir un impact significatif a été ramené à huit (voir tableau 6.1).

De manière générale, tous les tronçons sont concernés. Pour chacun des tronçons, le pourcentage de commerces où les propriétaires pressentaient en décembre 2007 un impact négatif important ou faible se situait entre 40 et 57 %. Le tableau 6.1 ci-dessous présente pour chaque tronçon les perceptions d'impact pour les commerces.

Tableau 6.1 Nature des impacts perçus par commerce et par tronçon.

Numéro de tronçon	Impact négatif	Peu d'impact négatif	Peu d'impact positif	Aucun impact	ND ²	Total
1	4	4	2	8	2	20
2	2	2	0	5	0	9
3	0	3	0	5	0	8
4	2 ¹	0	0	2	0	4
5	0	4	1	2	0	7
Total	8	13	3	22	2	48

¹ Les propriétaires des commerces « Kal Tire » et « GCR Centres de pneus » présentent un impact négatif et l'ont affirmé lors de l'enquête téléphonique. Ils restent donc comptabilisés dans ce tableau.

² ND : Non déterminé (Tim Horton et Le Loft)

Le tronçon 1 est celui qui compte le plus d'établissements commerciaux (20 sur 48). Il est donc normal que près de 40 % des commerces (8 sur 20) qui pressentaient subir un impact négatif (significatif ou non) se trouve dans ce tronçon.

6.3.1 Hébergement commercial

Sur les trois établissements d'hébergement commercial identifiés, la clientèle de transit représente entre 50 et 100 % de la clientèle totale (le reste étant attribué à la clientèle extérieure, mais dont la destination est Rouyn-Noranda). Ces établissements sont donc concernés par le détournement de la clientèle de transit.

En 2007, seule la propriétaire de l'hôtel « Comfort Inn » prévoyait un impact négatif significatif pour son commerce. Elle quantifiait cet impact à environ 10 % de baisse sur son chiffre d'affaires. Ce pourcentage tient compte de la clientèle qui s'arrête sans avoir de réservation (25 % de la clientèle – toutes destinations confondues), simplement par le fait que l'hôtel est le premier situé à l'entrée sud-est de la ville.

D'après la propriétaire, l'impact négatif sur son commerce s'explique par la perte de visibilité et l'incitation des camionneurs à s'arrêter dans une autre ville.

Les deux autres propriétaires, pensant que les camionneurs en transit pourraient continuer à circuler librement en ville, ne prévoyaient pas en 2007 d'impact négatif significatif du fait de la mise en service de la voie de contournement.

6.3.2 Restauration

Deux propriétaires de restaurant n'ont pas pu être interrogés, soit par indisponibilité (Tim Horton), soit par refus (Le Loft - fermé). Six propriétaires sur les treize interrogés (correspondant à 16 restaurants enquêtés) n'avaient pas connaissance du projet.

De plus, un seul propriétaire n'est pas du tout favorable au projet. Un autre (possédant deux établissements) ne l'est pas vraiment.

Clientèle de transit

La représentation de la clientèle de transit pour les restaurants varie beaucoup d'un établissement à l'autre. Pour faciliter l'analyse, des classes de pourcentage ont été définies.

Le tableau 6.2 ci-après représente le nombre de restaurants par classe de clientèle de transit et par tronçon.

Tableau 6.2 Répartition des restaurants par clientèle de transit et par tronçon.

Clientèle en transit	Tronçon 1	Tronçon 2	Tronçon 3	Tronçon 4	Tronçon 5	Total
0 %	0	1	0	0	1	2
Entre 1 et 4 %	0	0	0	0	1	1
Entre 5 % et 9 %	1	2	2	0	0	5
Entre 10 % et 24 %	1	0	1	0	1	3
Entre 25 % et 49 %	1	0	1	0	1	3
Entre 50 et 99 %	0	1	0	0	0	1
<i>ND</i> ¹	3	0	0	0	0	3
Total	6	4	4	0	4	18

1 ND : Non déterminé (1 propriétaire ne sait pas, 2 autres n'ont pas été interrogés).

D'une part, environ la moitié (8 sur 18) des restaurants compte une clientèle de transit inférieure à 10 %. Ils sont principalement situés dans les tronçons 2 et 3. Ceci laisse présager que les restaurants du centre-ville subiront moins d'impact que ceux situés aux entrées de la ville. On en compte également dans les tronçons 1 et 5.

D'autre part, un seul restaurant par tronçon (mis à part le tronçon 4, dans lequel il n'y a pas de restaurant recensé) compte une proportion de clientèle de transit supérieure à 25 %. Cependant, les propriétaires des trois restaurants de la classe de clientèle entre 25 % et 49 % ont indiqué que l'impact sur leur commerce sera négatif, mais faible, et sont favorables à la construction de la voie de contournement.

Un seul d'entre eux semble être fréquenté par une clientèle de transit à plus de 50 % d'après les informations de la propriétaire.

Impact pressenti

Le tableau 6.3 présente une répartition des établissements selon l'impact perçu par les propriétaires de restaurants, en fonction de leur localisation par tronçon.

Tableau 6.3 Impact perçu pour l'activité de restauration par tronçon.

Numéro de tronçon	Négatif	Peu d'impact	Aucun impact	Non déterminé	Total de restaurants
1	1	1	2	2	6
2	1	2	1	0	4
3	0	3	1	0	4
4	0	0	0	0	0
5	0	3	1	0	4
Total	2	9	5	2	18

Aucun n'a évoqué d'impact positif sur son commerce, malgré la présence de terrasse dans certains établissements.

Au total, les propriétaires de deux établissements ont exprimé être défavorables au projet en raison de l'impact anticipé sur leur chiffre d'affaires. Les propriétaires de neuf autres établissements croyaient par ailleurs en 2007 avoir à subir un impact mineur sur leurs activités. Ceux-ci sont néanmoins favorables au projet de voie de contournement, notamment en raison de l'amélioration de la qualité de vie amenée par la diminution du bruit et de la pollution. L'adoption d'un règlement sur le camionnage pourrait aggraver l'impact pour huit restaurants, dont cinq de manière significative.

La propriétaire du restaurant (casse-croûte) « Le Grill 2007 » semble être la plus préoccupée. Elle a repris ce commerce depuis juin 2007, mais cela fait plus de 15 ans que l'établissement a une vocation de restaurant casse-croûte (qui est par ailleurs fermé en hiver). D'après elle, ce site a été choisi pour la taille du terrain (pouvant ainsi accueillir quelques camions). Elle pense que le contournement va réduire sa clientèle de près de 60 %.

L'autre établissement susceptible de subir un impact négatif est une pizzeria, également ouverte depuis une quinzaine d'années. La propriétaire indique que sa clientèle de transit est composée de camionneurs, mais aussi d'automobilistes. Elle pense que la voie de contournement sera un choix avantageux pour les automobilistes qui vont vers l'ouest, parce qu'ils pourront éviter les feux de circulation nombreux sur la route 117. De plus, la déviation permettra aux véhicules se dirigeant vers La Sarre (ou provenant de La Sarre) d'éviter le centre-ville de Rouyn-Noranda. Ainsi, elle prévoit une baisse de son chiffre d'affaires, mais indique que cette situation ne compromettra pas la viabilité de son commerce.

6.3.3 Dépanneur

Les trois dépanneurs interrogés sont situés dans la partie est de la ville, dont deux sur le tronçon 1, avant l'intersection avec le boulevard de l'Université. Ils avaient tous plus ou moins connaissance du projet, et sont tous favorables au projet de contournement de la ville par le nord.

