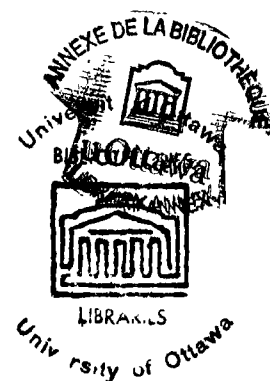


L'INFLUENCE DE L'OUVERTURE DU PONT DE  
TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCE ET  
LES SERVICES DE LA RIVE SUD DU SAINT-  
LAURENT

PAR

LAURENT DESHAIES  
LICENCE ès LETTRES (GEOGRAPHIE)  
UNIVERSITE LAVAL

THESE PRESENTEE A L'ECOLE DES ETUDES  
SUPERIEURES EN VUE DE L'OBTENTION DE  
LA MAITRISE ès ARTS EN GEOGRAPHIE



UMI Number: EC55711

### INFORMATION TO USERS

The quality of this reproduction is dependent upon the quality of the copy submitted. Broken or indistinct print, colored or poor quality illustrations and photographs, print bleed-through, substandard margins, and improper alignment can adversely affect reproduction.

In the unlikely event that the author did not send a complete manuscript and there are missing pages, these will be noted. Also, if unauthorized copyright material had to be removed, a note will indicate the deletion.



---

UMI Microform EC55711  
Copyright 2011 by ProQuest LLC  
All rights reserved. This microform edition is protected against  
unauthorized copying under Title 17, United States Code.

---

ProQuest LLC  
789 East Eisenhower Parkway  
P.O. Box 1346  
Ann Arbor, MI 48106-1346

## REMERCIEMENTS

Je tiens à témoigner toute ma reconnaissance à toutes les personnes qui m'ont apporté leur collaboration en mettant leur expérience et leurs connaissances à ma disposition.

Tout d'abord au Docteur Hugues Morrissette qui m'a aidé durant toutes les étapes de la recherche et de la rédaction. Sans ses nombreux conseils, son encouragement et son expérience, cette étude n'aurait pas été possible.

J'exprime également ma gratitude à tous les propriétaires de commerces et de services qui ont bien voulu répondre à mes nombreuses questions. Cette recherche a été faite pour eux et grâce à eux.

Enfin, je tiens à remercier mon épouse Huguette, ma soeur Louise et mes frères René et André qui m'ont encouragé à poursuivre mon travail en collaborant à la dactylographie, à la correction et à la présentation de cette thèse. Bref, à toutes ces personnes qui m'ont aidé de près ou de loin, je ne sais comment leur exprimer toute ma reconnaissance.

Laurent Deshaies

## TABLE DES MATIERES

|                                                                                                                                                                 |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| REMERCIEMENTS.....                                                                                                                                              | II    |
| TABLE DES MATIERES.....                                                                                                                                         | III   |
| LISTE DES TABLEAUX.....                                                                                                                                         | XX    |
| LISTE DES FIGURES.....                                                                                                                                          | XIII  |
| LISTE DES PHOTOS.....                                                                                                                                           | XVIII |
| <br>                                                                                                                                                            |       |
| 0.0 <u>INTRODUCTION</u> .....                                                                                                                                   | 1     |
| 0.1 De construction récente, le pont de Trois-Rivières<br>est un nouvel élément du paysage trifluvien.....                                                      | 1     |
| 0.2 Le pont de Trois-Rivières, facteur de changement<br>du paysage et de vie de relations: position du<br>problème.....                                         | 3     |
| 0.3 Les limites dans lesquelles est poursuivi l'objec-<br>tif de la thèse.....                                                                                  | 9     |
| 0.4 Thèse en quatre parties et huit chapitres.....                                                                                                              | 12    |
| <br>                                                                                                                                                            |       |
| PREMIERE PARTIE: <u>PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILI-</u><br><u>TE DES HOMMES AVANT ET APRES L'OUVERTURE</u><br><u>DU PONT DE TROIS-RIVIERES</u> ..... | 13    |
| <br>                                                                                                                                                            |       |
| Chapitre 1: La région étudiée est située dans la Mauricie<br>sur la rive sud du Saint-Laurent.....                                                              | 14    |



|                                                                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Chapitre 2: Du pont de glace au pont d'acier: bref historique des relations entre les rives du Saint-Laurent.....                              | 17 |
| 2.1 Les relations entre les rives furent toujours sujettes à la géographie locale: la vie fluviale (1634-1810).....                            | 17 |
| 2.2 Des "horse-boats" aux bateaux à moteurs diésels (1810-1967).....                                                                           | 22 |
| 2.2.1 La traverse aux mains de l'entreprise privée (1810-1912).....                                                                            | 23 |
| 2.2.2 La traverse aux mains de la municipalité de Trois-Rivières (1912-1967).....                                                              | 27 |
| Chapitre 3: L'ouverture du pont de Trois-Rivières: facteur d'accélération de la mobilité des hommes depuis 1967.....                           | 42 |
| 3.1 Le pont: facteur de diminution de la distance-temps et d'augmentation du volume du trafic.....                                             | 42 |
| 3.2 Le pont: facteur de création d'une nouvelle réalité régionale.....                                                                         | 54 |
| Conclusion de la première partie.....                                                                                                          | 62 |
| DEUXIEME PARTIE: <u>DESCRIPTION DE L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCES ET LES SERVICES DE LA RIVE SUD.....</u> | 63 |

|                                                                                                                                                          |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Chapitre 4: L'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces varie en fonction des types, de leur localisation et des saisons..... | 64  |
| 4.1 Eléments dont il faut tenir compte dans l'analyse des résultats.....                                                                                 | 64  |
| 4.2 L'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières fut surtout ressenti négativement dans les commerces d'alimentation.....                           | 69  |
| 4.3 L'impact négatif de l'ouverture du pont de Trois-Rivières fut surtout ressenti à Laval.....                                                          | 84  |
| 4.4 L'impact négatif de l'ouverture du pont de Trois-Rivières s'est rapidement fait sentir.....                                                          | 92  |
| Chapitre 5: L'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les services varie en fonction des types, de leur localisation et des saisons.....  | 97  |
| 5.1 Eléments dont il faut tenir compte dans l'analyse des résultats.....                                                                                 | 97  |
| 5.2 L'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières est négatif surtout dans les services liés au transport et au trafic.....                          | 100 |
| 5.3 L'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières est négatif surtout sur les services localisés à Laval.....                                        | 106 |

|                                                                                                                                            |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.4 L'impact négatif et positif de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les services est surtout fort pendant la saison estivale..... | 113 |
| Conclusion de la deuxième partie.....                                                                                                      | 115 |

TROISIEME PARTIE: FACTEURS EXPLIQUANT L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCE ET LES SERVICES DE LA RIVE SUD.116

|                                                                                                                                                  |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Chapitre 6: L'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces s'explique par des facteurs commerciaux et géographiques..... | 117 |
| 6.1 L'impact du pont de Trois-Rivières s'explique différemment selon les types de commerces et les localités.....                                | 117 |
| 6.1.1 Les commerces d'alimentation.....                                                                                                          | 118 |
| 6.1.2 Les commerces de quincaillerie et de construction.....                                                                                     | 123 |
| 6.1.3 Les commerces de meubles et d'appareils électriques.....                                                                                   | 124 |
| 6.1.4 Les commerces affectés aux véhicules.....                                                                                                  | 124 |
| 6.1.5 Les commerces d'articles de sport, de décoration, de culture et de luxe.....                                                               | 125 |

|             |                                                                                                                                |     |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 6.1.6.      | Les commerces de vêtements.....                                                                                                | 127 |
| 6.2         | Le Centre d'Achats de Trois-Rivières-<br>Ouest, facteur d'attraction commerciale<br>pour la clientèle du sud.....              | 127 |
| 6.2.1       | Le centre d'achats attire la clien-<br>tèle de la rive sud.....                                                                | 127 |
| 6.2.2       | Les facteurs géographiques de cet-<br>te attraction commerciale.....                                                           | 131 |
| 6.2.3       | Les facteurs commerciaux et psycho-<br>sociologiques de cette attraction<br>commerciale.....                                   | 135 |
| 6.3         | Autres facteurs compliquant l'analyse du<br>problème.....                                                                      | 139 |
| 6.3.1       | L'état démographique de la région<br>étudiée.....                                                                              | 140 |
| 6.3.2       | La situation économique de la ré-<br>gion étudiée.....                                                                         | 141 |
| 6.3.3       | La situation commerciale de la ré-<br>gion étudiée.....                                                                        | 145 |
| 6.4         | Classement des facteurs expliquant l'im-<br>pact de l'ouverture du pont.....                                                   | 148 |
| Chapitre 7: | L'influence de l'ouverture du pont de Trois-<br>Rivières sur les services s'explique surtout<br>par une analyse du trafic..... | 155 |
| 7.1         | Les services personnels ne sont pas in-<br>fluencés par l'ouverture du pont pour des<br>mobiles rationnels et émotifs.....     | 155 |

|     |                                                                                                                                                                       |     |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 7.2 | L'influence du pont de Trois-Rivières sur les services d'hébergement et de restauration est occasionnée par l'augmentation et une nouvelle orientation du trafic..... | 157 |
| 7.3 | L'influence du pont de Trois-Rivières sur les services récréatifs et de divertissement s'explique par de nombreux facteurs..                                          | 160 |
| 7.4 | L'ouverture du pont de Trois-Rivières a provoqué des modifications profondes dans le secteur des transports.....                                                      | 164 |
|     | Conclusion de la troisième partie.....                                                                                                                                | 170 |
|     | QUATRIÈME PARTIE: <u>CONCLUSION ET PERSPECTIVES D'AVENIR</u> .....                                                                                                    | 172 |
|     | Chapitre 8: Conclusion et perspectives d'avenir.....                                                                                                                  | 173 |
| 8.1 | Caractéristiques générales de l'impact du pont sur les commerces et les services et possibilités d'avenir.....                                                        | 173 |
| 8.2 | Considérations méthodologiques: étude de problèmes semblables.....                                                                                                    | 191 |
| 8.3 | Considérations méthodologiques: étude prospective de localisation d'une infrastructure routière de désenclavement.....                                                | 193 |
|     | <u>BIBLIOGRAPHIE</u> .....                                                                                                                                            | 197 |

|                                                                                                                                                   |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <u>APPENDICES</u> .....                                                                                                                           | 205 |
| Appendice 1: Circulaire commercial de la Cie J.U. Levas-<br>seur et Fils Ltée.....                                                                | 206 |
| Appendice 2: Une méthode traditionnelle pour un problème<br>difficile: le questionnaire.....                                                      | 210 |
| Appendice 3: Questionnaire pour évaluer l'influence du pont<br>de Trois-Rivières sur les commerces.....                                           | 225 |
| Appendice 4: Questionnaire pour évaluer l'influence du pont<br>de Trois-Rivières sur les services.....                                            | 234 |
| Appendice 5: Tarifs du traversier par catégories de person-<br>nes et de véhicules en vigueur jusqu'en juil-<br>let 1962.....                     | 239 |
| Appendice 6: Tarifs du traversier par catégories de person-<br>nes et de véhicules de juillet 1962 à décem-<br>bre 1967.....                      | 240 |
| Appendice 7: Nombre de répondants au questionnaire sur les<br>commerces par localité et par type.....                                             | 241 |
| Appendice 8: Nombre de répondants au questionnaire sur les<br>services par localité et par type.....                                              | 243 |
| Appendice 9: Relevé des prix de 111 marchandises dans quel-<br>ques commerces de Nicolet et le Centre d'Achats<br>de Trois-Rivières-Ouest.....    | 245 |
| Appendice 10: Canevas d'étude prospective de l'influence<br>d'une infrastructure de transport sur les ac-<br>tivités tertiaires d'une région..... | 252 |

## LISTE DES TABLEAUX

|           |                                                                                                                                                       |    |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| TABLEAU 1 | Inventaire des commerces par type et par circuit de distribution en 1970.....                                                                         | 67 |
| TABLEAU 2 | Indices de pondération des commerces par type...                                                                                                      | 69 |
| TABLEAU 3 | Différents types d'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces en 1970 (en nombre absolu et pondéré; en pourcentage)...         | 71 |
| TABLEAU 4 | Bilan de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces en 1970 (en nombre pondéré).....                                         | 74 |
| TABLEAU 5 | Bilan de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces par type selon l'hypothèse forte en 1970 (en dollars de ventes).....     | 80 |
| TABLEAU 6 | Bilan de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces par type selon l'hypothèse faible en 1970 (en dollars de ventes).....    | 82 |
| TABLEAU 7 | Bilan de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces par localité selon l'hypothèse forte en 1970 (en dollars de ventes)..... | 89 |

|            |                                                                                                                                                                 |     |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| TABLEAU 8  | Bilan de l'impact de l'ouverture du pont de<br>Trois-Rivières sur les commerces par localité<br>selon l'hypothèse faible en 1970 (en dollars de<br>ventes)..... | 90  |
| TABLEAU 9  | Différents types d'impact de l'ouverture du pont<br>de Trois-Rivières sur les services en 1970 (en<br>nombre absolu et en pourcentage).....                     | 101 |
| TABLEAU 10 | Bilan de l'impact de l'ouverture du pont de<br>Trois-Rivières sur les services par type en<br>1970.....                                                         | 107 |
| TABLEAU 11 | Bilan de l'impact de l'ouverture du pont de<br>Trois-Rivières sur les services par localité<br>en 1970.....                                                     | 111 |
| TABLEAU 12 | Revenus des familles du diocèse de Nicolet en<br>1970.....                                                                                                      | 144 |
| TABLEAU 13 | Nombre et valeur déclarée des permis de cons-<br>truction et de réparation émis en 1967-1968-1969<br>et 1970 dans la région étudiée.....                        | 146 |
| TABLEAU 14 | Nombre de voyages entre Nicolet et Trois-Riviè-<br>res et entre Deschaillons et Trois-Rivières<br>par semaine en 1965 et 1970.....                              | 167 |
| TABLEAU 15 | Opinions des commerçants de chaque localité en<br>1970 sur le lieu d'achat le plus fréquenté par<br>les gens de la rive sud dans l'avenir.....                  | 182 |



|            |                                                                                                                           |     |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| TABLEAU 16 | Classification des services.....                                                                                          | 218 |
| TABLEAU 17 | Tarifs du traversier par catégories de personnes et de véhicules en vigueur jusqu'en juillet 1962.....                    | 239 |
| TABLEAU 18 | Tarifs du traversier par catégories de personnes et de véhicules de juillet 1962 à décembre 1967.....                     | 240 |
| TABLEAU 19 | Nombre de répondants au questionnaire sur les commerces par localité.....                                                 | 241 |
| TABLEAU 20 | Nombre de répondants au questionnaire sur les commerces par type.....                                                     | 242 |
| TABLEAU 21 | Nombre de répondants au questionnaire sur les services par localité.....                                                  | 243 |
| TABLEAU 22 | Nombre de répondants au questionnaire sur les services par type.....                                                      | 244 |
| TABLEAU 23 | Relevé des prix de 111 marchandises dans quelques commerces de Nicolet et le Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest..... | 245 |

## LISTE DES FIGURES

|          |                                                                                                                                      |    |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| FIGURE 1 | Localisation.....                                                                                                                    | 10 |
| FIGURE 2 | Localisation.....                                                                                                                    | 15 |
| FIGURE 3 | Evolution du volume du trafic de personnes et de<br>véhicules par bateaux-passeurs de 1942 à 1967....                                | 29 |
| FIGURE 4 | Evolution du volume du trafic de véhicules par<br>bateaux-passeurs de 1959 à 1967.....                                               | 34 |
| FIGURE 5 | Evolution mensuelle du volume du trafic de per-<br>sonnes par bateaux-passeurs en 1967.....                                          | 36 |
| FIGURE 6 | Evolution mensuelle du volume du trafic de véhi-<br>cules par bateaux-passeurs en 1967.....                                          | 37 |
| FIGURE 7 | Volume du trafic de personnes par bateaux-passeurs<br>pendant une semaine de juillet (23-30) et de jan-<br>vier (22-29) en 1967..... | 38 |
| FIGURE 8 | Volume du trafic de véhicules par bateaux-pas-<br>seurs pendant une semaine de juillet (23-30) et<br>de janvier (22-29) en 1967..... | 40 |
| FIGURE 9 | Evolution du volume de trafic de personnes et de<br>véhicules par bateaux-passeurs et sur le pont de<br>1959 à 1969.....             | 45 |

|           |                                                                                                                                                                                                                     |    |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| FIGURE 10 | Evolution du volume mensuel de trafic de véhicules sur le pont de Trois-Rivières du premier octobre 1968 au premier octobre 1969 et température moyenne mensuelle à la station de Nicolet (altitude: 44 pieds)..... | 48 |
| FIGURE 11 | Volume du trafic de véhicules vers Trois-Rivières sur le pont pendant une semaine de juillet (20-26) et de janvier (19-25) en 1969.....                                                                             | 49 |
| FIGURE 12 | Volume du trafic de véhicules vers Bécancour sur le pont pendant une semaine de juillet (20-26) et de janvier (19-25) en 1969.....                                                                                  | 50 |
| FIGURE 13 | Volume horaire du trafic de véhicules le dimanche (20) et le mercredi (23) en juillet 1969.....                                                                                                                     | 52 |
| FIGURE 14 | Volume horaire du trafic de véhicules le dimanche (19) et le mercredi (22) en janvier 1969.....                                                                                                                     | 53 |
| FIGURE 15 | Répartition de l'espace urbain de Nicolet entre les différents usages du sol en 1969.....                                                                                                                           | 58 |
| FIGURE 16 | Evolution procentuelle de la population du comté de Nicolet, des villes Nicolet et Bécancour et de l'agglomération trifluvienne de 1941 à 1969 (1941 = 100%).....                                                   | 59 |
| FIGURE 17 | Répartition de la population de la région étudiée en 1961.....                                                                                                                                                      | 61 |
| FIGURE 18 | Localisation des commerces par type en 1970.....                                                                                                                                                                    | 65 |

|           |                                                                                                                          |     |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| FIGURE 19 | Différents types d'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces en 1970.....                        | 73  |
| FIGURE 20 | Différents degrés de l'impact du pont de Trois-Rivières sur le chiffre d'affaires des commerces favorisés en 1970.....   | 76  |
| FIGURE 21 | Différents degrés de l'impact du pont de Trois-Rivières sur le chiffre d'affaires des commerces défavorisés en 1970..... | 77  |
| FIGURE 22 | Différents types d'impact du pont sur les commerces en 1970.....                                                         | 85  |
| FIGURE 23 | Différents degrés de l'impact favorable du pont sur les commerces en 1970 (En % du chiffre d'affaires de 1967).....      | 86  |
| FIGURE 24 | Différents degrés de l'impact défavorable du pont sur les commerces en 1970 (En % du chiffre d'affaires de 1967).....    | 87  |
| FIGURE 25 | Localisation des services par type en 1970.....                                                                          | 98  |
| FIGURE 26 | Différents types d'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les services en 1970.....                         | 103 |
| FIGURE 27 | Différents degrés de l'impact du pont de Trois-Rivières sur le chiffre d'affaires des services favorisés en 1970.....    | 104 |
| FIGURE 28 | Différents degrés de l'impact du pont de Trois-Rivières sur le chiffre d'affaires des services défavorisés en 1970.....  | 105 |

|           |                                                                                                                               |     |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| FIGURE 29 | Différents types d'impact du pont sur les services en 1970.....                                                               | 108 |
| FIGURE 30 | Différents degrés de l'impact favorable du pont sur les services en 1970 (En % du chiffre d'affaires de 1967).....            | 109 |
| FIGURE 31 | Différents degrés de l'impact défavorable du pont sur les services en 1970 (En % du chiffre d'affaires de 1967).....          | 112 |
| FIGURE 32 | Evolution des ventes totales annuelles de 1962 à 1969 d'un commerce d'alimentation de Nicolet.....                            | 122 |
| FIGURE 33 | Localisation du Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest.....                                                                  | 132 |
| FIGURE 34 | Pyramides d'âges des comtés de Nicolet et de Saint-Maurice en 1966.....                                                       | 142 |
| FIGURE 35 | Schéma de la situation socio-économique et commerciale des deux rives avant l'ouverture du pont de Trois-Rivières.....        | 151 |
| FIGURE 36 | Schéma de la situation commerciale des deux rives après l'ouverture du pont de Trois-Rivières.....                            | 153 |
| FIGURE 37 | Evolution mensuelle du volume du trafic de véhicules en 1967, et 1968 à deux milles à l'est de Larochelle sur la route 3..... | 159 |
| FIGURE 38 | Réseau routier et axes de développement de la rive sud à l'époque du Service de la Traverse.....                              | 178 |

|           |                                                                                             |     |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| FIGURE 39 | Réseau routier et axes de développement de la<br>rive sud en 1970.....                      | 179 |
| FIGURE 40 | Localisation des commerces et des services ou-<br>verts depuis janvier 1968.....            | 186 |
| FIGURE 41 | Réseau routier et axes de développement de la<br>rive sud vers 1973.....                    | 189 |
| FIGURE 42 | Schéma illustrant les résultats subséquents à<br>l'ouverture du pont de Trois-Rivières..... | 213 |

## LISTE DES PHOTOS

|          |                                                 |     |
|----------|-------------------------------------------------|-----|
| PHOTO 1  | Le pont de Trois-Rivières.....                  | 4   |
| PHOTO 2  | La chaussée du pont.....                        | 4   |
| PHOTO 3  | L'approche du pont.....                         | 5   |
| PHOTO 4  | Les routes à la sortie sud du pont.....         | 5   |
| PHOTO 5  | Le quai du Service de la Traverse.....          | 26  |
| PHOTO 6  | Le SS. Laviolette.....                          | 26  |
| PHOTO 7  | Le Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest..... | 133 |
| PHOTO 8  | Le décor accueillant du centre d'achats.....    | 133 |
| PHOTO 9  | La plage du port Saint-François.....            | 163 |
| PHOTO 10 | L'Autodrome Trois-Rivières Ltée.....            | 187 |
| PHOTO 11 | La piste Larochelle.....                        | 187 |
| PHOTO 12 | La Transquébécoise.....                         | 190 |
| PHOTO 13 | Le site de la future industrie Glaverbel.....   | 190 |

## O.0 INTRODUCTION

### O.1 DE CONSTRUCTION RECENTE, LE PONT DE TROIS-RIVIERES EST UN NOUVEL ELEMENT DU PAYSAGE TRIFLUVIEN

La construction d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent dans la région de Trois-Rivières se faisait attendre depuis au moins dix ans lors de son ouverture à midi et demi le mercredi 20 décembre 1967<sup>1</sup>. En effet, en 1950, il se forme un "Comité du pont" dans les cadres de la Chambre de Commerce trifluvienne. Vers la même époque, le poste de radio CHLN commence une vaste campagne de publicité qui ne se termine qu'à l'inauguration des travaux. Le slogan est bien connu de beaucoup de Québécois; "Le pont, il nous le faut, et nous l'aurons". En 1954, le Comité du pont lance une campagne de souscription qui rapporte la somme de \$29,716.00. Celle-ci sert pour des études de rentabilité du pont qui estiment son coût à \$13,500,000.00 avec deux travées. Le 2 février 1956, Maurice Duplessis, alors premier ministre de la province, accorde l'incorporation au Comité du pont de Trois-Rivières, formé par la Chambre de Commerce. Cette corporation a l'appui de la population trifluvienne comme le démontre le résultat d'un référendum des

---

<sup>1</sup>La traverse routière enjambant les rives nord et sud du Saint-Laurent sera peut-être baptisé "François-Nobert" selon les dernières rumeurs, en l'honneur des efforts de Me François-Nobert pour l'obtenir. Jusqu'à présent, le Ministère de la Voirie l'appelle le pont Laviolette.



contribuables qui accordent 98% de leurs votes en faveur de la vente du Service de la Traverse à la corporation, advenant la construction d'un pont. L'opposition vient, d'après un journaliste de la PRESSE<sup>1</sup>, des villes de Montréal et de Québec qui voient l'éventuelle construction d'un pont à Trois-Rivières comme un retard à leurs propres projets de ponts. Elle vient également des ingénieurs du chenal du fleuve Saint-Laurent qui y voient un empêchement à la circulation maritime.

Avec la corporation du pont, les événements se succèdent plus rapidement. Même si elle constitue une corporation sans capital-actions et sans but lucratif, elle a un pouvoir non négligeable. En effet, selon la loi<sup>2</sup>, elle a pour objectif de construire, maintenir et opérer un pont reliant les rives nord et sud<sup>3</sup> du fleuve Saint-Laurent près de Trois-Rivières. Le 27 juin 1962, la loi originale<sup>4</sup> subit de nombreuses modifications, dont la principale est la suivante: le lieutenant-gouverneur en conseil obtient l'autorisation de garantir le paiement en principal-intérêts de tout emprunt contracté par la corporation, mais jusqu'à concurrence de \$30,000,000.00. D'autre part, le gouvernement canadien autorise la construction d'un pont par deux lois succes-

---

<sup>1</sup>PRONOVOST, Martin. Le pont de Trois-Rivières, ouvert au public demain, réalisé au coût de \$50 millions. Dans La Presse. Mardi, 19 décembre 1967.

<sup>2</sup>Loi 1955-56, 4-5, Elisabeth 11, chapitre 161.

<sup>3</sup>Les termes populaires de rive nord et rive sud sont employés pour désigner rive gauche et rive droite.

<sup>4</sup>Statuts 1962, 10-11, Elisabeth 11, chapitre 36.

sives. En mars 1963, un arrêté en conseil donne l'approbation aux plans préliminaires. Le 16 mai 1964, les travaux débutent officiellement sous la présidence de Jean Lesage, premier ministre de la province, du ministre de la Voirie et de d'autres personnalités. Les travaux, divisés en cinq phases, se continuent jusqu'en décembre 1967, avec cependant un retard de huit mois à la suite de treize morts accidentelles. Le 20 décembre 1967, le pont de Trois-Rivières, qui avait coûté \$50,000,000.00, fut ouvert au public.

Quel type de pont fut-il retenu? Ce fut un pont suspendu qui épouse au centre la forme d'une arche. Celle-ci, d'une hauteur de 152 pieds, repose sur quatre caissons et soutient une partie du tablier du pont à l'aide de 50 cables en acier d'un diamètre de 3 pouces. La longueur totale du pont est de 10,080 pieds, tandis que celle de la structure est de 8866 pieds. Le pont est élevé de 160 pieds au-dessus du fleuve (PHOTO 1).

En rapport avec la circulation, le pont possède quatre voies carrossables pour une largeur totale de 48 pieds (PHOTO 2). La pente des approches est de 3.5 degrés. La chaussée est en ciment recouvert de béton bitumineux. La circulation possible prévue est de 33,000 automobiles par jour (PHOTO 3).

#### 0.2 LE PONT DE TROIS-RIVIERES, FACTEUR DE CHANGEMENT DU PAYSAGE ET DE VIE DE RELATIONS: POSITION DU PROBLEME

Non seulement le pont est un élément nouveau du paysage par sa structure, mais il peut être aussi un facteur de transfor-



PHOTO 1: Le pont de Trois-Rivières.  
Le pont de Trois-Rivières apparaît vraiment comme un nouvel élément du paysage. Ce pont de type suspendu, épouse au centre la forme d'une arche. Sa longueur totale est de 10,080 pieds.

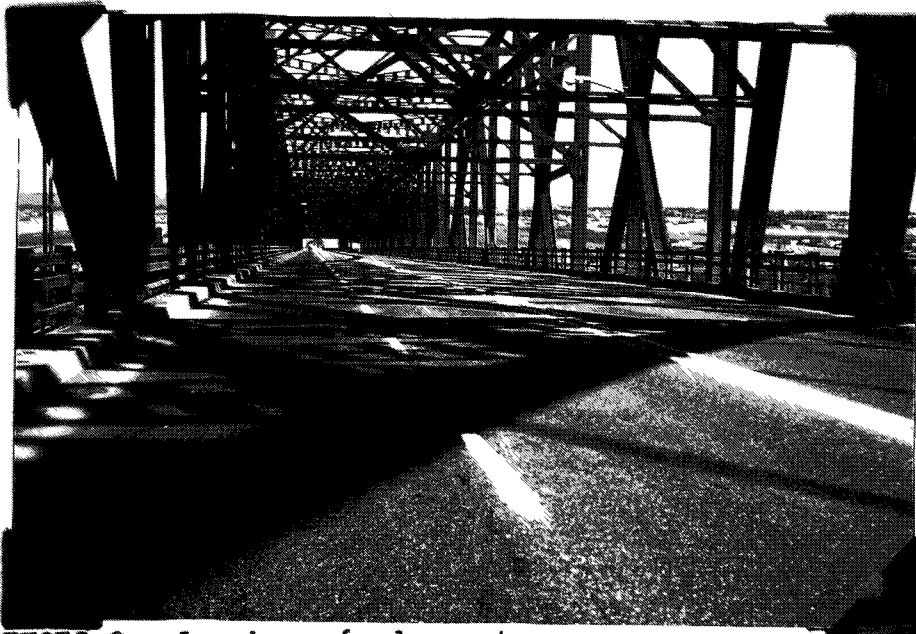


PHOTO 2: La chaussée du pont.  
Le pont possède quatre voies carrossables pour une largeur totale de 48 pieds. La chaussée est recouverte de béton bitumineux. La capacité totale prévue est de 33,000 véhicules par jour.



PHOTO 3: L'approche du pont.  
Cette approche possède quatre voies et a une pente de 3.5 degrés. Il faut également remarquer la longueur de cette approche.



PHOTO 4: Les routes à la sortie sud du pont.  
Les routes 3 et 13 permettent aux automobilistes d'atteindre Nicolet et la route Transcanadienne (20). Lors de l'enquête, la route Transquébécoise était en construction. On peut également observer le relief très plat de la région.

mation du paysage et de la vie de relations. En effet, le pont a modifié les échanges entre les deux rives. Il a deux avantages immédiats. D'abord, il permet un gain de temps: au lieu d'une demi-heure, il faut seulement deux à cinq minutes pour passer d'une rive à l'autre. Ensuite, il constitue une épargne non négligeable à celui qui l'emprunte: à cause de l'absence de péage, celui qui voyage quotidiennement d'une rive à l'autre en automobile, épargne \$590.00 au cours d'une année, comparativement au système des bateaux-passeurs.

Ces gains de temps et d'argent ne permettent pas de préciser l'influence du pont sur le paysage et ses transformations, même si des prévisions furent faites par plusieurs auteurs. Quelques-uns ont prétendu que le pont et l'absence de péage favoriseraient la rive sud aux dépens de la rive nord dans plusieurs domaines: exode des trifluviens vers des terrains moins dispendieux, ouverture d'un marché aux cultivateurs, meilleurs services, etc...<sup>1</sup>. D'autres au contraire prédirent un impact plus favorable à la rive nord: drainage de la clientèle du sud par l'agglomération trifluvienne, extension de la zone d'influence de Trois-Rivières, etc...<sup>2</sup>.

Ces prévisions s'avèrent intéressantes dans la mesure où

---

<sup>1</sup>BOILEAU, Gilles. La population du diocèse de Nicolet. Nicolet, Séminaire Social Pie XII, sans date. p. 219.

<sup>2</sup>CAZALIS, Pierre. Disparités régionales et régions fonctionnelles au Québec. Dans Le Québec face à l'aménagement régional. Montréal, ARDA et FOHVADT, 1967. p. 141.

elles sont des tentatives de "géographie volontaire"<sup>1</sup> en évaluant les obstacles et les possibilités d'une organisation nouvelle de l'espace par la construction d'un pont. Celui-ci permet de corriger des contraintes naturelles et force les spécialistes de l'aménagement à se poser des questions. En effet, le fleuve est l'un des plus importants facteurs géographiques qui ont influencé l'occupation et l'aménagement de l'espace dans les Basses Terres du Saint-Laurent. Il sépare la province de Québec en deux parties et exige, malgré quelques ponts, l'aménagement de deux réseaux routiers parallèles pour desservir adéquatement les deux rives du Saint-Laurent. En diminuant les contraintes naturelles, le pont de Trois-Rivières pouvait-il créer de nouvelles lignes de force dans les relations et les échanges?

Comme le problème offre un intérêt primordial, l'étude porte sur ce sujet. L'hypothèse de départ est la suivante: la construction du pont de Trois-Rivières modifie la vie de relations et d'échanges entre les rives d'une part et sur la rive sud du Saint-Laurent d'autre part. Aussi, pour vérifier la valeur de cette hypothèse, les commerces et les services s'imposent comme champ d'investigation et d'étude, parce que le secteur tertiaire est le premier à être influencé à la suite de la mobilité accrue d'une population.

---

<sup>1</sup> LABASSE, Jean. L'organisation de l'espace. Eléments de géographie volontaire. Paris, Hermann, 1966. 605 p.

"La géographie volontaire s'entend en revanche d'une réflexion, tournée vers l'action, sur les efforts que l'homme entreprend délibérément et collectivement en vue de modifier les conditions spatiales de l'existence d'une communauté". p. 16.

Les principales questions abordées dans l'étude seront les suivantes: pour quels types de commerces et de services, de produits et de biens d'échange, le pont fut-il favorable ou néfaste? Dans quel secteur de la région d'étude? A quel rythme et dans quelle mesure la fluidité et les échanges ont été augmentés par l'ouverture du pont de Trois-Rivières? D'autres facteurs sont-ils intervenus? Quels sont les éléments à retenir pour des recherches identiques et des études de prospective? Bref, l'objectif de l'étude est de décrire et d'expliquer l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services de la rive sud du Saint-Laurent, et enfin de fournir des éléments méthodologiques pour de nouvelles études identiques et prospectives.

Les raisons du choix d'un tel sujet proviennent de l'intérêt de l'auteur pour sa région d'origine et de la contribution personnelle qui peut être apportée. L'originalité de la contribution est liée au sujet et à la région d'étude.

L'effet de l'ouverture du pont de Trois-Rivières n'a pas été étudié par un géographe ou un autre spécialiste. Il est d'actualité, car plusieurs commerçants, propriétaires et administrateurs se posent encore beaucoup de questions sur l'impact du pont de Trois-Rivières (APPENDICE 1). L'étude apportera quelques éléments de réponses à ces questions. Enfin, une telle recherche permettra peut-être de mieux évaluer l'impact futur de la construction d'un pont.

Le sujet mérite d'autant plus d'attention que l'étude porte sur une région au sud du Saint-Laurent où il y a une faible diversification industrielle, la présence d'une barrière naturelle (Saint-Laurent), l'absence de pôles véritables, la présence de la Transcanadienne (20) et éventuellement de la Transquébécoise.

### 0.3 LES LIMITES DANS LESQUELLES EST POURSUIVI L'OBJECTIF DE LA THESE

D'abord, il est nécessaire de préciser l'aire d'étude afin que les lecteurs puissent juger des méthodes et des résultats sur une base spatiale précise (FIGURE 1).

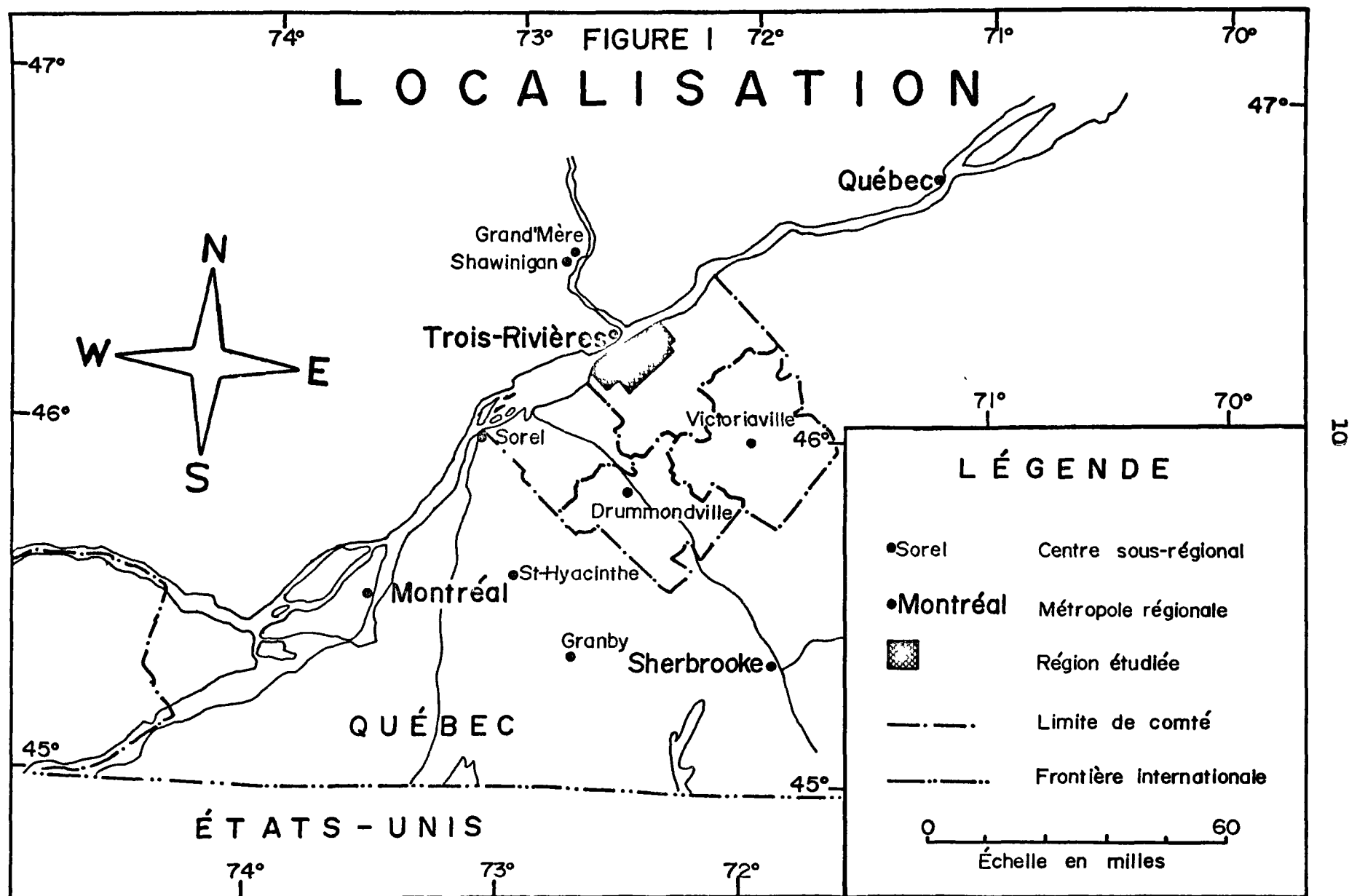
Selon la division municipale du 16 octobre 1965<sup>1</sup>, la région d'étude comprend les municipalités suivantes: Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet (paroisse), Nicolet (ville), Saint-Grégoire-le-Grand (paroisse), Larochelle (village), Très-Précieux-Sang-de-Notre-Seigneur (paroisse), Sainte-Angèle-de-Laval (paroisse), Laval (village), Bécancour (paroisse) et Bécancour (village). Ces sept dernières sont situées dans le secteur ouest de la Ville-de-Bécancour. Toutes ces municipalités sont incluses dans une portion de cercle ayant un rayon de quinze milles depuis le pont de Trois-Rivières.

---

<sup>1</sup> Cette division municipale est utilisée parce que les limites municipales des villages contiennent presque tous les commerces et services de la région étudiée et que par conséquent, elle simplifie la tâche de description et d'explication de l'impact du pont selon la localisation des établissements.

VILLE-DE-BECANCOUR. Rapport annuel 1966-67. Bécancour, 1967. p. 2.





Les raisons qui justifient les limites de cette région d'étude sont d'ordre scientifique et technique. Au point de vue scientifique, le choix d'une région limitée permettra d'approfondir le problème. En effet, il est possible d'interroger tous les propriétaires de commerces et de services sans un échantillonnage qui peut influencer sur la précision et la validité de la méthode choisie (APPENDICE 2). D'ailleurs, un échantillonnage est possible quand la "population totale" est nombreuse, notamment dans les milieux urbains très denses ou dans les milieux ruraux très étendus. En effet, André Vessereau écrit que:

"L'interprétation statistique postule donc généralement que les données observées constituent un échantillon, extrait d'une population infiniment nombreuse<sup>1</sup>, dite population totale caractérisée par une loi de distribution théorique"<sup>2</sup>.

Pour le problème étudié dans la thèse, la population de l'échantillon se rapprocherait de la population totale (APPENDICES 7 et 8). Enfin, les entrevues d'exploration ont permis de constater que le problème à l'étude est surtout important pour les municipalités énumérées plus haut.

Au point de vue technique, le temps, l'argent et les distances ont imposé à l'auteur des limitations appréciables. Il ne faut jamais oublier que la recherche fondamentale et appliquée s'inscrit toujours dans une limite territoriale et de temps qui

---

<sup>1</sup> Les soulignés sont de l'auteur de la thèse.

<sup>2</sup> VESSEREAU, André. La statistique. Paris, P.U.F., 1967. p. 53. Collection "Que sais-je?" No. 281.

corresponde aux possibilités du chercheur.

#### 0.4 THESE EN QUATRE PARTIES ET HUIT CHAPITRES

Une première partie présentera le cadre général géographique et historique dans lequel s'insère le problème étudié. Cette présentation générale servira éventuellement à comprendre certains résultats obtenus et décrits dans les parties subséquentes. La seconde consistera en une description de l'impact du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services de la région à l'étude. La troisième partie sera la suite logique à la seconde en fournissant les explications de cet impact. Enfin, la dernière traitera de l'évolution future des commerces et des services et donnera les jalons et les éléments nécessaires à des études prospectives pour la localisation de ponts ou d'artères routières.

## PREMIERE PARTIE

### PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA MOBILITE DES HOMMES AVANT ET APRES L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES

En plus de situer le problème dans un cadre géographique et historique plus large, cette première partie vise à décrire les principaux traits de la circulation des hommes, des biens et des services depuis 1942 entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent. Cette circulation s'établit en fonction des données naturelles et humaines. De plus, on ne peut faire abstraction de la vie de relations antérieure au pont pour comprendre la situation actuelle des commerces et des services sur la rive sud du Saint-Laurent. D'où les titres de trois chapitres: situation géographique, bref historique et état actuel de la vie de relations.