Cependant, un seul des trois (soit celui situé sur le tronçon 2) ne prévoit aucun impact sur son établissement. Les deux autres pressentent un impact négatif plus ou moins significatif. Le dépanneur « Chez Estelle » est ouvert depuis 43 ans, dont 20 avec l'actuel propriétaire. Celui-ci devrait prendre sa retraite bientôt et a exprimé son inquiétude pour ses successeurs. Selon sa perception, l'établissement risque de connaître une baisse de l'achalandage en raison d'une diminution de la clientèle de transit du motel voisin, soit le « Motel Mistral ». Il pense que l'impact sera de 5 à 10 % de baisse d'achalandage pour son dépanneur. Cependant, la propriétaire du « Motel Mistral » pense que l'impact sur son établissement sera inférieur à 1 %. Il faut rappeler que cette évaluation recueillie lors de l'enquête ne tient pas compte d'une éventuelle réglementation sur le camionnage.

D'autres dépanneurs existent, mais fonctionnent conjointement à une station-service. Chacun pense que son achalandage va diminuer à cause de la voie de contournement, d'autant plus que 10 % de la clientèle est constituée d'une clientèle de transit.

6.3.4 Station-service

Parmi les six stations-services recensées (toutes sans atelier de réparation), seul un propriétaire n'avait pas entendu parler du projet. Un seul d'entre eux a mentionné être défavorable au projet. Ce dernier exploite deux stations-services, avec dépanneur. Il prévoit une baisse de son achalandage pour son commerce « Shell 117 », ouvert depuis 20 ans. Il exploite à cet endroit des pompes à diesel destinées aux camions et dispose d'un terrain suffisamment grand pour les accueillir. Il estime à 10 % la proportion de la clientèle de transit.

6.3.5 Garage de mécanique automobile

Deux garages de mécanique générale ont été identifiés lors de l'enquête. Ils sont situés tous les deux au centre-ville. Les deux propriétaires avaient connaissance du projet et sont favorables au détournement du trafic lourd. La quasi-totalité de leur clientèle est locale et les services offerts sont destinés aux véhicules automobiles, et non pas aux poids lourds. Les deux commerces ne devraient donc pas subir d'impact sur leur achalandage selon leurs propriétaires, même avec la mise en vigueur du règlement de camionnage.

6.3.6 Concessionnaire

Onze concessionnaires ont été considérés lors de l'enquête. Seulement deux d'entre eux sont situés à l'entrée ouest de la ville, les neuf autres étant situés à l'est (en majorité à l'entrée de la ville).

De façon générale, les concessionnaires ne se sentent pas véritablement concernés par le détournement du trafic lourd, puisqu'ils exploitent une clientèle locale ou régionale. Dans certains cas, les concessionnaires sont les seuls à offrir une marque dans la région. Cependant, une partie de leur stratégie marketing est basée sur la visibilité le long de la route 117. Le pourcentage de clientèle en transit (5 % en moyenne) est ainsi susceptible de diminuer à cause de la voie de contournement. Dans la mesure où la construction de la voie de contournement dévierait cette clientèle potentielle, les concessionnaires devront alors modifier leur stratégie marketing pour la conserver.

De façon plus spécifique, trois propriétaires (soit sept établissements) ne prévoient aucun impact sur leurs activités et sont par ailleurs favorables à la voie de contournement, car les nuisances (bruit et pollution) seront diminuées et la circulation sera améliorée en ville. Un autre propriétaire prévoit qu'une stratégie devra être mise en œuvre pour ne pas perdre son achalandage « naturel », qui empruntera désormais en grande majorité la voie de contournement. Il pressent une baisse de 5 à 10 % de son chiffre d'affaires si aucune action n'est entreprise dans ce sens. Finalement, deux propriétaires (soit 3 établissements) estiment que le projet offre des opportunités pour les entreprises, dans la mesure où la voie de contournement va permettre à la clientèle extérieure, et à la clientèle locale résidant de l'autre côté de la ville, d'accéder à leurs commerces plus facilement.

6.3.7 Commerce de vente au détail

Cinq commerces de vente au détail ont été ciblés dans le cadre de l'enquête, dont deux situés dans le tronçon 1 et trois dans le tronçon 4. Trois des cinq propriétaires sont inquiets et prévoient une baisse de l'achalandage à cause de la voie de contournement.

Le premier commerce susceptible d'être affecté est « Meubles Béland ». Ouvert, depuis plus de 20 ans, son activité est la vente et l'exposition de meubles. Un impact proche de 5 % sur le chiffre d'affaires est prévu par le propriétaire. Ceci s'explique par sa proportion de chiffre d'affaires due au transit. Cette clientèle est essentiellement composée d'automobilistes et elle est attirée par l'exposition extérieure. Le propriétaire pense que ce transit, même s'il est composé d'automobilistes, empruntera la voie de contournement pour passer Rouyn-Noranda. Ainsi, cette déviation lui enlèvera de la visibilité.

Le deuxième commerce est « Kal Tire », spécialisé dans la vente de pneus depuis 19 ans. Dans ce cas, la problématique est différente. Une bonne partie des produits commandés par la clientèle extérieure (provenant principalement de l'Abitibi) est livrée directement à l'adresse des clients. Le propriétaire estime que la clientèle qui se rend dans ses locaux est composée d'une clientèle de transit à 5 %, et d'une clientèle locale à 95 %. Même si la proportion de transit est faible, il prévoit cependant que la construction de la voie va privilégier son concurrent, « Pneus GBM inc. », situé au 1000, rue Saguenay (route 101), au nord-ouest du parc industriel Noranda. Sa clientèle sera largement éloignée de « Kal Tire » et passera, de surcroît, devant le concurrent pour sortir ou aller vers la voie de contournement. Ce propriétaire n'a malheureusement pas pu être rencontré lors des enquêtes sur place.

Enfin, le troisième commerce vend également des pneus. Il s'agit de l'entreprise « GCR Centres de pneus ». Ouvert depuis 9 ans, la clientèle de ce commerce est composée d'un quart de clientèle de transit, dont des camions. Cette proportion n'est donc pas négligeable. Dans la mesure où il existe la même bannière dans d'autres villes principales d'Abitibi-Témiscamingue, le marché exploité par l'entreprise est principalement local, comparativement à « Kal Tire » qui va effectuer des livraisons vers l'extérieur de la ville. Selon les perceptions du propriétaire, la proportion de clientèle de transit sera complètement détournée vers le concurrent le plus proche du futur flux de transit.

6.3.8 Synthèse

Parmi les huit commerces pour lesquels les propriétaires prévoient une baisse d'achalandage significative, on compte deux restaurants, trois commerces de vente au détail, une station-service, un dépanneur et un hôtel (voir tableau 6.4). Cependant, aucun propriétaire n'a exprimé d'inquiétude quant à la fermeture de leur commerce en raison du détournement d'une partie du transit. Les catégories de commerces pour lesquelles les propriétaires semblent plus préoccupés sont la restauration et les commerces de vente au détail. Le tableau 6.5 permet de résumer par catégorie de commerces les commentaires relatifs à la construction de la voie de contournement.

Tableau 6.4 Perception des impacts en fonction des catégories d'activités.