## CHAPITRE 1

LA REGION ETUDIEE EST SITUEE DANS LA MAURICIE SUR LA RIVE SUD DU SAINT-LAURENT

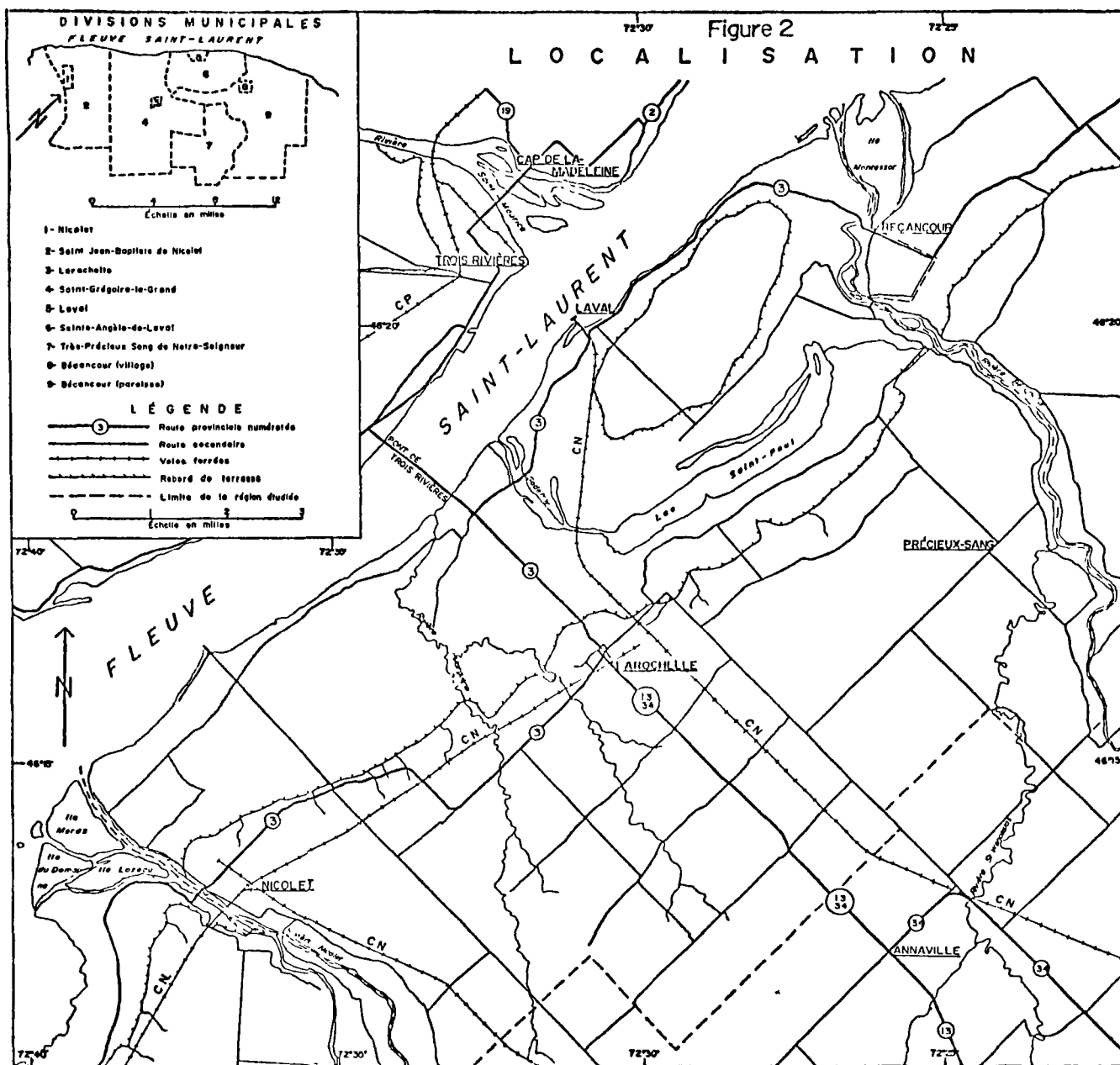
Comprise entre les méridiens  $72^{\circ} 13'$  et  $72^{\circ} 40'$ , et les parallèles  $46^{\circ} 13'$  et  $46^{\circ} 23'$ , la région étudiée est située sur la rive sud du Saint-Laurent à 77 milles de Québec, à 75 de Montréal et à 35 de Drummondville et Victoriaville.

Au point de vue naturel, cette région possède des limites hydrographiques. En effet, l'observation de la figure 2 permet de constater que cette région est limitée au nord-ouest par le fleuve Saint-Laurent, barrière naturelle surmontée par le pont de Trois-Rivières, au nord-est par la rivière Bécancour, au sud-ouest par la rivière Nicolet, et enfin au sud-est par une rivière moins importante, la Saint-Wenceslas. Pour le moment, il est impossible de dire l'importance de ces limites naturelles.

Au point de vue politique, la région étudiée fait partie de la région administrative no 4, sous-région Mauricie, telles que décrites par le Ministère de l'Industrie et du Commerce<sup>1</sup>. Au point de vue social et commercial, elle subit l'attraction de

---

<sup>1</sup>QUEBEC. MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Division du Québec en dix régions et vingt-cinq sous-régions administratives. Québec, Bureau de Recherches Economiques, 1967. 38 p. 1 carte hors-texte.



l'agglomération de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine<sup>1</sup>. Cette polarisation de la région étudiée existait avant l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Ainsi, la zone étudiée se trouvait socialement et économiquement intégrée dans la région de Trois-Rivières, c'est-à-dire la Mauricie ou la sous-région 03 de la région administrative no 4. Mais le fleuve Saint-Laurent diminuait-il cette intégration de la région étudiée à la Mauricie? Dans quel secteur d'activité l'agglomération de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine a-t-elle exercé un rôle polarisant? Au niveau des commerces et des services, en quoi consistaient les échanges? Quelles furent leurs importances? Ces questions seront abordées dans le second chapitre.

---

<sup>1</sup>QUEBEC. MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Centre du Québec Méridional. Québec, Bureau de Recherches Économiques, 1963. Planches 111-B-2 et 111-B-3.

— Les pôles d'attraction et leurs zones d'influence. Québec, Bureau de Recherches Économiques, 1967. 145 p. 4 cartes hors-texte.

## CHAPITRE 2

### DU PONT DE GLACE AU PONT D'ACIER: BREF HISTORIQUE DES RELATIONS ENTRE LES RIVES DU SAINT-LAURENT

Une évaluation de la situation présente de la vie de relations entre les rives ne peut se faire sans point de repère ou de comparaison avec celle du passé. Quel était le volume du trafic entre les rives du Saint-Laurent au cours des dernières décennies? Quelles étaient les marchandises transportées? Voilà autant de questions à élucider avant d'aborder l'analyse du trafic actuel et de ses perturbations sur les commerces et les services. Les sources d'information proviennent de livres, revues, articles de journaux, et surtout de la Cité de Trois-Rivières qui a fourni les chiffres du volume du trafic sur les bateaux-passeurs. Ce chapitre se divise en deux sections bien distinctes: la période de la vie fluviale et l'époque du traversier<sup>1</sup>.

#### 2.1 LES RELATIONS ENTRE LES RIVES FURENT TOUJOURS SUJETTES A LA GEOGRAPHIE LOCALE: LA VIE FLUVIALE (1634-1810)

Cette première période de vie de relations couvre les

---

<sup>1</sup> Les termes populaires de "traversier" et de "traverse" sont employés intentionnellement pour désigner "bateau-passeur" et traversée, même si l'Académie Française ne leur reconnaît pas une telle signification. Cependant, l'Office de la langue française du Ministère des Affaires Culturelles accepte le mot traversier comme un "canadianisme de bon aloi".



années durant lesquelles aucun traversier ne faisait la navette entre les deux rives. Durant cette période, le fleuve Saint-Laurent a joué un rôle déterminant dans la pénétration et le peuplement de la Nouvelle-France. Selon le géographe grenoblois, Raoul Blanchard:

"Le Saint-Laurent est bien le maître de la petite région humaine accrochée à ses rives; et d'abord, il lui a apporté la vie"<sup>1</sup>.

C'était donc la vie fluviale, car toutes les occupations humaines étaient reliées au fleuve Saint-Laurent: habitats, transport, acquisition des vivres et des matériaux, voire même récréation.

Dans le secteur des relations, les routes, étant à peu près inexistantes, le fleuve constituait l'unique lien entre les gens du pays. Selon l'historien trifluvien Sylvain<sup>2</sup>:

"Le site des établissements agricoles, des villages, villes et manoirs avaient été choisis en fonction de leur accès facile au fleuve et aux principales rivières. En effet, toutes les terres concédées en seigneuries avaient front sur le Saint-Laurent, le Richelieu ou un cours d'eau communiquant avec le fleuve"<sup>3</sup>.

Le fleuve fut "le chemin qui coule" ou "le chemin qui marche", mais aussi "le chemin qui glisse". En effet, ce "che-

<sup>1</sup>BLANCHARD, Raoul. Le centre du Canada Français. Montréal, Beauchemin, 1948. p. 131.

<sup>2</sup>Sylvain est le pseudonyme du Dr. Auguste Panneton.

<sup>3</sup>SYLVAIN. Navires à voiles et pistes de rondins. Dans Le Nouvel-liste. Samedi, 25 juillet 1964.

min" changeait de qualité en fonction des saisons et les moyens de communications devaient s'adapter aux diverses conditions naturelles hydrologiques et climatiques.

Durant l'été, le fleuve resta le seul moyen de communication tant que les routes furent absentes. Les moyens de transport furent le canot et divers bateaux (chaloupe) qui assurèrent un service de cabotage des plus actifs, d'abord entre les deux rives et ensuite entre les villages d'une même rive.

Durant la saison hivernale, les relations entre les rives étaient plus fréquentes du fait que le fleuve se solidifiait pour permettre des communications commerciales et familiales plus grandes. Il fut un temps où beaucoup de gens du sud devaient aller au petit Sanctuaire du Cap-de-la-Madeleine pour faire baptiser leurs rejetons, célébrer un mariage ou une sépulture, moudre du grain<sup>1</sup>... Les principaux moyens de locomotion étaient la raquette, le traîneau (appelé souvent "sleigh"), la carriole et le tobaggan. C'était "le chemin qui glisse", balisé avec des sapins ou des épinettes. Voici ce que Sylvain écrit sur les relations entre les rives en hiver:

---

<sup>1</sup>Beaucoup de gens crurent à une intervention céleste lorsque le pont de glace résista jusqu'au 26 mars 1879 pour permettre le transport des pierres de champ nécessaires à la construction de la première basilique du Cap-de-la-Madeleine. Cet événement parut exceptionnel et la tradition en a déformé les faits. C'est pour commémorer cet événement que l'on a construit le fameux pont des chapelets près de la basilique du Cap-de-la-Madeleine. DUHAIME, Jacques. "Les habitants de l'isle". Trois-Rivières, Editions du Bien Public, 1970. pp. 89-94.

"L'hiver le problème des échanges ne se faisait guère sentir, le pont de glace offrant au transport en traîneaux une voie sûre et directe, tout spécialement pour le bois de chauffage. Les Trifluviens faisaient l'hiver leur approvisionnement en combustible que les gens du sud, dont les terres abondaient en érables et en bouleaux, apportaient au marché à foin de la rue Saint-Philippe, où s'alignaient par douzaines des traîneaux chargés de "bois franc" pour la consommation locale"<sup>1</sup>.

Si les communications étaient relativement faciles en hiver, il en était autrement en automne et surtout au printemps. Beaucoup de voyages furent assombris par des accidents. En plus des glaces qui pouvaient empêcher la navigation, il y avait les inondations désastreuses. En effet, la fonte de la neige augmentait de débit du fleuve tandis que celui-ci subissait un dégel différentiel (dégel à l'amont avant l'aval). Ce qui se produisait à ce moment-là est identique à l'inondation de 1896 décrite par Yves Tessier:

"Chaque fonte des neiges amenait une élévation anormale du niveau des eaux, parfois même à un point catastrophique comme le phénomène s'est produit en 1896. Les embâcles se sont formées sur les hauts fonds du fleuve à Grondines et Deschambault. La voie d'écoulement a été obstruée totalement. L'eau est montée en 1896 jusqu'à la hauteur des bancs de l'église même de Batiscan. Des régions basses de la ville des Trois-Rivières ont été endommagées par

---

<sup>1</sup>SYLVAIN. Au temps où Trois-Rivières était un port franc. Dans Le Nouvelliste. Samedi, 22 août, 1964.

les glaces. Les cultivateurs perdaient leur foin et leurs animaux"<sup>1</sup>.

Pour s'adapter à ces conditions naturelles, un nouveau type d'embarcation fit son apparition. Il s'agissait de fortes chaloupes ou de pirogues creusées dans des pins géants. On leur ajoutait des patins. Ainsi, elles pouvaient naviguer avec une certaine sécurité entre les banquises et glisser sur celles-ci quand on ne pouvait les contourner.

Sur ces différentes pistes balisées, on amenait du mil, de l'avoine et même des pierres de champ pour la construction de maisons et d'édifices publics. On devait également assurer la livraison régulière du courrier à partir de Sainte-Angèle beau temps et mauvais temps et transporter les passagers qui désiraient se rendre d'une rive à l'autre d'urgence ou par affaire.

Toutefois, ces relations étaient éphémères comme le pont de glace, surtout au printemps et en hiver. Il pouvait survenir un dégel subit qui, en libérant de l'eau, faisait gonfler le fleuve et fendillait la glace permettant à l'eau de couler sur elle. De plus, il y avait le froid, l'humidité, le vent, la brume, les glaces, les vagues, le courant... autant d'obstacles qui pouvaient ralentir et diminuer les relations entre les deux rives du fleuve.

Les échanges entre les deux rives furent peu nombreux

---

TESSIER, Yves. Caprice hydrologique du Saint-Laurent. Dans Les Cahiers de Géographie de Québec. No 14. Québec, Les Presses de l'Université Laval, avril-sept. 1963. pp. 230-232.

à cause des conditions naturelles et commerciales. A l'époque, le commerce était moins développé qu'aujourd'hui, sans compter la léthargie économique de Trois-Rivières pendant deux siècles (1650-1850). En effet, la ville trifluvienne perdit rapidement sa fonction de débouché pour la fourrure dans la vallée du Saint-Maurice. A partir de 1740, les Forges du Saint-Maurice perdaient de plus en plus leur importance et durent fermer leurs portes en 1883. Ce "sommeil persistant de Trois-Rivières"<sup>1</sup> se reflète dans l'évolution de la population, évolution d'ailleurs très lente comparativement à celles de Montréal et de Québec. Voilà autant de facteurs qui expliquent les échanges peu nombreux au cours de la première période.

Cette vie fluviale s'est amenuisée de plus en plus avec la construction de routes et de voies ferrées et avec le développement du transport fluvial par "horse-boats" et bateaux à vapeur pour faire place à un nouveau type de relations plus organisées, régulières et constantes.

## 2.2 DES "HORSE-BOATS" AUX BATEAUX A MOTEURS DIESELS (1810-1967)

Cette seconde période couvre les années 1810-1967 et se caractérise par une amélioration technique rapide dans le secteur naval. Le service de la traverse fut d'abord aux mains de l'entreprise privée avant d'être municipalisé en 1912.

<sup>1</sup>SYLVAIN. Le sommeil persistant de Trois-Rivières. Dans Le Nouvelliste. Samedi, 1 août, 1964.

### 2.2.1 La traverse aux mains de l'entreprise privée (1810-1912)

Au début du dix-neuvième siècle, le progrès naval fait son apparition sous forme de "horse-boats", semblables à de lourds chalands dont les roues à aubes étaient actionnées par des chevaux. Voici comment Sylvain, cité dans "Les Habitants de l'Isle" de Duhaime, raconte le fonctionnement des "horse-boats":

"Au milieu se trouvait un fort poteau vertical auquel étaient jointes des barres horizontales telles les rais d'une roue au moyeu. On attelait à ces barres de deux à quatre chevaux qui, en tournant autour du poteau, lui imprimaient un mouvement de rotation lequel, au moyen d'engrenages, actionnait un arbre de couche fixé à des roues à aube de chaque côté du bateau. Sur certains "horse-boats", au lieu de circuler autour d'un poteau central, les chevaux en marche mettaient en mouvement un tablier mobile monté sur une chaîne sans fin"<sup>1</sup>

Le roulis, le tangage et le vent pouvaient énerver les chevaux et ralentir la navigation. C'est avec l'ère de la vapeur que la famille Bourgeois inaugure le premier service régulier en 1853<sup>2</sup> avec le Charles-Edouard (1853-1856), caboteur de petit tonnage. Sur la rive sud, il accostait à un quai temporaire monté sur des chevalets. De 1854 à 1856, Bélair Doucet assurait lui aussi

<sup>1</sup> DUHAIME, Jacques. Op. cit. p. 95.

<sup>2</sup> Selon une publication de la Cité de Trois-Rivières, Trois-Rivières Incorporée 1857-1967, le capitaine Charles Bourgeois aurait inauguré ce service en 1845.

un service de traversier sur son bateau appelé le Bécancour (1856-1860). En 1856, un nouveau bateau fait le trajet entre les deux rives, que le capitaine Bourgeois nomme le Cité (1856-1868) en l'honneur de l'incorporation en cité de la ville de Trois-Rivières. Ensuite, ce fut le Laval (65 pieds de longueur) qui fit la navette entre Trois-Rivières et Sainte-Angèle pendant douze ans de 1868 à 1880. De 1880 à 1890, il fut réservé au service Godefroy-Trois-Rivières. Le Bourgeois (1880-1908), plus spacieux que les précédents, prit la relève du Laval pendant plusieurs années, mais fut remplacé par le Glacial. Le Bourgeois fut alors affecté à la traverse de Godefroy à Trois-Rivières et coula au cours d'une violente tempête en novembre 1908, après avoir été arraché de son quai. L'époque du bateau Glacial (1885-1914) est assez pittoresque par les circonstances de sa construction et de sa destruction, comme le raconte Sylvain :

"Au temps de la débacle et au début de l'hiver, les bateaux passeurs devaient interrompre leur service, leur coque ne pouvant résister au choc des glaces flottantes qui descendaient au fil du courant. A la demande du conseil municipal de Trois-Rivières le capitaine Bourgeois fit construire à Sorel, en 1884, un vapeur, à hélice à coque renforcie, capable d'affronter les banquises. Ce nouveau vapeur reçut le nom de Glacial. Le glacial fit la traversée de Trois-Rivières à Ste-Angèle jusqu'en 1914 alors que coincé entre un banc de glace et le quai, il fut sérieusement endommagé et trainé jusqu'en face de l'île de la Poterie où il s'échoua. Son épave fut par la suite remorquée et abandonnée en bas du quai

de Sainte-Angèle"<sup>1</sup>.

C'est avec l'arrivée du chemin de fer depuis Victoriaville jusqu'à Sainte-Angèle-de-Laval en 1861 que l'activité du port local s'accrût. Ce nouvel embranchement avait nécessité la construction d'un quai (PHOTO 5) où devait déboucher la voie, et d'une station d'abord nommée Doucet's Landing et appelée aujourd'hui Des-Ormeaux.

Les échanges faits au port local consistaient en marchandise et en courrier. Il se faisait un commerce actif de bois d'oeuvre et de chauffage, de produits de la ferme comme les volailles, les légumes et les victuailles pour le "marché" de Trois-Rivières. En 1880, le vapeur Bourgeois remorqua pendant la nuit de nombreuses cages de bois destiné à la construction de la cathédrale de Trois-Rivières. De plus, les gens traversaient d'une rive à l'autre pour visiter la famille ou pour régler des affaires. Avant 1868, les paroissiens de Sainte-Angèle allaient assister à la messe à Trois-Rivières tous les dimanches et fêtes.

Ces relations entre Trois-Rivières et Sainte-Angèle, Godefroy et le lac Saint-Paul (FIGURE 2) étaient encore aléatoires à cause des nombreux dangers que comportait le fleuve. Malgré tout, le trafic de malles, de colis et de voyageurs assura la rentabilité du service de la traverse, même après la division du diocèse de Trois-Rivières en 1885, qui causa une rupture quasi complète entre Nicolet et Trois-Rivières.

---

<sup>1</sup>SYLVAIN. La traverse entre la rive sud et Trois-Rivières. Dans Le Nouvelliste. Samedi, 5 septembre, 1964.





PHOTO 5: Le quai du Service de la Traverse.  
Pour assurer une certaine profondeur au quai, il fut nécessaire de construire une jetée d'une longueur de deux arpents environ du village de Laval, que l'on aperçoit à l'arrière-plan.



PHOTO 6: Le SS. Laviolette.  
Acheté le 24 septembre 1947, il a une capacité de 750 passagers et de 50 automobiles. Le pont inférieur est réservé aux véhicules, le pont supérieur à l'équipage et l'étage situé entre les deux ponts aux voyageurs.

### 2.2.2 La traverse aux mains de la municipalité de Trois-Rivières (1912-1967)

En 1912, le service de la traverse fut municipalisé par la cité de Trois-Rivières, alors qu'il avait toujours été assuré par la famille Bourgeois. En 1914, la ville fit construire un bateau à coque d'acier, appelé d'abord Le Progrès et ensuite La Vérendrye en 1929, qui pouvait recevoir 15 automobiles et 500 passagers. Elle fit l'acquisition d'un traversier usagé en 1929, qui fut nommé Cité de Trois-Rivières. Le 24 septembre 1947, le SS. Laviolette (PHOTO 6) s'ajoutait à la flotte avec une capacité de 750 passagers et de 50 automobiles. La ville acheta le M.V. Radisson le 24 juin 1954. Actionné par un moteur diesel de 1230 chevaux-vapeurs, il pouvait contenir 60 automobiles et 750 passagers. La dernière acquisition, en 1962, fut le M.V. Trois-Rivières, de 1440 chevaux-vapeurs. Sa capacité était de 75 voitures. Ces deux derniers navires assuraient le Service de la Traverse lors de l'ouverture du pont de Trois-Rivières en décembre 1967. Souvent même, on utilisait le SS. Laviolette au début aux périodes d'affluence et par la suite plus souvent à cause du nombre de véhicules.

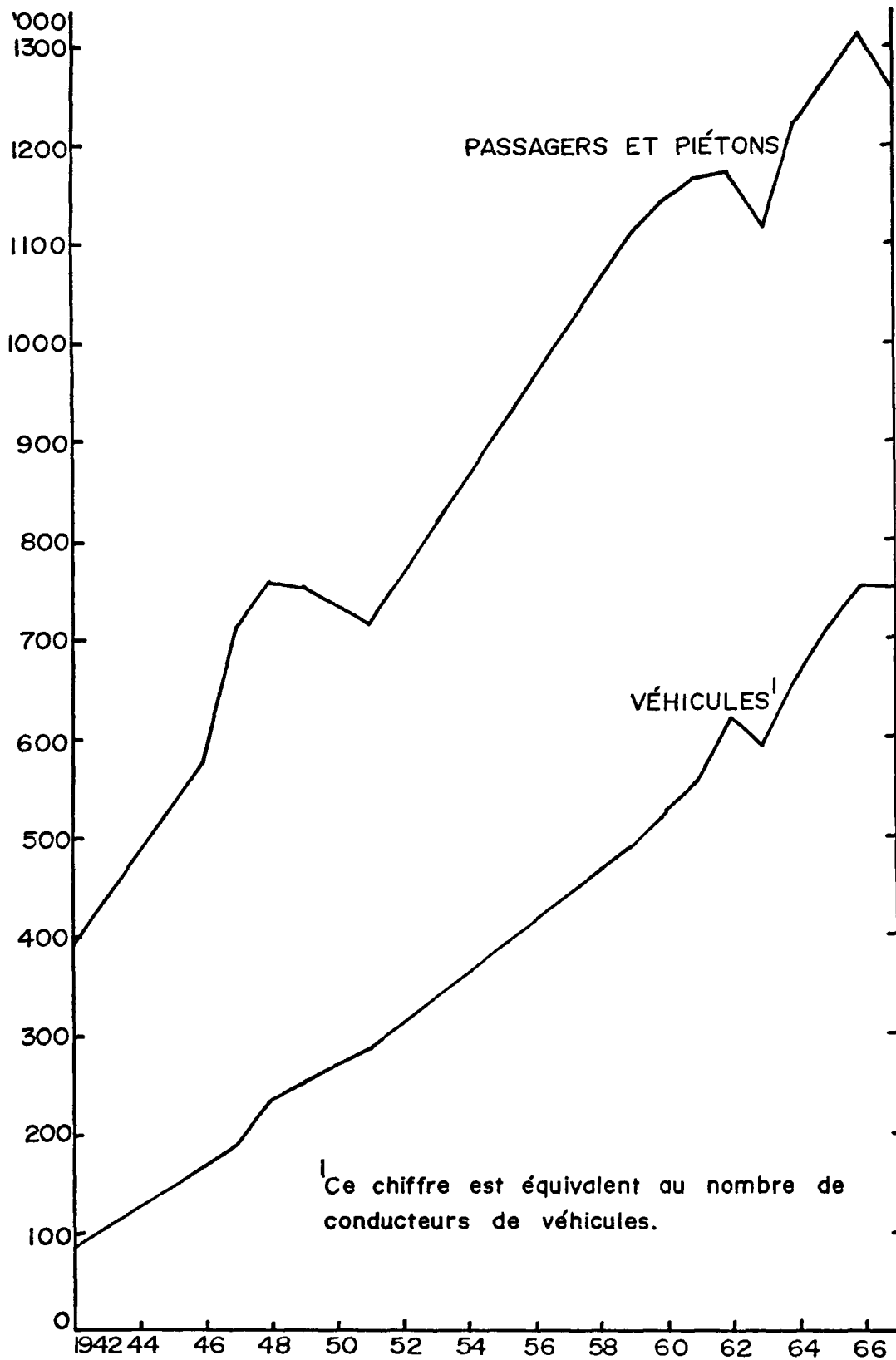
La traversée se faisait à l'année longue, même pendant la saison hivernale. Les bateaux-passeurs brisaient constamment la glace et assuraient par le fait même un chenal permanent entre les deux rives du Saint-Laurent. Le service fut en opération pendant vingt-quatre heures par jour, soit un service aux heures

entre minuit et six heures du matin et un service aux trente minutes entre six heures du matin et minuit le soir. Environ 12,000 voyages aller-retour étaient effectués par an. Les voyages annulés ont eu pour causes principales la brume et les bris mécaniques. Les causes secondaires pouvaient être la neige, la glace, la circulation sur le fleuve, les inspections... Les tarifs établis en fonction des types de véhicules et de piétons ont varié au cours des années (APPENDICE 5 et 6).

En 1967, entre six heures du matin et minuit le soir, la capacité horaire du nombre de véhicules (automobiles) pour le M.V. Trois-Rivières et le M.V. Radisson était de 270 véhicules. En effet, le M.V. Radisson, faisant pendant une heure un voyage aller-retour entre les deux rives, pouvait donc transporter 120 voitures, tandis que le M.V. Trois-Rivières pouvait en accommoder 150. Cette capacité horaire diminuait cependant à partir de minuit jusqu'à six heures du matin pour s'abaisser à 150. Au total, la capacité quotidienne de véhicules automobiles qui pouvaient passer d'une rive à l'autre était de 5760. Cette capacité était théorique car l'utilisation maximale n'était pas toujours réalisée ou exigeait parfois la mise en service du SS. Laviolette.

Le trafic sur les traversiers augmenta rapidement de volume au cours des vingt dernières années (FIGURE 3). Pour cette figure, le nombre de passagers d'autos a été ajouté à celui des piétons tandis que le nombre des véhicules comprend tous les types énumérés dans l'appendice 6. De 1942 à 1967, le

FIGURE 3  
ÉVOLUTION DU VOLUME DU TRAFIC DE  
PERSONNES ET DE VÉHICULES PAR BATEAUX-  
PASSEURS DE 1942 À 1967



SOURCE: CITÉ DES TROIS-RIVIÈRES. Registre des Revenus  
du Service de la Traversée.

nombre de passagers et de piétons est passé de 400,000 à 1,263,098, soit une augmentation procentuelle de 315 tandis que le nombre de véhicules a grimpé de 93,000 à 744,641, soit une augmentation procentuelle de 800. La différence du rythme d'évolution des deux courbes s'explique par l'augmentation du nombre de véhicules ou la diminution du nombre de personnes par véhicules grâce à l'amélioration du niveau de vie et des salaires. Même si certaines données annuelles manquent, on peut constater deux changements inattendus dans les deux courbes d'évolution. D'abord, il y a une montée soudaine du volume du trafic en 1947-48. Cette augmentation du nombre de passagers, piétons et véhicules peut s'expliquer par l'acquisition en 1947 du SS. Laviollette de plus forte capacité. Ensuite, les chutes constatées en 1962-63 peuvent être attribuées à l'augmentation des tarifs du traversier au premier juillet 1962.

L'évolution annuelle du volume du trafic depuis 1942 s'avère intéressante, mais il faut faire l'analyse plus détaillée du volume aux cours des dernières années avec l'étude des variations annuelles, saisonnières et hebdomadaires. Cette analyse fut possible grâce aux statistiques complètes et détaillées du trafic par bateaux-passeurs s'échelonnant sur neuf années, soit de 1959 à 1967, année de l'arrêt du Service de la Traverse<sup>1</sup>. Ces statistiques fournissent des données pour chaque mois, semaine et jour.

---

<sup>1</sup> Ces statistiques ont été fournies par M. Gilles Grenier de l'Hôtel de ville de Trois-Rivières.

Avant d'en aborder l'analyse proprement dite, il est nécessaire d'exposer deux problèmes de compilation et de décrire la solution retenue. D'abord, ces statistiques furent compilées en fonction de deux classifications différentes (APPENDICES 5 et 6). La première, étant moins détaillée que la seconde, aucune comparaison n'est possible entre les deux périodes de classifications différentes pour chaque catégorie de personnes et de véhicules, si ce n'est pour les bicyclettes et les motocyclettes. La première classification double toujours ses statistiques en fonction du prix ordinaire et du prix spécial accordé à l'achat d'un livret de billets. En janvier 1966, on détailla en plus la seconde classification de juillet 1962. D'où l'impossibilité de voir l'évolution du trafic pour chacune des catégories de personnes et de véhicules de 1959 à 1967.

Le second problème concerne la direction du trafic. De janvier 1959 à mai 1961, les statistiques étaient disponibles pour chacune des rives; en 1961, on décida de fusionner les statistiques des deux rives. Même s'il est possible de faire plusieurs commentaires sur la direction du trafic, la période d'interprétation demeure relativement courte. La principale constatation est le peu de différence entre le volume vers Trois-Rivières et celui vers Sainte-Angèle.

Ces deux problèmes qui rendent l'interprétation des données plus difficile, furent résolus en simplifiant les statistiques par des additions. En effet, les statistiques furent re-

groupées en deux sections; d'une part, le nombre de passagers et de piétons et d'autre part, le nombre de véhicules (autos, camions, bicyclettes et motocyclettes). Ensuite, les statistiques disponibles pour les deux rives jusqu'en 1961 furent additionnées.

Pour les variations annuelles de 1959 à 1967, une distinction est possible entre la circulation des personnes et des véhicules. L'évolution du volume du trafic des piétons et des passagers d'automobiles est moins forte que celle des conducteurs de véhicules (FIGURE 3). L'augmentation procentuelle des piétons et des passagers est de 13.7 comparativement à 51.1 pour les conducteurs de véhicules, soit une augmentation totale de personnes de 25.1% de 1959 à 1967. Cette constatation est également vraie pour l'ensemble de la province de Québec. En effet, la province a vu descendre le nombre moyen de personnes par véhicules de 4.8 en 1959 à 3.3 en 1967<sup>1</sup>: ce qui dénote une forte augmentation du nombre d'automobiles. Par contre, il est intéressant de souligner une différence dans le rythme d'évolution du volume du trafic de véhicules par bateaux-passeurs (51.1%) et celui du nombre de véhicules dans la province (96.3%). Cette différence majeure pourrait s'expliquer par le phénomène de barrière créée par le fleuve Saint-Laurent.

D'autre part, l'évolution du volume du trafic des véhi-

---

<sup>1</sup>BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUEBEC. Annuaire du Québec 1970. Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, 1969. pp. 641-643.

cules par bateaux-passeurs est variable selon les types (FIGURE 4). Pour les automobiles de promenade et les camions légers, il eut une augmentation de 82.2% de 1959 à 1967, tandis qu'elle fut seulement de 20.2% pour tous les autres types de camions. Le nombre absolu de motocyclettes baissa jusqu'en 1965, avec cependant une remontée en 1966 et en 1967. Le nombre absolu de bicyclettes subit une baisse graduelle jusqu'en 1966, avec une augmentation sensible en 1967.

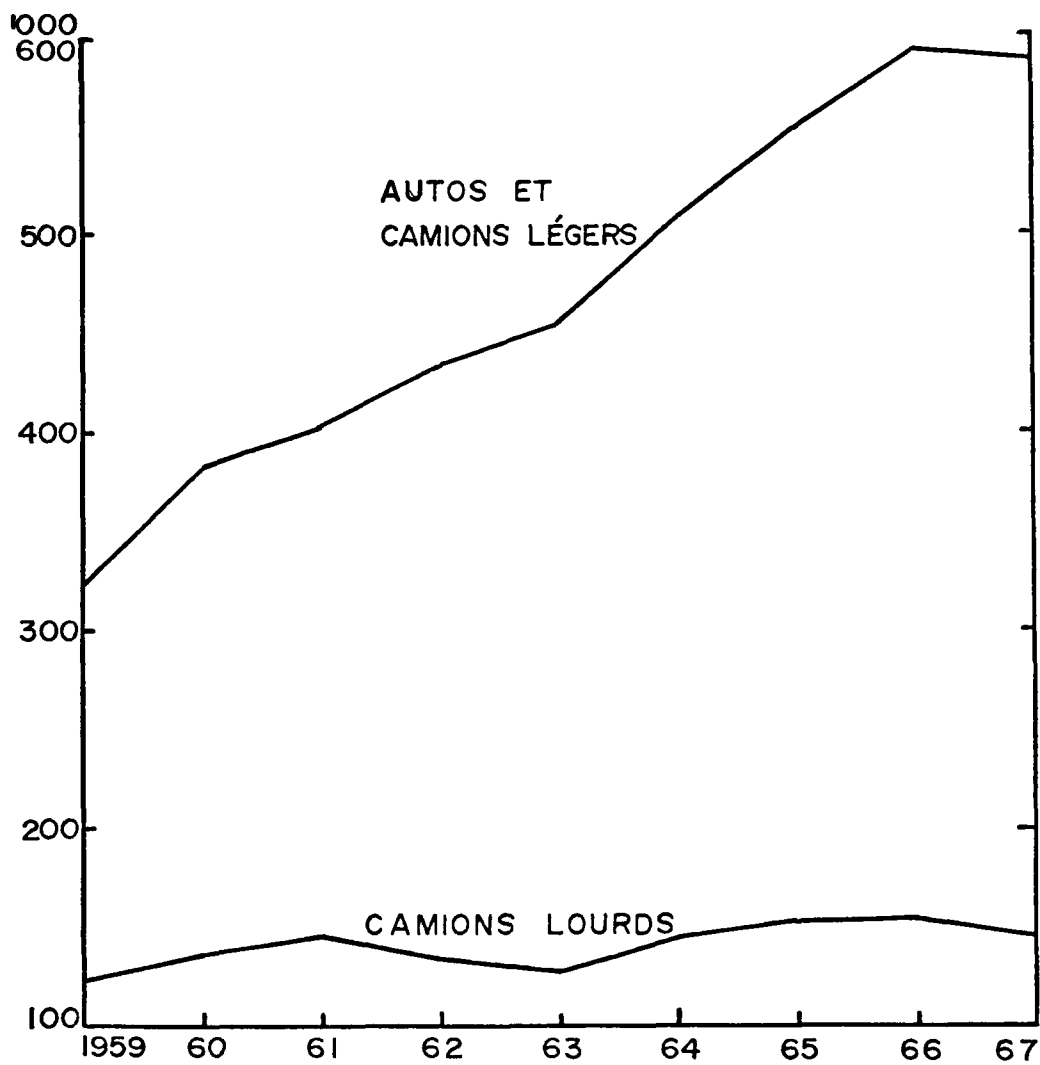
Cette différence du rythme d'évolution s'explique par les différents niveaux atteints dans la satisfaction des besoins des Québécois. Avec le niveau actuel de vie, la satisfaction des besoins primaires (logement, alimentation, vêtement... ) est de plus en plus complète, tandis que celle des besoins secondaires (luxes, loisirs, voyages... ) est à faire. Aussi toute amélioration du niveau de vie se traduit par une forte augmentation de la satisfaction des besoins secondaires, les besoins primaires étant déjà satisfaits. Cette constatation explique les différents rythmes d'évolution du volume du trafic des véhicules, même celui des motocyclettes avec sa montée soudaine en 1966-1967. En effet, contrairement aux camions (transport de marchandises... ) les automobiles répondent non seulement à des besoins primordiaux (déplacements pour achat, le travail... ), mais aussi à des besoins de loisirs et de récréation. Dans le cas des motocyclettes, l'amélioration du niveau de vie en a augmenté le nombre chez les jeunes, surtout depuis 1966-1967.

Les données de la circulation pour la dernière année



FIGURE 4

ÉVOLUTION DU VOLUME DU TRAFIC DE  
VÉHICULES PAR BATEAUX-PASSEURS DE  
1959 À 1967



SOURCE: CITÉ DES TROIS-RIVIÈRES. Registre des  
Revenus du Service de la Traverse.

d'opération du Service de la Traverse permettent de faire des observations intéressantes sur les variations saisonnières. Les piétons, les conducteurs et les passagers de véhicules préfèrent les mois de la saison estivale pour emprunter les bateaux-passeurs (FIGURE 5). L'écart saisonnier est plus grand pour les passagers de véhicules que pour les piétons et les conducteurs d'autos. Dans le cas des véhicules (FIGURE 6), l'écart varie en fonction des types. Pour les camions de toute catégorie, le nombre de voyages sur bateaux-passeurs varie peu durant l'année entière. Les autobus empruntent les traversiers surtout pendant l'été tandis que la circulation par motocyclettes et bicyclettes se fait presque exclusivement aux mois d'avril, mai, juin, juillet, août et septembre. Ces variations saisonnières s'expliquent par les conditions climatiques: l'hiver avec le froid, la neige, la glace... constitue un facteur de ralentissement de la circulation.

Après une étude attentive des données du trafic, deux semaines représentatives, l'une pour la saison froide et l'autre pour la saison chaude, furent choisies pour l'analyse des variations hebdomadaires. La circulation des piétons et des passagers de véhicules en hiver est à moitié de celle de l'été, et parfois inférieure au tiers. L'écart entre le dimanche et les jours de la semaine est très considérable, mais surtout en hiver (FIGURE 7). Le trafic des véhicules en été est deux fois supérieur à celui de l'hiver. L'écart entre le dimanche et les jours de la semaine est toutefois moins marqué que celui des personnes. Enfin, il est

FIGURE 5

ÉVOLUTION MENSUELLE DU VOLUME DU  
TRAFIC DE PERSONNES PAR BATEAUX-  
PASSEURS EN 1967

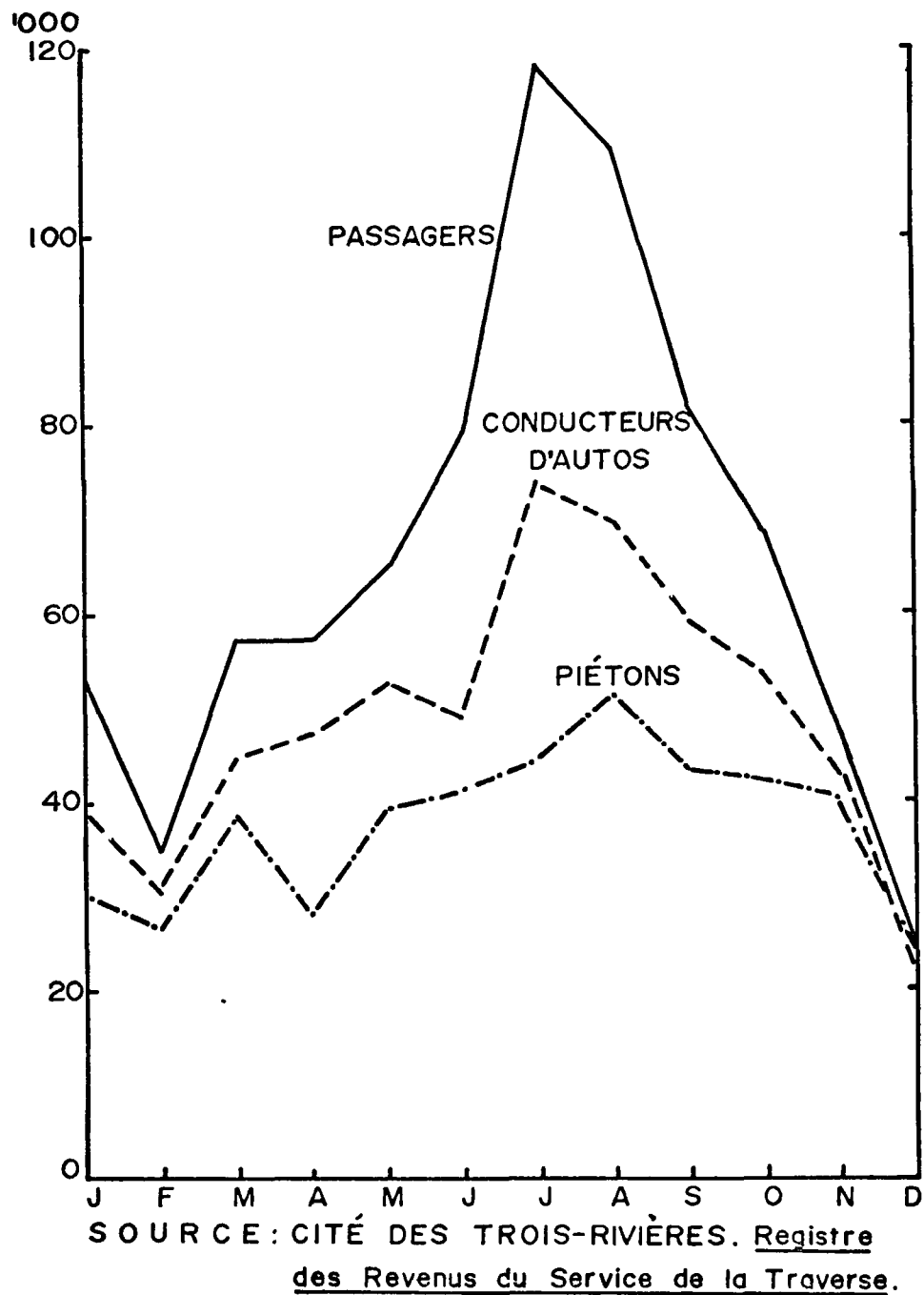


FIGURE 6  
ÉVOLUTION MENSUELLE DU VOLUME DU  
TRAFIC DE VÉHICULES PAR BATEAUX-  
PASSEURS EN 1967

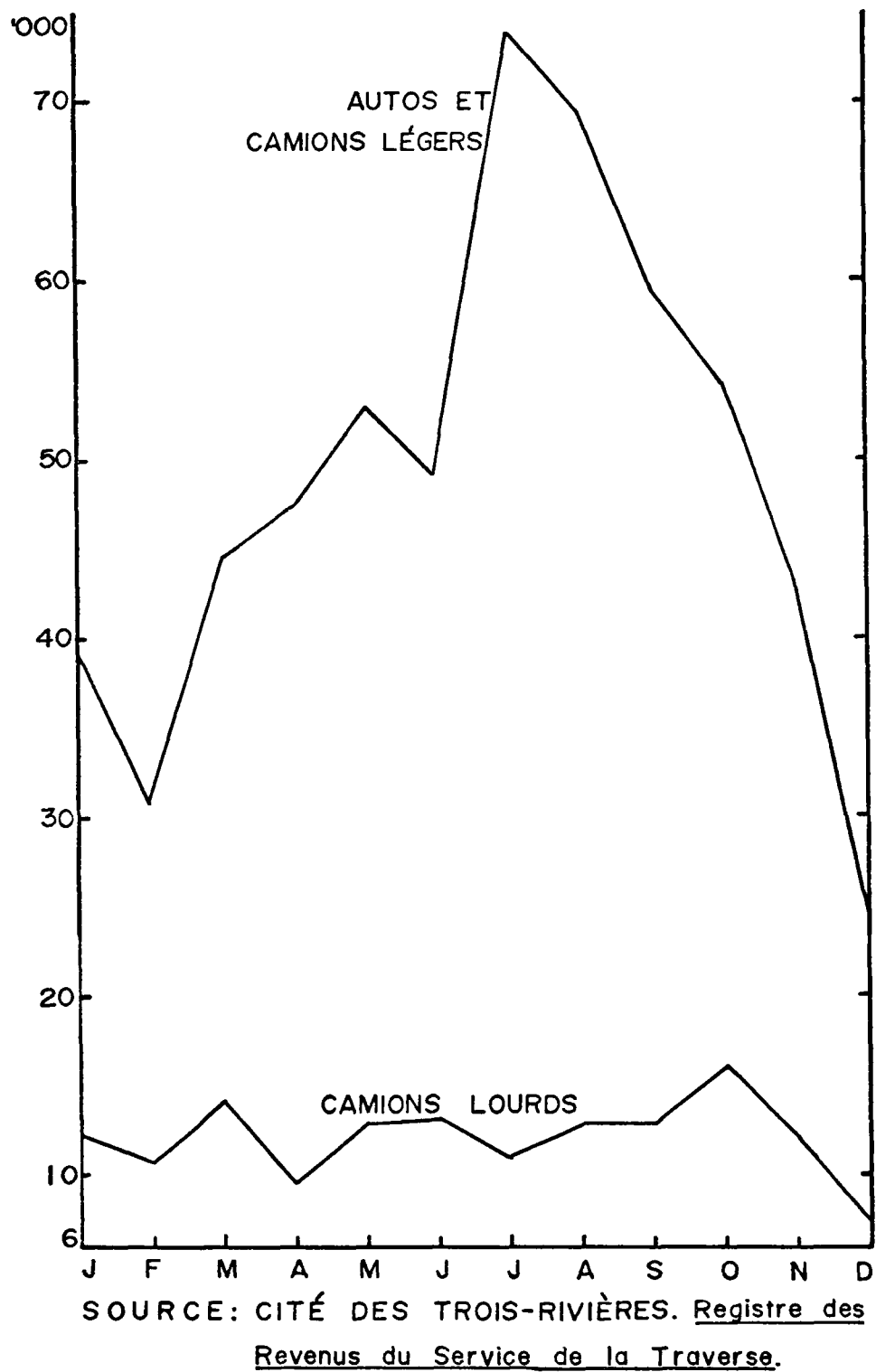
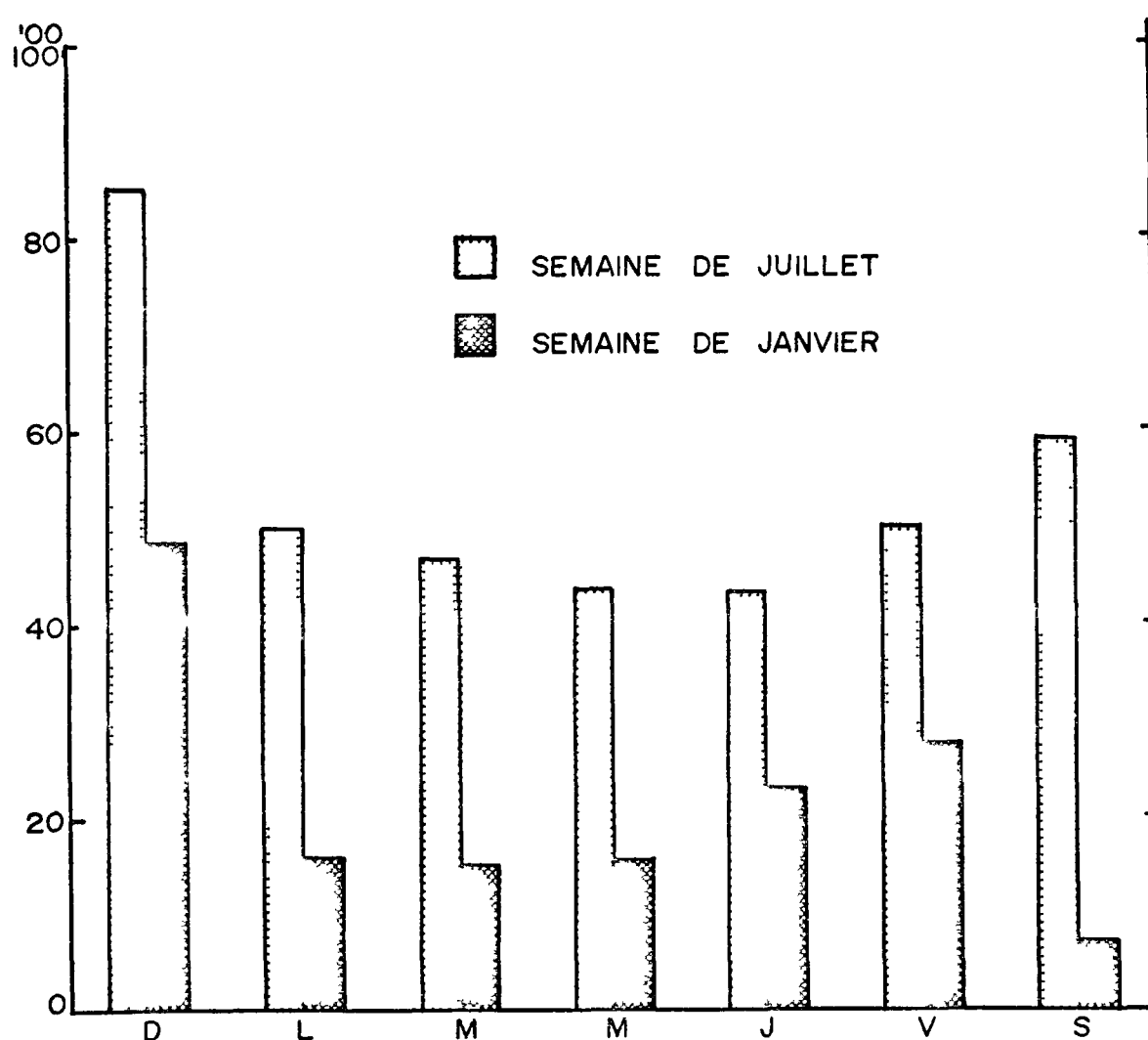