Catégorie de commerce	Négatif	Peu d'impact négatif	Peu d'impact positif	Aucun impact	ND ¹	Total
Commerce de vente au détail	3	0	0	2	0	5
Concessionnaire automobile	0	1	3	7	0	11
Dépanneur	1	1	0	1	0	3
Garage de mécanique automobile	0	0	0	2	0	2
Hébergement commercial	1	2	0	0	0	3
Restaurant	2	9	0	5	2	18
Station-service	1	0	0	5	0	6
Total	8	13	3	22	2	48

1 ND : Non déterminé

Tableau 6.5 Enjeux et impacts par catégorie de commerces.

Catégorie de commerce	Impact du contournement	Commentaires
Commerce de vente au détail	Impact négatif significatif pour 3 propriétaires	- Visibilité - Avantage donné à la concurrence (pour les pneus de camions, présente sur la rue Saguenay)
Concessionnaire automobile	Faible impact positif pour 3 propriétaires	- Peu de clientèle de transit - Possibilité d'accéder plus rapidement aux entrées de la ville grâce au contournement
Dépanneur	Impact négatif significatif selon 1 propriétaire, mais le motel en face ne prévoit pas de diminution majeure de sa clientèle	- Clientèle de transit dépendante de la clientèle des hébergements commerciaux à proximité
Garage de mécanique automobile		- Peu de clientèle de transit
Hébergement commercial	Impact négatif significatif selon 1 propriétaire	- Visibilité, mais il n'en reste pas moins que si les conducteurs doivent dormir, ils s'arrêteront dans la ville
Restaurant	Impact négatif significatif pour 2 propriétaires	- Dépend du débit journalier de l'axe est-nord (tous véhicules confondus) et de l'axe est-ouest (principalement camions, mais aussi véhicules légers) - Présence (rare) de stationnements permettant d'accueillir les poids-lourds
Station-service	Impact négatif significatif pour 1 propriétaire	- Infrastructure permettant l'accueil des camions (1 seul commerce) - Habitude constatée : les poids-lourds s'arrêtent chez un concurrent situé à l'entrée ouest de la ville avant la bifurcation entre les routes 117 et 110

6.4 Mise en contexte des impacts en tenant compte de réseau de camionnage

Sur la base des perceptions émises par les propriétaires d'entreprises, il importe de remettre en perspective les impacts potentiels qui ont été identifiés lors de l'enquête de décembre 2007 en tenant compte des modalités de circulation qui ont été établies dans le cadre du réseau de camionnage.

6.4.1 Hébergement commercial

Selon les résultats de l'enquête de 2007, la clientèle de transit pour les trois établissements recensés représente entre 50 et 100 % de la clientèle totale. En 2007, seule la propriétaire de l'hôtel « Comfort Inn » prévoyait un impact négatif significatif pour son commerce, soit une diminution de l'ordre de 10 % de son chiffre d'affaires. Dans le cas des deux autres établissements, les propriétaires ne prévoyaient pas d'impact négatif significatif sur leurs activités. Avec la réglementation proposée, ces établissements hôteliers (« Mistral » et « Alpin ») seront accessibles pour les camions en transit, tout comme le sera le « Comfort Inn ».

Dans les faits, l'interdiction de circulation des camions au centre-ville aura un impact pour chacun des établissements concernés directement par le projet. A priori, en tenant compte des profils de clientèle dressés en 2007, l'impact global sur le chiffre d'affaires pourrait être de l'ordre de 10 % à 15 %.

6.4.2 Restauration

L'interdiction de circulation des camions au centre-ville aura encore là un impact direct sur les activités des commerces de restauration.

Dans le cas des tronçons 2 et 3 qui sont directement concernés par ce règlement, huit restaurants ont été recensés. Pour quatre de ces établissements, la proportion de la clientèle de transit (tous véhicules confondus) était estimée comme étant inférieure à 10 %. Pour les autres, la proportion de la clientèle de transit est plus importante et l'impact d'une interdiction de circulation des camions pourrait être plus marqué.

Dans le cas du tronçon 1, situé à l'entrée est de la ville, la circulation des camions est permise de sorte que l'impact sera imputable à la moins grande visibilité et au détournement d'une partie de la circulation de transit. Six restaurants ont été recensés sur ce tronçon.

Finalement, dans le cas du tronçon 5, l'interdiction de circulation des camions sur une partie du tronçon aura pour effet d'accentuer les impacts liés à la clientèle de transit. Rappelons que quatre établissements de restauration ont été inventoriés sur ce tronçon, dont deux ayant une clientèle de transit inférieure à 10 %.

6.4.3 Dépanneur

Les trois dépanneurs recensés sont situés dans la partie est de la ville, dont deux sur le tronçon 1, avant l'intersection avec le boulevard de l'Université, et l'autre sur le tronçon 2.

Dans le cas du dépanneur situé sur le tronçon 2, le propriétaire ne prévoyait pas d'impact sur son établissement lors de l'enquête de 2007. Aux fins de l'analyse, l'impact nul a été ajusté en considérant un impact négatif peu significatif, étant donné que l'enquête n'avait pas permis de déterminer la part de la clientèle de transit.

Pour ce qui est des établissements situés sur le tronçon 1, le détournement de la circulation de transit devrait affecter en partie les activités commerciales même si la circulation des camions y est permise.

6.4.4 Station-service

L'enquête de décembre 2007 avait permis de faire ressortir des impacts pour la station-service « Shell 117 », qui exploite des pompes à diesel destinées aux camions et dispose d'un terrain suffisamment grand pour les accueillir. Le propriétaire estimait à 10 % la proportion de la clientèle de transit en 2007. La conjoncture dans l'éventualité de l'application d'un règlement sur le camionnage reste la même.

6.4.5 Garage de mécanique automobile

Deux garages de mécanique générale ont été identifiés lors de l'enquête, tous les deux étant situés au centre-ville. La quasi-totalité de leur clientèle est locale et les services offerts sont destinés aux véhicules automobiles, et non aux camions, de sorte que l'application du règlement sur le camionnage n'aura pas d'impact particulier.

6.4.6 Concessionnaires

Le règlement sur le camionnage n'aura pas d'impact particulier sur cette catégorie de commerces.

6.4.7 Commerce de vente au détail

Cinq commerces de vente au détail ont été ciblés dans le cadre de l'enquête, dont deux situés dans le tronçon 1 et trois dans le tronçon 4.

Dans le cas de « Kal Tire », spécialisé dans la vente de pneus, le propriétaire estimait à 5 % la part de la clientèle de transit fréquentant son commerce. Il anticipait par ailleurs que le détournement du trafic de transit, notamment celui qui empruntait le parcours alternatif via le boulevard Université, aurait pour effet d'affecter son chiffre d'affaires. Reste que ce commerce sera situé dans une zone permise aux camions en transit selon le projet de règlement sur le camionnage.

C'est également le cas de l'entreprise « GCR Centres de pneus ». Selon les résultats de l'enquête, près de 25 % de sa clientèle est composée d'une clientèle de transit, tous véhicules confondus.

6.5 **Évaluation quantitative des impacts**

6.5.1 Méthodologie

Plusieurs scénarios peuvent être envisagés pour évaluer l'impact sur le chiffre d'affaires et la masse salariale. Trois paramètres sont utilisés ici pour effectuer cette estimation :

- le chiffre d'affaires relié à la clientèle de transit;
- la masse salariale globale des commerces enquêtés;
- les débits journaliers moyens actuels et projetés dans chacun des tronçons.

Le chiffre d'affaires relié à la clientèle de transit et la masse salariale seront estimés à partir des données provenant des commerçants. Par la suite, les variations sur chacun des tronçons entre le débit journalier moyen annuel actuel, et le débit journalier moyen annuel une fois la voie de contournement en service (projection pour 2012) seront présentées. Ces données sont extraites du volet de circulation inclus dans le rapport principal de l'étude d'impact. Enfin, une combinaison de tous ces paramètres permettra d'évaluer l'impact sur les commerces par tronçon.

6.5.2 Estimation du chiffre d'affaires

Sur la base des renseignements obtenus dans le cadre de l'enquête, le chiffre d'affaires imputable à l'activité commerciale des entreprises recensées est estimé à 181 M\$. De façon plus spécifique, le chiffre d'affaires global des entreprises dont les activités sont plus directement concernées par le trafic de passage serait de l'ordre de 7 M\$.

Les résultats présentés ci-dessous sont des estimations calculées sur la base des renseignements obtenus lors des enquêtes. Dans la mesure où certains commerçants n'ont pas voulu répondre aux questions liées au chiffre d'affaires, des extrapolations ont dû être faites pour estimer le chiffre d'affaires approximatif de tous les commerces, selon le type de produit et le nombre d'employés.

Le tableau 6.6 présente une ventilation du chiffre d'affaires par tronçon, tandis que le tableau 6.7 présente une ventilation des chiffres d'affaires estimés par catégorie de commerces.

Tableau 6.6 Chiffre d'affaires estimé par tronçon.

Numéro de tronçon	Nombre de commerces	Chiffre d'affaires total (M\$)	Chiffre d'affaires relié au transit (M\$)	Ratio CA _{transit} vs CA _{total} (%)
1	20	85	3,1	3,7 %
2	9	29	1,5	5,2 %
3	8	16	1	6,4 %
4	4	10	0,8	8,3 %
5	7	42	0,8	1,9 %
Total	48	181	7,2	4 %

Tableau 6.7 Chiffre d'affaires estimé par catégorie de commerces.

Catégorie de commerces	Nombre de commerces	Chiffre d'affaires total (M\$)	Chiffre d'affaires relié au transit (M\$)	Ratio CA _{transit} vs CA _{total} (%)	Pourcentage vs CA de transit total (%)
Commerce de vente au détail	5	8	0,6	7,4 %	8,3%
Concessionnaire automobile	11	124	2,0	1,6 %	27,8%
Dépanneur	3	4	0,4	10,0 %	5,6%
Garage de mécanique	2	1	0,0	0,0 %	0,0%
Hébergement commercial	3	3	1,3	43,3 %	18,1%
Restaurant	18	4	0,4	10,0 %	5,6%
Station-service	6	37	2,5	6,8 %	34,7%
Total	48	181	7,2	4%	100 %

6.5.3 Estimation de la masse salariale

Sur la base des renseignements obtenus dans le cadre de l'enquête, la masse salariale imputable à l'activité commerciale des entreprises recensées est estimée à 13 M\$.

Le salaire moyen annuel pour du temps plein s'élève à 21 000 \$, dans les commerces étudiés.

6.5.4 Évaluation de l'impact

Plusieurs scénarios peuvent être envisagés pour l'évaluation de l'impact sur la trame commerciale:

- Scénario 1 : la totalité du trafic de transit ne rentre plus dans le secteur urbanisé;
- Scénario 2 : le trafic lourd ne rentre plus dans la ville en raison du règlement sur le camionnage, tandis que la proportion d'automobiles qui ne s'arrêteront plus en ville va correspondre à la variation projetée du DJMA;
- Scénario 3 : seul le trafic de transit lourd ne rentre plus dans la ville en raison du règlement sur le camionnage, les automobilistes en transit continuant de traverser la ville.
- Scénario 4 : Une partie du trafic de transit entre en ville sur le réseau autorisé pour les véhicules lourds.

Le tableau 6.9 présente l'évaluation de ces impacts totaux en fonction du chiffre d'affaires et de la masse salariale. Pour chacun des scénarios, la diminution du chiffre d'affaires de transit est répercutée 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 présenté plus haut.

Dans l'éventualité d'un détournement complet du trafic de transit (scénario 1), l'impact sur le chiffre d'affaires global pour les entreprises retenues sera de l'ordre de 7 M\$, ce qui correspondrait à une diminution d'environ 4 %. En présumant une diminution de l'emploi qui soit proportionnelle à celle du chiffre d'affaires, l'impact sur la masse salariale serait de l'ordre de 500 000 \$.

Dans le cas du scénario 2, l'impact sur le chiffre d'affaires serait plutôt de l'ordre de 1,8 M\$, soit environ 1 % du chiffre d'affaires total, tandis que l'impact sur l'emploi serait de l'ordre de 130 000 \$.

Finalement, dans l'éventualité du scénario 3 qui prend en considération le détournement du trafic lourd en transit seulement, l'impact sur l'activité des entreprises retenues serait beaucoup moins important. Selon les estimations

effectuées, l'impact sur le chiffre d'affaires serait de l'ordre de 700 000 \$, soit 0,4% du chiffre d'affaires global, tandis que l'impact sur la masse salariale serait de 50 000 \$. Cet impact serait encore moindre dans l'éventualité où une partie du trafic de transit de camions entrerait en ville sur le réseau autorisé pour les véhicules lourds (scénario 4).

Tableau 6.8 Évaluation des impacts 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
	Camions	Automobiles				
Scénario 1	100 %	100 %	7,2 M\$	4,0 %	0,52 M\$	25
Scénario 2	100 %	17 %	1,8 M\$	1,0 %	0,13 M\$	6
Scénario 3	100 %	0 %	0,7 M\$	0,4 %	0,05 M\$	2
Scénario 4	70 %	0 %	0,5 M\$	0,3 %	0,04 M\$	2

6.6 Discussion sur les opportunités

6.6.1 Qualité de vie et potentiel attractif des commerces situés au centre-ville

Le potentiel attractif des commerces en centre-ville n'a jamais été évoqué spontanément par les commerçants concernés. Les restaurants possédant une terrasse ont été questionnés à ce propos, mais ne semblaient pas spécialement confiants dans cette opportunité. Ceci étant dit, le nombre de restaurants avec terrasse est assez faible, même sur l'avenue principale.

Cependant, un des enjeux majeurs reliés au potentiel attractif des commerces situés en centre-ville est celui de la qualité de vie. Dans ce sens, le détournement du trafic de transit, et principalement du trafic lourd, va permettre de réduire considérablement les nuisances sonores et visuelles, ainsi que la pollution de l'air. La qualité de vie de la population va donc connaître une amélioration. Cette affirmation peut être corroborée avec l'exemple de Val d'Or. En effet, d'après la revue de littérature de (HBA, 2004), la qualité de vie s'est nettement améliorée dans cette ville depuis la mise en service de la voie de contournement. De manière générale, la voie de contournement a joué le rôle d'outil de développement de la municipalité et aucun commerçant interrogé dans le cadre de cette étude ne regrette sa construction. De nouveaux commerces se sont installés, notamment avec des terrasses, et certains commerces existants ont été rénovés. À long terme, les entreprises se sont ajustées pour compenser les effets négatifs mineurs.

Cette qualité pourrait également être accrue grâce à un autre facteur que le détournement de transit. Une autre hypothèse est avancée : les citoyens provenant

de l'est de la ville pourraient être portés à utiliser la voie de contournement pour accéder de façon plus fluide (moins de feux de circulation) au boulevard Rideau, sur lequel sont installées plusieurs grandes surfaces. Les avis restent toutefois partagés quant à la validation de cette hypothèse, principalement par le fait que la voie de contournement rallongerait le trajet de cette clientèle (la voie de contournement pourrait qu'engendrer des gains en termes de temps de parcours comme le montre la section 2.4.1.4 du rapport d'étude d'impact). Cependant, si cette hypothèse est validée, la décongestion du centre-ville sera augmentée, et la qualité de vie au centre-ville sera accrue.