FIGURE 7

VOLUME DU TRAFIC DE PERSONNES PAR BATEAUX-PASSEURS PENDANT UNE SEMAINE DE JUILLET (23-30) ET DE JANVIER (22-29) EN 1967



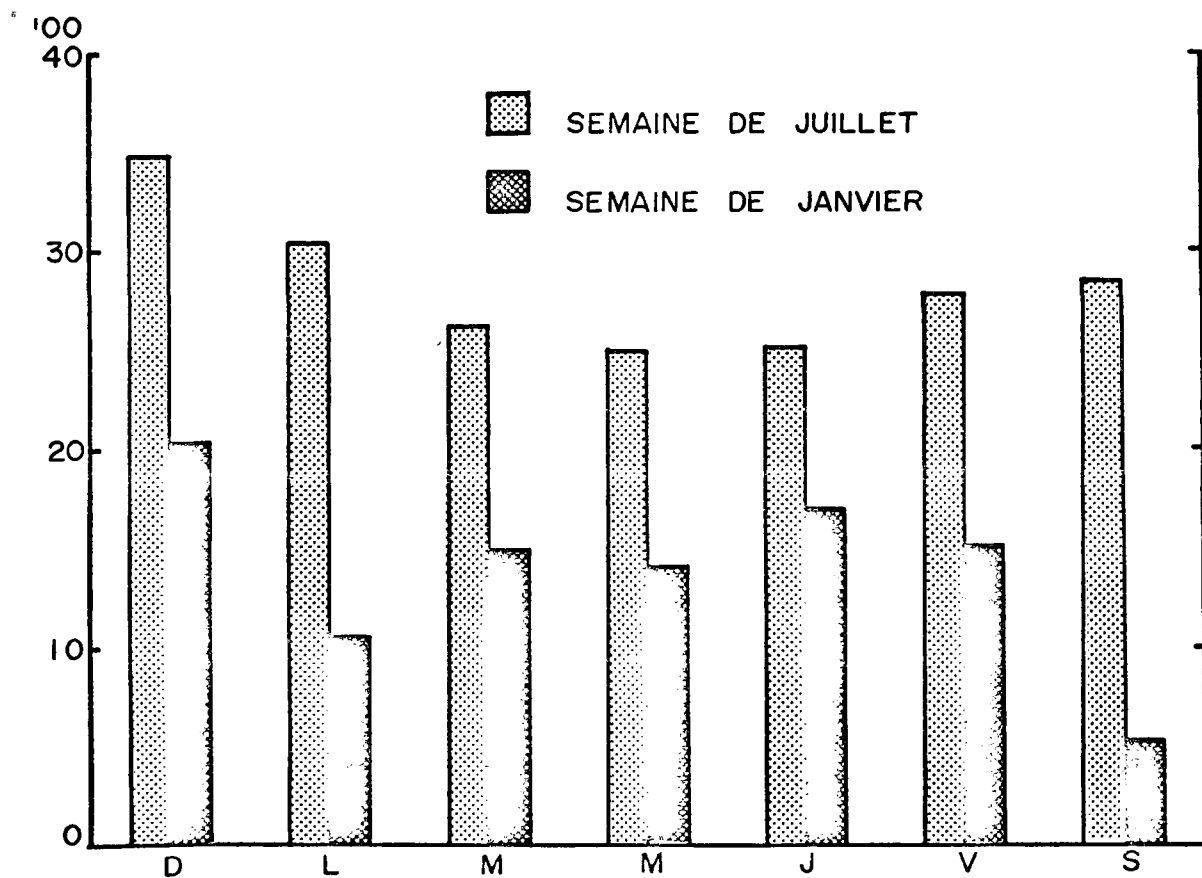
SOURCE: CITÉ DES TROIS-RIVIÈRES. Registre des Revenus du Service de la Traversée.

impossible d'expliquer le faible trafic le samedi pendant l'hiver tant pour les personnes que pour les véhicules. (FIGURE 8). Dans le cas précis des camions, c'est différent; car l'écart hebdomadaire est considérable, le trafic par camions étant insignifiant le samedi et le dimanche; toutefois l'écart entre l'hiver et l'été est presque nul. La circulation des camions pendant les jours ouvrables s'explique par le fait qu'ils servent essentiellement à des activités utilitaires, tandis que l'augmentation de la circulation des véhicules le dimanche s'explique par l'utilisation accrue de l'automobile pour la promenade et les loisirs. Enfin l'écart observé entre l'été et l'hiver démontre l'influence des conditions climatiques.

Quelle fut la nature du trafic et de la circulation sur les bateaux-passeurs? En plus des piétons, des passagers des véhicules, en quoi consistaient les échanges entre les deux rives? On transportait des denrées agricoles, du bois pour la fabrication de pâte et papier, les produits achetés dans les commerces, mais quelle fut l'importance de ces échanges? Pour quelles raisons voyageait-on d'une rive à l'autre? Voilà beaucoup de questions qui ne trouveront peut-être jamais de réponses précises. Un fait demeure: beaucoup de gens de la rive sud allaient à Trois-Rivières pour magasiner. Il aurait été intéressant de connaître l'ampleur du magasinage avant l'ouverture du pont pour mieux évaluer l'influence du pont sur les commerces et les services de la rive sud. Cependant, on peut répondre à la question suivante: quels furent

FIGURE 8

VOLUME DU TRAFIC DE VÉHICULES PAR BATEAUX-PASSEURS PENDANT UNE SEMAINE DE JUILLET (23-30) ET DE JANVIER (22-29) EN 1967



SOURCE: CITÉ DES TROIS-RIVIÈRES. Registre des Revenus du Service de la Traverse.

les changements au niveau du trafic quand le Service de la Traverse a cessé de fonctionner et que le pont fut ouvert au public ?



## CHAPITRE 3

### L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES: FACTEUR D'ACCELERATION DE LA MOBILITE DES HOMMES DEPUIS 1967

Ce troisième chapitre vise à décrire et à expliquer les caractéristiques actuelles de la circulation des hommes entre les deux rives du Saint-Laurent. Quels furent les modifications apportées par l'ouverture du pont de Trois-Rivières? Quel est le volume du trafic?

#### 3.1 LE PONT: FACTEUR DE DIMINUTION DE LA DISTANCE-TEMPS ET D'AUGMENTATION DU VOLUME DU TRAFIC

La notion de distance-temps est apparue avec la révolution des transports. Michel Ragon donne une excellente définition de cette notion:

"En cent ans, la vitesse s'est donc multipliée par trois mille. Des nouvelles notions de temps sont apparues, et il est absurde de continuer à calculer les distances en kilomètres comme le font les urbanistes. Il faut les calculer en temps passé. Qu'importe que vous travailliez à trois kilomètres de votre domicile s'il vous faut une heure pour parcourir cette courte distance dans les embouteillages de voitures, soit le même temps que pour franchir cent kilomètres par train express. Il peut donc être aujourd'hui plus pratique et plus rapide d'habiter à cent

kilomètres de son lieu de travail qu'à trois"<sup>1</sup>.

Cette notion de distance-temps réussit à expliquer l'augmentation du trafic entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent. En effet, l'ouverture du pont de Trois-Rivières a favorisé une circulation plus rapide, constante et régulière dans un délai de temps moindre. Avec le pont, il faut 5 minutes pour passer d'une rive à l'autre. Avec le traversier, il en fallait au minimum 30 quand les gens arrivaient tout juste avant le départ du traversier et au maximum 60 quand ils atteignaient le quai immédiatement après son départ; et ces chiffres étaient respectivement de 60 et 90 de minuit à 6 heures du matin. Avec de tels délais, il est maintenant possible de faire le trajet Thetford-Mines-Trois-Rivières, Windsor-Trois-Rivières ou Saint-Hyacinthe-Trois-Rivières. Ainsi ce gain de temps permet aux gens de traverser le fleuve d'abord plus souvent et ensuite depuis des localités de plus en plus éloignées. Cette diminution de la distance-temps par le pont présente plusieurs particularités qu'il faut analyser.

Comme source de documentation, il fut possible d'utiliser les statistiques officielles fournies par le Service Technique de la Circulation du Ministère de la Voirie. Ces statistiques s'échelonnent du premier octobre 1968 au trente et un octobre 1969. Elles fournissent le volume du trafic de véhicules par heure, semaine et mois d'une part, et pour les voies est (de la rive

---

<sup>1</sup>RAGON, Michel. Les cités de l'avenir. Paris, Encyclopédie Planète, 1965. p. 28.

sud vers la rive nord) et ouest (de la rive nord vers la rive sud) et pour l'ensemble de deux voies d'autre part. Elles indiquent donc la direction des véhicules sans en donner leur destination. Leur utilisation permettra donc d'analyser les variations horaires, quotidiennes et mensuelles du trafic dans les deux sens.

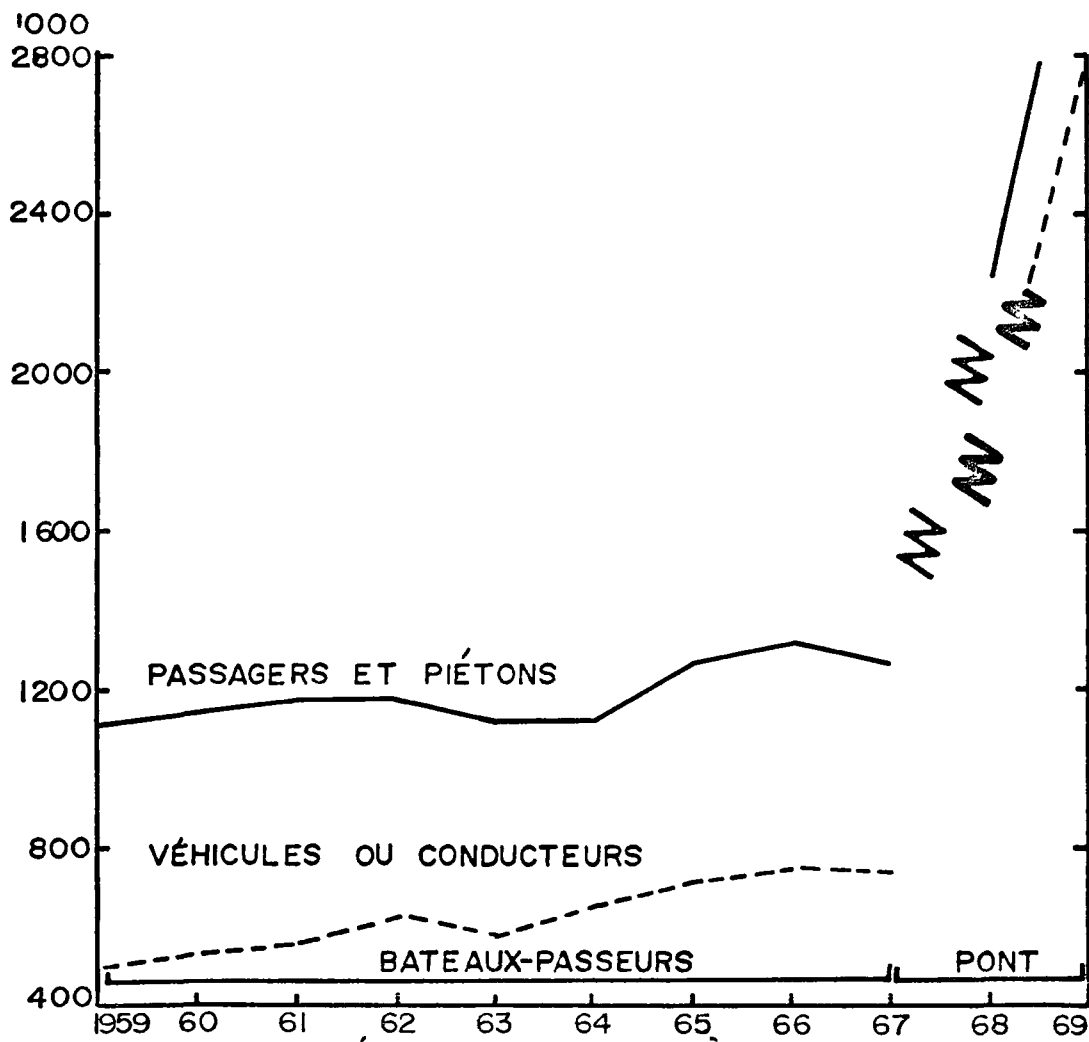
L'analyse du volume du trafic de véhicules de 1959 à 1968 (FIGURE 9) permet de constater un changement phénoménal dans la courbe au moment de l'ouverture du pont. En effet, le volume est soudainement passé de 744,641 véhicules en 1967 sur les bateaux-passeurs à 2,756,945 en 1969 sur le pont; ce qui constitue une augmentation procentuelle de 370.2. L'augmentation décennale (1959-1969) est de 558.7%.

L'explication de ce phénomène est simple: l'ouverture du pont de Trois-Rivières a permis aux véhicules de traverser plus régulièrement le fleuve à toutes les heures du jour et de la nuit et en toutes saisons et plus rapidement. Cette facilité accrue accentua le nombre total et moyen de traversées pour chaque véhicule. A l'époque des traversiers, les gens hésitaient à traverser le fleuve ou retardaient même leur voyage, afin d'aller sur la rive nord pour des besoins urgents et accumulés depuis plusieurs jours ou semaines. Aujourd'hui, pour des affaires ou des emplettes de peu d'importance, ils prennent l'automobile et traversent immédiatement sur la rive nord.

Si le volume du trafic de véhicules augmenta rapidement, en fut-il ainsi pour celui des personnes? En 1967, le nombre de personnes qui prirent les bateaux-passeurs fut de 2,007,739, en

FIGURE 9

ÉVOLUTION DU VOLUME DE TRAFIC DE PERSONNES  
ET DE VÉHICULES PAR BATEAUX-PASSEURS ET  
SUR LE PONT DE 1959 À 1969



SOURCE: CITÉ DES TROIS-RIVIÈRES. Registre des Revenus du Service de la Traverse.  
QUÉBEC. MINISTÈRE DE LA VOIRIE. Service Technique de la Circulation.

incluant les conducteurs de véhicules. Une estimation du nombre de personnes sur les 2,756,945 véhicules ayant passé sur le pont en 1969, est possible, si on considère qu'un conducteur est accompagné de deux personnes comme les statistiques officielles le démontrent pour l'ensemble de la province de Québec<sup>1</sup>. On peut donc estimer le nombre total de personnes qui ont traversé le fleuve en 1969, à 8,270,835. D'après cette estimation, de 1967 à 1969, il a aurait eu une augmentation procentuelle de 411.4.

Cette augmentation rapide du volume de trafic de véhicules et de personnes à partir de 1967 appuie l'hypothèse de départ de l'étude: le pont a une influence notable dans certains secteurs d'activités, comme la mobilité des hommes et des biens. Un changement dans la pente d'une courbe graphique traduit toujours un phénomène réel. En effet, Roger Brunet le définirait comme "un seuil qui sépare une évolution d'abord lente d'une évolution soudain plus rapide"<sup>2</sup>, c'est-à-dire un "seuil de divergence". Plus loin, il ajoute que "la rupture marque souvent un changement qualitatif"<sup>3</sup> et que celui-ci a des conséquences sur les autres phénomènes qui sont liés.

<sup>1</sup>BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUEBEC. Annuaire du Québec 1970.  
Op. cit.. pp. 641-643.

<sup>2</sup>BRUNET, Roger. Les phénomènes de discontinuité en géographie.  
Paris, Centre National de la Recherche Scientifique, 1970.  
p. 18.

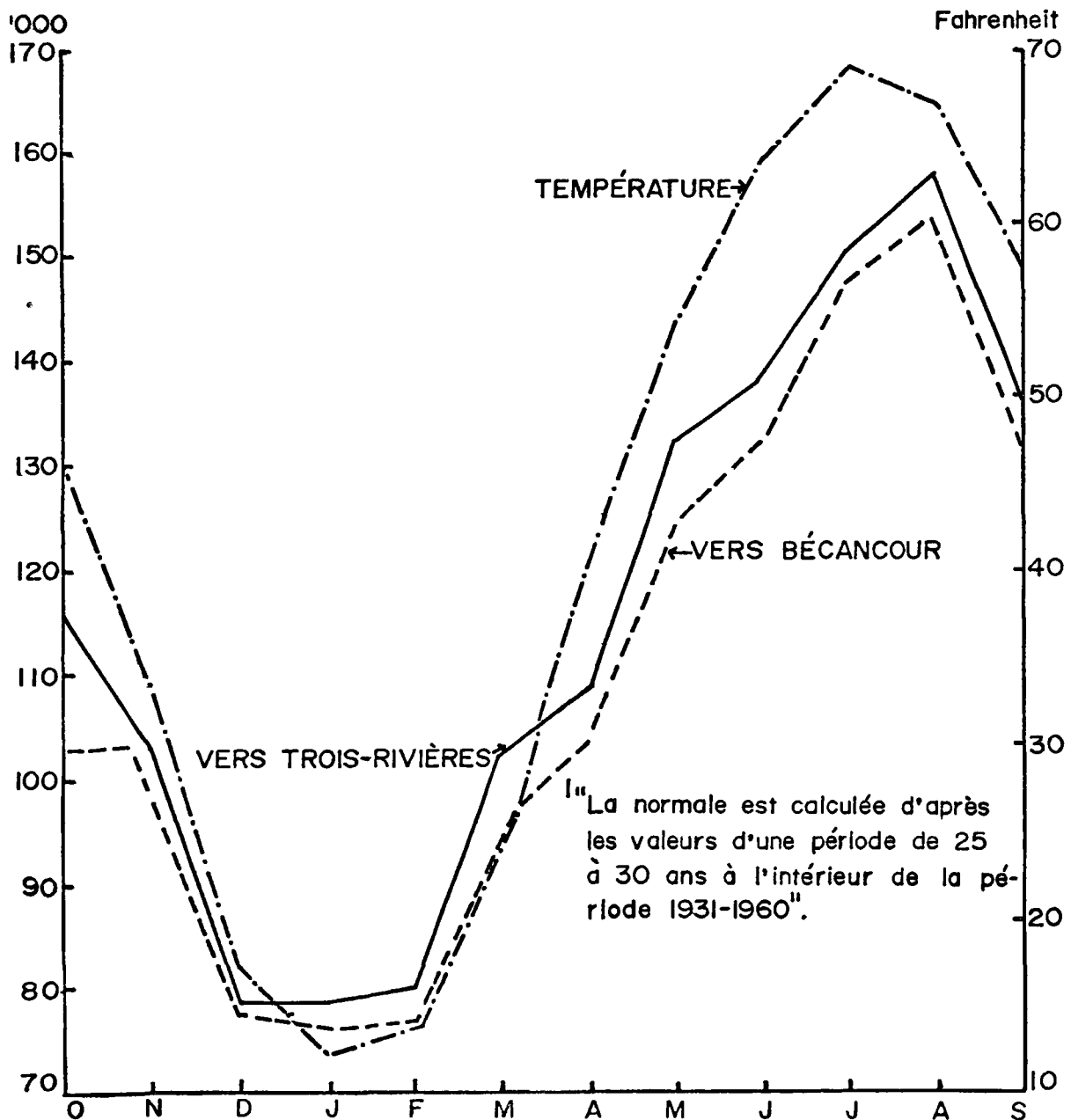
<sup>3</sup>BRUNET, Roger. Op. cit.. p. 30.

A l'aide des données disponibles du premier octobre 1968 au trente et un octobre 1969, il est possible de voir les variations saisonnières du trafic sur le pont (FIGURE 10). Le volume du trafic total mensuel de véhicules subit une baisse marquée aux mois de décembre, janvier et février, alors qu'il s'élève aux mois de mai, juin, juillet, août (maximum) et septembre. Ces variations du trafic s'expliquent par les conditions climatiques des saisons (FIGURE 10). Le volume du trafic mensuel en direction de Trois-Rivières domine toujours celui vers la région de Bécancour et de Nicolet. L'explication est difficile à fournir; il est cependant possible d'avancer une hypothèse. La ville de Trois-Rivières peut exercer un pouvoir d'attraction sur certains voyageurs qui se dirigent vers Montréal ou Québec, mais qui font un arrêt par affaire ou pour visiter la famille. Ce pouvoir d'attraction pourrait expliquer que ces voyageurs empruntent la route 2 qui longe la rive nord du fleuve, après avoir laissé la Transcanadienne (20) ou la route 3. Ainsi Trois-Rivières serait une étape pour les touristes ou les hommes d'affaires qui se dirigent vers Montréal ou Québec.

Pour les variations quotidiennes, deux semaines représentatives, une de la saison chaude, l'autre de la saison froide, furent choisies pour permettre une comparaison plus facile avec les semaines choisies lors de l'analyse du trafic sur les bateaux-passeurs. Les figures 11 et 12 permettent de tirer quelques constatations intéressantes. La comparaison entre ces figures montre

FIGURE 10

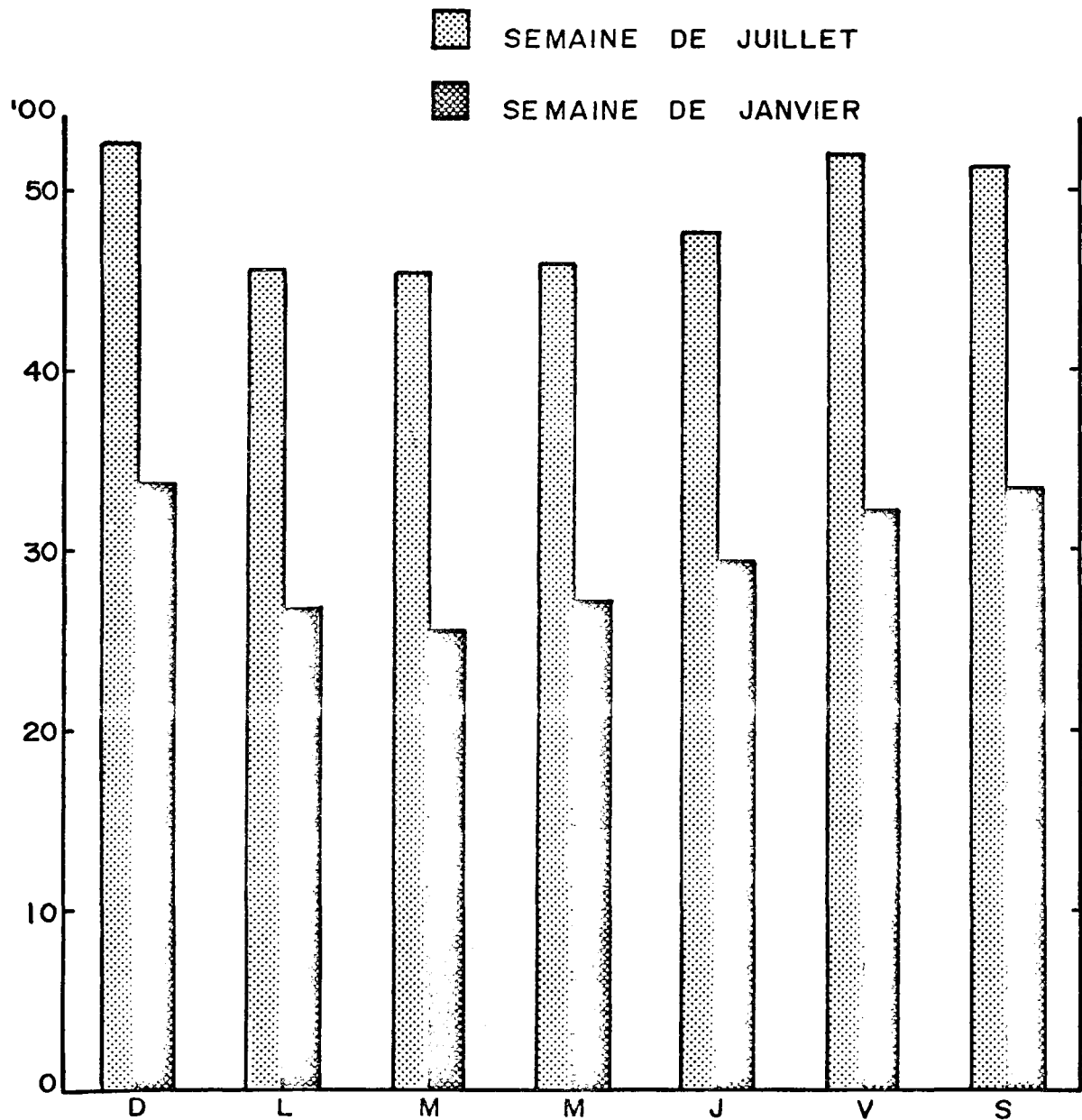
ÉVOLUTION DU VOLUME MENSUEL DE TRAFIC DE VÉHICULES SUR LE PONT DE TROIS-RIVIÈRES DU PREMIER OCTOBRE 1968 AU PREMIER OCTOBRE 1969 ET TEMPÉRATURE MOYENNE MENSUELLE À LA STATION DE NICOLET (ALTITUDE: 74 PIEDS)



SOURCE: QUÉBEC. MINISTÈRE DE LA VOIRIE. Service Technique de la Circulation.

VILLENEUVE, G. Oscar. Sommaire climatologique du Québec.  
 Québec, Ministère des Richesses Naturelles, 1967.

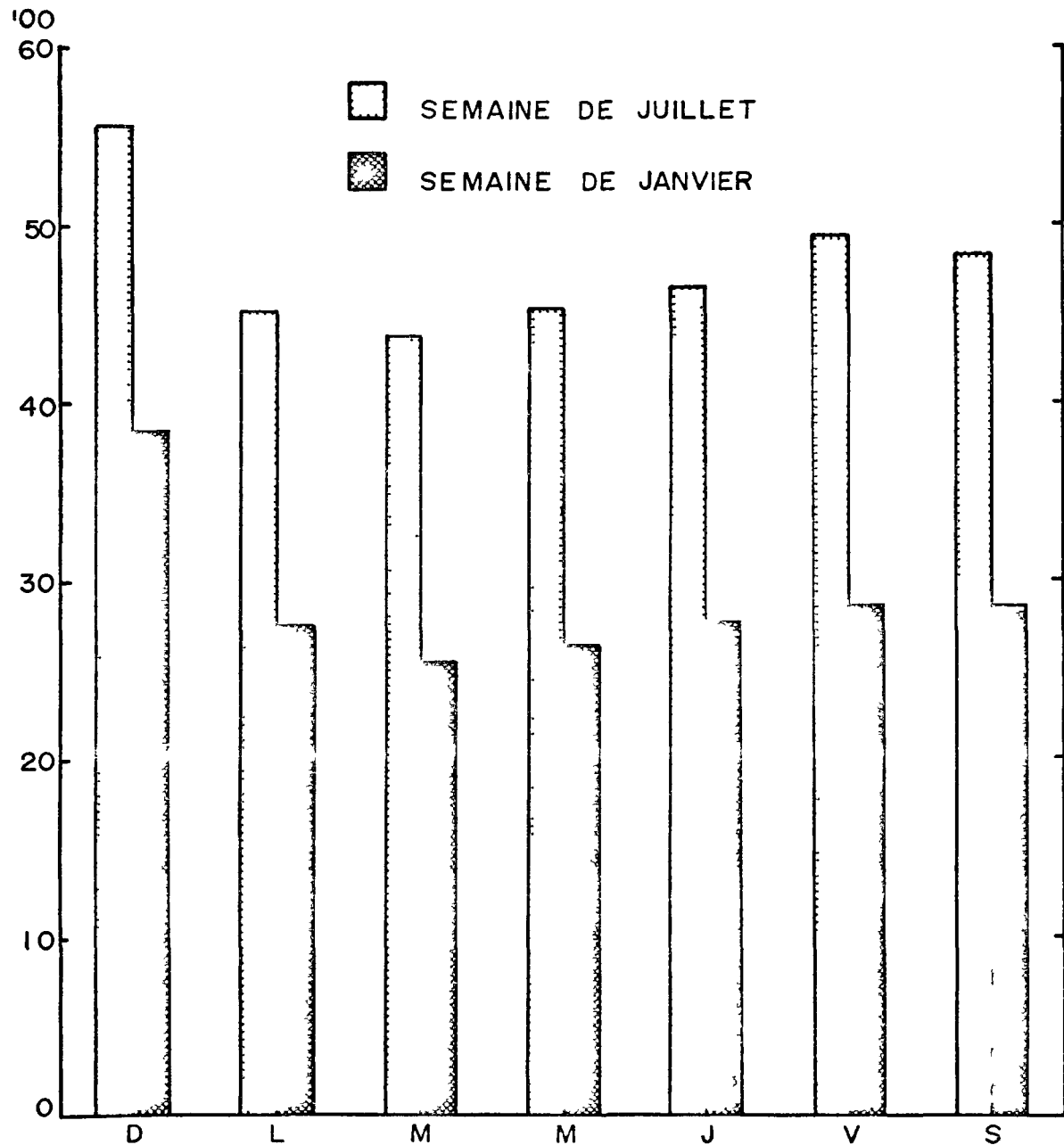
FIGURE II  
VOLUME DU TRAFIC DE VÉHICULES VERS TROIS-  
RIVIÈRES SUR LE PONT PENDANT UNE SEMAINE DE  
JUILLET (20-26) ET DE JANVIER (19-25) EN 1969



SOURCE : QUÉBEC. MINISTÈRE DE LA VOIRIE. Service Technique  
de la Circulation.



FIGURE 12  
VOLUME DU TRAFIC DE VÉHICULES VERS BÉCANCOUR  
SUR LE PONT PENDANT UNE SEMAINE DE JUILLET  
(20-26) ET DE JANVIER (19-25) EN 1969



SOURCE : CITÉ DES TROIS-RIVIÈRES. Registre des Revenus du  
Service de la Traversée.

que les véhicules se dirigent en plus grand nombre vers la rive nord que vers la rive sud, en hiver comme en été, comme il fut constaté précédemment. La comparaison entre l'hiver et l'été autant vers Trois-Rivières que vers Bécancour fait ressortir des différences notables. Mais là où les figures livrent un renseignement nouveau c'est sur le jour maximum du trafic. En effet, le plus fort volume de trafic de véhicules se présente les dimanches, l'hiver comme l'été, vers Bécancour comme vers Trois-Rivières. Ces constatations, même si les écarts sont moins grands, se rapprochent de celles faites pour le trafic sur les bateaux-passeurs, et les explications en demeurent les mêmes. Cependant, il faut noter une différence pour les samedis de l'hiver, car avec le pont le volume du trafic du samedi est plus fort que celui des jours de la semaine.

Ces variations hebdomadaires sont relativement faibles par rapport à celles constatées au cours d'une journée. Ces variations sont différentes selon les jours de la semaine et selon les saisons (FIGURES 13 et 14). La période couvrant une heure à trois (A.M.) voit passer 725 véhicules sur le pont le dimanche, comparativement à 285 le mercredi pour la semaine de juillet; pour les mêmes heures, 447 par rapport à 186 pour la semaine de janvier. Le volume du trafic est plus élevé les mercredis des semaines de juillet et de janvier entre 6 heures et 9 heures du matin (respectivement 963 et 581) que celui des dimanches des mêmes semaines pour les mêmes heures (respectivement 299 et 208). Il y a également plus de circulation de véhi-

FIGURE 13  
VOLUME HORAIRE DU TRAFIC DE VÉHICULES LE DIMANCHE  
(20) ET LE MERCREDI (23) EN JUILLET 1969

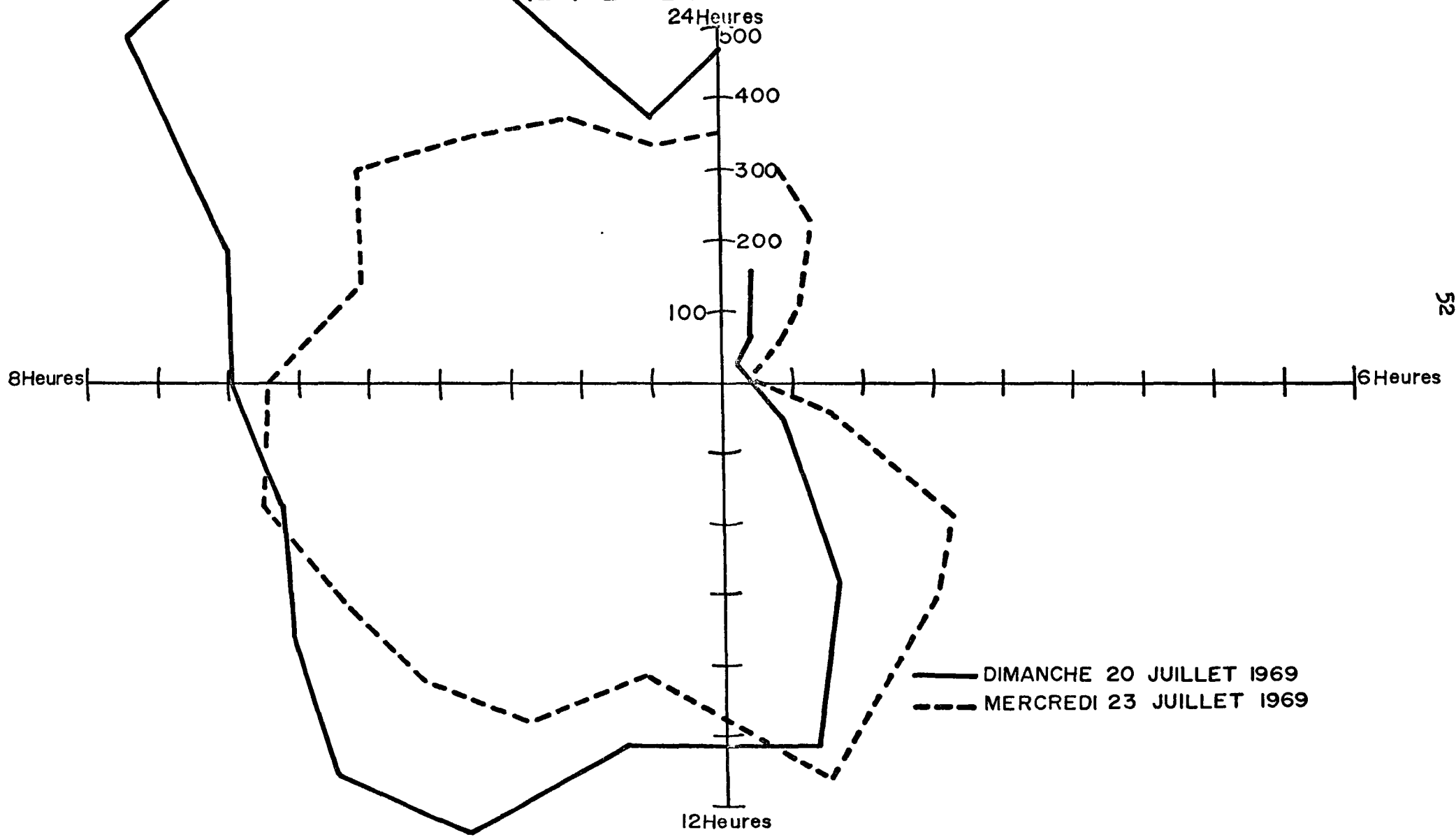
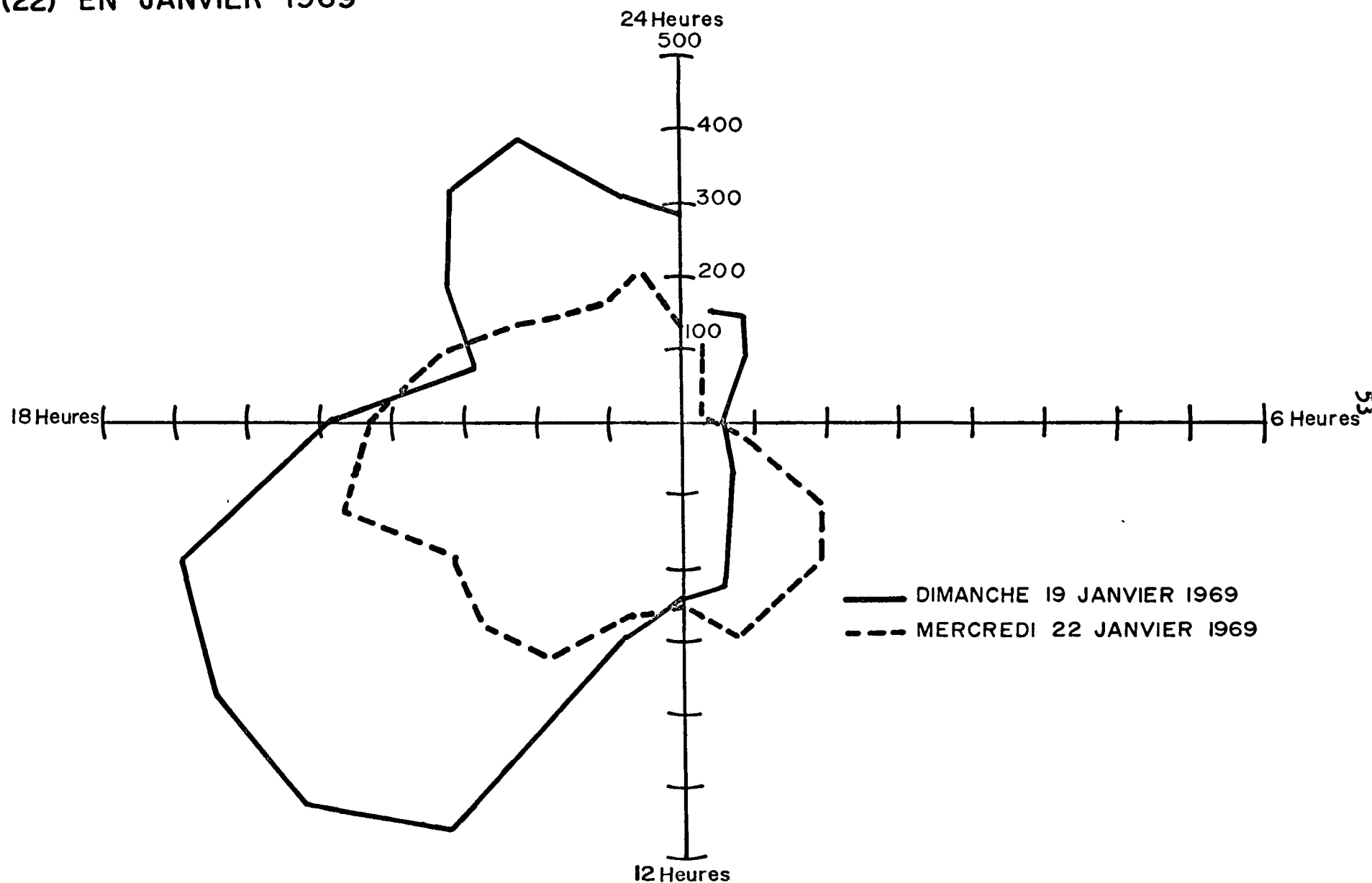


FIGURE 14  
 VOLUME HORAIRE DU TRAFIC DE VÉHICULES LE DIMANCHE (19) ET LE MERCREDI  
 (22) EN JANVIER 1969



cules pendant les dimanches après-midi et soir, que pendant les mercredis après-midi et soir. Enfin, il faut remarquer encore la différence entre l'hiver et l'été. Toutes ces constatations sur les variations quotidiennes du volume du trafic s'expliquent par les migrations pour les loisirs (heures de pointe en fin de semaine) et les affaires (heures de pointe sur semaine) et par les conditions climatiques (écart été-hiver).