Enfin, il est intéressant de mentionner que la municipalité souhaite être reconnue comme une « Ville en Santé ¹ » et fait partie activement du Réseau québécois de Villes et Villages en santé. Pour cela, des actions à caractère environnemental ont été menées dans les dernières années. Dans cette optique, de futurs plans de développement économique pourraient prendre en considération l'opportunité de réduction des pollutions atmosphérique et sonore ambiantes pour mettre en valeur le potentiel attractif des commerces du cœur de la ville.

6.6.2 Ouverture de nouveaux commerces sur l'axe de la voie

À court ou moyen terme, le développement de nouveaux commerces sur l'axe de la voie de contournement semble difficilement envisageable. En effet, selon le tracé proposé, aucun accès entre la route 117, à l'entrée sud-est du contournement, et la route 101, à l'entrée nord-ouest, n'est prévu.

De plus, des études ont été entreprises dans le passé pour évaluer le potentiel de développement commercial et industriel de la rue Perreault Est. Les contraintes physiques du site, ainsi que sa desserte difficile en termes d'aménagements des réseaux divers, sont des contraintes majeures pour le développement de ce secteur.

Par ailleurs, le zonage municipal actuel favorise principalement la conservation et l'exploitation des ressources le long du tracé projeté. Une réserve urbaine est également présente à l'entrée ouest du tracé de la voie de contournement.

Enfin, les différents organismes économiques, tels que la Ville, la Chambre de Commerce, ainsi que le Centre de Développement local, semblent privilégier la consolidation des entrées de la ville. D'une part, la zone commerciale du boulevard Rideau, autour des grandes surfaces déjà implantées, pourrait devenir un véritable pôle commercial de Rouyn-Noranda. D'autre part, une nouvelle artère commerciale autour du bureau d'information touristique à l'entrée est de la ville pourrait être développée.

¹ <http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/vs/> et <http://www.rqvvs.qc.ca/>

6.6.3 Positionnement de l'entrée est de la ville

D'après la revue de littérature proposée dans HBA (2004), il est démontré que les points d'entrée des villes sont des espaces privilégiés pour desservir la clientèle de la voie de contournement. Lorsqu'ils sont aménagés en conséquence, les fuites commerciales régionales potentiellement générées par la voie de contournement sont transformées en déplacements commerciaux. Ainsi, la vitalité économique de la collectivité ne sera pas vraiment pénalisée.

Par ailleurs, il est souligné dans HBA (2004) que les bureaux d'information touristique sont des éléments critiques pour l'orientation de la clientèle extérieure et de la clientèle de transit. Dans le cas de Rouyn-Noranda, à l'entrée est, un nouveau kiosque d'information touristique a été implanté avant la bifurcation avec la voie de contournement. De plus, entre ce kiosque et la bifurcation, la zone est considérée comme commerciale artérielle. Aussi, de nouveaux commerces pourront être implantés à ce niveau pour éviter le phénomène de fuites commerciales. L'impact négatif causé par la voie de contournement sera ainsi minimisé.

6.6.4 Positionnement du secteur ouest

Une fois la voie de contournement opérationnelle, le secteur du chemin Bradley pourrait voir son potentiel de développement commercial et industriel accru par une plus grande visibilité. En effet, certaines zones, notamment celles entre la rue Saguenay et le boulevard Rideau, ne sont pas encore aménagées et sont prévues pour le développement industriel et commercial lourd. Il convient toutefois de mentionner que des accès directs à cette zone depuis la route 101 ne sont pas prévus. L'avantage pour le moment se limite donc à une question de visibilité potentielle et non d'accessibilité.

Par ailleurs, un certain avantage sera donné aux commerces existants dans la zone industrielle installée le long de la route 101, au sud de la voie de contournement. Lors des entrevues, cette hypothèse a pu être validée par la perception de certains propriétaires. D'une part, ceux de « Kal Tire » et « GCR Centres de pneus » ont mentionné que le contournement par le nord avantagerait leur concurrent principal « Pneus GBM inc. ».

D'autre part, un propriétaire de station-service nous a mentionné que la station Pétro Canada (anciennement Shell O'Trente), située à l'entrée ouest de la ville, à l'ouest de la bifurcation du boulevard Rideau et du chemin Bradley, avait déjà beaucoup de clientèle de transit. La voie de contournement amènera probablement davantage de clients (poids lourds) qui s'arrêtaient initialement au centre-ville.

Lors des entrevues réalisées directement à Rouyn-Noranda auprès des propriétaires, la liste des commerces installés au sud de la voie de contournement sur la route 101 a été répertoriée. A priori, à part les deux commerces qui viennent d'être cités, deux autres établissements pourraient recevoir un impact positif grâce à la hausse du DJMA sur la route 101. Il s'agit du commerce « Camion Rouanda inc. » (réparation de camions) et du restaurant « Noranda Pizzeria ». Cependant, aucune enquête n'a été menée auprès de ces établissements pour identifier la proportion actuelle de clientèle de transit.

Ainsi, quatre commerces situés dans le secteur ouest sont susceptibles de percevoir un impact positif sur leur commerce une fois la voie de contournement mise en service. En voici la liste avec les adresses :

- Pneus GBM Inc., grossiste-distributeur de pneus, 1000, rue Saguenay;
- Camion Rouanda inc., réparation de camions, 900, rue Saguenay;
- Pétro Canada (Shell O'Trente), station-service, 630, boulevard Rideau;
- Noranda Pizzeria, restaurant, 630, boulevard Rideau.

7. CONCLUSION

Afin d'évaluer les impacts sur la trame commerciale lorsque la voie de contournement nord de Rouyn-Noranda sera en opération, 48 commerces, localisés le long de la route 117 ou sur le tracé alternatif, ont été répertoriés et caractérisés par entrevues téléphoniques et/ou par rencontres personnalisées.

En conclusion de ces enquêtes, huit établissements ont été identifiés comme étant susceptibles de subir un impact négatif significatif, sans pour autant remettre en question leur existence. La liste des établissements plus particulièrement concernés par le détournement de leur clientèle de transit regroupe deux restaurants, trois commerces de vente au détail, une station-service, un dépanneur et un hôtel. L'interdiction de circulation dans certains secteurs en vertu d'une réglementation ayant fait l'objet de discussions avec la ville de Rouyn-Noranda sur le camionnage pourrait affecter plus spécifiquement le chiffre d'affaires de certains commerces liés à la vente d'essence, à la restauration et à l'hébergement.

À l'exception de certains commerces dont la part estimée du chiffre d'affaires attribuable à la clientèle de transit est plus importante, les proportions exprimées par les gestionnaires d'entreprises vont généralement varier entre 5 % et 10 % du chiffre d'affaires.

Dans l'éventualité d'un détournement complet du trafic de transit (scénario 1), l'impact sur le chiffre d'affaires global pour les entreprises retenues serait de l'ordre de 7 M\$. Toutefois, dans l'éventualité où seul le trafic de transit lourd n'est plus permise dans la ville en raison du règlement sur le camionnage, les automobilistes en transit continuant de traverser la ville en totalité ou en partie (scénarios 2 et 3), l'impact sur le chiffre d'affaires serait davantage de l'ordre de 0,7 à 1,8 M\$. Cet impact serait encore moindre dans l'éventualité où une partie du trafic de transit de camions entrait en ville sur le réseau autorisé pour les véhicules lourds (scénario 4).

Enfin, les discussions relatives aux opportunités permettent de relativiser les impacts de la construction de la voie de contournement pour l'ensemble de la ville. En effet, d'une part, la qualité de vie au centre-ville sera améliorée grâce à la diminution du trafic de transit. De plus, le phénomène de fuite commerciale vers d'autres villes de la région pourrait être diminué par le développement commercial des entrées de la ville. Du côté est, le nouveau kiosque touristique aura un rôle stratégique pour orienter la clientèle de transit à l'intérieur du centre urbanisé. Du côté ouest, un certain avantage pour quatre commerces existants, installés au sud-ouest de la voie de contournement, peut être envisagé grâce à l'augmentation de l'achalandage et de leur visibilité.

8. RÉFÉRENCES

- DESSAU SOPRIN. 2003. *Étude de circulation sur les Routes 101 et 117 dans la municipalité de Rouyn-Noranda*. Février 2003.
- DESSAU SOPRIN. 2006. *Route 117, contournement par le nord – Ville de Rouyn-Noranda. Volume 1 Rapport synthèse de l'étude des tracés et des raccordements – Final (4^e émission)*. 104 p.
- HBA. 2004. *Étude d'impact économique sur les ventes au détail. Projet de voie de contournement à la Tuque par la route 155*. Groupe HBA. Avril 2004. 29 p. et annexes
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 1999. *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec. Enquête sur le camionnage de 1999*. p. 47 et pp. 88 à 90.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, www.mtq.gouv.qc.ca/fr/index.asp.
- SERVICE CANADA. 2007. *Profil territorial – Région de Rouyn-Noranda. – Le Secteur d'activité*. Adresse Internet : <http://www150.hrdc-drhc.gc.ca/imt/abitibi-temiscamingue/francais/etudes/profil-rouyn-noranda/description.html>, page actualisée le 10 octobre 2007.
- SERVICE CANADA. 2007b. *Liste des industries et des commerces*. Centre de Service Canada en Abitibi-Témiscamingue, octobre 2007
- STAVIBEL. 2004. *Étude d'opportunité – Traversée d'agglomération – Rouyn-Noranda, Route 117 et tracé alternatif*. Mars 2004. pp. 28 à 30.
- VILLE DE ROUYN-NORANDA. 2007. *État de situation et profil économique de la MRC de Rouyn-Noranda*. Section visiteurs, Compilation CLD MRC de Rouyn-Noranda tirée de L.B Consultation. Adresse Internet : <http://www.ville.Rouyn-Noranda.qc.ca>, page actualisée le 10 octobre 2007.

ANNEXE 1

Questionnaire d'enquête

Étude d'impact sur l'environnement concernant la construction de
la voie de contournement de Rouyn-Noranda, route 117,
sur le territoire de la ville de Rouyn-Noranda (Québec)



ÉTUDE SECTORIELLE DE LA TRAME COMMERCIALE
Enquête sur les entreprises commerciales

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 le type de produits/services vendus :	

SECTION 2 : DESCRIPTION GÉNÉRALE du commerce

	Depuis combien de temps l'entreprise est-elle en activité sur le site actuel ?	
	Qu'est-ce qui a motivé le choix de ce site ?	
	L'entreprise fonctionne-t-elle toute l'année (si non, indiquer les saisons d'ouverture) ?	
	Combien de jours par semaine l'établissement est-il en opération?	
	Quelles sont les heures d'ouverture?	de à
	Combien de personnes travaillent dans le commerce?	

ÉTUDE SECTORIELLE DE LA TRAME COMMERCIALE
Enquête sur les entreprises commerciales (suite)

Nom de l'établissement :

SECTION 3 - CLIENTÈLE de l'entreprise

Quel est le nombre approximatif de clients par jour ?

Quelle est votre capacité d'accueil?

Nature et provenance de la clientèle (en %)

- Clientèle locale.....
 - dont la clientèle provenant des parcs industriels de la ville.....

- Clientèle en transit.....
 - provenant de l'Ontario.....
 - provenant de La Sarre.....
 - provenant de l'Est.....

- Clientèle extérieure n'étant pas en transit.....
 - provenant de l'Ontario.....
 - provenant de La Sarre.....
 - provenant de l'Est.....

Destination de la clientèle en transit (en %)

- vers l'Ontario.....
 - vers La Sarre.....
 - vers l'Est.....

SECTION 4 – FONCTIONNEMENT INTERNE (pour rencontre avec le propriétaire seulement)

Emplois

Annuels

Saisonniers

Nombre des salariés employés

Temps plein

Temps partiel

Quel est le salaire moyen de vos employés?

< 15 000\$

entre 25 000 \$ et 34 999 \$

> 35 000\$

entre 15 000 \$ et 24 999 \$

Chiffres d'affaires

Quel est le chiffre d'affaires annuel ?

Quelle est la part du chiffre d'affaire provenant de la clientèle en transit routier?

Quelle est l'évolution moyenne du chiffre d'affaires annuel au cours des cinq dernières années (en % par année)?

ÉTUDE SECTORIELLE DE LA TRAME COMMERCIALE
Enquête sur les entreprises commerciales (suite)

Nom de l'établissement :

SECTION 5 – PROJET DE CONTOURNEMENT

Connaissance du projet

Êtes-vous au courant du projet de contournement?

Êtes-vous favorable du projet de contournement?

Pourquoi ?

Perception de l'impact du projet

Les activités commerciales seront-elles affectées par le projet?
(Oui positivement, Oui négativement, Non)

Pourquoi?

Quel impact sur votre chiffre d'affaires et / ou achalandage prévoyez-vous à la suite de la réalisation de ce projet (en %)?