Au terme de cette analyse du trafic sur les bateaux-passeurs et le pont de Trois-Rivières, il est possible de tirer deux conclusions importantes. La première se résume à l'augmentation phénoménale de la circulation à tous les mois, semaines, jours et heures du jour avec l'ouverture du pont. De plus, les variations saisonnières et hebdomadaires présentent à peu près les mêmes caractéristiques sur les traversiers et le pont, mais les écarts entre l'hiver et l'été et entre le dimanche et le reste de la semaine étaient plus prononcés lors du Service de la Traverse.

### 3.2 LE PONT: FACTEUR DE CREATION D'UNE NOUVELLE REALITE REGIONALE

L'ouverture du pont de Trois-Rivières peut apporter un changement majeur dans une région (rive sud) où existait un certain équilibre démographique et économique. En effet, il met brusquement en contact deux entités régionales distinctes: la rive nord et la rive sud. Quelles étaient les différences majeures entre ces deux entités avant l'ouverture du pont de Trois-Rivières?

Selon Paul Claval, l'espace est le support des activités économiques. Mais il est aussi un élément de contrainte, car la transparence des marchés se caractérise par son inégalité, les activités humaines étant en étroite relation avec les données naturelles. Dans la région étudiée et sur la rive nord, les contraintes naturelles ne sont pas de nature topographique; car les dénivellations varient entre 30 et 180 pieds et les seuls accidents topographiques mineurs consistent en rebords de terrasses et en ravins (PHOTO 4 et FIGURE 2). Au contraire, cette absence d'obstacles topographiques constitue l'avantage majeur des deux rives quant à la circulation et à la construction de réseaux routiers ou ferroviaires. Au point de vue géo-pédologique, aucun problème si ce n'est pour la localisation des routes afin d'éviter les pentes argileuses et d'assurer la stabilité du revêtement. Les inconvénients majeurs aux activités humaines proviennent plutôt de l'hydrographie, en particulier du fleuve Saint-Laurent (PHOTO 1). Bref, au niveau régional, autant l'hydrographie de la région étudiée constitue un obstacle majeur à la vie de relations et d'échanges, autant l'absence de forte dénivellation est un atout important. Au niveau local, les obstacles, comme les rebords de terrasse, le ravinement, l'argile, le mauvais drainage, les inondations... sont mineurs quant à leur durée et à leur extension spatiale et faciles à éliminer par les travaux de génie.

L'infrastructure des transports se caractérise par quatre tronçons de routes provinciales numérotées (2,3,13 et 34). Elles

sont de qualité moyenne, mais elles exigent des améliorations dans certains secteurs, surtout dans les villages (Laval). Les routes secondaires s'améliorent d'année en année avec le nouveau revêtement en asphalte.

Les activités de la population de la rive sud (secteur étudié seulement) sont essentiellement agricoles. Nicolet, la seule ville, est peu industrialisée. D'ailleurs ses manufactures sont caractéristiques du milieu rural: portes et châssis, meubles, vêtements, industries agricoles... Le secteur manufacturier demeure relativement faible; car seulement 16.9% de la population active travaille dans l'industrie (1961). Nicolet possède principalement une fonction religieuse, intellectuelle, administrative, commerciale. La fonction religieuse domine toutes les autres. Au point de vue intellectuel, on retrouve plusieurs types d'écoles; mais avec la disparition de l'Ecole d'Agriculture, du Petit Séminaire, de l'Institut Familial et de l'Ecole Normale, on peut affirmer que cela est moins vrai dans une certaine mesure. Aujourd'hui, les écoles publiques de chaque localité absorbent la presque totalité des étudiants. Par exemple, le Petit Séminaire a vu sa disparition à la suite du progrès des écoles régionales et polyvalentes et même des Cegeps (Trois-Rivières, Victoriaville et Drummondville). La fonction administrative se manifeste par le grand nombre de bureaux régionaux d'organismes et de ministères fédéraux et provinciaux. Nicolet constitue également un centre commercial et de services privés et communautaires. La répartition des divers usages du sol

urbain de Nicolet reflète principalement cette fonction tertiaire (FIGURE 15). Dans les autres localités de la région étudiée, l'activité dominante est l'agriculture. Les villages ont des activités diverses, peu nombreuses et peu importantes, il est vrai, mais nécessaires à l'activité dominante et à la vie des habitants.

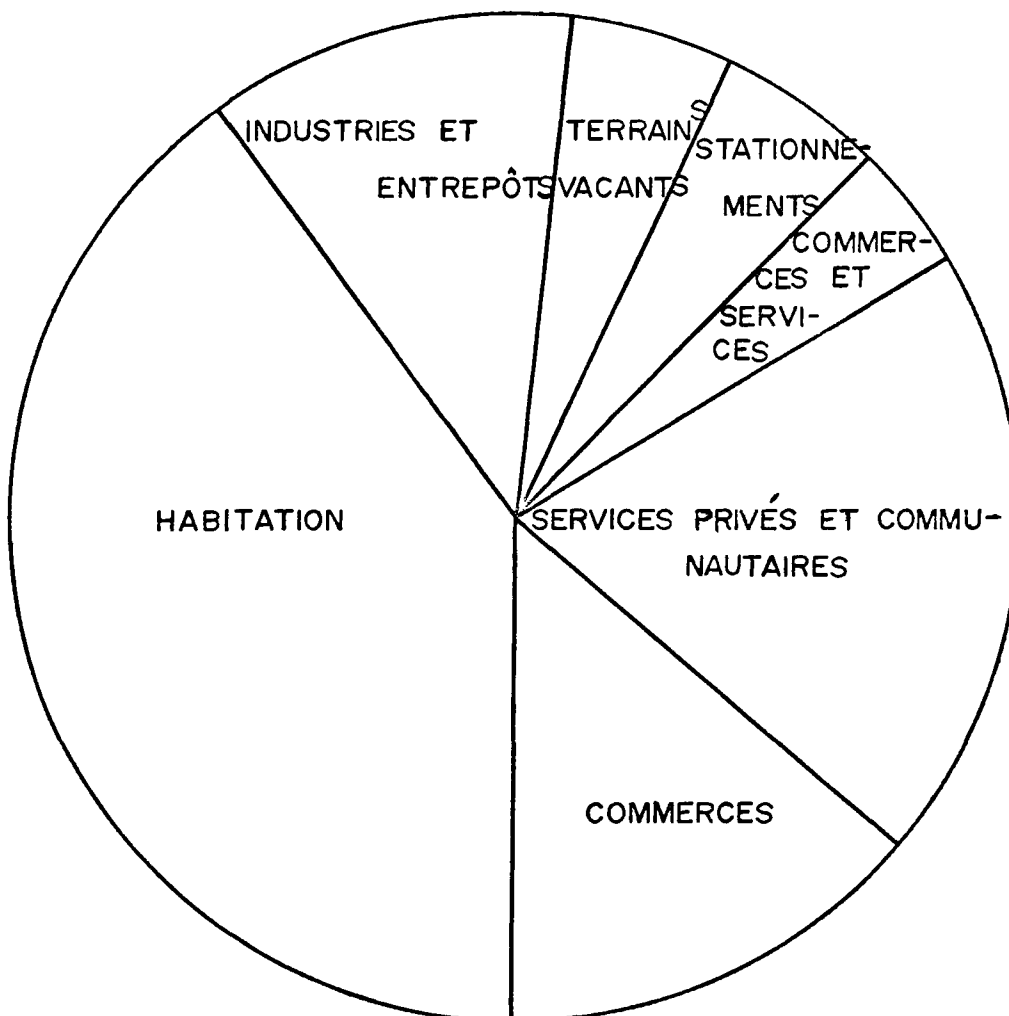
Sur la rive nord, les activités dominantes sont différentes. D'abord, l'espace agricole est restreint et limité par les dépôts deltaïques de la rivière Saint-Maurice et le fleuve Saint-Laurent. Cependant, les activités urbaines sont plus florissantes. Compte tenu de la population totale de l'agglomération de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine, les occupations tertiaires et secondaires sont beaucoup plus développées et diversifiées que sur la rive sud du Saint-Laurent. De plus, l'agglomération joue le rôle de capitale régionale pour toute la vallée du Saint-Maurice et pour le comté de Nicolet.

Cette description fait ressortir les éléments distinctifs entre la rive sud et la rive nord (zones immédiates). D'abord, au niveau des activités, la rive sud est essentiellement une zone agricole tandis que la rive nord s'occupe principalement dans l'industrie, les commerces et les services. Ensuite, sur un plan strictement démographique, on observe une stabilité relative sur la rive sud alors que la rive nord montre une plus grande vitalité (FIGURE 16). Ce faible dynamisme démographique de la rive sud



FIGURE 15

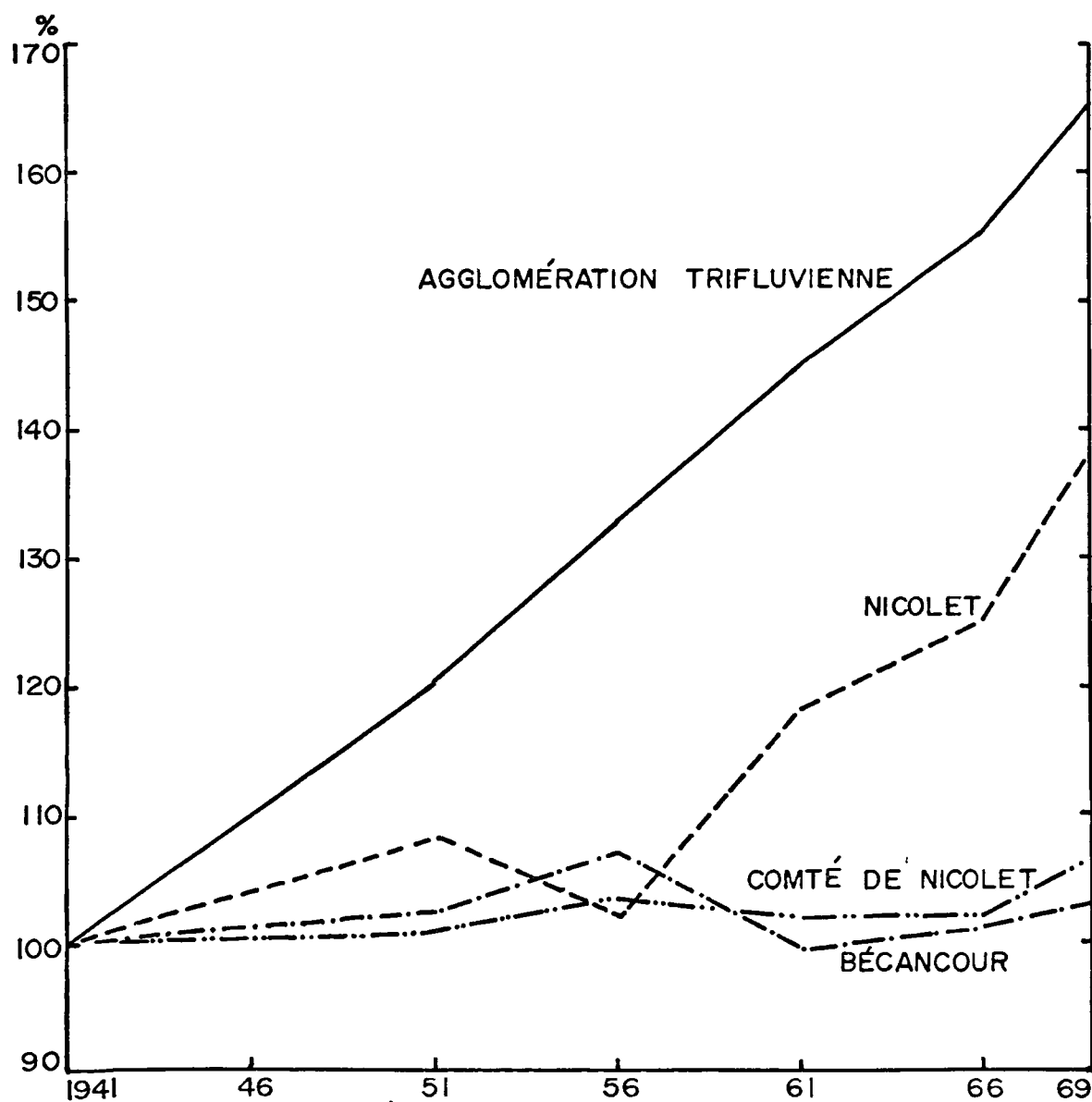
RÉPARTITION DE L'ESPACE URBAIN DE NICOLET  
ENTRE LES DIFFÉRENTS USAGES DU SOL EN 1969



SOURCE: HOTEL DE VILLE DE NICOLET.

FIGURE 16

ÉVOLUTION PROCENTUELLE DE LA POPULATION  
DU COMTÉ DE NICOLET, DES VILLES NICOLET ET  
BÉCANCOUR ET DE L'AGGLOMÉRATION TRIFLUVIEN-  
NE DE 1941 À 1969 (1941 = 100%)

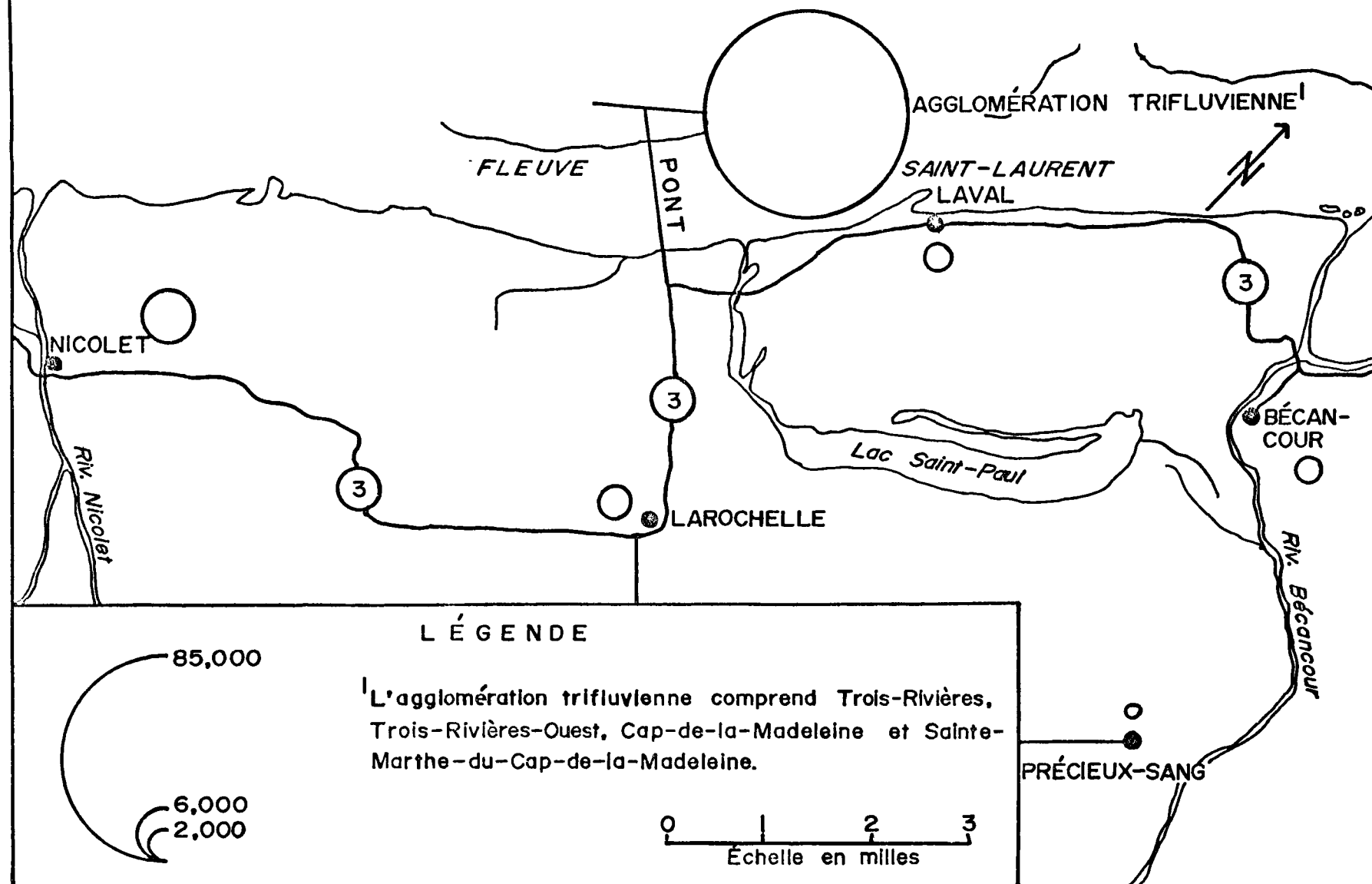


SOURCE: BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE.  
BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC.

se traduit sur le plan social par une mentalité régionale "conservatrice". Enfin, au niveau économique et démographique, l'agglomération trifluvienne fait figure de mastodonte face à un territoire peu peuplé, peu industrialisé et sous-polarisé, malgré la présence de la ville de Nicolet (FIGURE 17). Si aucune barrière naturelle n'avait existé, il n'est pas certain que la ville de Nicolet aurait pu se développer en desservant un arrière-pays agricole en biens et en services.

L'ouverture du pont de Trois-Rivières vient changer toute la dimension du problème en permettant la réduction du temps de parcours et par conséquent en favorisant une augmentation soudaine des échanges entre les deux rives. Une telle augmentation n'aurait pas été possible si on avait accru ou multiplié le nombre de bateaux-passeurs ou leur capacité. La limite naturelle étant atténuée, y aura-t-il une période d'ajustements entre les deux entités régionales? L'agglomération de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine augmentera-t-elle son pouvoir d'attraction sur la rive sud? Supplantera-t-elle la ville de Nicolet et les villages de la rive sud pour les commerces et les services?

FIGURE 17  
RÉPARTITION DE LA POPULATION DE LA RÉGION ÉTUDIÉE EN 1961



## CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

La description et l'explication de la vie de relations et d'échanges et du trafic depuis 1634 permettent de tirer trois conclusions importantes. D'abord, la région étudiée se situe dans une zone sans véritable pôle d'attraction, même si Nicolet dessert en partie un arrière-pays presque uniquement agricole. Ensuite, la barrière naturelle du Saint-Laurent a maintenu une vie de relations assez fragile entre les deux rives jusqu'à l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Enfin, le pont accentue d'une façon extraordinaire le trafic entre les deux rives au point de fournir des éléments de changement, car le pont, en stimulant la circulation des véhicules et des hommes, stimule celle des biens et services.

## DEUXIEME PARTIE

### DESCRIPTION DE L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCE ET LES SERVICES DE LA RIVE SUD

Si le pont stimule la circulation des biens, les commerces et les services de la rive sud ont-ils ressentis l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières? Pour obtenir de telles informations, deux questionnaires (APPENDICES 3 et 4) furent élaborés et chaque propriétaire d'établissements répondirent aux questions devant l'auteur de cette thèse. Les résultats de la deuxième et de la troisième partie proviennent des questionnaires compilés. Pour de plus amples informations sur le choix de la méthode, l'inventaire des établissements, l'élaboration des questionnaires et l'évaluation de la méthode utilisée, le lecteur devra se référer à l'appendice 2. Compte tenu de la distinction faite entre commerces et services, cette partie de la thèse se divise en deux chapitres distincts: l'un sur les commerces, l'autre sur les services.

## CHAPITRE 4

L'INFLUENCE DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMER-  
CES VARIE EN FONCTION DES TYPES, DE LEUR LOCALISATION ET DES SAISONS

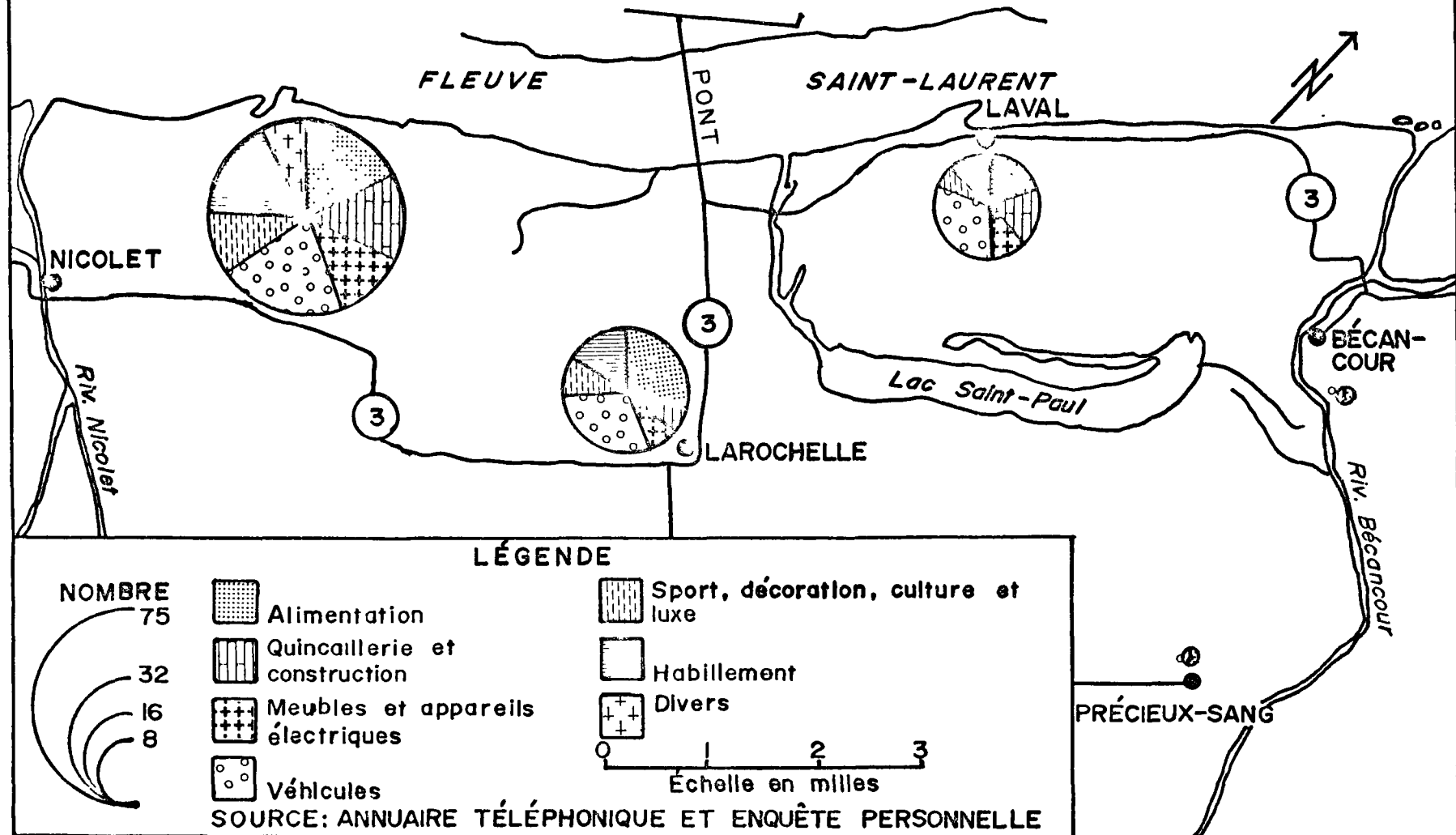
L'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières est-il uniforme sur l'ensemble des commerces du territoire et apporte-t-il de nombreuses modifications dans leur évolution? Ces modifications varient-elles avec les types de commerces, leur localisation et dans le temps? Avant d'aborder l'étude de ces questions, il est d'abord nécessaire de faire quelques remarques préliminaires sur les problèmes d'analyse des résultats.

### 4.1 ELEMENTS DONT IL FAUT TENIR COMPTE DANS L'ANALYSE DES RESULTATS

Dans tout inventaire d'établissements commerciaux, il peut se glisser quelques erreurs et oublis. Il est généralement très difficile d'établir une liste complète de tous les commerces, surtout quand certains d'entre eux fonctionnent irrégulièrement. Malgré cet inconvénient, un inventaire aussi complet (135 au total) que possible fut établi à la fois par type de marchandise vendue (APPENDICE 3) et par localité (FIGURE 18). Il est possible de constater que 55.5% des commerces de la région étudiée sont situés dans la ville de Nicolet, 23.8% à Larochelle et 14.8% à

FIGURE 18

LOCALISATION DES COMMERCES PAR TYPE EN 1970





Laval tandis que Précieux-Sang et Bécancour ne représentent presque rien avec 5.9% du total. Dans toutes les localités, ce sont les commerces d'alimentation (23.8% du total) qui prédominent. Les commerces de vêtements, de chaussures et de tissus sont surtout nombreux à Nicolet, comme d'ailleurs ceux de la quincaillerie, des meubles, des appareils électriques et d'articles divers. Bref, des cinq localités, seuls Nicolet, Larochelle et Laval ont un secteur commercial un peu diversifié et développé.

Les commerces sont presque tous (132 sur 135) groupés au dernier niveau du circuit commercial<sup>1</sup>, c'est-à-dire du détail. Cependant, ces commerces font partis de deux circuits de distribution<sup>2</sup> différents: chaînes de détaillants (ou magasin à succursales multiples) et détaillants indépendants (TABLEAU 1). La majorité des commerces, soit 60.8%, appartiennent à des détaillants indépendants. Toutefois les commerces d'alimentation et de véhicules sont rattachés pour plusieurs à des chaînes. Pour l'alimentation, l'approvisionnement se fait surtout chez le grossiste Alexandre Gaudet d'Aston-Jonction. Les pompistes et les

---

<sup>1</sup>Par niveau de circuit commercial, il faut entendre un type d'intermédiaire dont le travail est similaire. Par exemple, les grossistes font partie d'un niveau du circuit commercial dont la fonction est l'entreposage, le triage, le morcellement, le conditionnement et la livraison de la marchandise. Ce même niveau peut se subdiviser en plusieurs "sous-niveaux": manutentionnaires au gros, courtiers...

<sup>2</sup>Par circuit ou réseau de distribution, il faut entendre la série de fonctions qui amènent les marchandises du lieu de production au lieu de consommation. Souvent les différents circuits commerciaux sont déterminés par les familles commerciales, par exemple les épiceries, les concessionnaires, les pompistes...

TABLEAU 1

## INVENTAIRE DES COMMERCES PAR TYPE ET PAR CIRCUIT DE DISTRIBUTION

EN 1970

| TYPE DE CIRCUIT                    |   | Magasins à succursales multiples | Détaillants indépendants | TOTAL PAR TYPE DE COMMERCES |
|------------------------------------|---|----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| TYPE DE COMMERCES                  |   |                                  |                          |                             |
| Alimentation                       | N | 16                               | 16                       | 32                          |
|                                    | % | 50                               | 50                       | 100                         |
| Quincaillerie et construction      | N | 5                                | 13                       | 18                          |
|                                    | % | 27.8                             | 72.2                     | 100                         |
| Meubles et appareils électriques   | N | 3                                | 11                       | 14                          |
|                                    | % | 21.4                             | 78.6                     | 100                         |
| Véhicules                          | N | 27                               | 7                        | 34                          |
|                                    | % | 79.4                             | 20.6                     | 100                         |
| Sport, décoration, culture et luxe | N | 1                                | 11                       | 12                          |
|                                    | % | 8.3                              | 91.7                     | 100                         |
| Habillement                        | N | -                                | 20                       | 20                          |
|                                    | % | -                                | 100                      | 100                         |
| Divers                             | N | 1                                | 4                        | 5                           |
|                                    | % | 20                               | 80                       | 100                         |
| TOTAL PAR TYPE                     | N | 53                               | 82                       | 135                         |
| DE CIRCUIT                         | % | 39.2                             | 60.8                     | 100                         |

LEGENDE: N = nombre absolu de commerces

SOURCE: Annuaire téléphonique et enquête personnelle

concessionnaires d'automobiles sont affiliés à des compagnies distributrices ou manufacturières.

Comme il existe sept types différents de commerces, il est évident que le taux de réponses pour chacune des questions peut varier. Par exemple, comme la majorité des commerces sont fermés le dimanche et durant les fêtes, il y a peu de réponses aux questions 6,7,8 et 9 de la section II (La clientèle) qui s'appliquent seulement le dimanche (APPENDICE 3). Aussi, les commerces liés aux véhicules ne sont pas concernés par les questions 13 et 14 de la section IV (Les perspectives d'avenir). Le taux de réponses peut également varier parce que certains informateurs n'ont pas fourni des réponses à toutes les questions pour des raisons diverses.

Même si l'inventaire complet des commerces fut fait, certains commerçants ont refusé de collaborer (APPENDICE 2). Le pourcentage de répondants s'établit à 78.5% et à 21.5% pour les non répondants (APPENDICE 7). Les commerces de quincaillerie et de construction et la localité de Nicolet ont le plus fort pourcentage de non répondants. En effet, les commerçants les plus difficiles à rencontrer furent ceux de la ville de Nicolet.

Enfin pour l'interprétation des résultats, un système de pondération fut élaboré parce que:

"Une étude comparative du niveau d'influence de plusieurs agglomérations, qu'elles soient rurales ou urbaines, ne sauraient être complète si l'on ne tient pas compte de l'importance de l'équipement de chacune

d'elles. Mais, pour être valable, la comparaison du niveau global de l'équipement de ces agglomérations exige au préalable une pondération de la valeur des différents types d'équipements"<sup>1</sup>.

Cette pondération doit permettre des comparaisons plus réalistes entre les différents types de commerces. C'est pourquoi le montant moyen des ventes des commerces d'un type pour l'ensemble de la division de recensement de Nicolet a servi de critère pour établir les indices:

TABLEAU 2

## INDICES DE PONDERATION DES COMMERCES PAR TYPE

| TYPE DE COMMERCES                  | Valeur moyenne<br>des ventes (\$) | Indice |
|------------------------------------|-----------------------------------|--------|
| Alimentation                       | 58,223.00                         | 1.4    |
| Quincaillerie et construction      | 69,350.00                         | 1.7    |
| Meubles et appareils électriques   | 70,000.00                         | 1.7    |
| Véhicules                          | 76,298.00                         | 1.9    |
| Sport, décoration, culture et luxe | 38,653.00                         | 1.0    |
| Habillement                        | 23,004.00                         | 0.6    |
| Divers                             | 67,700.00                         | 1.7    |

SOURCE: BUREAU FEDERAL DE LA STATISTIQUE. Recensement du Canada. Commerces de détail. Comtés ou divisions de recensement, cités et villes.  
Cat. 97-603.

#### 4.2 L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIÈRES FUT SUR-TOUT RESSENTI NEGATIVEMENT DANS LES COMMERCES D'ALIMENTATION

<sup>1</sup>RAVENEAU, Jean. La comparaison de l'équipement des agglomérations rurales. Dans Les Cahiers de Géographie de Québec. No 26. Québec, Les Presses de l'Université Laval, sept. 1968. p. 31.

Quel est le nombre de commerces qui n'ont pas ressenti l'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières? Y-a-t-il des types de commerces plus favorisés que d'autres? Quelle fut la force de l'impact? Quel en est le bilan?

L'importance de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières varie en fonction de deux facteurs principaux: le nombre de commerces dans une catégorie et l'importance réelle de ces commerces en valeur des ventes. C'est pourquoi le nombre pondéré de commerces constitue la meilleure mesure de l'impact de l'ouverture du pont.

Sur le nombre total de commerces, 49.0% d'entre eux sont défavorisés et 30.2% sont favorisés par la fermeture du Service de la Traverse. Par contre, seulement 20.8% n'ont pas ressenti d'influence à la suite de ce changement (TABLEAU 3).

L'influence est variable selon les types de commerces. Plus de 63% des secteurs de l'alimentation, de l'habillement, du sport, de la décoration, de la culture et du luxe sont affectés, tandis que 50% des commerces de quincaillerie, de construction et d'articles divers le sont. D'autre part, les commerces de meubles, d'appareils électriques (60%) et les commerces affectés aux véhicules (45.7%) sont plutôt favorisés par l'ouverture du pont. Enfin, quelques commerces de véhicules (30%), d'articles divers (50%), de sport, de décoration, de culture et de luxe (18.2%) n'ont ressenti aucune influence. (TABLEAU 3).

TABLEAU 3

DIFFERENTS TYPES D'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES  
SUR LES COMMERCES EN 1970 (en nombre absolu et pondéré; en pourcentage)

| TYPE D'IMPACT                         |    | Nul  | Favorable | Défavorable | TOTAL PAR<br>TYPE DE COM-<br>MERCES |
|---------------------------------------|----|------|-----------|-------------|-------------------------------------|
| TYPE DE COMMERCES                     |    |      |           |             |                                     |
| Alimentation                          | N  | 3    | 8         | 19          | 30                                  |
|                                       | NP | 4.2  | 11.2      | 26.6        | 42                                  |
|                                       | %  | 10.1 | 26.6      | 63.3        | 100                                 |
| Quincaillerie et<br>construction      | N  | 1    | 3         | 4           | 8                                   |
|                                       | NP | 1.7  | 5.1       | 6.8         | 13.6                                |
|                                       | %  | 12.5 | 37.5      | 50.0        | 100                                 |
| Meubles et appa-<br>reils électriques | N  | 1    | 6         | 3           | 10                                  |
|                                       | NP | 1.7  | 10.2      | 5.1         | 17                                  |
|                                       | %  | 10   | 60        | 30          | 100                                 |
| Véhicules                             | N  | 8    | 11        | 5           | 24                                  |
|                                       | NP | 15.2 | 20.9      | 9.5         | 45.6                                |
|                                       | %  | 30.0 | 45.7      | 24.3        | 100                                 |
| Sport, décoration,<br>culture et luxe | N  | 2    | 2         | 7           | 11                                  |
|                                       | NP | 2    | 2         | 7           | 11                                  |
|                                       | %  | 18.2 | 18.2      | 63.6        | 100                                 |
| Habillement                           | N  | 5    | 2         | 12          | 19                                  |
|                                       | NP | 3    | 1.2       | 7.2         | 11.4                                |
|                                       | %  | 26.3 | 10.6      | 63.1        | 100                                 |
| Divers                                | N  | 2    | -         | 2           | 4                                   |
|                                       | NP | 3.4  | -         | 3.4         | 6.8                                 |
|                                       | %  | 50   | -         | 50          | 100                                 |
| TOTAL PAR TYPE<br>D'IMPACT            | N  | 22   | 32        | 52          | 106                                 |
|                                       | NP | 31.2 | 50.6      | 65.6        | 147.4                               |
|                                       | %  | 20.8 | 30.2      | 49.0        | 100                                 |

LEGENDE: N = nombre absolu de commerces

NP = nombre de commerces pondérés selon leur importance réelle

SOURCE: Enquête personnelle

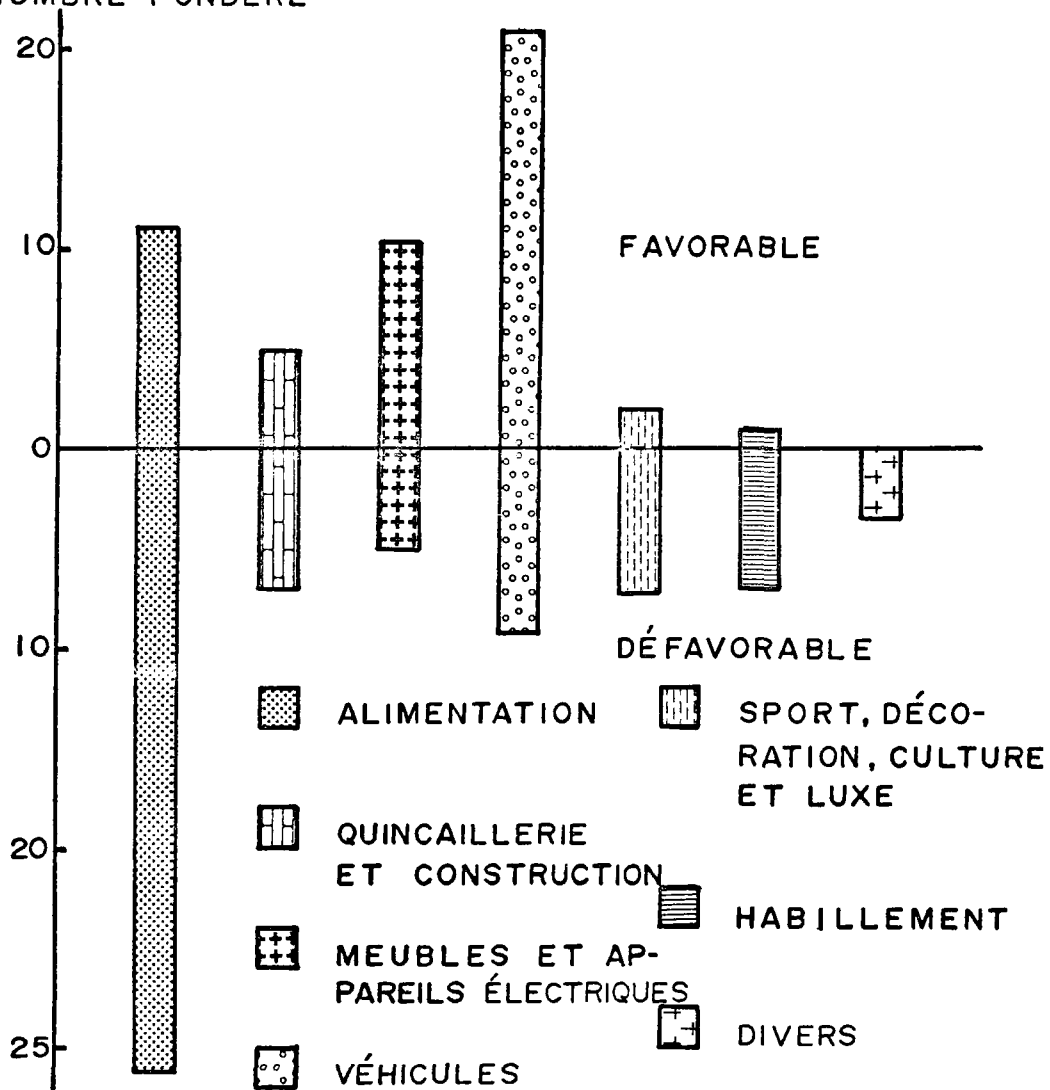
Mis à part les commerces sur lesquels l'impact fut nul, on peut constater que les commerces d'alimentation sont de loin les plus affectés, du moins quantitativement. Relativement, l'impact est très défavorable sur l'ensemble des commerces d'articles divers, d'habillement, de sport, de décoration, de culture et de luxe. D'autre part, les commerces de meubles et d'appareils électriques et les commerces affectés aux véhicules sont plus avantagés (FIGURE 19).

Est-il possible de dresser un premier bilan de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières? En calculant la différence entre les nombres pondérés des impacts positif et négatif, on peut obtenir un bilan pour chaque type et le total des commerces (TABLEAU 4). Le bilan total est négatif: -15 en nombre pondéré. Pour donner un ordre de grandeur on peut dire que le pont a eu une influence négative sur 15 commerces ayant chacun approximativement \$40,000.00 en valeur totale de ventes, pour un grand total de \$600,000.00 (TABLEAUX 2 et 4). Ce dernier chiffre ne constitue cependant pas la valeur des pertes de ventes. Celles-ci seront évaluées dans les pages suivantes.

Un tel bilan permet de constater que l'influence du pont de Trois-Rivières fut faiblement négative. Cependant il faut noter qu'il y a eu un transfert d'argent des commerces défavorisés vers les commerces avantagés. Ce transfert change toute la structure commerciale (en valeur de ventes et non en nombre de commerces) et augmente la concentration commerciale de la région

FIGURE 19

DIFFÉRENTS TYPES D'IMPACT DE L'OU-  
VERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIÈRES  
SUR LES COMMERCES EN 1970  
NOMBRE PONDÉRÉ



SOURCE: ENQUÊTE PERSONNELLE.



TABLEAU 4

BILAN DE L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR  
LES COMMERCE EN 1970 (en nombre pondéré)

| TYPE DE COMMERCE                   | Négatif | Positif | Bilan |
|------------------------------------|---------|---------|-------|
|                                    | NP      | NP      | NP    |
| Alimentation                       | -26.6   | 11.2    | -15.4 |
| Quincaillerie et construction      | -6.8    | 5.1     | -1.7  |
| Meubles et appareils électriques   | -5.1    | 10.2    | 5.1   |
| Véhicules                          | -9.5    | 20.9    | 11.4  |
| Sport, décoration, culture et luxe | -7      | 2       | -5    |
| Habillement                        | -7.2    | 1.2     | -6    |
| Divers                             | -3.4    | -       | -3.4  |
| TOTAL PAR TYPE D'IMPACT            | -65.6   | 50.6    | -15   |

LEGENDE: NP = nombre de commerces pondérés selon leur importance réelle

SOURCE: Enquête personnelle

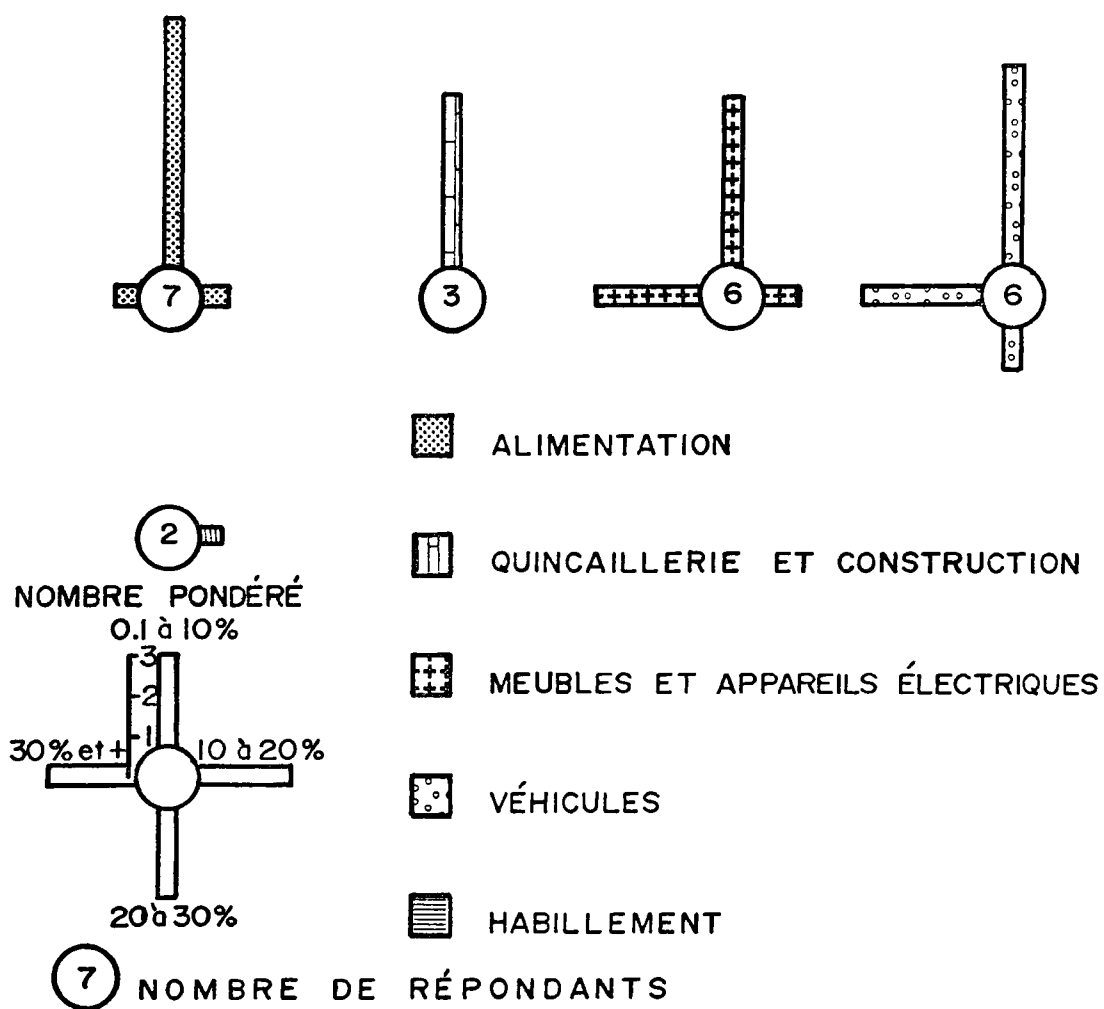
étudiée en permettant principalement aux commerces de meubles, d'appareils électriques et à ceux liés aux véhicules de prospérer et aux autres commerces de péricliter et éventuellement de diminuer en nombre. Enfin, il ne faut pas oublier que le bilan comptabilisé en nombre d'établissements commerciaux donne 20 commerces affectés; ce qui constitue 18.8% du total des commerces étudiés.