Commentaires

ANNEXE 2

Synthèse des résultats auprès des commerçants

Annexe 2. Synthèse des résultats de l'enquête auprès des commerçants

Num. Réf.	Identification du commerce	Type de commerce	Nom du propriétaire	Num. Tronçon	Nombre d'années du commerce	Employés annuel à temps plein	Employés annuel à temps partiel	Transit ¹	Favorable	Impact perçu	Raison de cette perception	Commentaire général
1	Bergeron Piscines et Spas	Commerce de vente au détail (Spa et piscines et exposition extérieure)	Sonia Paquin	1	20 ans	2	2	0%	Oui	Aucun impact	Pas de clientèle de transit.	Pensait que la voie passerait vers le parc industriel Granada.
2	Meuble Béland	Commerce de vente au détail (meubles et exposition extérieure)	Édith et Denis Béland	1	Plus de 20 ans	6	ND	Entre 1 et 4%	Pas vraiment	Négatif	L'exposition extérieure attire sa clientèle de transit. La voie de contournement va lui enlever de la visibilité.	En été, il expose des produits en vente face à leur commerce (chaise de parterre, éléments de décoration extérieure, etc.). Le propriétaire a indiqué que certains automobilistes en transit en voyant les objets exposés, arrêtent et dans certains cas, achètent des produits.
3	Kal Tire	Commerce de vente au détail (Pneus camions et voiture)	Jacques Létourneau	4	19 ans	3	2	Entre 5% et 9%	Non	Négatif	Le tracé rapproche la clientèle en transit du compétiteur Pneus GBM inc., situé à l'adresse : 1000 rue du Saguenay.	Le propriétaire de ce commerce n'a pas pu être rencontré au cours de la semaine du 1er au 5 octobre. Photos : MTQ RN 044 et 045
4	GCR Centres de pneus	Commerce de vente au détail (Pneus détaillant)	Luc Daigle	4	9 ans	6	0	Entre 25% et 49%	Non	Négatif	Le tracé rapproche la clientèle en transit du concurrent.	ND
5	Piscine Abitibi Pépinière Dorobi	Commerce de vente au détail (Pépinières, piscines et spas)	Claude Cloutier	4	43 ans	0	0	0%	Oui	Aucun impact	Pas de clientèle de transit.	ND
6	Accès Toyota inc.	Concessionnaire automobile	Jean Dion	1	ND	ND	ND	Entre 1 et 4%	Oui	Aucun impact	ND	L'établissement appartient au groupe Dion.
7	Action Kia	Concessionnaire automobile	Jean Dion	1	ND	ND	ND	Entre 1 et 4%	Oui	Aucun impact	ND	L'établissement appartient au groupe Dion.
8	Automobile L'Ami Honda Inc	Concessionnaire automobile	Pierre Cloutier	1	ND	ND	ND	ND	Oui	Peu d'impact négatif	Il va perdre une partie de son achalandage naturel, et va devoir établir une stratégie en conséquence.	ND
9	Automobiles Sar-Houle Inc (Les) - Volkswagen	Concessionnaire automobile	André Houle	1	21 ans	13	2	Entre 1 et 4%	Oui	Aucun impact	Si les clients veulent venir pour acheter une voiture de marque Volkswagen, ils n'auront pas le choix de venir chez lui, car c'est le seul de la région	Il voudrait savoir quand est-ce que ça va être construit.
10	Paquin Ford Ltée	Concessionnaire automobile	Stéphane Paquin	1	60 ans	ND	ND	ND	Oui	Positif (faible)	Il pense que l'achalandage va augmenter car l'accès sera facilité aux clients de LaSarre et Noranda.	ND
11	Paquin Mazda	Concessionnaire automobile	Stéphane Paquin	1	env. 60 ans	ND	ND	ND	Oui	Positif (faible)	Il pense que l'achalandage va augmenter car l'accès sera facilité aux clients de LaSarre et Noranda.	ND
12	Poirier Chrysler Jeep Dodge Ltée	Concessionnaire automobile	Yvon Poirier	1	ND	ND	0	Entre 1 et 4%	Oui	Aucun impact	ND	ND
13	Dynastie Automobile Ltée - Hyundai	Concessionnaire automobile	Yvon Poirier	2	Plus de 20 ans	15	0	Entre 1 et 4%	Oui	Aucun impact	ND	ND
14	Garage A L Poirier Nissan Inc	Concessionnaire automobile	Yvon Poirier	2	ND	15	0	Entre 1 et 4%	Oui	Aucun impact	ND	ND
15	Dion Auto Centre	Concessionnaire automobile	Jean Dion	5	ND	ND	ND	Entre 1 et 4%	Oui	Aucun impact	ND	L'établissement appartient au groupe Dion.
16	Thibault Chevrolet Cadillac Pontiac Buick Gmc	Concessionnaire automobile	Marc-André Thibault	5	68 ans	75	5	0%	Oui	Positif (faible)	Le contournement va être bénéfique pour les clients qui résident de l'autre côté de la ville.	Le propriétaire est très favorable au projet.
17	Dépanneur chez Estelle	Dépanneur	Yvon Mercier	1	43 ans (dont 20 avec le propriétaire actuel)	3	2	Entre 25% et 49%	Oui	Négatif	Il y a un motel en face qui lui amène beaucoup de clients camionneurs.	Le propriétaire et son épouse devraient prendre leur retraite dans 2 ou 3 ans. Le projet ne devrait pas les affecter mais ils pensent que les nouveaux propriétaires pourraient perdre un peu de chiffre d'affaire.
18	Dépanneur La Petite Chaumière	Dépanneur	Pauline et Claude Gagné	1	50 ans. Le propriétaire actuel possède le commerce depuis 20 ans.	5	2	Entre 5% et 9%	Oui	Peu d'impact négatif	Dans la mesure où la proportion de clientèle de transit est faible, l'impact sera peu significatif.	Confusion sur le projet : le propriétaire croyait qu'il s'agissait de la voie de contournement par le sud de la ville, un projet connu de la population depuis de nombreuses années.
19	Dépanneur Grandmaître	Dépanneur	Lina Bilodeau	2	ND	ND	ND	ND	Oui	Aucun impact	ND	ND
20	Uni Pro	Garage mécanique automobile	Luc Beaupré / Danielle Diotte	2	10 ans	3	0	Entre 5% et 9%	Oui	Aucun impact	En centre-ville, pas de pertes de clientèle.	ND
21	Mécanique Centre-Ville	Garage mécanique automobile	Frédéric Lavoie	3	ND	ND	ND	0%	Oui	Aucun impact	Pas de clientèle poids lourd.	ND
22	Comfort Inn	Hébergement commercial (Hôtel)	Jasmine Charlebois	1	19 ans (dont 4 avec les propriétaires actuels)	7	8	Entre 25% et 49%	Non	Négatif	La propriétaire pense qu'une partie de la clientèle en transit contournera la ville et poursuivra son chemin vers une autre ville. Cette clientèle n'a pas de réservation et arrive à l'hôtel principalement vers la fin de l'après-midi. Cette clientèle s'arrête chez Comfort Inn, car c'est le premier hôtel de la ville.	ND
23	Motel Mistral	Hébergement commercial (Motel)	Danielle Coutu	1	40 ans	7	7	Entre 50 et 99%	Oui	Peu d'impact négatif	Elle pense que les personnes qui veulent s'arrêter pour dormir passeront en centre-ville, et les autres prendront le contournement.	Il y a plus de clients qui vont vers l'Ontario que ceux qui en viennent.
24	Complexe Hotelier Alpin	Hébergement commercial (Motel)	Suzanne Coutu	5	25 ans	ND	ND	Entre 50 et 99%	Oui	Peu d'impact négatif	Les clients en transit ne prendront pas la voie de contournement s'ils ont à s'arrêter pour dormir.	Est-il possible de se faire payer des panneaux publicitaires aux entrées des villes?

¹ Proportion de clientèle de transit sur la clientèle totale

Annexe 2. Synthèse des résultats de l'enquête auprès des commerçants

Num. Réf.	Identification du commerce	Type de commerce	Nom du propriétaire	Num. Tronçon	Nombre d'années du commerce	Employés annuel à temps plein	Employés annuel à temps partiel	Transit ¹	Favorable	Impact perçu	Raison de cette perception	Commentaire général
25	La Cage aux Sports	Restaurant	Alexandre Tellier	1	6 mois	15	45	ND	oui	Aucun impact	ND	Possède un stationnement pour poids lourd, mais ne connaît pas sa clientèle (ouvert seulement depuis 6 mois).
26	Le Loft	Restaurant (Bar avec terrasse)	Paul Coutu	1	-	-	-	-	-	ND	-	Le propriétaire n'est pas intéressé à répondre aux questions.
27	Pizza Pizza	Restaurant	Pascal Godbout et Nicole Blanchard	1	15 ans	15	15	Entre 5% et 9%	Pas vraiment	Négatif	Certains camionneurs s'y arrêtent ainsi que des automobilistes en transit. Avec la voie de contournement, ils préféreraient peut-être ne pas traverser la ville à cause des nombreux feux de circulation. Il y a donc une possibilité que le chiffre d'affaire baisse. Cette situation ne compromet pas pour autant la viabilité du restaurant.	ND
28	Restaurant O' Tourne Broche	Restaurant	Charles Rivard	1	8 ans	20	0	Entre 10% et 24%	Oui	Aucun impact	ND	Se demande pourquoi il y a encore des études qui se font, alors que ça fait 30 ans qu'on en parle
29	Subway	Restaurant	Frédéric Bolduc	1	15 ans	2	8	Entre 25% et 49%	Oui	Peu d'impact négatif	Cela enlèvera probablement une certaine clientèle, mais ne sait pas de combien sera l'impact.	ND
30	Tim Horton	Restaurant	Chantale Roy	1	-	-	-	-	-	ND	-	Impossible de rencontrer la propriétaire
31	Bar restaurant La Rencontre	Restaurant	Jules Rivard	2	70 ans dont 26 ans pour le propriétaire actuel	14	0	Entre 5% et 9%	Oui	Peu d'impact négatif	Perte d'un peu de clientèle de passage.	Le propriétaire est contre le projet de voie de contournement au sud de Rouyn-Noranda et le tracé alternatif actuel qui emprunte la boulevard Québec.
32	Le Grill 2007	Restaurant (Casse-croûte)	Lisa et Gérard Parent	2	15 ans (dont 4 mois avec le propriétaire actuel : ouverture en juin 2007)	1	0	Entre 50 et 99%	Non	Négatif	Selon la propriétaire, le restaurant possède un stationnement pour les camions. Le contournement va réduire de manière significative sa clientèle.	Elle voulait savoir qu'elles allaient être les répercussions de l'étude d'impact. Elle est en train de réaliser une étude de marché pour son restaurant. D'autre part, le mari de la propriétaire est camionneur. Il fait la promotion du restaurant auprès des autres camionneurs. Ce commerce possède un stationnement pouvant accueillir plusieurs automobiles (une dizaine), mais il n'est pas prévu et aménagé pour accueillir des véhicules lourds et des camions. Néanmoins, la propriétaire indique qu'environ 6 camions peuvent stationner sur le terrain du commerce. Ce commerce est en période de démarrage et en opération depuis seulement quelques mois. Les affaires semblent difficiles. La perte potentielle de la clientèle des camionneurs entraîne sûrement une insécurité pour la propriétaire. Ce commerce n'était ouvert seulement que l'été avant cette année. C'est la première année qu'il sera ouvert toute l'année. Photo : MTQ RN 001
33	Pate Pierrot	Restaurant (Casse-croûte)	Carole Massicotte	2	25 ans	0	0	0%	Oui	Aucun impact	Pas de clientèle de transit.	Le propriétaire est très favorable au projet.
34	Resto Pub Paradise	Restaurant	Régis Goulet	2	35 ans (depuis 1 an, avec le propriétaire actuel)	2	10	Entre 5% et 9%	Oui	Peu d'impact négatif	Une baisse de clientèle est à prévoir pour certains commerces, mais elle sera peu significative pour le sien.	ND
35	Pizzédélic	Restaurant	Charles Gabrise	3	12 ans	25	15	Entre 5% et 9%	Oui	Peu d'impact négatif	ND	ND
36	Pizza Plus Pizzaz	Restaurant	Charles Rivard	3	4 ans	4	0	Entre 10% et 24%	Oui	Aucun impact	ND	Se demande pourquoi il y a encore des études qui se font, alors que ça fait 30 ans qu'on en parle
37	Rest'au Centre-Ville	Restaurant	Luc Caron	3	3 ans	ND	ND	Entre 5% et 9%	Oui	Peu d'impact négatif	La quasi-totalité de la clientèle est locale.	Connaissance du projet depuis 12 ans. D'ici combien de temps le projet va être réalisé?
38	Subway	Restaurant	Frédéric Bolduc	3	13 ans	2	8	Entre 25% et 49%	Oui	Peu d'impact négatif	Cela enlèvera probablement une certaine clientèle, mais ne sait pas de combien sera l'impact	ND
39	Buffet chez Wong	Restaurant	M. Wong	5	M. Wong possède le restaurant depuis 3 ans	4	6	Entre 25% et 49%	Oui	Peu d'impact négatif	Un peu moins de personnes traverseront la ville, donc une légère baisse de clientèle est à prévoir.	M. Wong est beaucoup plus préoccupé par le terre-plein qui sépare les voies de circulation du boulevard Rideau face à son restaurant que par la voie de contournement. Selon lui, le terre-plein lui fait perdre au moins un tiers de son chiffre d'affaire. Les clients en provenance de l'ouest (Ontario) ne peuvent pas accéder facilement à son restaurant et poursuivent leur chemin vers un autre restaurant. Il aimerait que la ville l'enlève.
40	Le Tunis Café	Restaurant	Ouerghi Meriem	5	5 ans	4	ND	0%	Oui	Aucun impact	Pas de stationnement pour les poids lourds, donc elle n'a pas de clients avec poids lourds.	Difficulté à trouver de la main d'œuvre.
41	Pizza Pizza	Restaurant	Pascal Godbout	5	15 ans	15	15	Entre 1 et 4%	Pas vraiment	Peu d'impact négatif	Selon le propriétaire, ce restaurant sera probablement moins affecté que celui qu'il possède sur l'avenue Larivière.	ND
42	Restaurant Pub O' Toole	Restaurant	Suzanne Coutu	5	13 ans	ND	ND	Entre 10% et 24%	Ne sait pas	Peu d'impact négatif	ND	Est-il possible de se faire payer des panneaux publicitaires aux entrées des villes?
43	Ultramar	Station service (sans atelier de réparation)	Lina Bilodeau	1	ND	ND	ND	ND	Oui	Aucun impact	Établissement à l'entrée est de la ville.	ND
44	Shell 117	Station service (avec dépanneur, sans atelier de réparation)	Martin Lamothe	2	Plus de 20 ans	10	10	Entre 10% et 24%	Non	Négatif	Baisse de la clientèle de transit.	Il possède des pompes diesel et le terrain de ce commerce permet d'accueillir des camions; ils font donc partie de sa clientèle. Photos : MTQ RN 033 à 036
45	Shell select	Station service (sans atelier de réparation; avec dépanneur)	Martin Lamothe	3	8 ans	5	5	Entre 5% et 9%	Indécis	Aucun impact	Baisse de clientèle pour certains commerces, mais pas celui-ci, car il ne possède pas de pompes diesel, et donc les poids lourds ne font pas partie de ses clients.	Photo : MTQ RN 038 à 040
46	Canadian Tire	Station service (sans atelier de réparation)	Marcial Vachon	3	20 ans	ND	ND	0%	Oui	Aucun impact	Le commerce ne possède pas de pompe diesel, il n'y a donc pas de clients poids lourd.	ND
47	J.M. Dupont	Station service (sans atelier de réparation)	Joël Lacoursière	3	11 ans	6	8	Entre 10% et 24%	Oui	Aucun impact	ND	Le propriétaire est très favorable au projet.
48	Super Relais Petro-Canada	Station service (sans atelier de réparation)	Joël Lacoursière	4	ND	ND	ND	ND	Oui	Aucun impact	Les camions ont plutôt tendance à s'arrêter au Shell O'Trente, à la sortie de la ville.	ND

Entrepris avec entrevue personnalisée

¹ Proportion de clientèle de transit sur la clientèle totale