La majorité des commerces influencés ayant répondu à la question suivante: "Et dans quelle proportion de votre chiffre d'affaires? (APPENDICE 3), il est possible d'évaluer la force des impacts. Pour les commerces favorisés par l'ouverture du pont (FIGURE 20), on peut constater que le degré de l'impact est variable selon les types. Pour l'alimentation, la quincaillerie et la construction, l'impact positif du pont est relativement faible, car il se situe entre 0.1 et 10% du chiffre d'affaires. Pour les autres, principalement les commerces d'appareils électriques, meubles et véhicules, il est fort. Pour les commerces défavorisés (FIGURE 21), le degré de l'impact est de l'ordre de -0.1 à 10% du chiffre d'affaires de 1967 pour les commerces d'alimentation, de quincaillerie, de construction, de meubles et d'appareils électriques. Pour les autres types, l'impact est généralement plus fort, surtout pour les commerces d'habillement.

Pour dresser un bilan réaliste, il faut tenir compte de la force de l'impact de l'ouverture du pont. Lors de l'enquête,

FIGURE 20

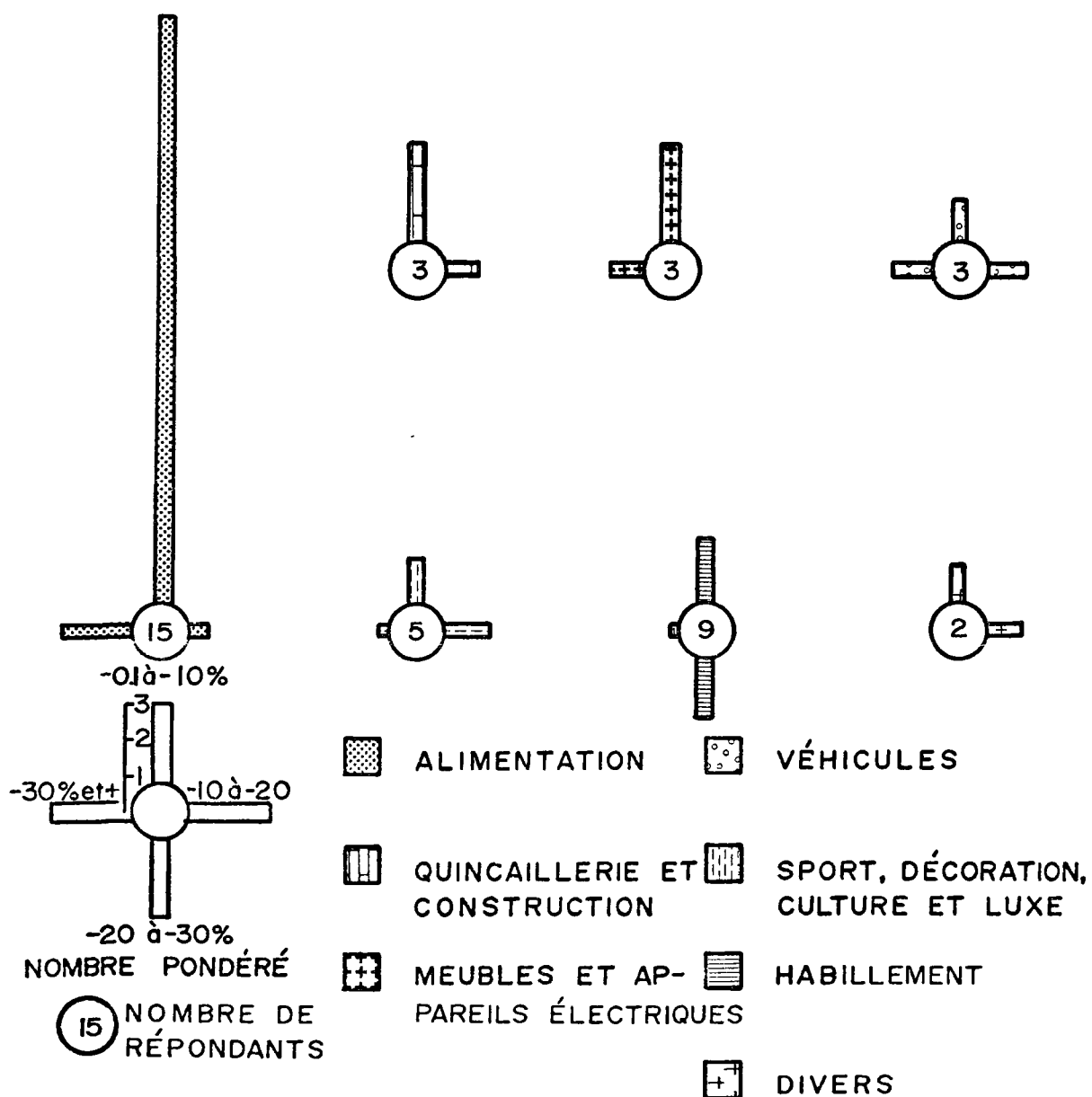
DIFFÉRENTS DEGRÉS DE L'IMPACT DU PONT  
DE TROIS-RIVIÈRES SUR LE CHIFFRE D'AFFAI-  
RES DES COMMERCES FAVORISÉS EN 1970



SOURCE: ENQUÊTE PERSONNELLE.

FIGURE 21

DIFFÉRENTS DEGRÉS DE L'IMPACT DU PONT DE TROIS-RIVIÈRES SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES COMMERCES DÉFAVORISÉS EN 1970



SOURCE: ENQUÊTE PERSONNELLE.

il fut impossible d'obtenir le chiffre d'affaires des commerçants. Ceux-ci refusent de le donner ou souvent quand ils le donnent, l'exagèrent volontairement. Par contre, l'enquête fournit la proportion de leurs chiffres d'affaires de 1967 ayant subis soit une augmentation, soit une diminution à la suite de l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Avec une telle proportion et les statistiques officielles, il est possible d'évaluer en dollars de ventes les pertes ou les gains réalisés par les commerces. Voici les problèmes posés par l'utilisation des statistiques officielles: d'abord, la base régionale des données officielles, soit la division de recensement de Nicolet, ne correspond pas à celle de la région d'étude. Ensuite, il n'y a pas de correspondance entre la date de l'enquête et le recensement de 1966. Enfin, comme la région étudiée est la seule ville du comté de Nicolet, il y a de fortes chances que la région d'étude possède les commerces les plus prospères du comté ou une moyenne supérieure à celle du comté tout entier. Pour solutionner de tels problèmes, l'hypothèse que la moyenne de la région étudiée est identique à celle de la division de recensement de Nicolet, est retenue. Par exemple, on suppose qu'un commerce d'alimentation de la région étudiée équivaut au commerce moyen (en valeur de ventes) de la division de recensement. Ainsi, la valeur moyenne des ventes des commerces d'alimentation du comté et de la région étudiée est de \$58,223,00. D'autre part, faute de données statistiques plus récentes, celles de 1966 se-

ront utilisées, comme ce fut le cas pour l'établissement de la pondération.

Compte tenu de ces remarques préliminaires, il fut décidé que le bilan serait établi selon deux hypothèses: l'une forte, l'autre faible. La force des hypothèses dépend de la valeur accordée aux quatre classes d'impact: 0.1 à 10%, 10 à 20%, 20 à 30% et 30% et plus. Pour l'hypothèse faible, les poids de chacune des classes sont respectivement de 5, 15, 25 et 35% tandis que les poids des classes pour l'hypothèse forte sont respectivement de 10, 20, 30 et 40%. Selon l'auteur de cette thèse, l'hypothèse forte serait la plus réaliste et plausible; d'ailleurs les problèmes soulevés ci-dessus tendent à confirmer une telle affirmation.

Le bilan est établi en calculant le pourcentage d'augmentation ou de diminution de la valeur moyenne des ventes (TABLEAU 2) de chacun des commerces de tous les types. Ces calculs donnent donc les pertes ou les gains de chacun des commerces à la suite de l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Ensuite, les pertes et les gains sont additionnés et la différence entre les deux donne le bilan. Ces calculs sont effectués selon les deux hypothèses (TABLEAUX 5 et 6).

On constate que parmi les commerces désavantagés par l'ouverture du pont de Trois-Rivières, les secteurs de l'alimentation, de la quincaillerie et des articles divers furent affectés

TABLEAU 5

BILAN DE L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCES PAR TYPE SELON L'HYPOTHESE FORTE EN 1970 (en dollars de ventes)

| TYPE DE COMMERCES                  | Force moyenne de l'impact en proportion du chiffre d'affaires de 1967 |         | Pertes et gains des commerces de la région étudiée en dollars de ventes |            |            | Pertes et gains per capita en dollars de ventes |         |       |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------------------------------------------|---------|-------|
|                                    | Négatif                                                               | Positif | Négatif                                                                 | Positif    | Bilan      | Négatif                                         | Positif | Bilan |
|                                    | %                                                                     | %       | \$                                                                      | \$         | -\$        | \$                                              | \$      | \$    |
| Alimentation                       | -14.7                                                                 | 15.7    | -162,616.84                                                             | 73,128.09  | -89,488.75 | -16.31                                          | 7.32    | -8.99 |
| Quincaillerie et construction      | -13.3                                                                 | 10      | -36,894.20                                                              | 20,805.00  | -16,089.20 | -3.69                                           | 2.08    | -1.61 |
| Meubles et appareils électriques   | -20                                                                   | 21.6    | -42,000.00                                                              | 90,720.00  | 48,720.00  | -4.20                                           | 9.08    | 4.88  |
| Véhicules                          | -23.3                                                                 | 23.3    | -88,887.17                                                              | 200,211.77 | 111,324.60 | -8.89                                           | 20.06   | 11.17 |
| Sport, décoration, culture et luxe | -20                                                                   | 20      | -54,114.20                                                              | 15,461.20  | -38,653.00 | -5.41                                           | 1.54    | -3.87 |
| Habillement                        | -22.2                                                                 | 20      | -61,282.66                                                              | 9,201.60   | -52,081.06 | -6.13                                           | 0.92    | -5.21 |
| Divers                             | -15                                                                   | -       | -20,310.00                                                              | -          | -20,310.00 | -2.03                                           | -       | -2.03 |
| TOTAL PAR TYPE D'IMPACT            | -18.0                                                                 | 18.7    | -466,105.07                                                             | 409,527.66 | -56,577.41 | -46.66                                          | 41.00   | -5.66 |

SOURCE: Enquête personnelle

dans une plus faible proportion de leurs chiffres d'affaires que ceux du vêtement et des articles de sport, de décoration, de culture et de luxe. Parmi les types avantagés, la force de l'impact fut identique pour tous, excepté pour les commerces d'alimentation et de construction. Cependant, les pertes de ventes les plus élevées furent enregistrées dans l'alimentation, les commerces liés aux véhicules et l'habillement. L'augmentation la plus forte fut réalisée dans les commerces liés aux véhicules et les commerces de meubles et d'appareils électriques. Selon l'hypothèse forte, si la région étudiée a perdu \$466,105.07 en valeur de ventes, elle en a gagné \$409,527.66 aux dépens de l'agglomération trifluvienne: ce qui constitue un déficit annuel de \$56,577.41. Per capita, les pertes s'élèvent à \$46.66 et les gains à \$41.00, d'où un déficit de \$5.66 par habitant (TABLEAU 5). Cependant, selon l'hypothèse faible, le déficit annuel est seulement de \$28,301.55, soit une perte de \$2.83 par habitant (TABLEAU 6). Les échanges entre les deux rives sont donc légèrement profitables à l'agglomération trifluvienne. Le bilan démontre qu'il y a un transfert d'argent des commerces d'alimentation, de quincaillerie, d'habillement, de sport, de décoration, de culture, de luxe et d'articles divers vers les commerces d'appareils électriques, de meubles et les commerces liés aux véhicules.

Pour mieux évaluer l'importance de l'impact du pont, il est nécessaire de le comparer au chiffre global des ventes



TABLEAU 6

BILAN DE L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCE PAR TYPE SELON L'HYPOTHESE FAIBLE EN 1970 (en dollars de ventes)

| TYPE DE COMMERCE                   | Force moyenne de l'impact en proportion du chiffre d'affaires de 1967 |         | Pertes et gains des commerces de la région étudiée en dollars de ventes |            |            | Pertes et gains per capita en dollars de ventes |         |       |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------------------------------------------|---------|-------|
|                                    | Négatif                                                               | Positif | Négatif                                                                 | Positif    | Bilan      | Négatif                                         | Positif | Bilan |
|                                    | %                                                                     | %       | \$                                                                      | \$         | \$         | \$                                              | \$      | \$    |
| Alimentation                       | -9.7                                                                  | 10.7    | -109,685.90                                                             | 49,838.89  | -59,847.01 | -11.01                                          | 4.24    | -6.77 |
| Quincaillerie et construction      | -8.3                                                                  | 5       | -23,456.80                                                              | 10,402.50  | -13,054.30 | -2.25                                           | 1.04    | -1.21 |
| Meubles et appareils électriques   | -15                                                                   | 16.7    | -32,148.90                                                              | 70,140.00  | 37,991.10  | -3.23                                           | 7.32    | 4.09  |
| Véhicules                          | -18.3                                                                 | 18.3    | -71,327.29                                                              | 153,587.87 | 82,260.58  | -7.16                                           | 15.82   | 8.66  |
| Sport, décoration, culture et luxe | -15                                                                   | 15      | -41,450.85                                                              | 11,595.90  | -29,854.95 | -4.16                                           | 1.17    | -2.99 |
| Habillement                        | -18.2                                                                 | 15      | -51,322.24                                                              | 6,901.20   | -44,421.04 | -5.16                                           | .69     | -4.47 |
| Divers                             | -10                                                                   | -       | -1,375.63                                                               | -          | -1,375.63  | -0.14                                           | -       | -0.14 |
| TOTAL PAR TYPE D'IMPACT            | -13                                                                   | 13.7    | -330,767.61                                                             | 302,466.36 | -28,301.25 | -33.11                                          | 30.28   | -2.83 |

SOURCE: Enquête personnelle

per capita de la région étudiée. Pour connaître ce dernier chiffre, il faut diviser le total des ventes de la division de recensement de Nicolet par son chiffre de population, soit \$18,418,000.00 par 30,829. Selon l'hypothèse forte, le rapport des pertes per capita (\$46.66) aux ventes totales per capita (\$597.42) est de 7.81% tandis que celui des gains per capita (\$41.00) aux ventes totales per capita est de 6.86%. Ces pourcentages démontrent que l'ouverture du pont de Trois-Rivières est légèrement défavorable à la rive sud.

Quelles furent les réactions des commerces à cet impact? C'est le critère "publicité" qui s'avère le plus révélateur. A la question: "Vous-mêmes, faites-vous plus de publicité depuis l'ouverture du pont?" (APPENDICE 3), 77.5% des commerces influencés par le pont ont répondu "non". Seulement 22.5% d'entre eux, c'est-à-dire 19, ont augmenté leur publicité dans les journaux, à la radio et à la télévision.

Plusieurs commerces défavorisés n'ont pas augmenté leur publicité, par contre on a pu constater que les commerces les plus défavorisés ont réagi plus rapidement; c'est le cas des magasins de vêtements et d'articles de quincaillerie. Les commerces de meubles et d'appareils électriques, nettement favorisés, n'ont pas hésité à faire plus de publicité pour essayer de se favoriser davantage. Enfin, les commerces liés à l'alimentation et aux véhicules ont faiblement réagi dans l'ensemble.

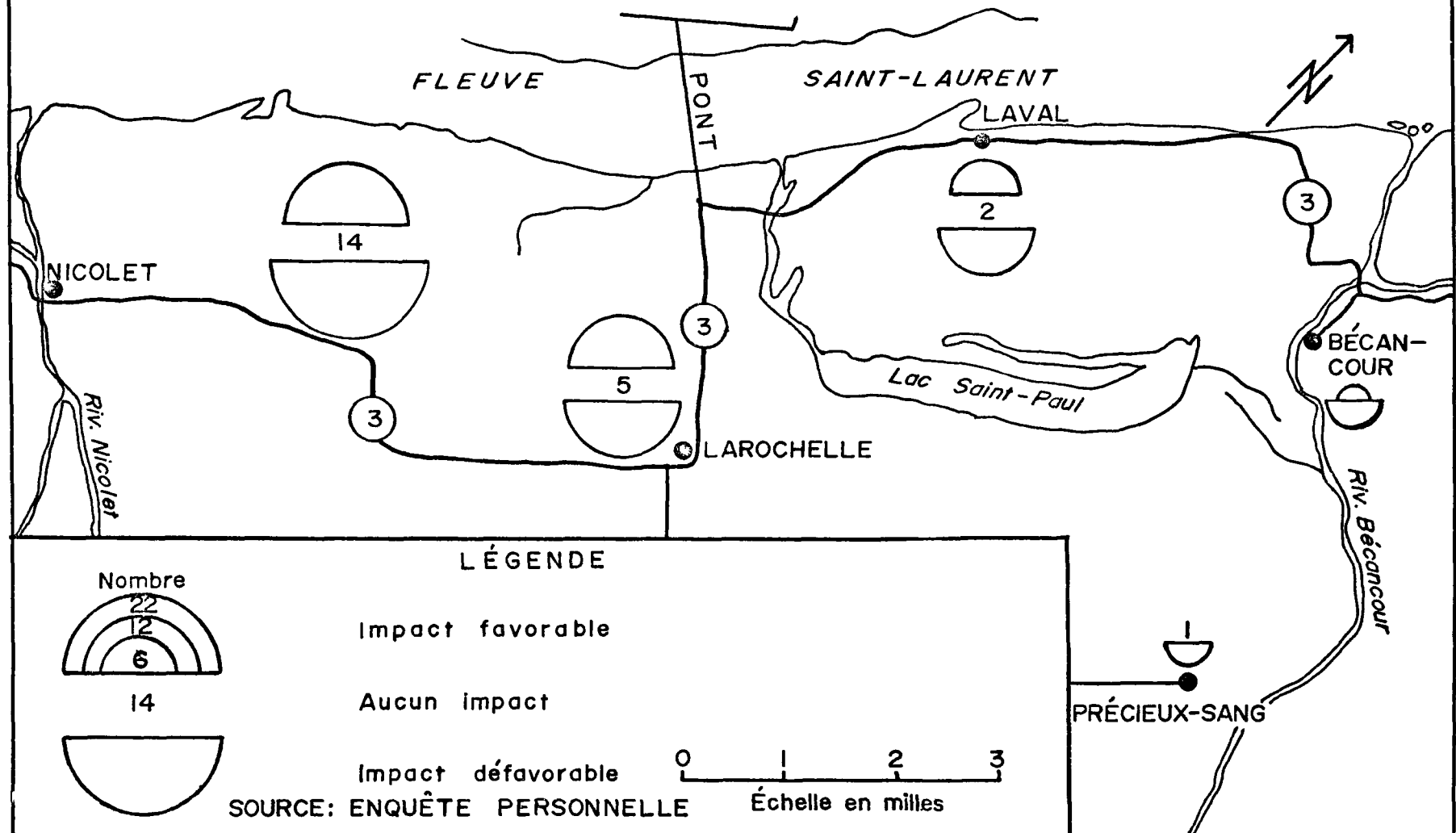
#### 4.3 L'IMPACT NEGATIF DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES FUT SURTOUT RESSENTI A LAVAL

Comment l'influence du pont s'est-elle propagée dans l'espace? La distance est-elle un facteur de diminution de cette influence? Quelles furent les localités les plus défavorisées? Et jusqu'à quel point? On peut constater que la plupart des localités sont également influencées par l'ouverture du pont. En effet, les pourcentages sont tous dans le même ordre de grandeur, exception faite pour Précieux-Sang et Bécancour où le très petit nombre de commerces peut influencer le pourcentage. Cependant Larochelle, (36.7%) est un peu plus favorisée par le pont que Laval (31.2%) et Nicolet (28.3%). Si on se base encore sur les pourcentages, on s'aperçoit que Laval est la localité la plus défavorisée (56.2%) comparativement à Larochelle (46.7%) et Nicolet (45.3%). Le pourcentage de commerces non influencés par le pont augmente avec l'éloignement du pont. Enfin, si Laval semble plus défavorisée, ce n'est que par rapport au nombre total de ses propres commerces. En effet, si on compare Nicolet, Larochelle et Laval, le nombre de commerces défavorisés est respectivement de 24, 14 et 9. Bref, l'économie de Laval se trouve la plus affectée, même s'il y a moins de commerces qu'à Nicolet et Larochelle (FIGURE 22).

L'analyse des figures 23 et 24 permet de confirmer que la force de l'impact négatif fut plus importante que celle de l'im-

FIGURE 22

# DIFFÉRENTS TYPES D'IMPACT DU PONT SUR LES COMMERCES EN 1970



**FIGURE 23**  
**DIFFÉRENTS DEGRÉS DE L'IMPACT FAVORABLE DU PONT SUR LES**  
**COMMERCES EN 1970 (En % du chiffre d'affaires de 1967)**

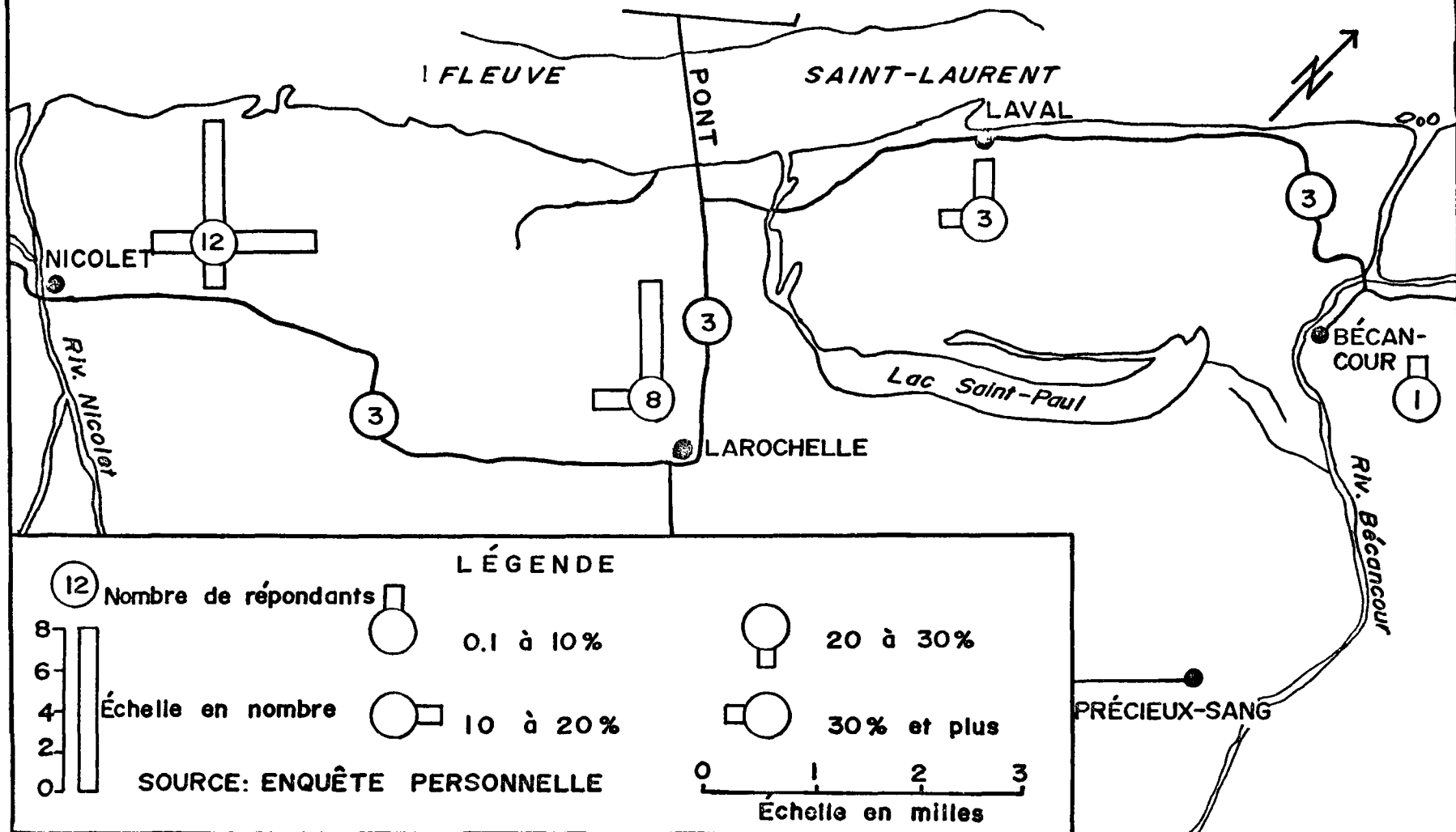
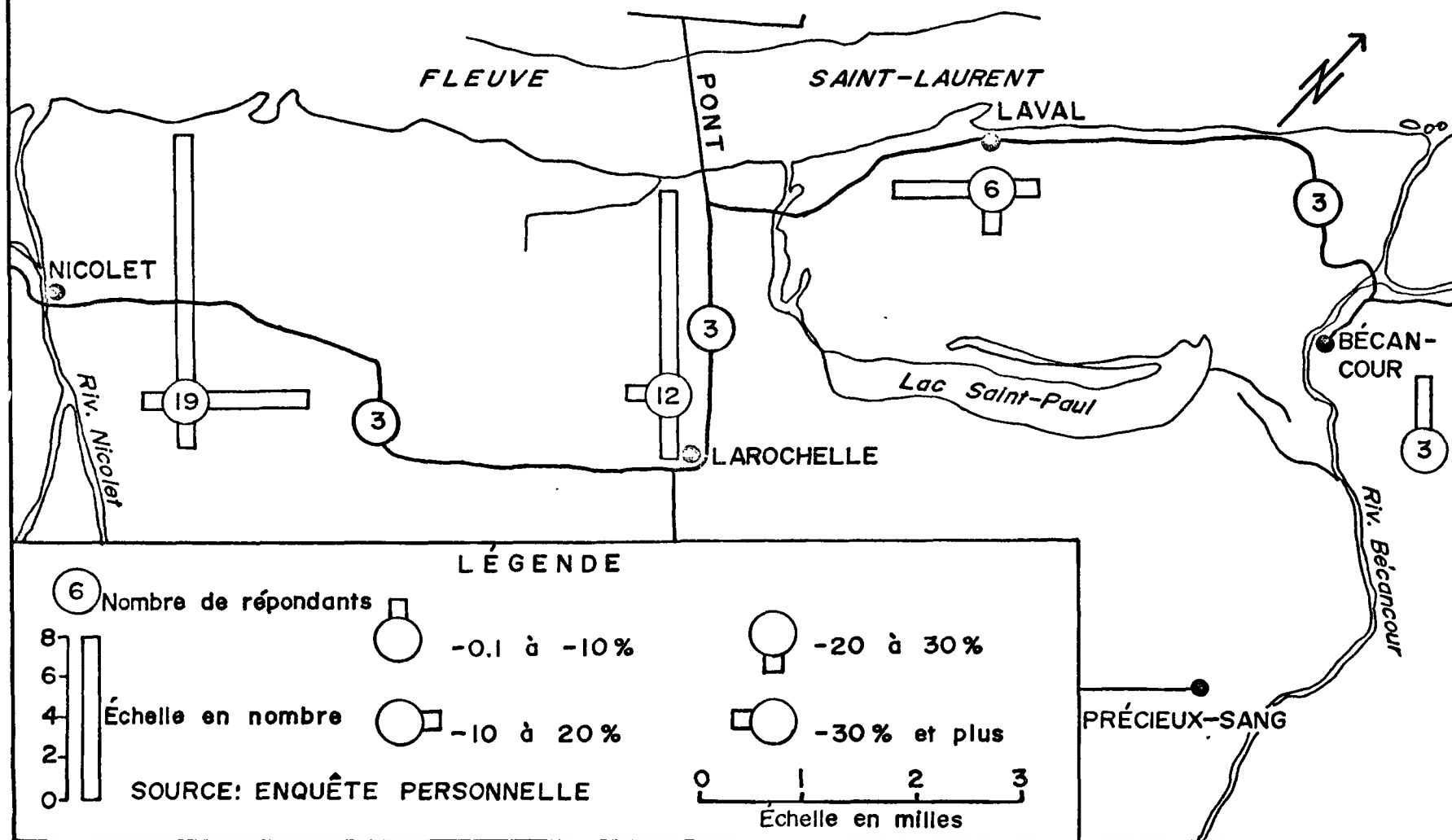


FIGURE 24  
DIFFÉRENTS DEGRÉS DE L'IMPACT DÉFAVORABLE DU PONT SUR  
LES COMMERCES EN 1970 (En % du chiffre d'affaires de 1967)



pact positif. De plus sur un total de 9 commerces défavorisés à Laval, 5 d'entre eux ont observé une baisse de leurs chiffres d'affaires de 20% et plus, tandis qu'à Larochelle il y en a seulement 3 sur 14 et à Nicolet 2 sur 24.

Si on établit un bilan par localité selon les hypothèses et les modalités définies dans la section précédente du chapitre, on constate que Laval fut nettement défavorisée à la suite de l'arrêt du Service de la Traverse, car les commerces ont perdu, selon l'hypothèse forte, \$69,148.22 comparativement à \$17,121.88 pour Précieux-Sang et à \$13,456.44 pour Bécancour. Seuls Larochelle et Nicolet ont fait respectivement des gains de \$23,275.40 et de \$19,873.73. Ces dernières localités sont favorisées par le fait qu'elles ont la majorité des commerces de meubles, d'appareils électriques et d'automobiles et ceux dont l'activité est dépendante du trafic (kiosques, stations d'essence, etc...) (TABLEAUX 7 et 8).

Comme Laval a vendu approximativement pour \$770,074.38 en 1966, on peut estimer ses pertes à 19.12% et ses gains à 10.14% des ventes totales. Les pourcentages des pertes par rapport à la valeur des ventes pour Précieux-Sang, Larochelle, Nicolet et Bécancour sont respectivement de 5.94, 9.33, 5.12 et 3.11% tandis que les pourcentages des gains de ces trois dernières localités s'élèvent respectivement à 11.42, 5.69 et 0.94%. Bref, Laval est la localité la plus affectée par la fermeture du Service de la Traverse et l'ouverture du pont de Trois-Rivières.

TABLEAU 7

BILAN DE L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCE PAR LOCALITE SELON  
L'HYPOTHESE FORTE EN 1970 (en dollars de ventes)

| LOCALITE                | Pertes et gains des commerces de la région étudiée en dollars de ventes |            |            | Pertes et gains per capita en dollars de ventes |         |        |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------------------------------------------|---------|--------|
|                         | Négatif                                                                 | Positif    | Bilan      | Négatif                                         | Positif | Bilan  |
|                         | \$                                                                      | \$         | \$         | \$                                              | \$      | \$     |
| Précieux-Sang           | -17,121.88                                                              | -          | -17,121.88 | -35.52                                          | -       | -35.52 |
| Bécancour               | -19,278.74                                                              | 5,822.30   | -13,456.44 | -18.60                                          | 5.62    | -12.98 |
| Laval                   | -147,267.88                                                             | 78,119.66  | -69,148.22 | -114.24                                         | 60.60   | -53.64 |
| Larochelle              | -103,730.84                                                             | 127,006.24 | 23,275.40  | -55.76                                          | 68.28   | 12.52  |
| Nicolet                 | -178,705.73                                                             | 198,579.46 | 19,873.73  | -30.62                                          | 34.02   | 3.40   |
| TOTAL PAR TYPE D'IMPACT | -466,105.07                                                             | 409,527.66 | -56,571.41 | -46.66                                          | 41.00   | -5.66  |

SOURCE: Enquête personnelle



TABLEAU 8

BILAN DE L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCE PAR LOCALITE SELON  
L'HYPOTHESE FAIBLE EN 1970 (en dollars de ventes)

| LOCALITE                | Pertes et gains des commerces de la région étudiée en dollars de ventes |            |            | Pertes et gains per capita en dollars de ventes |         |        |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------------------------------------------|---------|--------|
|                         | Négatif                                                                 | Positif    | Bilan      | Négatif                                         | Positif | Bilan  |
|                         | \$                                                                      | \$         | \$         | \$                                              | \$      | \$     |
| Précieux-Sang           | -11,295.26                                                              | -          | -11,295.26 | -23.43                                          | -       | -23.43 |
| Bécancour               | -9,637.20                                                               | 2,911.15   | -6,726.05  | -9.30                                           | 2.81    | -6.49  |
| Laval                   | -109,168.75                                                             | 59,707.46  | -49,461.29 | -84.69                                          | 46.32   | -38.37 |
| Larochelle              | -71,895.96                                                              | 92,347.09  | 20,451.13  | 38.65                                           | 49.64   | 10.99  |
| Nicolet                 | -128,770.44                                                             | 147,500.66 | 18,730.22  | 22.06                                           | 25.27   | 3.21   |
| TOTAL PAR TYPE D'IMPACT | -330,767.61                                                             | 302,466.36 | -28,301.25 | -33.11                                          | 30.28   | -2.83  |

SOURCE: Enquête personnelle

Le tiers des commerces ont observé une modification du lieu d'origine de leurs clients. Elle fut constatée principalement par quelques commerces favorisés par l'ouverture du pont: garagistes, concessionnaires d'automobiles, vendeurs de meubles, d'appareils électriques, de matériaux de construction et même d'alimentation (kiosques). Cette modification du lieu d'origine des clients provient du fait que ces commerces ont attiré une clientèle de la rive nord du Saint-Laurent. D'autre part, les commerces défavorisés par le pont ont plutôt constaté une diminution de leur clientèle et des achats de leur clientèle. Les commerces ont vu un changement relatif de l'importance de chaque clientèle. Par exemple, à Laval, les commerces défavorisés ont perdu une clientèle provenant de l'ouest du Service de la Traverse. C'est pourquoi Laval est la localité la plus affectée par l'ouverture du pont de Trois-Rivières.

L'impact défavorable du pont de Trois-Rivières a-t-il un lien avec la livraison de marchandises par les commerçants de Trois-Rivières sur la rive sud? Un faible pourcentage de commerçants (19.2%) se sont plaints d'un tel inconvénient. Cependant, les commerces de quincaillerie, de matériaux de construction, de meubles et d'appareils électriques de Trois-Rivières viennent plus souvent livrer sur la rive sud, surtout à Laval et à Nicolet. Si la majorité des commerces de meubles et d'appareils électriques de la rive sud sont favorisés par le pont, comment expliquer qu'il y a plus de livraison de ces mêmes mar-

chandises par Trois-Rivières sur la rive sud? La contradiction entre ces deux informations est apparente, car cette situation s'explique par une augmentation du jeu de la concurrence et de l'accessibilité plus grande d'une rive à l'autre. L'ouverture du pont de Trois-Rivières permet à certains magasins de la rive nord de livrer sur la rive sud et à d'autres de la rive sud d'attirer une clientèle par de meilleurs prix. Par exemple, même si les gens de la rive nord viennent acheter plus souvent et en plus grand nombre des meubles sur la rive sud, des gens de la rive sud achètent aussi dans l'agglomération trifluvienne. En plus de la livraison, il y a aussi la vente occasionnelle de porte en porte, excepté la vente régulière d'eaux gazeuses (Lucky One). D'après les commerçants, l'âge de la clientèle n'a pas de rapport direct avec l'influence du pont, du moins pour l'ensemble des commerces. Cependant, c'est une clientèle jeune que les bijouteries ont perdue. Laval est la localité où on a vu que la perte de clientèle n'a pas de rapport avec l'âge. Face à l'impact de l'ouverture du pont, la réaction des commerçants fut plus forte à Nicolet où ils sont plus éveillés à la nécessité de la publicité.

#### 4.4 L'IMPACT NEGATIF DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES S'EST RAPIDEMENT FAIT SENTIR

Avant de connaître les caractéristiques saisonnières de l'impact du pont de Trois-Rivières, il est d'abord intéressant

de savoir que le changement intervenu fut brusque pour la majorité des commerces affectés aux véhicules, aux vêtements et à l'alimentation, tandis que pour les autres, il prit beaucoup plus de temps à se faire sentir. Cette situation s'explique d'abord à cause de l'augmentation phénoménale du trafic (pour les commerces liés aux véhicules) et ensuite à cause d'une ruée des clients du sud vers les magasins de vêtements et d'alimentation de Trois-Rivières immédiatement après l'ouverture du pont de Trois-Rivières, surtout qu'ils ont toujours eu le désir d'aller en ville et d'y acheter<sup>1</sup>. L'impact favorable fut plus long à se faire sentir, car les gens de la rive nord ont réalisé plus tardivement les avantages d'un achat de meubles, d'appareils électriques, de matériaux de construction sur la rive sud. Laval et Larochelle ont ressenti plus rapidement cette influence à cause de leur proximité du pont. Pour les autres localités, la distance a joué un rôle négatif sur la rapidité de l'influence.

Cette influence du pont de Trois-Rivières a-t-elle eu des fluctuations saisonnières? La majorité des commerces furent influencés négativement ou positivement pendant toutes les saisons également, excepté les commerces de quincaillerie et de cons-

---

<sup>1</sup> Les études du sociologue Gérard Fortin ont démontré que les valeurs urbaines pénètrent de plus en plus dans les milieux ruraux et que les ruraux sont attirés par la ville.

Voir FORTIN, Gérard. La fin d'un règne. Montréal, Hurtubise HMH, 1971. 397 p.

truction influencés surtout en été à cause du caractère saisonnier des activités de construction et de l'agriculture. Cependant, pour les autres commerces, il faut noter qu'un nombre important de commerces liés aux véhicules ont ressenti l'influence du pont pendant l'été, à cause du trafic plus intense durant cette saison, tandis que les commerces d'articles de sport, de décoration, de culture et de luxe l'ont sentie pendant l'hiver et ceux de l'habillement durant l'automne et l'hiver surtout, parce que les habitudes d'achats de ces articles correspondent à un besoin de vêtements pour l'hiver et à la période de cadeaux pour Noël et le Nouvel An. Les fluctuations saisonnières diffèrent peu d'une localité à l'autre.

Quant aux fluctuations quotidiennes, elles sont différentes selon les types de commerces. Les commerces de quincaillerie, de construction, de meubles et d'appareils électriques ont surtout ressenti l'influence de l'ouverture du pont du lundi au jeudi; ce qui est normal compte tenu de l'importance de l'achat. Les commerces d'alimentation, de sport, de décoration, de culture et de luxe l'ont surtout observée le vendredi et le samedi, tandis que les commerces d'habillement et de véhicules n'ont pas vu de différence entre les jours ouvrables et la fin de semaine (vendredi et samedi). Là encore, cette situation est typique des comportements d'achats observés dans toutes les localités de la province: les gens vont habituellement à l'épicerie le vendredi, mais les ruraux prennent la plupart du temps une journée de la semaine pour

faire leurs achats de vêtements. Laval et Larochelle sont les localités où l'influence du pont de Trois-Rivières fut surtout importante pendant les jours ouvrables du lundi au jeudi, parce que la proximité de l'agglomération trifluvienne permet aux gens d'y aller plus souvent et plus régulièrement. Les commerces de Nicolet, un peu plus éloignés de Trois-Rivières, ont ressenti l'influence du pont surtout en fin de semaine. Quant au dimanche, il y a eu 5 commerces favorisés à la suite de l'ouverture du pont: ce sont les vendeurs d'essence et deux vendeurs de légumes et de produits laitiers (kiosques). D'autre part, trois des quatre vendeurs d'essence défavorisés sont localisés à Laval.

Au terme de ce chapitre, il est nécessaire de résumer les points essentiels qui méritent une explication dans un chapitre subséquent. Le pont de Trois-Rivières a eu un impact sur l'ensemble des commerces (79.2%), soit en les favorisant (30.2%), soit en les défavorisant (49.0%). Les commerces de meubles, d'appareils électriques et de véhicules furent dans l'ensemble avantagés, tandis que ceux d'alimentation, de quincaillerie, de vêtements, de sport, de décoration, de culture, de luxe et d'articles divers furent généralement désavantagés. Spatialement, l'influence du pont fut plus forte à Laval parce que cette localité avait de nombreux commerces pour répondre à un besoin créé par l'existence du traversier. Aussi, même si le pont avait été

localisé plus à l'ouest ou à l'est, Laval aurait ressenti de toute façon l'influence de l'ouverture du pont. Bref, Laval constitue un cas particulier qui sera étudié plus longuement dans la troisième partie. Quant aux autres localités, il faut chercher d'autres facteurs d'explication. Parmi les commerces, ce sont ceux du groupe des véhicules, des meubles et des appareils électriques qui ont surtout observé un changement d'origine de la clientèle. Parmi eux, ceux de Laval sont nombreux. L'impact fut immédiatement ressenti après l'ouverture du pont de Trois-Rivières surtout par les commerces de véhicules et de vêtements, tout particulièrement à Laval et à Larochelle et pendant tous les jours de la semaine, même durant les jours ouvrables. Toutes ces caractéristiques spatio-temporelles de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières feront l'objet d'une explication dans la troisième partie de ce travail.

## CHAPITRE 5

### L'INFLUENCE DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES SERVICES VARIE EN FONCTION DES TYPES, DE LEUR LOCALISATION ET DES SAISONS

L'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les services est-il plus fort que celui ressenti sur les commerces? Présente-t-il les mêmes caractéristiques spatio-temporelles? Avant l'étude de ces problèmes, il faut donner les remarques concernant l'analyse des résultats.

#### 5.1 ELEMENTS DONT IL FAUT TENIR COMPTE DANS L'ANALYSE DES RESULTATS

L'inventaire des services, comme celui des commerces, fut effectué grâce à l'annuaire téléphonique et ensuite vérifié lors de la recherche sur le terrain. A part les oublis inévitables, le principal problème concerne l'absence de correspondance entre cet inventaire et les résultats du Bureau Fédéral de la Statistique à cause de la classification.

Malgré ces inconvénients inhérents à tout inventaire privé, la répartition géographique et typologique<sup>1</sup> des services fut établie (FIGURE 25). Au point de vue géographique, on note l'absence complète de services à Précieux-Sang et une nette dominance

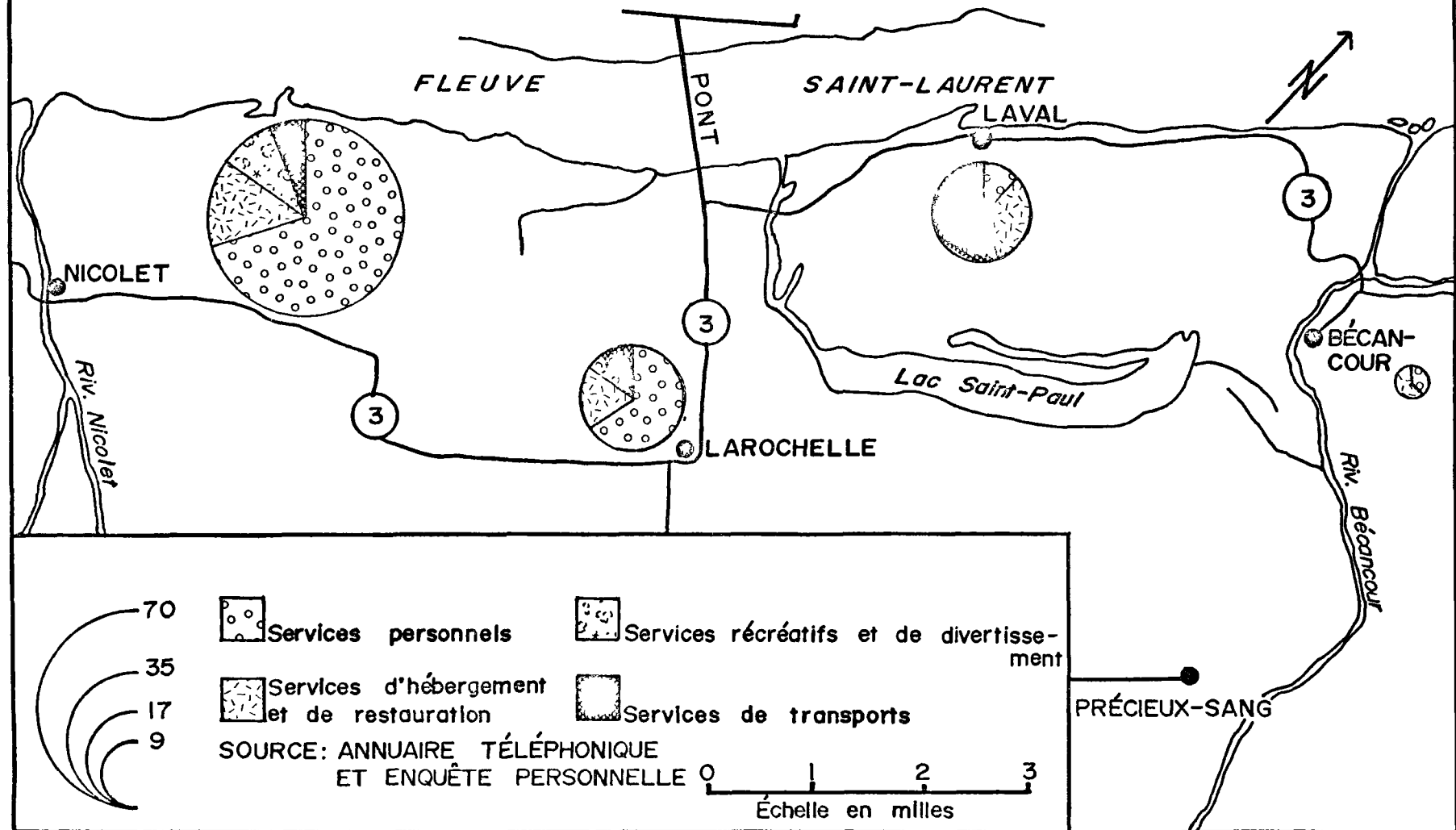
---

<sup>1</sup>Pour connaître la classification des services étudiés dans ce chapitre, il faut se référer à l'appendice 2.



FIGURE 25

LOCALISATION DES SERVICES PAR TYPE EN 1970



de Nicolet (61.5% du total) pour la majorité des types, exception faite pour les services de transports localisés surtout à Laval (62.5% de tout ce type ). Larochelle, Laval et Bécancour ont respectivement 20,19 et 5 services. Au point de vue typologique, les services personnels (58.4% du total) dominent sur les trois autres types, et tout particulièrement sur les services récréatifs et de divertissement (6.2%) de loin les moins nombreux.

Quoique l'inventaire fut complété, le pourcentage des répondants des services (42.1%) demeure plus faible que celui des commerces (78.8%) (APPENDICE 8). Les services personnels ont le plus fort pourcentage (78.8%) de non répondants, tandis que les services de divertissement (85.7%) et de transports (100%) ont les plus forts pourcentages de répondants. Les services personnels, ceux de la restauration et de l'hébergement ont des pourcentages élevés de non répondants et sont surtout localisés à Larochelle et à Nicolet. S'il y a eu peu de répondants dans ces deux types, il faut l'expliquer par la difficulté de rencontrer les professionnels, les coiffeuses, les hôteliers, les restaurateurs et par leur faible disponibilité. Il aurait cependant été possible d'augmenter le nombre de répondants, mais en doublant et même en triplant la durée de recherche sur le terrain (déjà d'un mois et demi) et par conséquent les frais.

Pour mieux comparer les types de services entre eux, l'auteur de la thèse a essayé d'établir des indices de pondération. Les tentatives n'ont donné aucun résultat valable, parce

qu'il fut impossible de trouver un critère commun à chaque type et même à chacun des services énumérés à l'intérieur des types. Un critère basé sur la fréquence d'utilisation des services peut permettre une pondération. Cependant les indices basés sur la fréquence d'utilisation ne permettent pas de faire des comparaisons en valeur monétaire avec les commerces et ne tiennent pas compte de la population desservie par les services, de leur rareté ou de leur importance réelle. Pour les commerces, la valeur des ventes constituait un critère qui tenait compte de tous ces facteurs.

## 5.2 L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES EST NEGATIF SURTOUT DANS LES SERVICES LIES AU TRANSPORT ET AU TRAFIC

Quel est le nombre de services non influencés et influencés par l'ouverture du pont? Quels sont les types les plus avantagés ou désavantagés? Quelle est la force de l'impact sur les services?

Sur 48 répondants, 37.5% ont noté une influence favorable à la suite de l'ouverture du pont tandis que 31.25% ont observé le contraire. Enfin, 31.25% ont déclaré qu'il n'y a pas eu d'impact. Les pourcentages pour les commerces furent respectivement de 30.2%, 49% et 20.8%. Aussi peut-on dire que l'ouverture du pont de Trois-Rivières fut moins néfaste aux services qu'aux commerces (TABLEAU 9).

L'impact du pont varie avec les types de services. Les

TABLEAU 9

DIFFERENTS TYPES D'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES  
SUR LES SERVICES EN 1970 (en nombre absolu et en pourcentage)

| TYPE D'IMPACT                             |   | Nul   | Favorable | Défavorable | TOTAL PAR<br>TYPE DE<br>SERVICES |
|-------------------------------------------|---|-------|-----------|-------------|----------------------------------|
| TYPE DE SERVICES                          |   |       |           |             |                                  |
| Services personnels                       | N | 12    | 2         | -           | 14                               |
|                                           | % | 85.7  | 14.3      | -           | 100                              |
| Services d'hébergement et de restauration | N | 3     | 6         | 3           | 12                               |
|                                           | % | 25    | 50        | 25          | 100                              |
| Services récréatifs et de divertissement  | N | -     | 3         | 3           | 6                                |
|                                           | % | -     | 50        | 50          | 100                              |
| Services de transports                    | N | -     | 7         | 9           | 16                               |
|                                           | % | -     | 43.7      | 56.3        | 100                              |
| TOTAL PAR TYPE                            | N | 15    | 18        | 15          | 48                               |
| D'IMPACT                                  | % | 31.25 | 37.5      | 31.25       | 100                              |

LEGENDE: N = nombre absolu de services

SOURCE: Enquête personnelle

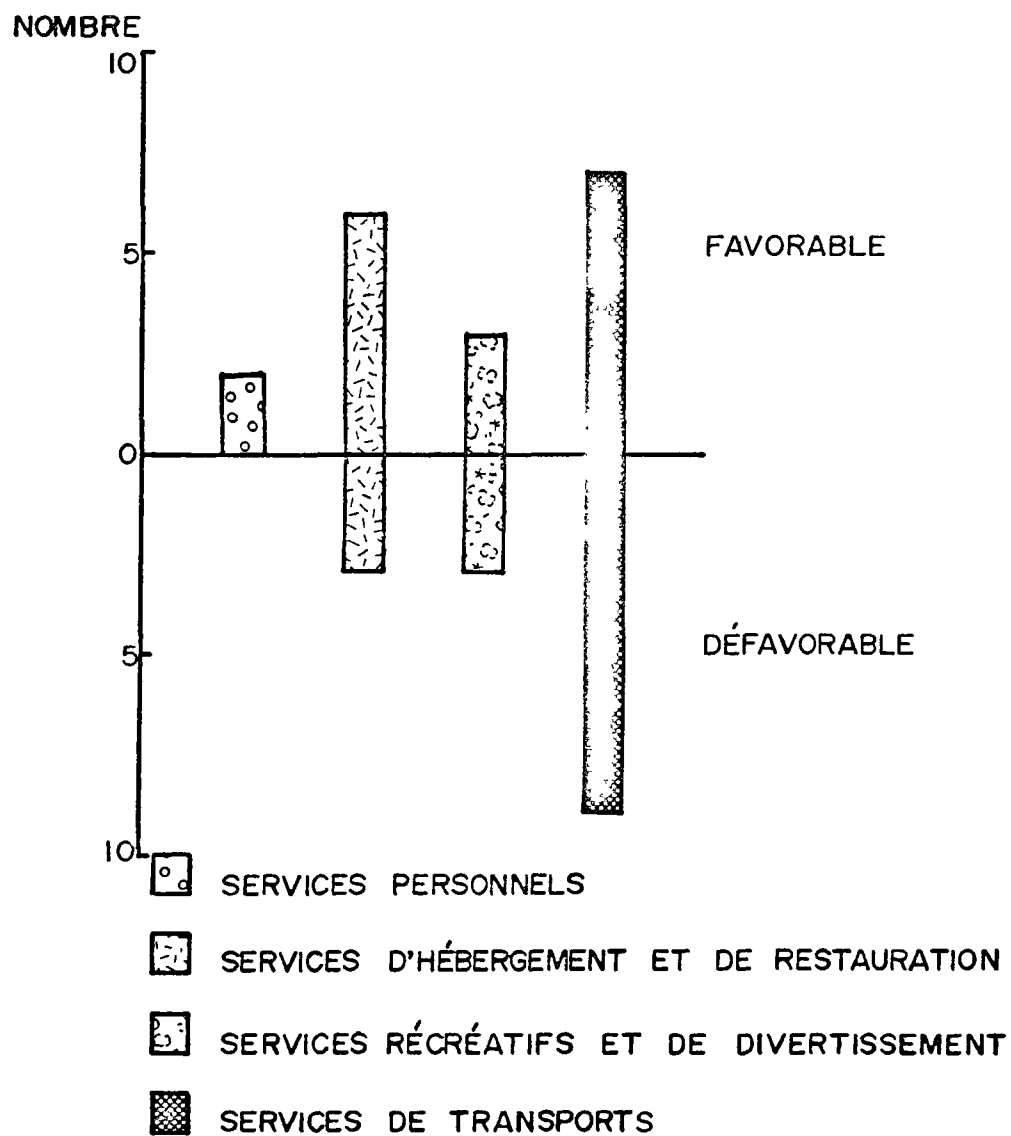
services personnels n'ont pas dans l'ensemble (85.7%) ressenti l'influence du pont. Quant aux services de divertissement et de transports, il y a eu une influence sur l'ensemble des services (100%) et cette influence est partagée également entre l'impact positif et l'impact négatif. Enfin, parmi les quatre types de services, c'est celui de l'hébergement et de la restauration qui est le plus avantagé par l'ouverture du pont, car 50% des services sont favorisés tandis que seulement 25% sont défavorisés. Le secteur des transports est légèrement plus favorisé que les autres (TABLEAU 9 et FIGURE 26).

L'analyse des ordres de grandeur de cet impact sur le chiffre d'affaires des services confirme les premières observations. Pour les services favorisés, l'impact est généralement de l'ordre de 0.1 à 10% du chiffre d'affaires, excepté pour les services d'hébergement et de restauration qui ont vu une augmentation très forte dans la vente de leurs services. Quant aux services désavantagés, l'impact le plus fort fut constaté dans les services liés aux transports qui ont perdu plus de 20% de leurs chiffres d'affaires après l'ouverture du pont de Trois-Rivières (FIGURES 27 et 28).

Peut-on faire un bilan de l'impact du pont sur les services? Comme il fut impossible d'établir des indices de pondération pour chaque type de services, il est difficile d'évaluer un bilan réaliste des profits et des pertes réalisés par les services. En partant de l'hypothèse que tous les services d'un même type

FIGURE 26

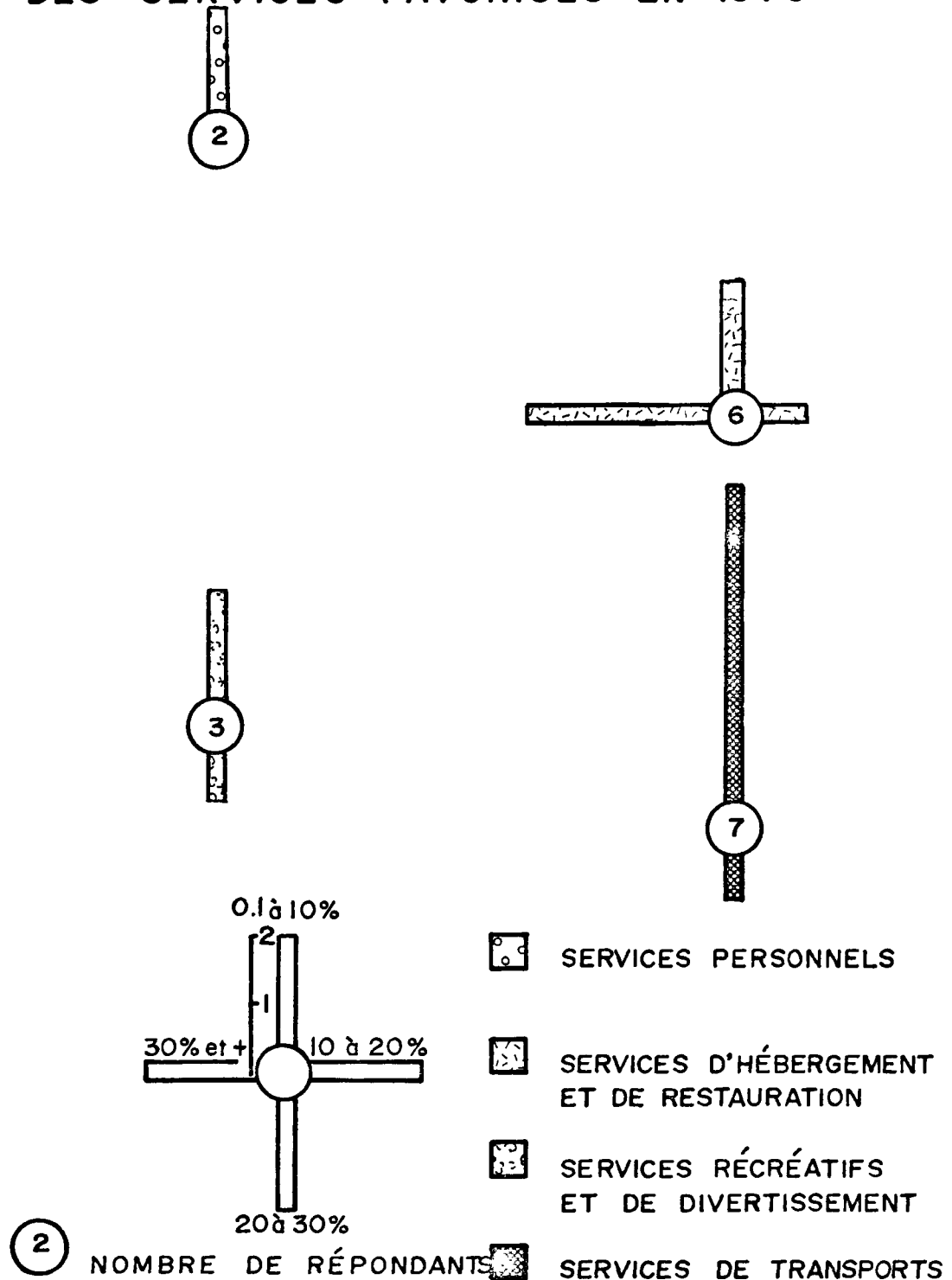
DIFFÉRENTS TYPES D'IMPACT DE L'OUVERTURE DU  
PONT DE TROIS-RIVIÈRES SUR LES SERVICES EN 1970



SOURCE: ENQUÊTE PERSONNELLE.

FIGURE 27

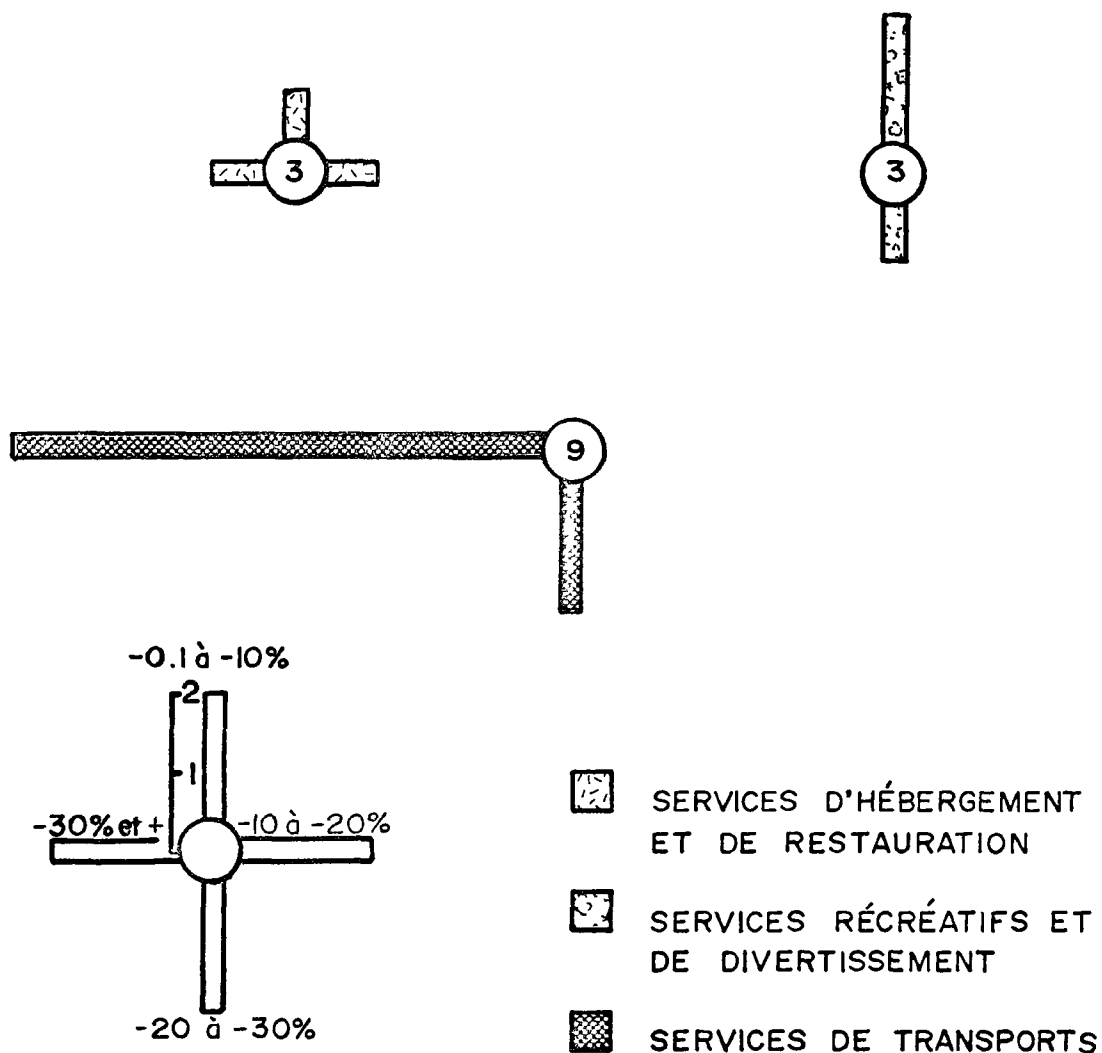
DIFFÉRENTS DEGRÉS DE L'IMPACT DU PONT  
DE TROIS-RIVIÈRES SUR LE CHIFFRE D'AFFAI-  
RES DES SERVICES FAVORISÉS EN 1970



SOURCE: ENQUÊTE PERSONNELLE.

FIGURE 28

DIFFÉRENTS DEGRÉS DE L'IMPACT DU PONT  
DE TROIS-RIVIÈRES SUR LE CHIFFRE D'AF-  
FAIRES DES SERVICES DÉFAVORISÉS EN 1970



③ NOMBRE DE RÉPONDANTS  
SOURCE: ENQUÊTE PERSONNELLE.



ont le même chiffre d'affaires, on peut avoir une idée très approximative de l'impact du pont de Trois-Rivières (TABLEAU 10). Ce bilan démontre que l'impact positif équivaut à l'impact négatif pour tous les services, excepté ceux des transports qui sont plus affectés que favorisés. En effet, la proportion, étant de 9 à 7 en nombre absolu, est passée de 29.5 à 8.5 en nombre de services multipliés par le poids relatif de la force de l'impact.

L'augmentation de la publicité peut être un indice de la réaction des propriétaires de services face à la concurrence de l'agglomération trifluvienne. Seulement 5 services dont 3 de l'hébergement et de la restauration ont augmenté leur publicité. Si étrange que cela puisse paraître, même dans le secteur des transports, le plus affecté par le pont, on constate peu d'augmentation de la publicité. Cette situation sera expliquée dans la troisième partie de la thèse.

### 5.3 L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES EST NEGATIF SURTOUT SUR LES SERVICES LOCALISES A LAVAL

L'étude spatiale de l'influence du pont permet de constater que Laval est la localité la plus affectée par le pont, et que Larochelle, Nicolet et Bécancour sont surtout avantagés (FIGURE 29). D'autre part, les services de Larochelle et de Nicolet se trouvent favorisés pour moins de 10% de leur chiffre d'affaires (FIGURE 30), tandis que les services de Laval sont affectés

TABLEAU 10

BILAN DE L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES  
SUR LES SERVICES PAR TYPE EN 1970

| TYPE DE SERVICES                          | Impact en nombre absolu |         | Force de l'impact en proportion du chiffre d'affaires de 1967 |         |       |
|-------------------------------------------|-------------------------|---------|---------------------------------------------------------------|---------|-------|
|                                           | Négatif                 | Positif | Négatif                                                       | Positif | Bilan |
|                                           | N                       | N       | NPP                                                           | NPP     | NPP   |
| Services personnels                       | -                       | 2       | -                                                             | 1       | 1     |
| Services d'hébergement et de restauration | 3                       | 6       | - 5.5                                                         | 13      | 7.5   |
| Services récréatifs et de divertissement  | 3                       | 3       | - 3.5                                                         | 3.5     | 0     |
| Services de transports                    | 9                       | 7       | - 29.5                                                        | 8.5     | - 21  |
| TOTAL PAR TYPE D'IMPACT                   | 15                      | 18      | -38.5                                                         | 26      | -12.5 |

LEGENDE: N = nombre absolu de services

NPP = nombre de services multiplié par l'indice

d'importance de l'impact: 0.1 à 10% = -5;

10 à 20% = 1.5; 20 à 30% = 2.5; 30% et + = 3.5

SOURCE: Enquête personnelle

FIGURE 29  
DIFFÉRENTS TYPES D'IMPACT DU PONT SUR LES SERVICES EN 1970

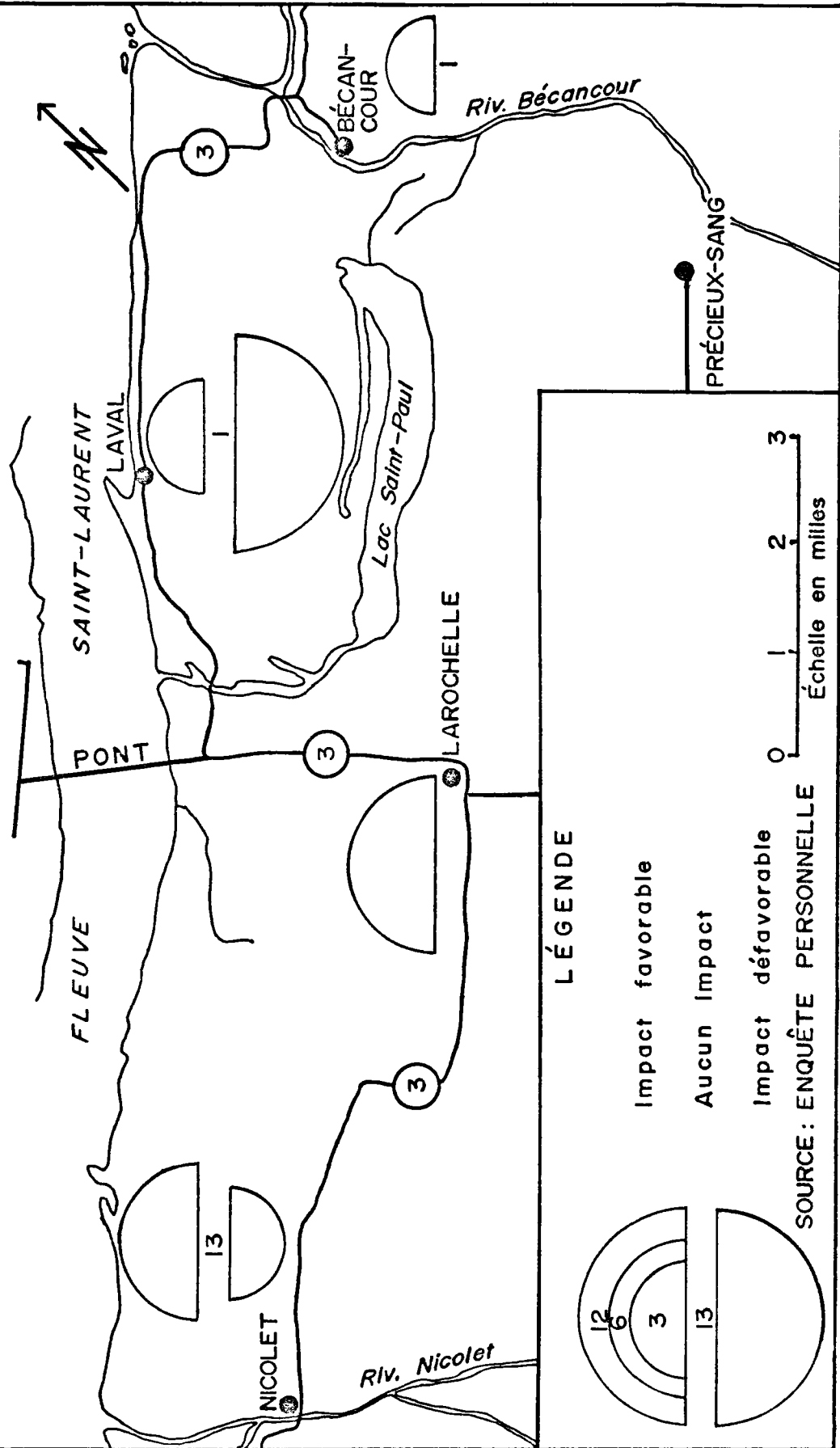
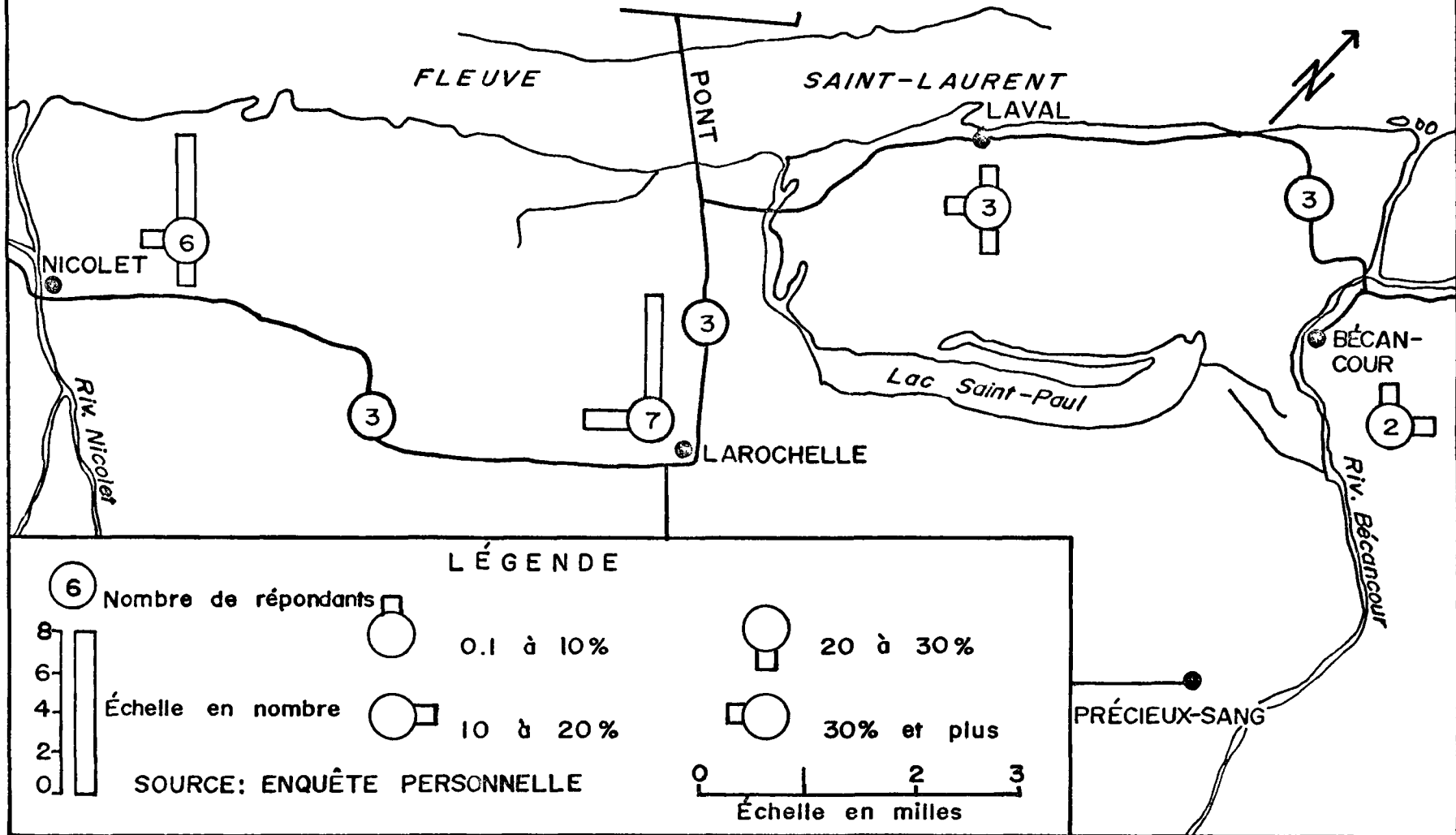


FIGURE 30

DIFFÉRENTS DEGRÉS DE L'IMPACT FAVORABLE DU PONT SUR LES SERVICES EN 1970 (En % du chiffre d'affaires de 1967)



pour plus de 20% de leurs chiffres d'affaires (FIGURE 31).

Si on établit un bilan par localité selon la méthode utilisée dans la section précédente de ce chapitre, on constate la même caractéristique observée ci-dessus: sur 12 services défavorisés, Laval en a 10 dont les chiffres d'affaires sont affectés à plus de 20% par l'ouverture du pont de Trois-Rivières (TABLEAU 11).

Cet impact du pont a-t-il un lien avec une modification du lieu d'origine de la clientèle? Au total, 25 services sur 33, soit 75.7%, ont subi une modification quant au lieu d'origine de la clientèle. Ce sont les secteurs de l'hébergement, de la restauration et des transports qui ont surtout constaté un tel changement. C'est Laval qui fut la localité la plus touchée par cette modification du lieu d'origine de la clientèle. Cette situation s'explique par le fait que les services favorisés ont vu une clientèle de la rive nord venir à leurs établissements et que les services désavantagés par l'ouverture du pont ont vu diminuer leur clientèle provenant de l'ouest de Laval avant l'arrêt du Service de la Traverse. En effet, beaucoup de gens, qui allaient à Trois-Rivières à l'époque du traversier, utilisaient les services d'hébergement, de restauration et de transports localisés à Laval, parce que les bateaux-passeurs obligeaient les gens à attendre d'une part et à changer de moyen de transport d'autre part (les piétons devaient prendre des taxis). Ainsi Laval se trouve sur-équipé en services depuis l'ouverture du pont de Trois-Rivières.

FIGURE 31

DIFFÉRENTS DEGRÉS DE L'IMPACT DÉFAVORABLE DU PONT SUR LES SERVICES EN 1970 (En % du chiffre d'affaires de 1967)

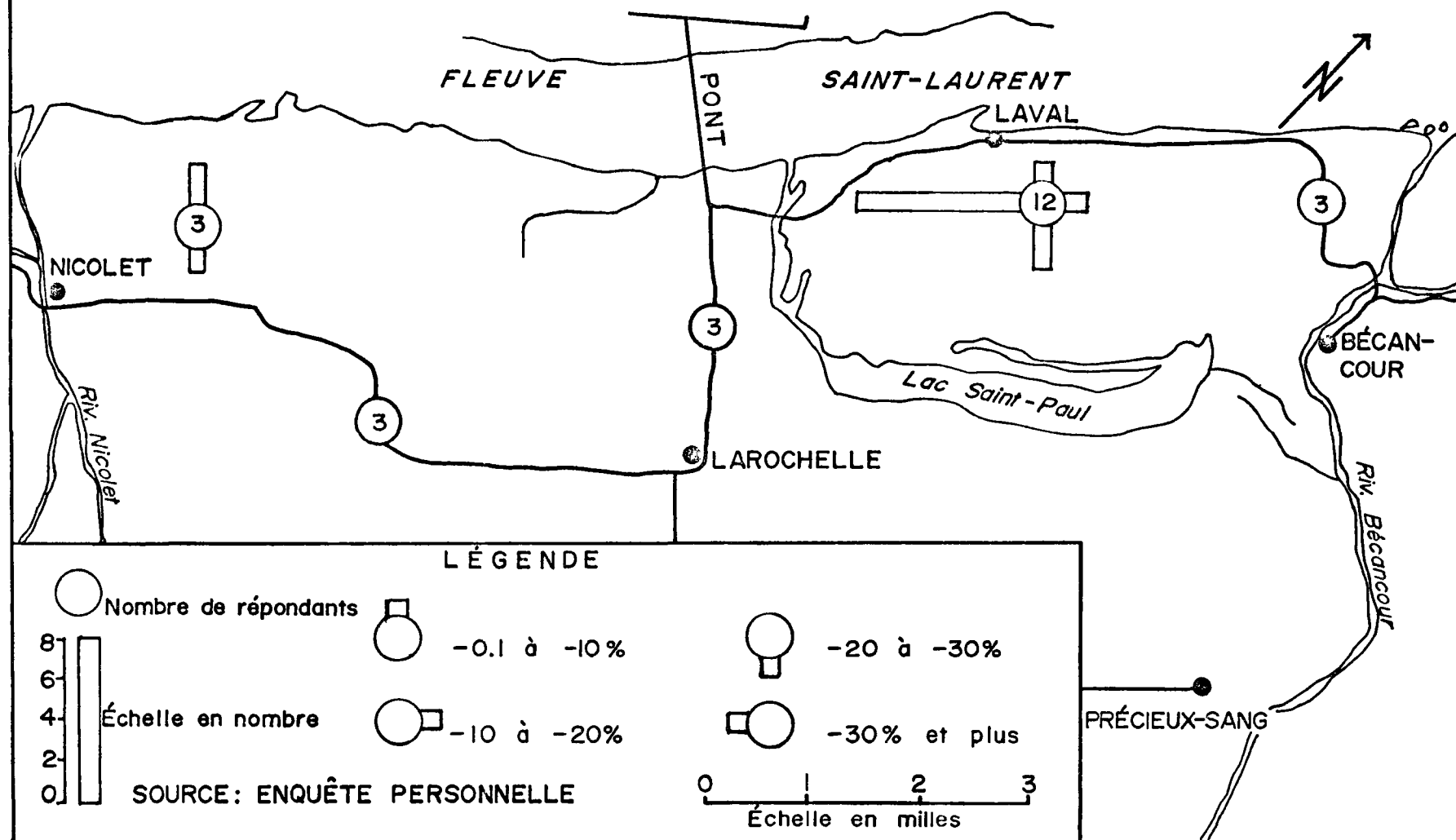


TABLEAU 11

BILAN DE L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR  
LES SERVICES PAR LOCALITE EN 1970

| LOCALITE                | Impact en nombre absolu |         | Force de l'impact en proportion du chiffre d'affaires de 1967 |         |       |
|-------------------------|-------------------------|---------|---------------------------------------------------------------|---------|-------|
|                         | Négatif                 | Positif | Négatif                                                       | Positif | Bilan |
|                         | N                       | N       | NPP                                                           | NPP     | NPP   |
| Bécancour               | -                       | 2       | -                                                             | 2       | 2     |
| Laval                   | 12                      | 3       | -35                                                           | 6.5     | -28.5 |
| Larochelle              | -                       | 7       | -                                                             | 9.5     | 9.5   |
| Nicolet                 | 3                       | 6       | -3.5                                                          | 8       | 4.5   |
| TOTAL PAR TYPE D'IMPACT | 15                      | 18      | -38.5                                                         | 26      | -12.5 |

LEGENDE: N = nombre absolu de services

NPP = nombre de services multiplié par l'indice

d'importance de l'impact: 0.1 à 10% = .5;

10 à 20% = 1.5; 20 à 30% = 2.5; 30% et + = 3.5

SOURCE: Enquête personnelle

L'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières s'est-elle faite sentir sur l'ensemble de la clientèle ou sur une partie seulement? Les jeunes constituent la clientèle principale des changements intervenus dans les services, favorisés ou non, de la récréation et du divertissement. Les services de transports favorisés ont vu une augmentation de la jeune clientèle, tandis que les défavorisés ont noté une diminution pour la clientèle de tous les âges. Les services défavorisés localisés à Laval subissent l'influence du pont pour l'ensemble de leur clientèle, tandis que ceux de Nicolet l'ont ressenti surtout dans le groupe des jeunes.

#### 5.4 L'IMPACT NEGATIF ET POSITIF DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES SERVICES EST SURTOUT FORT PENDANT LA SAISON ESTIVALE

Même si les informations furent difficiles à obtenir à cause des variables propres à chacun des services, il est possible de donner quelques caractéristiques intéressantes. L'impact du pont fut observé immédiatement dans tous les services défavorisés. Les services de transports, d'hébergement et de restauration subissent l'influence néfaste ou favorable surtout pendant la saison estivale. En effet, les gens voyagent beaucoup plus pendant l'été et utilisent donc plus souvent ces services. Ensuite les services localisés à Laval furent surtout désavantagés pendant l'été. Enfin, l'influence du pont n'est pas plus forte en



fin de semaine que sur semaine, excepté pour les restaurants, les services de loisirs et les taxis.

A la fin de ce chapitre, il est bon de rappeler les traits essentiels de l'impact de l'ouverture du pont sur les services. L'influence du pont est moins forte sur les services (68.7%) que sur les commerces (79.2%). En effet, les services sont plus avantagés (37.5%) que les commerces (30.2%). L'influence du pont est très néfaste pour le secteur des transports, tandis qu'elle est plutôt favorable pour les services d'hébergement et de restauration. Laval demeure la localité la plus affectée, et ce pour l'ensemble de la clientèle et principalement pendant la saison estivale. L'impact du pont est cependant moins fort sur les autres localités, plutôt favorisées. Enfin, il eut des effets immédiats sur les services affectés tandis que les services favorisés ont ressenti plus graduellement cet impact.

## CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

La description de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services permet de dégager des éléments communs aux deux activités tertiaires. Ces points identiques peuvent faciliter la recherche d'une explication à cette influence du pont. D'abord, l'impact négatif est très fort à Laval, tant pour les commerces que pour les services. Ensuite, l'influence négative fut observée dans les premiers jours suivant l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Enfin, la saison estivale est toujours celle durant laquelle l'influence est déterminante. Comment expliquer ces ressemblances entre l'impact sur les commerces et celui sur les services?

## TROISIEME PARTIE

### FACTEURS EXPLIQUANT L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCE ET LES SERVICES DE LA RIVE SUD

Comment expliquer l'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services? Quels sont les autres facteurs qui en compliquent l'analyse? L'augmentation du trafic est-elle une cause importante? Pourquoi Laval est-elle la localité la plus défavorisée? Un changement du point de convergence du trafic est-il un facteur expliquant une telle influence défavorable? Pour répondre à ces questions, les réponses données aux questions "pourquoi?" des questionnaires (APPENDICES 3 et 4) ont permis d'élaborer une explication de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Cette troisième partie comme la précédente est divisée en deux chapitres: l'un sur les commerces, l'autre sur les services.

## CHAPITRE 6

### L'INFLUENCE DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES COMMERCES S'EXPLIQUE PAR DES FACTEURS COMMERCIAUX ET GEOGRAPHIQUES

Malgré les liens existant entre tous les facteurs commerciaux et géographiques, il fut nécessaire de faire quatre sections dans ce chapitre. La première étudiera les différences d'explication de l'influence du pont selon les types de commerces. La seconde portera sur l'attraction du Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest. La troisième traitera de facteurs, qui sans intervenir directement, compliquent l'explication du problème. Enfin, la dernière essayera de classer les facteurs selon leur importance et leur rôle.

#### 6.1 L'IMPACT DU PONT DE TROIS-RIVIERES S'EXPLIQUE DIFFEREMMENT SELON LES TYPES DE COMMERCE ET LES LOCALITES

L'explication de l'influence du pont sera présentée en tenant compte des deux aspects: les types de commerces et leur localisation. Les raisons données par les commerçants ont pu être classées en trois grandes catégories: les raisons commerciales et géographiques qui sont objectives, et les raisons émotives, comme l'ambiance, le décor, la curiosité... Les raisons

commerciales dominent toutes les autres, parce qu'elles ont été mentionnées 97 fois comparativement à 23 pour les raisons géographiques et 8 pour les raisons subjectives. Parmi les raisons commerciales, l'assortiment et le prix sont les facteurs explicatifs les plus importants. Le facteur prix est primordial pour les commerces d'alimentation, de meubles, d'appareils électriques et de véhicules, tandis que le choix et la variété concernent beaucoup plus les commerces de vêtements, d'articles de luxe, de sports, de décoration et d'articles divers. La possibilité de faire d'autres achats par la même occasion se révèle aussi un facteur commercial important. Ce dernier facteur est déjà plus géographique que les autres, car la concentration des commerces dans l'espace facilite les emplettes en groupant les achats. Tous ces facteurs commerciaux n'ont pris toute leur importance qu'au moment de l'ouverture du pont de Trois-Rivières, c'est-à-dire quand le fleuve Saint-Laurent ne fut plus un obstacle au trafic. D'autres facteurs géographiques furent nommés, comme une nouvelle orientation du trafic, la facilité d'accès à Trois-Rivières... Parmi les raisons émotives, la curiosité et le changement de décor sont les plus importantes. Mais quelle relation existe-t-il entre tous ces facteurs d'une part, et ces facteurs avec la localisation des commerces d'autre part?

#### 6.1.1 Les commerces d'alimentation

Grâce aux réponses fournies par les commerçants, on a pu constater que c'est un ensemble très varié et très complexe de

raisons qui déterminent le déplacement des clients. En effet, les commerçants ont toujours donné deux ou trois motifs pour expliquer l'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières.

Les commerçants d'alimentation qui ont noté un impact néfaste, mentionnèrent les raisons suivantes:

A) Raisons commerciales:

- meilleurs prix à Trois-Rivières;
- choix et variété à Trois-Rivières;
- possibilité de faire d'autres achats par la même occasion;

B) Raisons d'accessibilité géographique:

- facilité de traverser à Trois-Rivières;
- téléphone sans interurbain Nicolet-Trois-Rivières et la ville de Bécancour-Trois-Rivières, sans l'avoir entre Nicolet et la ville de Bécancour;

C) Raisons émotives:

- curiosité et changement de décor en allant à Trois-Rivières.

De tous ces mobiles d'achats, ce sont le choix (variété ou assortiment), la possibilité de faire d'autres achats par la même occasion et enfin le prix qui furent mentionnés le plus souvent. Cependant, un autre facteur stimule tous les autres: c'est la facilité de passer d'une rive à l'autre. En effet, les communications rapides entre les deux rives renforcent la concurrence entre les commerces; elle est d'autant plus vive que l'importance et l'attraction des commerces sont inégales. Par exemple, le Steinberg's du Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest à proxi-

mité de la sortie du pont constitue un concurrent sérieux pour les petits commerces d'alimentation des villages et de la ville de Nicolet. La variété, la possibilité d'achats groupés et le décor sont des facteurs aussi importants que le prix. Par exemple, le magasin de la Régie des Alcools du Québec à Nicolet a subi une baisse de son chiffre d'affaires, même si les prix des vins et des boissons sont uniformes à l'échelle de la province.

Les commerçants dont les magasins d'alimentation furent favorisés par l'ouverture du pont de Trois-Rivières, donnèrent les motifs suivants:

A) Raisons commerciales:

- meilleur prix sur la rive sud;
- meilleure qualité sur la rive sud;
- visibilité des produits sur la rive sud;

B) Raisons d'accessibilité géographique:

- facilité de traverser;
- augmentation du trafic.

Au moment de la compilation, il fut possible d'observer que les commerces de viandes de la rive sud furent favorisés par l'ouverture du pont grâce à la "meilleure" qualité et au prix de la viande. De plus, les acheteurs aiment voir débiter leur viande selon leurs goûts. Habituellement, ces clients viennent pour acheter un quartier de viande afin de l'entreposer dans leurs congélateurs. D'autres commerces expliquent leur situation avan-

tageuse par l'augmentation du trafic à la suite de l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Ces commerces, des comptoirs pour la plupart, se localisent à Larochelle à proximité de la sortie du pont. Enfin, un grossiste de la rive sud, dont la zone de distribution chevauche le fleuve Saint-Laurent, a déclaré avoir économisé \$1,092.00 par année depuis l'ouverture du pont, car il lui en coûtait \$21.00 par semaine pour traverser ses camions par bateaux-passeurs (12 voyages à \$1.75 chacun).

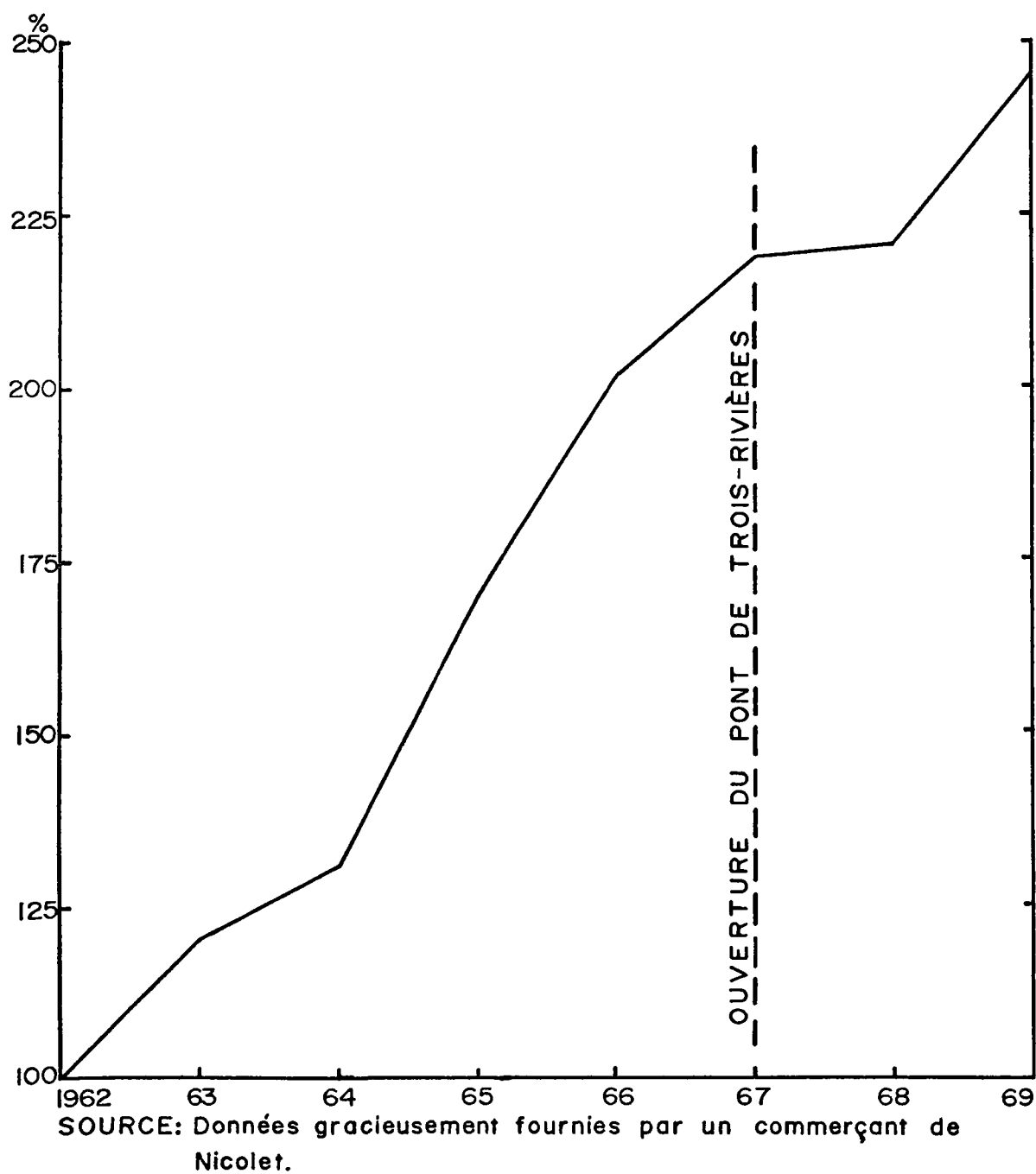
Il fut possible d'obtenir les chiffres de ventes annuelles d'un commerçant de Nicolet. D'après ses livres de comptabilité, on peut observer que durant les six mois qui ont suivi la date d'ouverture du pont, ce commerçant n'a pu obtenir une augmentation de ses ventes, même pendant la période de Noël-Jour de l'An (1967-1968). La courbe annuelle illustre ce phénomène (FIGURE 32). Dans l'ensemble, le pont a provoqué une diminution relative et non absolue des ventes totales de 1968. En 1969, il y eut une augmentation du rythme de croissance. Le même commerçant a de plus fait observer que pendant les semaines de tempêtes (en hiver), ses ventes hebdomadaires augmentent environ de \$600.00. Selon lui, les épiciers n'ont pas perdu beaucoup de clients, mais bien des ventes, parce que ceux-ci achètent occasionnellement ou irrégulièrement à Trois-Rivières. Ce qui explique le peu de fluctuations saisonnières dans l'impact de l'ouverture du pont.

Les commerces de Laval et de Larochelle furent les moins avantagés par l'ouverture du pont pour les mêmes facteurs énumé-



FIGURE 32

ÉVOLUTION DES VENTES TOTALES  
ANNUELLES DE 1962 A 1969 D'UN  
COMMERCE D'ALIMENTATION DE NICOLET



rés plus haut. Cependant leur proximité du pont et leur petite taille expliquent leur faiblesse vis-à-vis leurs concurrents de la rive nord. Ceux de Nicolet le sont beaucoup moins, d'abord parce qu'ils sont plus éloignés de l'agglomération trifluvienne et ensuite parce qu'ils sont moins petits que les commerces de Laval et de Larochelle. Pour d'autres au contraire, la proximité du pont fut un avantage parce qu'un trafic plus intense a permis d'augmenter les ventes (comptoirs à légumes et à produits laitiers).

#### 6.1.2 Les commerces de quincaillerie et de construction

Les commerces liés à la construction n'ont pas ressenti l'influence de l'ouverture du pont, à l'exception d'un seul avantage grâce à ses prix compétitifs. Quant aux commerces de quincaillerie, deux se trouvent favorisés par le pont pour l'approvisionnement plus rapide en pièces, tandis que quatre autres ont vu leurs ventes diminuées parce que les prix et le choix sont meilleurs dans l'agglomération trifluvienne. Les commerçants voient une relation entre la taille de la marchandise et l'impact du pont. Pour une petite marchandise comme les ustensiles de maison, la poêlerie, la clouterie, les outils, les articles de serruriers et menus autres objets en métal, les commerces sont affectés par l'ouverture du pont, tandis que c'est l'inverse pour les articles lourds ou ayant un gros volume, comme les matériaux de construction.

### 6.1.3 Les commerces de meubles et d'appareils électriques

Selon les informations recueillies, on observe que les commerces de meubles furent plus avantagés que les commerces d'appareils électriques par l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Pour les meubles, le prix est le facteur essentiel, tandis que pour les appareils électriques (radio, tourne-disque, articles ménagers...) le facteur marque s'ajoute à celui du prix. Dans l'ensemble, le déplacement de la clientèle pour ces achats obéit à des motivations plutôt rationnelles, comparativement à celles des commerces d'alimentation. Cette plus grande rationalité dans l'achat provient d'abord et avant tout du prix généralement élevé de ce type de marchandise. C'est pourquoi le client n'hésite pas à faire plusieurs déplacements sur de plus grandes distances pour comparer les prix exigés par chaque commerçant. Les commerçants de meubles et d'appareils électriques de la rive sud ont exploité cette variable pour attirer des clients de la rive nord.

### 6.1.4 Les commerces affectés aux véhicules

Ces commerces regroupent trois sous-types différents: pompistes (essence et huiles), garagistes (réparations générales) et concessionnaires (vendeurs d'autos).

Parmi les pompistes, trois de Larochelle et un de Nicolet furent avantagés par l'ouverture du pont, tandis que trois à Laval et un à Bécancour ont ressenti l'influence néfaste de la fermeture

du Service de la Traverse. Les pompistes de Larochelle profitent de l'augmentation du trafic créée par l'ouverture du pont et la convergence du trafic vers cette localité. Ceux de Laval se trouvent désavantagés à cause du déplacement du point de convergence du trafic vers l'ouest de Laval.

Quant aux garagistes, deux de Laval déclarent s'approvisionner en pièces plus facilement depuis l'ouverture du pont. Pour les cinq concessionnaires de la région étudiée, ils sont avantagés par le pont, car ils peuvent attirer une clientèle de Trois-Rivières par leur prix plus compétitif (frais d'administration moins élevé) et leur service après-vente. La situation est donc identique à celle des commerces de meubles et d'appareils électriques, car le client obéit surtout à des mobiles rationnels (marque, prix...) pour acheter une automobile.

#### 6.1.5 Les commerces d'articles de sport, de décoration, de culture et de luxe

Les commerces vendant les produits énumérés dans la classification commerciale (APPENDICE 3) furent influencés négativement par l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Ces produits (cadeaux, bijoux, parures, souvenirs, antiquités,...) se caractérisent par leur nouveauté, leur luxe, leur attrait, leur style, leur vogue, leur variété... Aussi la motivation de la clientèle sera d'ordre émotif, correspondant à l'impulsion, au goût, à la publicité, à l'ambiance... Voici une citation de Michel Bisca-

yart qui s'applique bien à ce type de clientèle:

"Elle ne sait pas à l'avance ce qu'elle désire acquérir, ni où elle va acheter; elle forme son goût et exerce son choix sur place. Cet attrait du choix l'attire irrésistiblement vers le centre commerçant de la ville, tandis qu'elle remplit son filet d'articles courants dans son quartier ou dans son village"<sup>1</sup>.

Mobiles émotifs, goûts variés, voilà autant de caractéristiques qui rendent importantes les raisons suivantes: choix et variété, publicité, changement de décor. C'est pourquoi les bijoutiers, les disquaires, les libraires, les commerçants de jouets et de cadeaux subirent l'influence néfaste de l'ouverture du pont.

Cependant, deux journaux régionaux en furent favorisés. La compagnie du Nouvelliste ayant un bureau à Nicolet fut maintenant en mesure de fournir un meilleur service à sa clientèle du sud par une livraison plus rapide et plus régulière. En effet, les abonnés de plusieurs paroisses reçoivent leur quotidien la journée même au lieu du lendemain. Quant au second journal, Le Courrier-Sud-Boussole, il vendit plus de pages publicitaires à des commerçants de la rive nord et surtout à l'organisation des marchands du Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest. Un relevé, effectué pendant trois mois, du nombre de magasins de la rive nord qui utilisent le Courrier-Sud-Boussole pour leur publicité,

---

<sup>1</sup>BISCAYART, Michel. Le marketing, nouvelle science de la vente. Verviers, Editions Gérard & Co., 1967. p. 73. Collection "Bibliothèque Marabout".

montre qu'en moyenne 10 magasins de la rive nord par semaine achètent de l'espace dans le journal à cette fin.

#### 6.1.6 Les commerces de vêtements

Les prix et les facilités de paiement sont des facteurs négligeables comparativement à ceux de variété, décor, ambiance, anonymat... Lorsque les gens s'habillent, ils prennent beaucoup de temps à choisir; car l'apparence de leur propre personne en dépend. La publicité exploite ce thème par les mots suivants: fierté, mode, confort, distinction, raffinement... La clientèle professionnelle et aisée est plus attirée par la ville de Trois-Rivières que les travailleurs d'usine et les cultivateurs. De plus, le vêtement et la chaussure de travail sont moins affectés par l'ouverture du pont que le vêtement de luxe ou de sortie.

### 6.2 LE CENTRE D'ACHATS DE TROIS-RIVIERES-OUEST, FACTEUR D'ATTRAC- TION COMMERCIALE POUR LA CLIENTELE DE LA RIVE SUD

L'ouverture officielle du Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest eut lieu le 4 août 1961. Ce centre commercial fut le premier à s'installer dans l'agglomération trifluvienne. Il groupe maintenant 34 magasins et services affiliés à différentes chaînes commerciales d'envergure nationale ou internationale.

#### 6.2.1 Le centre d'achats attire la clientèle de la rive sud

Ce centre d'achats attire une clientèle importante de la rive sud depuis l'accélération de l'utilisation de l'automobile

et l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Ces deux facteurs confirment l'importance des moyens de transports sur les aires de marché, comme l'écrit Claval:

"Malgré les progrès dans les méthodes d'échange d'information, les marchés de services (commerciaux) sont ainsi constitués qu'ils nécessitent souvent un contact personnel entre le client et le vendeur. Dans ces conditions, la structure géographique des marchés de services dépend essentiellement de la façon dont sont assurés les déplacements des personnes"<sup>1, 2</sup>.

C'est à cause de ces deux facteurs que la clientèle du sud hésite moins à entreprendre des déplacements plus nombreux et plus longs pour effectuer des achats dans les grands centres. Ces déplacements sont à l'origine d'une profonde modification des commerces comme le décrit bien Paul Claval:

"Et pour la première fois, on voit se modifier la portée des services quotidiennement nécessaires. Ceci est dû à deux modifications dont les effets s'ajoutent: l'utilisation de l'automobile pour les achats courants, la vulgarisation des réfrigérateurs domestiques qui permettent à la ménagère d'espacer ses achats de produits alimentaires. Dès lors, la taille du marché de service alimentaire n'est plus de quelques centaines de mètres et du kilomètre, mais elle atteint plusieurs kilomètres. A la campagne, on renonce au service du petit commerçant du village, qui est mal approvisionné et qui vend cher, et on va faire ses achats dans quelque village-centre, où une maison à

<sup>1</sup>CLAVAL, Paul. Géographie générale des marchés. Paris, Les Belles Lettres, 1962. pp. 182-184.

<sup>2</sup>Les soulignés sont de l'auteur de la thèse.

succursales multiples a créé un magasin libre-service. De même, en ville, ce sont les libres-services des quartiers périphériques qui se multiplient et qui attirent une part croissante de la clientèle"<sup>1</sup>.

Ainsi cette citation montre jusqu'à quel point l'automobile a augmenté l'aire de portée des produits, même ceux de consommation courante. La portée a cependant une limite dans l'espace à cause du coût de transport et du temps perdu (un coût ou un manque à gagner tout au moins).

Cette évolution dans la mentalité d'achats et dans la structure commerciale est également caractéristique de la région étudiée: ce qui explique la description effectuée par un journaliste au sujet de l'ouverture du pont de Trois-Rivières:

"En décembre 1967, un événement capital pour la région venait marquer un point en faveur des marchands du Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest: LE PONT ... (sic).

En effet, l'ouverture du pont de Trois-Rivières marqua un nouveau départ pour ceux qui avaient eu confiance dans les possibilités commerciales de la cité de Laviolette et sa région.

Les marchands du Centre d'Achats le savent, depuis l'ouverture du pont il eut un essor considérable concernant le niveau des ventes et ce, grâce sans doute à l'affluence de clients qui traversent le pont venant d'un peu partout des régions de Bécancour, Nicolet, et même de Victoriaville.

Grâce à ces gens de la rive sud (qui empruntent

---

<sup>1</sup>CLAVAL, Paul. Op. cit... pp. 182-184.



le pont), les 28 marchands du Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest accusent pour la plupart une augmentation de ventes de l'ordre de 30% à 40%. Il y a même certains marchands qui déclarent une hausse de 60% en comparant différentes périodes se situant avant et après la construction du pont de Trois-Rivières.

M. Rochefort (gérant du Centre d'Achats) a également mentionné que depuis l'ouverture du pont sur le fleuve Saint-Laurent, une foule de résidents de la rive sud allaient effectuer leurs emplettes à Trois-Rivières-Ouest. De plus, il a spécifié que les touristes se trouvent dirigés au même endroit lorsqu'ils empruntent la voie fluviale<sup>1</sup>.

Au terme de cette citation l'on peut se poser la question suivante: comment expliquer l'attrait du centre d'achats pour la clientèle du sud? L'explication repose sur plusieurs facteurs que l'on peut regrouper en deux catégories:

A) Les facteurs géographiques:

- le centre d'achats est à proximité du pont;
- mobilité accrue de l'information par l'amélioration des services de communications;
- concentration de plusieurs commerces au même endroit;

B) Les facteurs commerciaux et psycho-sociologiques:

- choix et variété;
- problème du prix;
- décor et ambiance.

<sup>1</sup>A. C.. Le Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest célébrera son 7 ième anniversaire. Dans Courrier-Sud. Mercredi, 31 juillet, 1968.

### 6.2.2 Les facteurs géographiques de cette attraction commerciale

L'attraction du Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest s'explique d'abord par sa proximité du pont qui favorise un accès facile à la clientèle du sud (FIGURE 33). Comme le dit la publicité de l'Association des Marchands Progressifs de Nicolet: "10 minutes du pont de Trois-Rivières". En effet, les gens du Sud qui désirent effectuer des achats dans l'agglomération trifluvienne, prennent la route 2 et ensuite le boulevard de Trois-Rivières-Ouest qui les mènent à un premier groupe de magasins, le centre d'achats. Au lieu de continuer au centre-ville de Trois-Rivières, ils s'y arrêtent et y font bien souvent la majorité de leurs emplettes. Un résident de Larochelle prend cinq minutes environ pour atteindre le centre d'achats. Enfin, cette accessibilité est favorisée par l'absence de péage sur le pont.

En plus d'accessibilité rapide et facile par sa proximité du pont, le centre d'achats offre plusieurs places de stationnement pour les automobiles (PHOTO 7). D'ailleurs la publicité du centre d'achats exploite cet atout dans l'hebdomadaire de la rive sud, le Courrier-Sud-Boussole:

"24 magasins au service du Sud. Gens de la Rive Sud, rendez-nous visite et vous serez satisfaits. Pas de parcomètre à nourrir. Il y a de la place. Stationnement facile pour plus de 1500 autos. Gens de la Rive Sud "Bienvenue"!".

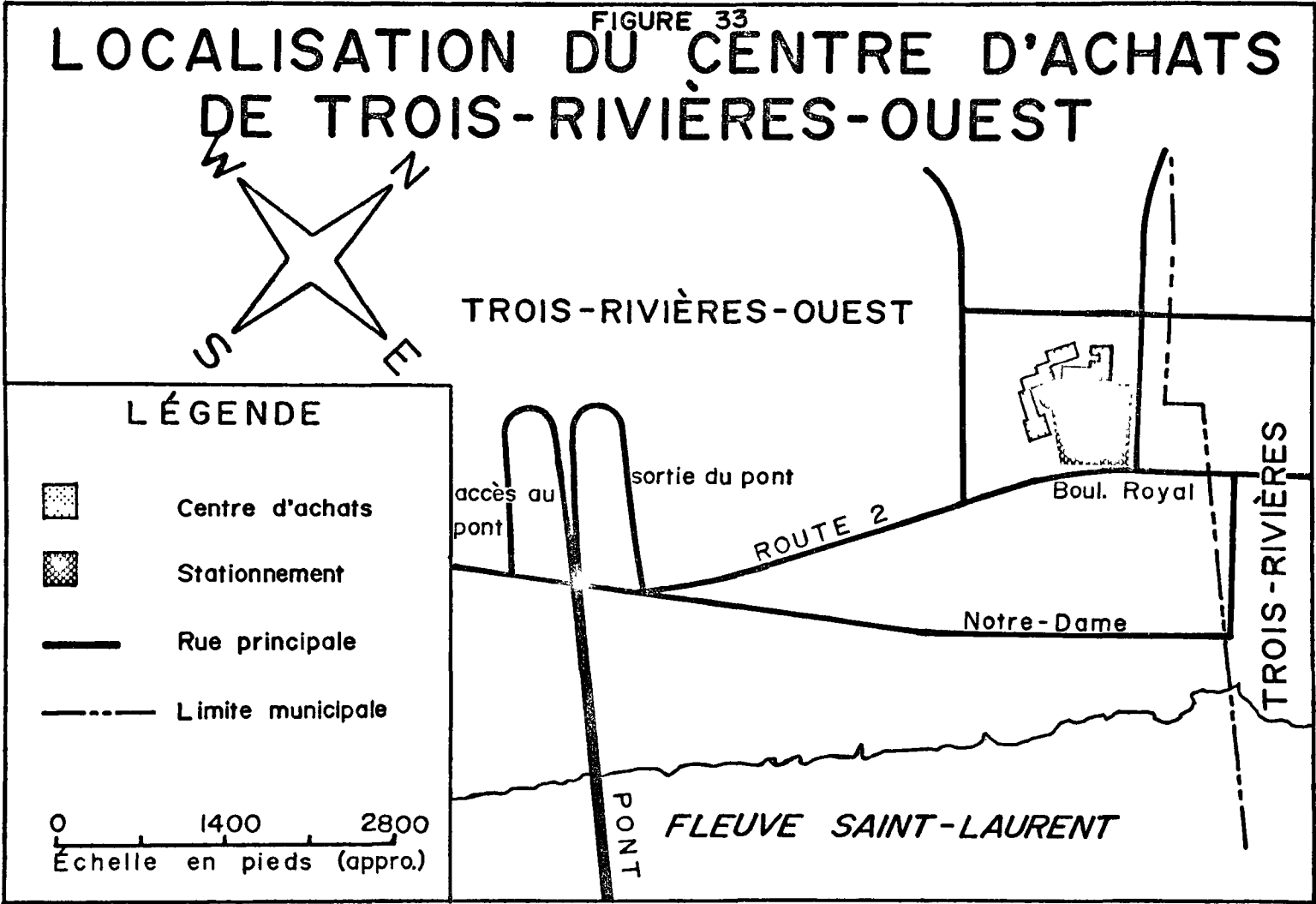




PHOTO 7: Le Centre d'Achats de Trois-Rivières-Cuest. Il offre une grande variété de magasins spécialisés sur un espace restreint et une possibilité de stationnement pour 1500 autos.



PHOTO 8: Le décor accueillant du centre d'achat. Ce centre d'achats permet aux gens de se promener et de faire du lèche-vitrine à l'abri des intempéries. Ce décor est un facteur d'attraction pour les gens de la campagne.

Ce stationnement facile et gratuit se révèle un atout important pour les gens des campagnes peu habitués au trafic des villes.

Cette accessibilité facile dans l'espace se double d'une accessibilité plus grande au niveau de l'information. En effet, la diffusion de celle-ci s'est constamment améliorée depuis l'ouverture du pont de Trois-Rivières. D'abord, comme il a été mentionné ci-dessus, le quotidien de Trois-Rivières a une distribution plus rapide et plus régulière sur la rive sud tandis que l'hebdomadaire Courrier-Sud-Boussole fournit quelques pages publicitaires pour les commerces de l'agglomération trifluvienne. Ensuite depuis quelques années, il y a le libre-échange téléphonique entre Nicolet et Trois-Rivières d'une part et entre Ville-de-Bécancour et Trois-Rivières d'autre part. Ainsi les gens de la rive sud peuvent s'informer auprès des commerçants de la rive nord s'ils ont les services et les articles désirés; ce qui constitue un facteur accélérant l'influence de Trois-Rivières sur sa zone d'influence du sud. Ce libre-échange téléphonique est d'autant plus favorable à Trois-Rivières qu'il n'y en a pas entre Ville-de-Bécancour et Nicolet. Lors d'un sondage d'opinion de l'Association des Marchands Progressifs de Nicolet, 86% de ses membres réclament des communications téléphoniques directes avec Ville-de-Bécancour "pour un meilleur service à leur clientèle actuelle et 66% estiment que ce libre échange téléphonique contribuerait à améliorer leur commerce avec cette région"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ASSOCIATION DES MARCHANDS PROGRESSIFS DE NICOLET. Sondage auprès des 52 des 60 commerces de Nicolet. Nicolet, 1970. 7 p.

Le libre-échange téléphonique et la proximité du centre d'achats et du pont sont des facteurs géographiques importants au niveau régional des échanges. En effet, l'utilisation du centre commercial prend son intérêt quand le client trouve concentré dans le plus petit espace possible le plus grand nombre possible de commerces: ce qui lui permet de tirer mieux parti du temps dont il dispose pour effectuer ses achats (PHOTO 7). Donc, le client du centre d'achats peut faire des emplettes de toutes sortes ("d'autres achats par la même occasion" selon les commerçants) dans un délai plus court sans trop de déplacement.

#### 6.2.3 Les facteurs commerciaux et psycho-sociologiques de cette attraction commerciale

Outre les facteurs géographiques, il y a les facteurs commerciaux. Le premier est sans contredit l'assortiment ou la variété des marchandises. Au centre d'achats, cet atout existe surtout pour la chaussure (3 magasins spécialisés) et le vêtement (7 magasins spécialisés). D'ailleurs, chaque commerce du centre, même s'il est le seul pour vendre une marchandise, offre plus de choix que les commerces de la rive sud, à cause de la nombreuse clientèle qui facilite la rotation du stock de chaque marchandise. Par exemple, le Steinberg's du centre d'achats offre plus de variété que l'ensemble des épiceries de la région étudiée. Le centre d'achats vend-t-il moins cher? Une firme d'urbanistes,

Bémer Inc de Québec, affirme non dans son rapport:

"Les frayeurs qu'ont éprouvées les commerçants nicolétains par la suite de l'ouverture du pont sur le fleuve, donnant un accès direct à Trois-Rivières ne se sont pas avérées fondées dans l'ensemble. Les prix plus avantageux qu'on peut obtenir dans un petit centre dont les frais d'administration sont sûrement moins élevés qu'à Trois-Rivières, ont contribué pour une bonne part à contrecarrer l'attrait commercial de Trois-Rivières pour la clientèle de Nicolet"<sup>1</sup>.

Les frais d'administration du centre d'achats sont beaucoup moins élevés qu'on ne le pense généralement. Si on se fie aux résultats obtenus par l'Association des Marchands Progressifs de Nicolet, il est certain que les frais d'administration soient plus élevés à Nicolet. En effet, d'après l'enquête, l'achalandage aux 52 commerces de Nicolet est de 10 clients par jour pour chaque employé (272 employés au total). D'après le calcul du nombre d'automobiles dans le stationnement du centre d'achats, il est certain que les vendeurs reçoivent pour leur part beaucoup plus que 10 clients par jour. D'autre part, l'achat de gros stock par le détaillant du centre d'achats permet d'abaisser le coût unitaire de la marchandise. Un relevé des prix de 111 produits à Nicolet et au Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest permet de confirmer une telle affirmation (APPENDICE 9).

---

1

BEMER INC. Concept de réaménagement de la ville de Nicolet.  
Québec, sans date. 222 p.

D'abord, il faut observer que le relevé fut effectué au Super Marché d'Alimentation et dans les magasins de la Place 21 Mars de Nicolet, c'est-à-dire dans les commerces les plus prospères de la région étudiée. D'autre part, une comparaison des prix était possible lorsque les produits étaient en tout point identiques quant à la marque, la quantité et la qualité. Cette condition de comparabilité a imposé un relevé moins complet dans le domaine de la quincaillerie, des meubles, des appareils électriques, des véhicules et du vêtement. Cependant, le relevé des prix de 111 produits prouve que les prix sont meilleurs dans les grands centres. Pour l'alimentation, l'écart des prix entre \$38.62 pour Nicolet et \$36.35 pour Trois-Rivières-Ouest est seulement de \$2.27, parce que le relevé effectué au Steinberg's du centre d'achats a dû éliminer beaucoup de produits dont la marque déposée est "Steinberg's". Or ces produits (pains, pâtisseries, bonbons, sucre, beurre, café, produits en conserve...) sont ordinairement à très bon marché et font partis du groupe de leurs produits à "prix miracle". Les prix des petits appareils électriques sont légèrement meilleurs à Trois-Rivières comme il fut constaté précédemment pour les marchandises de petite taille. Pour les articles de sport et de culture, le client économise environ \$0.37 sur chaque dollar d'achats à Trois-Rivières-Ouest par rapport à un dollar à Nicolet; autrement dit, il obtient plus de produits pour son dollar d'achats au centre d'achats qu'à Nicolet. Le consommateur des produits pharmaceuti-



ques les plus courants a intérêt à acheter au centre d'achats car il réalise une économie de 11.2% sur ses achats. Sur le relevé total de 111 marchandises, on constate une économie d'achats de 11% à Trois-Rivières-Ouest, car un consommateur de la région étudiée doit payer \$831.69 sur la rive sud pour ces marchandises alors qu'il débourse seulement \$756.39 au Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest, soit une économie de \$75.30.

Enfin, il y a un autre facteur qui peut attirer une clientèle au centre d'achats: c'est l'ambiance, le décor ou la curiosité...(PHOTO 8). En effet, la concentration des commerces en un seul endroit permet aux gens de faire du "lèche-vitrine". En plus, il y a une salle de quilles pour se distraire sans compter le restaurant et le bar pour prendre une collation et un rafraîchissement.

Ainsi l'attraction du Centre d'Achats de Trois-Rivières-Ouest s'explique par des facteurs géographiques, commerciaux et même psycho-sociologiques. La définition de centre commercial de Michel Biscayart s'applique bien à la situation étudiée dans ce travail:

"Ensemble de magasins et services vendant au détail . des articles de grande consommation, à prix réduit grâce au libre service, grâce aussi à une gamme d'articles standardisés et conditionnés pour une vente rapide et à un taux de rotation élevé. Ils sont situés dans un centre de population bien desservi

par un réseau routier, et offrent un parc de stationnement important aux clients automobilistes. Le consommateur consent à se déplacer, car il peut grouper, grouper ses achats et amener ses emplettes dans sa voiture"<sup>1</sup>.

Avant de terminer cette section, il faut aussi mentionner que le centre-ville de Trois-Rivières constitue lui aussi un facteur d'attraction commerciale<sup>2</sup>. Est-il aussi attractif que le centre d'achats pour la clientèle de la région étudiée? Il est impossible de répondre à cette question de façon précise. Cependant les commerçants de la région voient le centre d'achats comme leur principal concurrent.

### 6.3 AUTRES FACTEURS COMPLIQUANT L'ANALYSE DU PROBLEME

Cette troisième section du chapitre vise à décrire la situation économique locale et régionale de la rive sud, car elle influence directement l'activité commerciale des localités étudiées et elle permettra de comprendre des hypothèses mises de l'avant quant à l'avenir du commerce. D'ailleurs, les commerçants interrogés ont souvent mentionné le problème:

"Quand le bâtiment va, tout va... L'industrie génère le commerce. Sans l'industrie, le commerce reste stable. Ainsi au lieu d'engager un publiciste à plein temps ou à temps partiel pour notre association

<sup>1</sup>BISCAYART, Michel. Op. cit. p. 291.

<sup>2</sup>Une visite sur le terrain effectuée en 1972 a permis à l'auteur de cette thèse de constater l'ouverture d'un nouveau centre d'achats à Trois-Rivières appelé Les Rivières (1971).

des marchands, il faudrait retenir les services d'un commissaire industriel"<sup>1</sup>.

Quelle est la conjoncture économique générale de la région? Deux aspects à étudier sont retenus pour la décrire: la population et l'économie.

#### 6.3.1 L'état démographique de la région étudiée

L'étude de l'état d'une population peut apporter une excellente contribution à la connaissance de l'évolution commerciale d'une région. Dans un rapport de l'Association des Marchands Progressifs de Nicolet, on écrivait que "le commerce à Nicolet suit le vieillissement de la population"<sup>2</sup>. Plusieurs commerçants ont souligné le problème. L'analyse de deux graphiques peut l'éclairer.

L'évolution comparée de l'augmentation de la population de Bécancour et du comté de Nicolet montre que le volume de population s'est stabilisé depuis plusieurs années. Seule la ville de Nicolet a eu une augmentation plus grande depuis 1956. D'ailleurs cette augmentation est beaucoup plus faible que celle de l'agglomération trifluvienne (FIGURE 16).

Cette stabilité démographique peut s'expliquer par la

---

<sup>1</sup>Notes prises sur le terrain.

<sup>2</sup>ASSOCIATION DES MARCHANDS PROGRESSIFS DE NICOLET. Op. cit..  
p. 2.

figure 34 qui montre un creux plus prononcé dans les groupes d'âges de 20 à 50 ans sur la rive sud que sur la rive nord. Comparativement à la région de Trois-Rivières, le comté de Saint-Maurice accuse un surplus dans ces groupes d'âges, mais par rapport à la province, il est en déficit. Nicolet a relativement moins d'éléments dans ces groupes que le comté de Saint-Maurice, la région de Trois-Rivières et la province. Par contre, Nicolet possède un taux de natalité plus élevé que le comté de Saint-Maurice, la région et la province, même s'il a relativement plus d'éléments âgés. Bref, le dynamisme démographique est plus faible dans Nicolet que dans le Saint-Maurice également moins dynamique que la province. Ensuite, le déficit relatif de gens de 20 à 50 ans dans les deux comtés comparativement à la province, s'explique par une émigration des jeunes actifs. Cette émigration augmente l'indice de vieillissement de la population des deux comtés et aura à long terme pour effet d'abaisser le taux de natalité et de diminuer le volume de population<sup>1</sup>.

### 6.3.2 La situation économique de la région étudiée

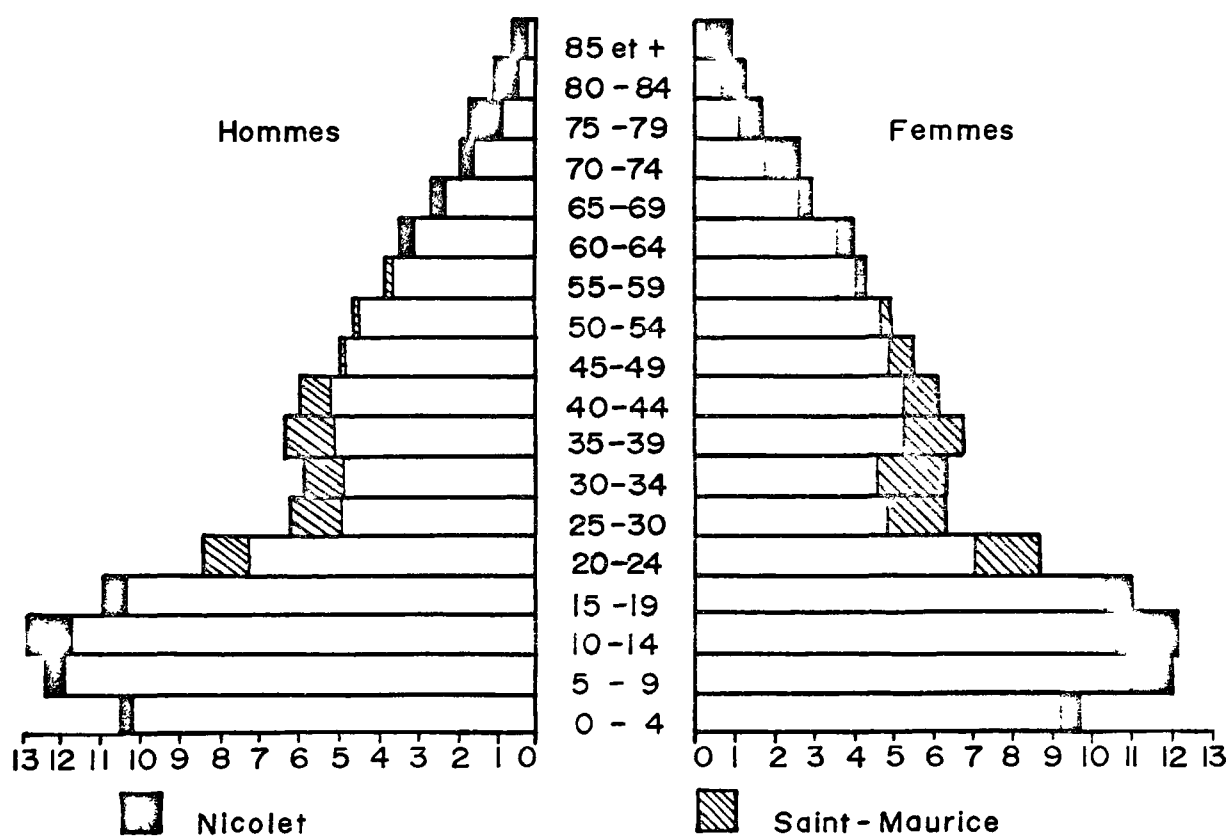
En plus de l'évolution interne et externe de la population, il y a également les conditions économiques qui fournis-

---

<sup>1</sup>ROBERT, Bernard. Structure par âge relative. Comtés et régions, province de Québec, 1966. Québec, Bureau de la Statistique du Québec, 1971. pp. 40-43.

FIGURE 34

PYRAMIDES D'ÂGES DES COMTÉS DE NICOLET  
ET DE SAINT-MAURICE EN 1966



SOURCE: BUREAU DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC.

sent des données intéressantes à plusieurs points de vue.

Si on étudie les revenus des familles du diocèse de Nicolet (TABLEAU 12), on constate qu'une famille sur deux a moins de cinq milles dollars par année pour vivre et qu'une famille sur trois a moins de quatre milles dollars<sup>1</sup>. Le revenu moyen par famille dans le diocèse de Nicolet est de \$4,927.00. Est-ce une situation de pauvreté? La pauvreté se définit d'après les normes et les valeurs du milieu où les gens vivent. Aussi faut-il être conscient que les seuils de pauvreté pour Montréal sont différents de ceux de la région étudiée. Cependant, faute d'une classification établie pour la région, il faut utiliser les seuils définis par le Conseil du Travail de Montréal:

- 1) Familles pauvres: familles avec deux enfants ayant un revenu annuel inférieur à \$3,000.00;
- 2) Familles dans la privation: familles avec deux enfants ayant un revenu annuel inférieur à \$4,000.00;
- 3) Familles dont l'existence est précaire ou marginale: familles avec deux enfants ayant un revenu annuel inférieur à \$5,000.00.

Selon cette classification, 19.8% des familles vivent dans la pauvreté, 16.4% dans la privation et 18.0% dans la mar-

---

<sup>1</sup>LE CENTRE DIOCESAIN DE RECHERCHES PASTORALES. La famille dans le diocèse de Nicolet. Nicolet, 1970. 126 p.

TABLEAU 12

## REVENUS DES FAMILLES DU DIOCESE DE NICOLET EN 1970

| NIVEAU DE VIE                   | Etendue des revenus<br>\$ | Fréquence rela-<br>tive cumulée<br>% | Répartition<br>entre type<br>de niveau de<br>vie |
|---------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Pauvreté                        | Moins de 2,000            | 6.4                                  | 26.2                                             |
|                                 | 2,000 - 3,000             | 19.8                                 |                                                  |
| Privation                       | 3,000 - 4,000             | 36.2                                 | 10.0                                             |
| Marginalité                     | 4,000 - 5,000             | 54.2                                 | 18.0                                             |
| Classes moyen-<br>nes et riches | 5,000 - 6,000             | 67.2                                 | 40.7                                             |
|                                 | 6,000 - 8,000             | 81.1                                 |                                                  |
|                                 | 8,000 - 10,000            | 86.8                                 |                                                  |
|                                 | 10,000 et plus            | 94.9                                 |                                                  |
| Non déclaré                     | non déclaré               | 100.0                                | 5.1                                              |
| TOTAL:                          | -                         | -                                    | 100.0                                            |

SOURCE: LE CENTRE DIOCESAIN DE RECHERCHES PASTORALES. Op. cit..

ginalité pour un grand total de 54.2%.

Outre le revenu annuel des familles, l'émission des permis de construction est un excellent indice de développement économique de la région. Un recensement des constructions dans la région étudiée fut fait pour quatre années. Les permis agricoles (construction de granges et de maisons des cultivateurs) ont été mis à part. Les permis non agricoles concernent les constructions de toutes sortes qui sont taxables selon la loi des Cités et Villes. Le tableau 13 montre qu'il n'y a pas eu de développement domiciliaire important, conséquence logique à un développement industriel et commercial. Il y a cependant une exception avec Larochelle dont l'émission des permis est passée d'une valeur déclarée de \$71,625.00 en 1967 à \$366,200.00 en 1970. Cette augmentation provient de la construction d'un autodrome et de deux établissements industriels agricoles pour la somme totale de \$121,450.00. Malgré tout, il y eut un plus de construction domiciliaire.

### 6.3.3 La situation commerciale de la région étudiée

L'état démographique et économique du comté a empêché les commerçants de se spécialiser davantage sur la rive sud parce que le marché de clientèle est demeuré stable et que les frais d'administration ont augmenté vite depuis une quinzaine d'années: ce qui constitue un facteur important à la concentration verticale. L'Association des Marchands décrit bien le



TABLEAU 13

NOMBRE ET VALEUR DECLAREE DES PERMIS DE CONSTRUCTION ET DE REPARATION EMIS EN 1967-1968-1969 ET 1970 DANS LA REGION ETUDIEE

| ANNEE         | 1967        |         | 1968        |         | 1969        |         | 1970        |         |
|---------------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|---------|-------------|---------|
| LOCALITE      | Valeur      |         | Valeur      |         | Valeur      |         | Valeur      |         |
|               | N. déclarée |         | N. déclarée |         | N. déclarée |         | N. déclarée |         |
| Précieux-Sang | 3           | 4,100   | 3           | 12,600  | 2           | 11,000  | 2           | 12,200  |
| Bécancour     | 13          | 30,100  | 18          | 50,450  | 6           | 17,900  | 7           | 9,415   |
| Laval         | 28          | 26,550  | 25          | 70,300  | 10          | 20,050  | 14          | 71,300  |
| Larochelle    | 28          | 71,625  | 26          | 74,250  | 41          | 382,450 | 33          | 366,200 |
| Nicolet       | 16          | 262,000 | 30          | 503,000 | 30          | 392,000 | 34          | 465,000 |
| TOTAL         | 88          | 394,375 | 120         | 710,600 | 89          | 822,900 | 90          | 924,115 |

LEGENDE: N = nombre absolu de permis de construction et de réparation

SOURCE: Hôtels de ville de Bécancour et de Nicolet

## problème:

"C'est donc une constatation presque générale par les marchands, bien que 52% des marchands affirment acheter 100% de leurs besoins (sic) à Nicolet, 75% se disent obligés d'acheter à l'extérieur ce qu'ils ne trouvent pas à Nicolet par manque de choix. C'est une lacune qui incite la population de Nicolet et des environs à visiter des commerces plus complets à l'extérieur.

Les marchands concernés sont les premiers à le déplorer et répondent qu'un meilleur encouragement leur permettrait d'améliorer leurs lignes. Il s'agit d'un cercle vicieux. Le principal problème est le capital requis sans avoir en retour la certitude d'un meilleur encouragement. On constate d'ailleurs que la situation est demeurée dans l'ensemble assez stationnaire puisque près de 60% des commerces n'ont fait aucune rénovation d'importance depuis 4 ans cependant que 28% en ont fait depuis 2 ans"<sup>1</sup>.

Cette situation des commerces de la rive sud ne les aide pas à concurrencer les commerces spécialisés, nombreux et variés de la rive nord. Ainsi l'impact du pont de Trois-Rivières peut s'expliquer en partie par cette inégalité des forces. L'impact du pont s'explique-t-il par la faiblesse des commerces de la rive sud ou par la force de ceux de la rive nord? Faudrait-il dire comme Georges Chabot que la ville de Trois-Rivières exerce

---

<sup>1</sup> ASSOCIATION DES MARCHANDS PROGRESSIFS DE NICOLET. Op. cit.. pp. 1-2.

une "tutelle commerciale"<sup>1</sup> sur la rive sud?

#### 6.4 CLASSEMENT DES FACTEURS EXPLIQUANT L'IMPACT DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES

Avant de terminer l'explication de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces, il est nécessaire de voir les relations entre les facteurs et leur importance relative. Pourquoi l'ouverture du pont a-t-elle amorcé une modification dans la structure commerciale et le marché de la région étudiée?

Avant la fermeture du Service de la Traverse, les deux rives se sont développées économiquement et démographiquement indépendamment l'une de l'autre. Sur la rive sud, l'activité principale est l'agriculture et le seul centre important de population est Nicolet. Sur le plan commercial, il y a une dispersion de quelques commerces, petits et peu variés. Sur la rive nord, l'industrie et le commerce créent une agglomération importante de 105,000 habitants. Entre les deux rives, le fleuve Saint-Laurent constitue une barrière naturelle qui empêche l'agglomération trifluvienne de jouer son vrai rôle de pôle au point de vue services et commerces sur la rive sud. Les

---

<sup>1</sup>BEAUJEU-GARNIER et CHABOT. Traité de géographie urbaine.  
Paris, Armand Colin, 1963. p. 413.

bateaux-passeurs permettent cependant à cette agglomération d'y jouer un rôle mineur. D'autre part, cette situation favorise le développement de Nicolet (FIGURE 35).

Mais voilà que d'un coup avec l'ouverture du pont, l'agglomération trifluvienne peut exercer sa fonction sans problème. Elle entre en concurrence avec les localités du sud. Mais comme les forces ne sont pas égales, les commerces de Trois-Rivières attirent une clientèle aux dépens des commerces du sud et rétrécissent les marchés locaux et régionaux de la rive sud tant au point de vue de leur étendue géographique que de leur densité (commerciale). De plus, avec les bateaux-passeurs les gens devaient attendre à Laval et par conséquent utilisaient les services qu'on leur offrait tandis qu'avec le pont, ils ne passent pas à Laval ou n'arrêtent plus (FIGURE 36).

En conclusion, il est possible de dire que le pont fut la cause directe d'une concurrence commerciale plus forte entre les deux rives du Saint-Laurent. En effet, il a favorisé l'augmentation et la régularité du trafic (commerces favorisés), a canalisé le trafic dans une autre direction (commerces défavorisés de Laval) et a diminué les frais de transport (absence de péage). Il fut aussi une cause indirecte, car il a permis à d'autres facteurs, notamment les facteurs commerciaux et centralisateurs (concentration verticale et géographique), de jouer leurs rôles véritables. Par exemple, l'agglomération trifluvien-

ne a pu jouer son rôle de polarisation: la concurrence commerciale s'est établie et une partie de la clientèle a vu un nouveau pôle se rapprocher d'elle en distance-temps et prendre une importance de plus en plus grande dans leur vie quotidienne (FIGURES 35 et 36).

FIGURE 35

SCHEMA DE LA SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET COMMERCIALE DES DEUX  
RIVES AVANT L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES

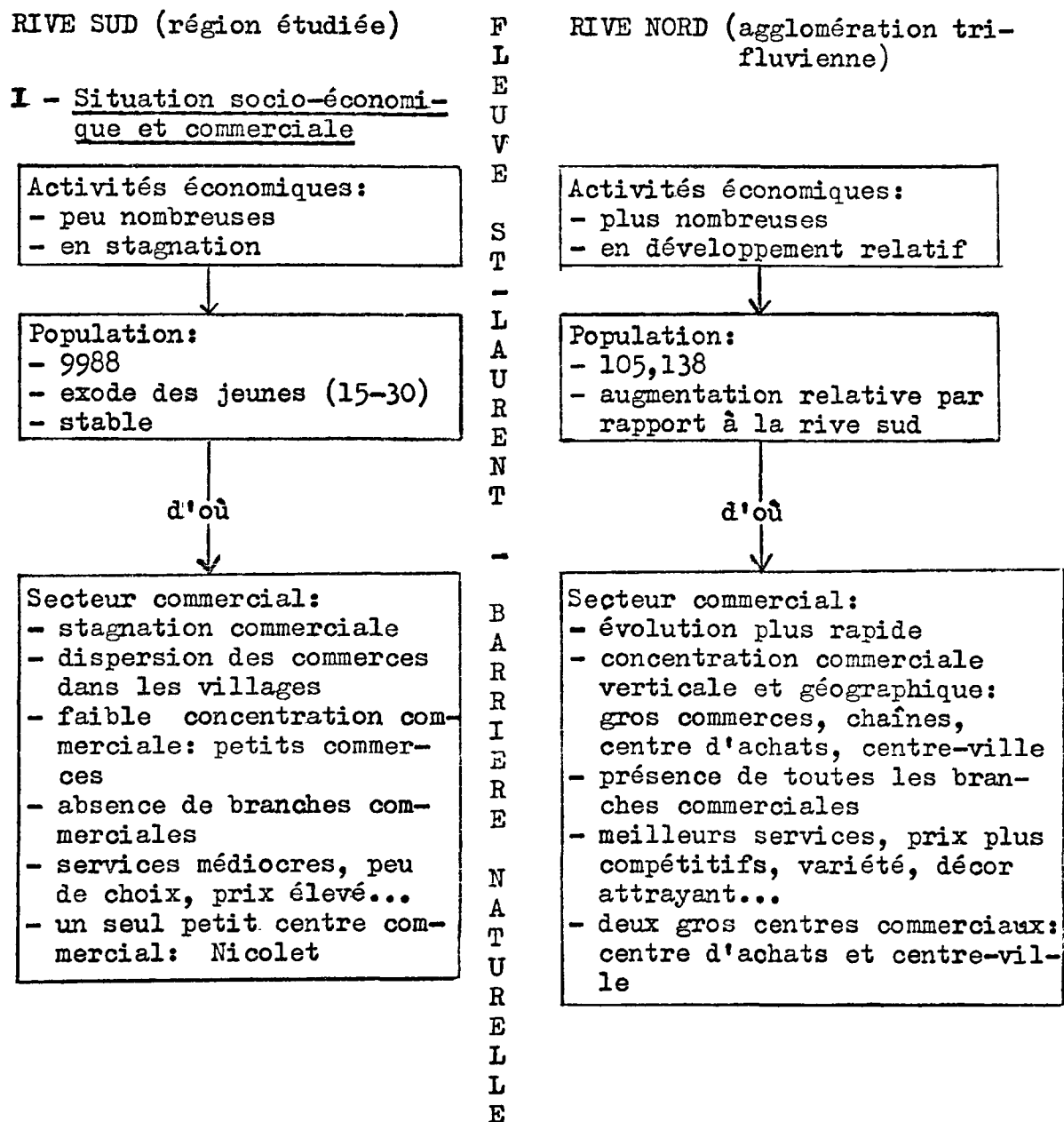
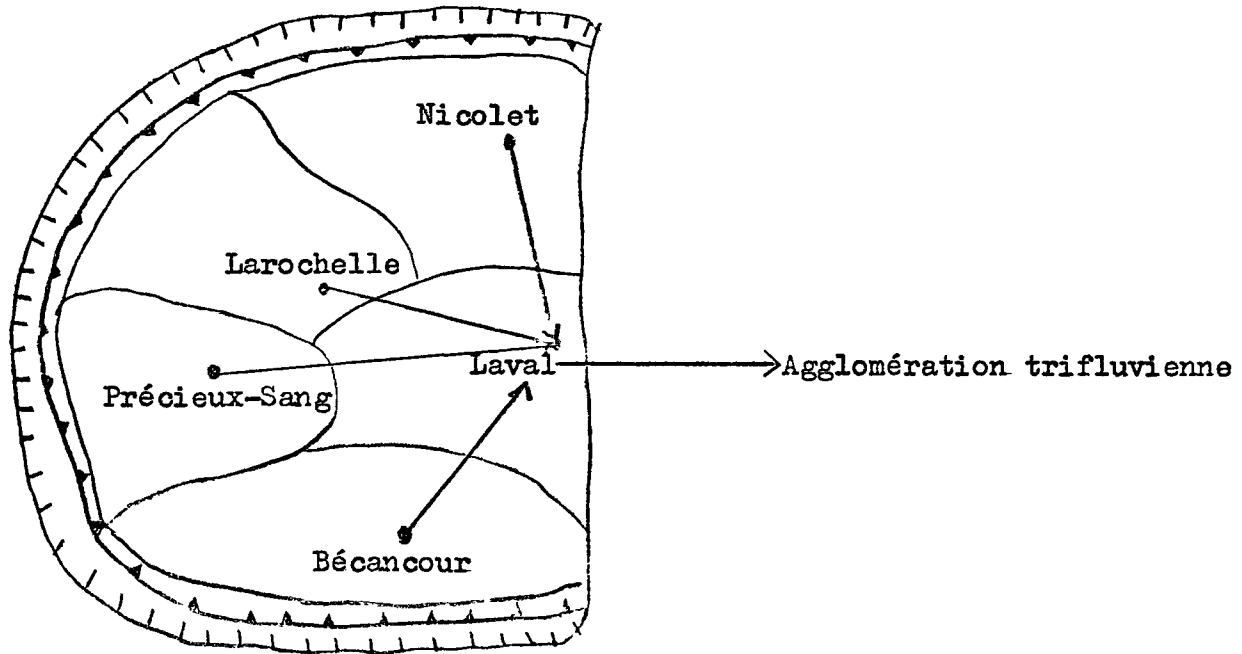


FIGURE 35 (suite)

II - Marchés commerciaux:

## A) Pôles et zones d'influence:



## B) Hiérarchie des pôles:

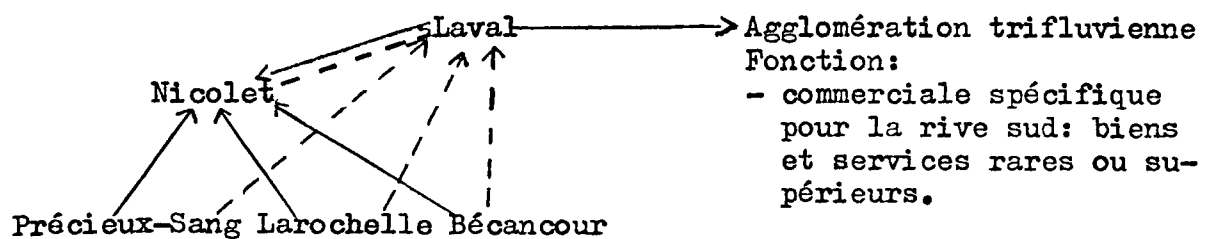


FIGURE 36

SCHEMA DE LA SITUATION COMMERCIALE DES DEUX RIVES APRES L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES

RIVE SUD (région étudiée)

RIVE NORD (agglomération trifluvienne)

I - Situation commerciale

- A) Un secteur commercial faible, d'où un déplacement de la clientèle vers l'agglomération trifluvienne.

Le pont, diminuant l'effet de barrière, met en contact deux régions de forces inégales et permet à d'autres facteurs commerciaux et géographiques d'intervenir et de jouer un rôle nouveau.

Un secteur commercial fort: les commerces sont favorisés par le pont.

Seuls les commerces d'autos, de maisons mobiles, de meubles et d'appareils électriques peuvent subir la concurrence des commerces de la rive nord et même attirer leur clientèle, parce que le faible coût de l'espace de stationnement et d'entreposage diminue les frais d'administration et le prix des marchandises.

D'autres commerces ont des concurrents plus sérieux sur la rive sud.

- B) Les commerces liés et sensibles par nature au trafic sont favorisés parce que

le pont accentue la circulation entre les rives

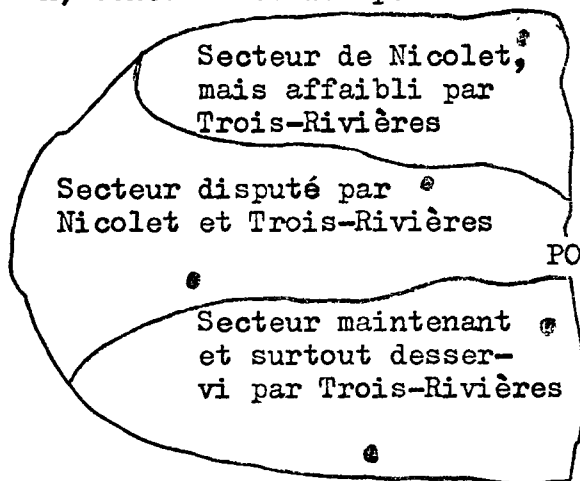


FIGURE 36 (suite)

- C) Comme le lieu de traversée du fleuve se déplace de Laval vers Larochelle, Laval perd une clientèle de passage provenant de l'ouest du quai des bateaux-passeurs, donc son rôle de relais, et se trouve sur-équipé pour ses besoins réels. C'est pourquoi l'activité commerciale perd son dynamisme et stagne.

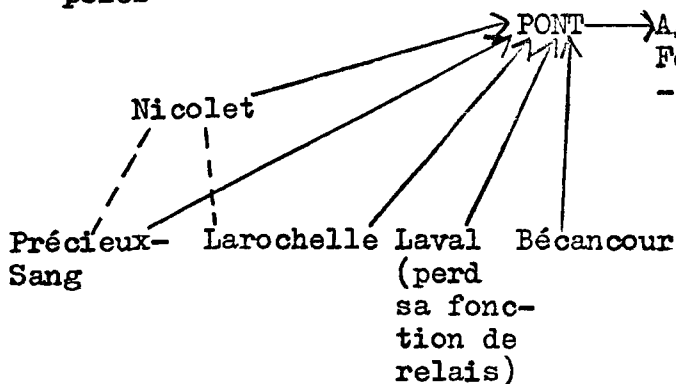
## II - Marchés commerciaux:

### A) Concurrence des pôles:



Nicolet perd toute sa clientèle demeurant à l'est du pont parce qu'avec le pont, la distance-temps pour atteindre l'agglomération trifluvienne est inférieure à celle nécessaire pour rejoindre Nicolet. De plus, le pont, en facilitant le passage d'une rive à l'autre, diminue la clientèle des commerces locaux et régionaux de la rive sud (diminution de la densité commerciale de la rive sud).

### B) Une nouvelle hiérarchie des pôles



Agglomération tribluvienne:  
Fonction:  
- commerciale exercée pour la rive sud pour des biens et des services de moins en moins rares.

## CHAPITRE 7

### L'INFLUENCE DE L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES SERVICES S'EXPLIQUE SURTOUT PAR UNE ANALYSE DU TRAFIC

L'explication de l'influence de l'ouverture du pont sur les commerces s'applique-t-elle aussi aux services? Quelles sont les nuances à apporter dans cette explication? Ces problèmes seront abordés dans les quatre sections du chapitre portant chacune sur un type de services.

#### 7.1 LES SERVICES PERSONNELS NE SONT PAS INFLUENCES PAR L'OUVERTURE DU PONT POUR DES MOBILES RATIONNELS ET EMOTIFS

Premièrement, il faut savoir que la population de la rive sud est toujours allée à Trois-Rivières pour satisfaire ses nombreux besoins en services personnels. D'ailleurs, l'enquête effectuée au Ministère de l'Industrie et du Commerce pour la délimitation de la zone d'influence de l'agglomération de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine<sup>1</sup> l'a démontré. Les motivations de ces déplacements sont liées beaucoup plus à l'absence

---

<sup>1</sup>QUEBEC. MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Documentation. Centre du Québec Méridional. Québec, Bureau de Recherches Economiques, 1963. Planche III, B-2, B-3, B-4, B-5, B-6, B-7.

de certains services sur la rive sud plutôt qu'à leur manque de qualité. Par exemple, si les gens consultent un médecin spécialiste à Trois-Rivières, c'est pour sa spécialité; si on visite l'optométriste ou le dentiste de Trois-Rivières, c'est souvent à cause de l'inexistence d'un tel service dans la paroisse.

En détaillant les services personnels existant dans la région d'étude (APPENDICE 2), on peut comprendre aisément pourquoi les clients ne vont pas à Trois-Rivières. Ils n'y voient aucun avantage à première vue. Par exemple, le service de coiffure, identique à celui de la ville, à meilleur prix et près de chez-soi, est préférable. Les nettoyeurs dont quelques-uns de Trois-Rivières, passent à la porte. On ne choisit pas tel cordonnier pour la variété de sa marchandise, mais bien pour ses réparations. On consulte le médecin et le notaire "de la famille".

S'il n'a pas d'avantages rationnels qui pourraient justifier un déplacement vers Trois-Rivières, il n'y a pas non plus de motivations émotives comme la confiance, le contact personnel, les relations humaines... Au contraire, celles-ci ont contrecarré l'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Il y a en effet une intimité ou un climat de confiance qui s'établit entre le client et son médecin, son notaire, son agent d'assurance, son comptable,... C'est aussi la raison pour laquelle on entend souvent dire "mon médecin", "mon notaire"...

Les relations humaines dominant dans ces différents services et leur proximité joue en faveur d'une telle motivation.

## 7.2 L'INFLUENCE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES SERVICES D'HEBERGEMENT ET DE RESTAURATION EST OCCASIONNEE PAR L'AUGMENTATION ET UNE NOUVELLE ORIENTATION DU TRAFIC

Ces services comprennent les hôtels, les motels et les restaurants. Ils sont intimement liés à la route ou à la voie de circulation. Dans la majorité des études sur les commerces et les services, les auteurs insistent sur leur localisation en rapport avec les trajets d'automobiles<sup>1</sup>. La localisation des services en fonction de ces trajets explique l'influence positive de l'ouverture du pont sur six d'entre eux et l'impact négatif sur trois autres.

Parmi les six services avantagés, il y a deux hôtels et quatre restaurants et ils sont tous situés sur la route provinciale 3. D'autre part, les autres services non influencés par l'ouverture du pont de Trois-Rivières se localisent hors de la route 3.

Pour expliquer l'avantage du pont sur six services, il suffit de comparer les chiffres de circulation de 1967 avec ceux de 1968. Il y a eu une forte augmentation du volume du trafic depuis l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Au poste de

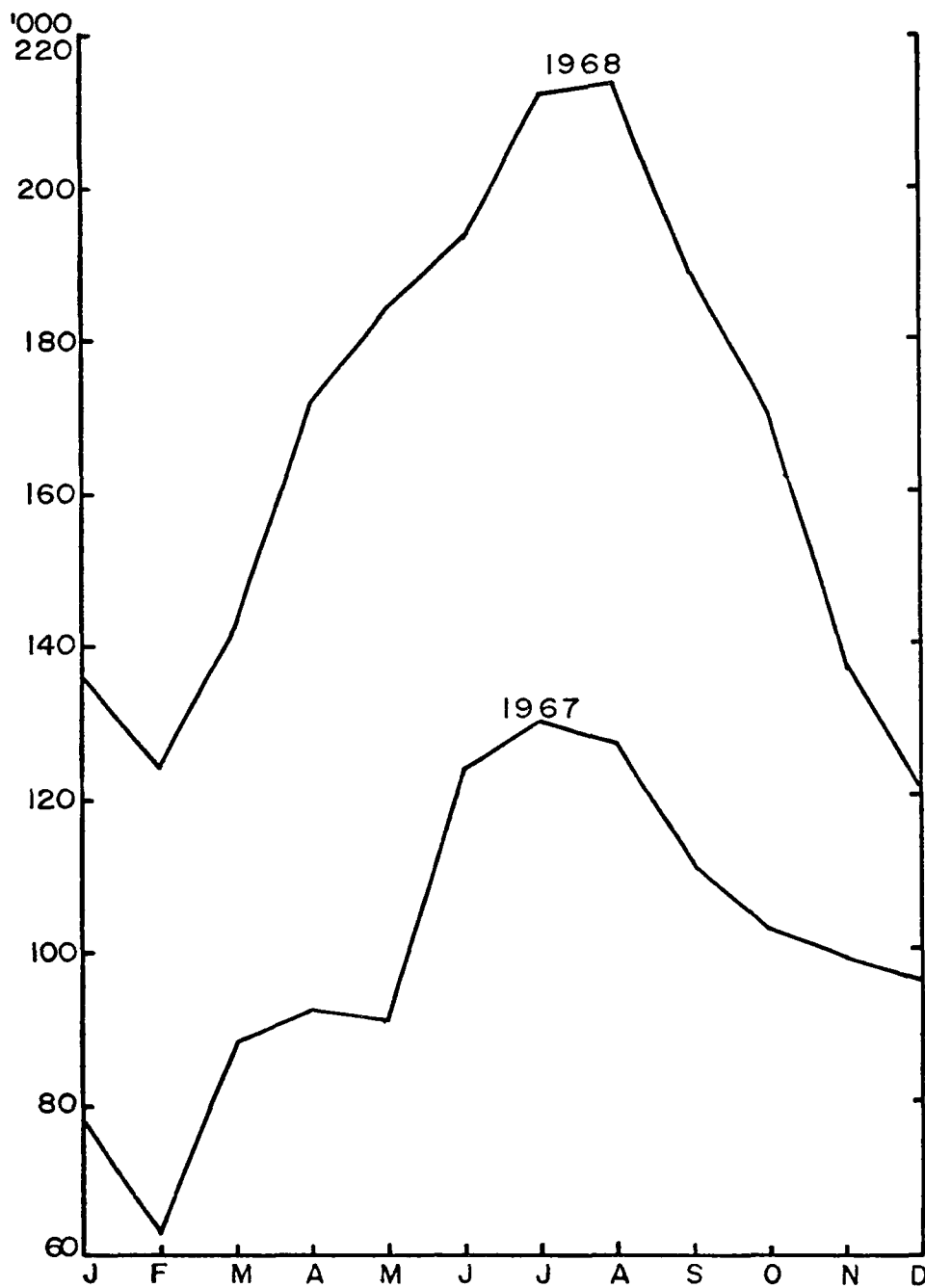
---

<sup>1</sup>BAPTIST, Jo et DE GREEF, Georges. Comment réussir dans le commerce de détail. Verviers, Editions Gérard & Co, 1967. pp. 22-40.

comptage situé à 2 milles à l'est de Saint-Grégoire sur la route 3, le nombre moyen quotidien de véhicules aummenta de 65.6% en 1968 par rapport à 1967 (FIGURE 37). Cette augmentation provient pour une bonne part de la facilité de traverser d'une rive à l'autre. D'autre part, outre l'augmentation du trafic, il y a aussi la localisation de ces services sur la route 3, car quatre de ces services se situent à moins de quatre milles du pont de Trois-Rivières. Leur localisation sur une route de plus en plus fréquentée depuis l'ouverture du pont explique l'augmentation du chiffre d'affaires de ces quatre restaurants et deux bars.

Quant à l'explication de l'inconvénient du pont pour trois services, il faut se référer également aux données du trafic, non en fonction du volume comme tel, mais plutôt en regard de son orientation. Les trois services défavorisés sont situés à Laval, à proximité du quai des bateaux-passeurs. Un restaurant était même localisé sur le quai mais a dû déménager au village après la fermeture du Service de la Traverse. Ce restaurant, de par sa localisation, tirait la presque totalité de ses revenus des gens qui utilisaient les services des bateaux-passeurs. Par un changement de direction du trafic par l'ouverture du pont, il a perdu toute sa clientèle le 21 décembre 1967. En déménageant son restaurant au village de Laval, le propriétaire a dû se faire une nouvelle clientèle. Cet établissement a donc subi de profondes modifications dans l'origine de sa clien-

FIGURE 37  
ÉVOLUTION MENSUELLE DU VOLUME DU TRAFIC  
DE VÉHICULES EN 1967 ET 1968 À DEUX  
MILLES À L'EST DE LAROCHELLE SUR LA  
ROUTE 3



SOURCE: QUÉBEC. MINISTÈRE DE LA VOIRIE. Service  
Technique de la Circulation.

tèle et a rétréci le bassin géographique de son marché. Quant aux deux autres services, un restaurant et un hôtel, ils tiraient eux aussi une bonne majorité de leur revenu d'une clientèle de passage à Laval pour traverser le fleuve par bateaux-passeurs. Ils furent cependant beaucoup moins affectés (-0.1 à -20%) que le restaurant (-30% et plus), car leur localisation n'était pas aussi restrictive au point de vue clientèle et par conséquent avait aussi une clientèle locale.

Cette nouvelle orientation du trafic a non seulement provoqué un changement d'origine de la clientèle, mais a eu aussi une influence sur tous les groupes de clientèle et principalement pendant la saison estivale. L'explication de ces particularités se trouve encore dans les données du trafic. D'une part, les personnes qui empruntaient les bateaux-passeurs étaient de tous les âges. D'autre part, le fort impact de l'ouverture du pont pendant la saison estivale trouve une explication à l'analyse de la figure 5 de la page 36. En effet, on constate que le volume du trafic d'été double celui de l'hiver.

### 7.3 L'INFLUENCE DU PONT DE TROIS-RIVIERES SUR LES SERVICES RE-CREATIFS ET DE DIVERTISSEMENT S'EXPLIQUE PAR DE NOMBREUX FACTEURS

Les services récréatifs s'adressent à deux types de clientèle. Le premier type groupe principalement les participants actifs: joueurs de hockey, quilles, balles... tandis que

le second concerne les spectateurs ou les participants passifs: cinéma, spectacles, courses, etc... Cette distinction servira à expliquer l'impact du pont de Trois-Rivières sur les services récréatifs.

Quant aux loisirs de participation, il y a seulement le Centre Sportif de la ville de Nicolet (aréna) et le camping appelé "Champignon Vivant Camping", propriété de M. Horace Manseau du port Saint-François. Pour l'aréna, le pont a très peu modifié l'origine de la clientèle spectatrice. Il reste évident qu'une partie de cette clientèle va également à Trois-Rivières pour des spectacles identiques, habituellement des parties de hockey sur glace, de balle, de ballon-balai... D'autre part, le nombre de participants actifs originant de Trois-Rivières est plus élevé. Cette meilleure participation s'observe pendant la saison hivernale et autant en fin de semaine que sur semaine. Les principales raisons de cette modification prennent leur source dans le meilleur prix accordé et au moment désiré par les clients pour louer l'aréna (hockey surtout). Ainsi la difficulté d'obtenir ce même service aux mêmes conditions à Trois-Rivières a provoqué la venue d'une clientèle non négligeable et l'augmentation du chiffre d'affaires dans une proportion de 0.1 à 10%. Malgré l'absence de publicité, c'est surtout une clientèle jeune de la rive nord qui participa activement aux activités de l'aréna de Nicolet. Quant aux perspectives d'avenir, on ne peut rien prédire; mais il faut souligner que l'agglomération trifluvienne



vient de construire deux arénas.

Le camping attire une clientèle de la rive nord à cause de son site même et de l'espace. En effet, le camping est situé tout près de la plage du port Saint-François (PHOTO 9). La moitié des clients du camping viennent de la rive nord.

Quant aux salles de quilles (2 à Nicolet), si elles ont perdu quelques clients au cours de ces dernières années, c'est à cause d'une baisse de popularité de ce jeu dans la population et de la concurrence des autres activités récréatives. Là encore, le pont n'a pas diminué, mais a plutôt augmenté cette concurrence. Bref, pour les services qui exigent une participation active (aréna, camping, plage, quilles), l'ouverture du pont fut favorable, excepté pour les salles de quilles.

Pour les spectacles, comment expliquer l'influence du pont de Trois-Rivières? Le pont fut défavorable dans ce secteur, car il a facilité la traversée des gens de la rive sud vers Trois-Rivières pour assister à des spectacles variés correspondant à tous les goûts. Ce centre, à cause de son chiffre de population, peut offrir plusieurs spectacles variés au même moment et durant l'année entière. D'une part, comme le choix des spectacles se fait selon une foule de facteurs (âge, mode, instruction; culture, curiosité, plaisir, revenus...), la clientèle de la rive sud présente inmanquablement plusieurs types de goûts. D'autre part, comme il n'y a pas de centre important dans la région étudiée qui puisse offrir une telle gamme de spectacles adaptés à



PHOTO 9: La plage du port Saint-François.  
Seul site de villégiature près de Nicolet  
et dans la région étudiée. Beaucoup de  
gens des deux rives y possèdent un maison  
d'été, même si la qualité de l'environne-  
ment laisse à désirer. D'autres y vien-  
nent pour faire du camping et de la bai-  
gnade. Cet endroit est très fréquenté  
les après-midis du dimanche durant l'été.

tous les goûts, les gens de la rive sud se dirigent vers Trois-Rivières pour satisfaire leurs besoins. Si l'impact de l'ouverture du pont a été rapidement senti, cela s'explique par l'ampleur du besoin en loisir dans la région étudiée.

Un deuxième mobile, plutôt affectif, pousse les gens à Trois-Rivières pour leur plaisir. C'est l'attrait de la ville et de son décor<sup>1</sup>. Cet attrait est d'autant plus fort que la région étudiée est presque exclusivement agricole. Il est le but de plusieurs promenades d'automobiles, surtout en fin de semaine et pour les jeunes, dont les besoins sont plus vastes et plus diversifiés.

D'après un informateur, le monde du spectacle fut affecté par le pont dans l'ordre de 20 à 30%. Il y eut une diminution de la clientèle de ces services sans que ceux-ci puissent attirer plus de gens de la rive nord. Cet impact a forcé les propriétaires d'établissements à changer la nature de la publicité et à augmenter son volume.

#### 7.4 L'OUVERTURE DU PONT DE TROIS-RIVIERES A PROVOQUE DES MODIFICATIONS PROFONDES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Les services de transports groupent trois services distincts: compagnies de transports, compagnie d'autobus et taxis.

Pour le camionnage (transport de marchandises de toutes sortes), l'ouverture du pont s'est avéré très favorable à cause de l'absence de péage. Auparavant, les tarifs des bateaux-passeurs

---

<sup>1</sup>BEAUJEU-GARNIER et CHABOT. Op. cit. p. 26.

augmentaient considérablement les frais de transport. De plus, les pertes de temps dues à l'attente des traversiers et à l'affluence (en été et à la période des fêtes) gonflaient davantage le coût du transport. Inutile de dire qu'avec le pont, ces inconvénients disparurent et les frais de transport diminuèrent pour toutes les compagnies.

Pour le service d'autobus, le pont apporta de nombreuses améliorations. La première concerne la régularité du service d'autobus. En effet, à l'époque des bateaux-passeurs, il y avait des arrêts et des retards. Les arrêts étaient causés par la glace, la brume, une défectuosité mécanique du bateau-passeur... tandis que les retards du service étaient dus pour la plupart à la faible capacité des bateaux-passeurs. La régularité du service fut assurée par le pont pendant toutes les saisons; aussi le service d'autobus a vu augmenter le nombre de clients surtout parmi les jeunes et dans d'autres localités (Larochelle) et par conséquent le taux d'occupation des autobus. Un second avantage du pont concerne l'approvisionnement des pièces pour la réparation des autobus. Auparavant l'approvisionnement se faisait à Québec et à Montréal, alors qu'il est maintenant effectué à Trois-Rivières. Enfin, l'ouverture du pont de Trois-Rivières a apporté de profondes modifications dans le trajet. Il y a maintenant un service d'autobus entre Nicolet et Trois-Rivières et entre Deschaillons et Trois-Rivières. Auparavant, le service se limitait à la rive sud avec des arrêts au quai de Laval. Le nom-

bre de voyages par semaine entre Nicolet, Trois-Rivières et Deschaillons est passé de 132 à 149 de 1965 à 1970 (TABLEAU 14), mais il est demeuré stable entre Deschaillons et Trois-Rivières. Cette modification du trajet du service d'autobus a permis à la compagnie de prendre une clientèle étudiante de Nicolet si importante qu'elle jugea nécessaire d'organiser 24 voyages pour période scolaire seulement. Cette clientèle augmenta sensiblement avec la fermeture du petit séminaire de Nicolet et l'ouverture du Cégep de Trois-Rivières et de l'Université du Québec à Trois-Rivières (140 étudiants sur 935 étaient originaires de la rive sud en 1969<sup>1</sup>). De plus, le nombre moyen de voyageurs par autobus a augmenté considérablement selon l'informateur. Mais le nombre de voyages n'a pas beaucoup augmenté, et aurait même diminué si la clientèle scolaire n'utilisait pas ce service de transport en commun.

Les services de taxis, dont deux ont leur bureau à Nicolet et dix à Laval, furent très affectés par l'ouverture du pont. Les deux services de taxis à Nicolet groupent plusieurs chauffeurs, tandis qu'à Laval, il y avait dix chauffeurs indépendants.

Pour les services de taxis de Nicolet, l'ouverture du pont n'a pas apporté une augmentation de leurs chiffres d'affaires, mais bien une modification de leur trajet. Au lieu d'amener leurs clients au Service de la Traverse, ils les reconduisent directement à Trois-Rivières.

---

UNIVERSITE DU QUEBEC A TROIS-RIVIERES. Annuaire 1968-1969.

TABLEAU 14

NOMBRE DE VOYAGES ENTRE NICOLET ET TROIS-RIVIERES ET ENTRE DES-  
CHAILLONS ET TROIS-RIVIERES PAR SEMAINE EN 1965 ET 1970

| TYPE DE VOYAGES                   | 1965 | 1970            |
|-----------------------------------|------|-----------------|
| Nicolet —————>Trois-Rivières      | 50   | 60 <sup>1</sup> |
| Trois-Rivières —————>Nicolet      | 53   | 60 <sup>2</sup> |
| Deschaillons —————>Trois-Rivières | 14   | 14              |
| Trois-Rivières —————>Deschaillons | 15   | 15              |
| TOTAL PAR ANNEE                   | 132  | 149             |

## NOTES:

<sup>1</sup>Dont 15 voyages pour "période scolaire seulement".

<sup>2</sup>Dont 9 voyages pour "période scolaire seulement".

SOURCE: LES AUTOBUS DE LA RIVE SUD LTEE.

Horaire en vigueur le 10 mars 1970.

Horaire en vigueur le 2 novembre 1965.

Il en fut autrement pour les chauffeurs de taxis de Laval. Ces chauffeurs attendaient les piétons au quai des bateaux-passeurs. Chaque retour du traversier leur amenait des clients. L'avantage d'une telle localisation est bien évidente: la clientèle, d'origine locale et régionale, se concentrait dans un même endroit (comme s'il y avait un entonnoir) à toutes les heures du jour et en plus grand nombre durant la fin de semaine et pendant l'été (FIGURES 5, 7 et 8). Certains clients devaient recourir même au service du taxi plutôt qu'à celui des autobus quand le service des traversiers accusait des retards. Avec l'ouverture du pont de Trois-Rivières, leur situation change complètement. Ils perdent d'abord leur clientèle régionale, même s'ils conservent la clientèle locale. Ils ne peuvent plus prendre les piétons au même endroit mais doivent plutôt attendre les appels téléphoniques. L'arrêt du Service de la Traverse et l'ouverture du pont a donc amené une désorganisation complète du service de taxis à Laval. En effet, sur 10 chauffeurs de taxi en 1967, quatre ont dû changé d'occupation, quatre continuent leur métier dans une autre localité et seulement deux poursuivent leur travail à Laval. Ces perturbations dans ce secteur des services eurent toutefois un avantage: les chauffeurs de taxis de Laval ont obtenu une clientèle locale plus nombreuse, qui auparavant allait à Trois-Rivières à pied. Cette amélioration n'a évidemment pas l'ampleur de la diminution causée par l'ouverture du pont.

En conclusion, l'étude de l'impact du pont sur les services

révèle trois types d'explications: une première provenant de la localisation des services en fonction de la direction et du volume du trafic (proximité de la route 3 et problème des services localisés à Laval), une seconde liée à l'attraction de l'agglomération trifluvienne (spectacles...) ou de la campagne (camping, plage) et enfin une dernière liée au pont lui-même (absence de péage, facilité de traverser le fleuve...). La localité de Laval constitue un cas particulier et différent qui s'explique par un changement d'orientation du trafic dû à la fermeture du Service de la Traverse et à l'ouverture du pont de Trois-Rivières. Cette localité, en perdant son rôle de relais, s'est brusquement trouvée sur-équipée en services, principalement pour les taxis. L'obstacle à la circulation par le fleuve avait permis à Laval de s'équiper en bateaux-passeurs, d'être le pivot où tout le trafic de la rive sud convergeait, et d'établir quelques commerces et services liés à une fonction de relais et de changement de modes de transport.



## CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE

Après l'explication de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services de la rive sud, il est possible d'établir les différences et les ressemblances d'explication entre ces deux activités tertiaires. La différence majeure de l'explication provient du fait que le secteur des services de la rive sud, surtout les services personnels, est plus complémentaire de celui de la rive nord que les deux secteurs commerciaux le sont entre eux. Autrement dit, la polarisation de la rive sud était à son maximum au moment de l'ouverture du pont pour les services, excepté dans le domaine des loisirs, alors que ce n'était pas le cas au niveau commercial. En effet, dans le domaine de la récréation et du divertissement, depuis l'ouverture du pont, plus de gens de la rive sud vont prendre des loisirs culturels dans l'agglomération trifluvienne, et d'autre part, plus de gens de cette dernière viennent passer leurs loisirs en plein air (camping, plage, sports...) sur la rive sud. Cette concurrence au niveau des loisirs rappelle la concurrence existant au niveau des commerces des deux rives. Une autre ressemblance au niveau de l'explication de l'impact sur les services et les commerces concerne les conséquences de l'augmentation du volume du trafic entre les deux rives et du dépla-

cement du lieu de traversée de Laval vers Larochelle, faisant ainsi perdre à Laval sa fonction de relais et lui laissant des commerces et des services non nécessaires à ses besoins. Si le pont est un facteur direct et indirect du changement de la structure des services et des commerces, peut-on dire que les tendances actuelles vont s'accentuer? Peut-on prévoir des revirements des tendances actuelles?

#### QUATRIEME PARTIE

#### CONCLUSION ET PERSPECTIVES D'AVENIR

## CHAPITRE 8

### CONCLUSION ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Après une description et une explication de l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services de la rive sud, il est possible de faire une synthèse et de tirer une conclusion, d'esquisser rapidement les perspectives d'avenir des commerces et des services et de donner quelques considérations méthodologiques nécessaires à des études semblables.

#### 8.1 CARACTERISTIQUES GENERALES DE L'IMPACT DU PONT SUR LES COMMERCE ET LES SERVICES ET POSSIBILITES D'AVENIR

Au terme de cette analyse de l'impact, on observe qu'il fut dans l'ensemble plus fort sur les commerces que sur les services. Spatialement, l'ouverture du pont fut néfaste à Laval, Précieux-Sang et Bécancour, et favorable à Larochelle et Nicolet.

L'influence néfaste fut ressentie surtout dans les commerces d'alimentation, de vêtements, de sports, d'articles de décoration, de luxe, de culture et de quincaillerie et ainsi que sur les services de taxi, d'hébergement, de restauration et des loisirs culturels. L'influence fut favorable pour les commerces

de meubles, d'automobiles, d'appareils électriques et des matériaux de construction, et pour les services de loisirs de plein air, de restauration, d'hébergement et de transports. Comme on peut le constater pour les services, l'impact est partagé négativement et positivement selon leur localisation à Laval ou dans les autres localités.

En établissant un bilan pour les commerces, on constate que la région étudiée a perdu \$57,577.41 en valeur de ventes, soit \$5.66 par habitant. Dans le cas des services, même si aucun bilan chiffré en dollars n'a pu être fait, on peut observer que les impacts positif et négatif s'annulent presque, excepté dans le secteur du taxi durement affecté par l'ouverture du pont.

Après un tel bilan, peut-on dire que l'influence de l'ouverture du pont sur les commerces et les services fut négligeable ou forte? Le pont apporte des modifications nombreuses à la région étudiée. Les achats per capita dans les commerces de l'agglomération trifluvienne ont augmenté subitement de \$46.66 par année. Comme la famille moyenne du comté est 4.6 personnes, on peut dire que les familles dépensent \$214.64 de plus par année dans les commerces de Trois-Rivières. Ces dépenses ne comprennent pas celles des loisirs culturels, des hôtels, des bars, des restaurants, des cinémas, des théâtres... L'impact principal de l'ouverture du pont sur les commerces et les services est le changement de la structure tertiaire de la région étudiée. Si on définit la structure commerciale comme la répartition du

nombre de commerces entre les types, on peut dire qu'il n'y a pas eu beaucoup de changement. Par contre, si on la définit en valeur des ventes plutôt qu'en nombre de commerces, on constate une modification profonde, car certains établissements de certains types ont été affaiblis en faveur de l'agglomération trifluvienne et d'autres se sont renforcés à ses dépens. A long terme, si la tendance reste la même, certains établissements devront fermer leurs portes. D'autre part, ce changement dans la structure commerciale sera d'autant plus rapide qu'il existe maintenant des tendances en faveur de la concentration commerciale (gros commerces). L'ouverture du pont augmente la polarisation de Trois-Rivières sur la région étudiée et la dépendance de celle-ci vis-à-vis l'autre, car comme l'écrit Jacques Boudeville, l'espace polarisé "traduit la double notion de connexion et de dépendance"<sup>1</sup>. Cette conséquence a aussi pour effet d'accroître la complémentarité entre les deux rives du fleuve. En conclusion, on peut dire que l'impact de l'ouverture du pont sur les commerces et les services présente des éléments positifs et négatifs, tendant à rétablir un équilibre entre les pertes et les profits du moins en dollars de ventes. D'autre part, même si plusieurs commerçants sont affectés par l'ouverture du pont, il ne faut pas oublier que la population de la région étudiée est très satisfaite des services que l'agglomération trifluvienne lui fournit plus facilement en plus grand nombre, en meilleure qualité et à meilleur prix. Bref, la population regagne plusieurs fois ce que les

<sup>1</sup>BOUDEVILLE, Jacques-R.. L'espace et les pôles de croissance. Paris, Presses Universitaires de France, 1968. p. 27.

commerçants ont perdu en dollars. Il faut aussi souligner que l'étude de cette influence a été faite seulement trois ans après l'ouverture du pont<sup>1</sup>. Enfin, l'étude des commerces et des services ne tient pas compte de l'impact de l'ouverture du pont sur les autres activités économiques et il y a aussi l'impact sociologique et psychologique pour le moment impossible à mesurer.

Cet impact s'explique par quatre facteurs. D'abord l'ouverture du pont de Trois-Rivières, en diminuant le temps de parcours durant l'année entière (abolition d'une rupture de charge), a favorisé une plus grande mobilité des gens; ce qui a permis à certains commerces et services sensibles par nature à des augmentations de la circulation (kiosques, hôtels, motels, restaurants, stations d'essence...) d'accroître leurs profits.

De plus, le déplacement du lieu de convergence du trafic pour traverser le fleuve de Laval à Larochelle a créé des perturbations profondes chez les commerces et services de Laval qui a perdu son rôle de relais et de transbordement. En effet, il n'y a plus de point de rupture de charge et le pont ne ralentit pas la circulation comme les bateaux-passeurs. De plus, il y a une diminution de la clientèle de passage à Laval parce que les gens demeurant à l'ouest de Laval passent maintenant à Larochel-

---

<sup>1</sup>Evidemment, l'impact de l'ouverture d'un pont peut se faire sentir immédiatement, mais des changements profonds et visibles prennent plus de temps à se réaliser. En effet, le chercheur peut plus facilement voir son influence après cinq ou dix ans. Une courte visite sur le terrain en 1972 a permis de vérifier la justesse d'une telle affirmation, car trois épiceries, deux commerces d'habillement et une librairie ont fermé leurs portes à Nicolet. Ce fait confirme les résultats décrits et les prévisions de l'auteur sur les commerces.

le pour aller à Trois-Rivières et en revenir. Ce facteur explique bien pourquoi les commerces et les services de Laval furent les plus défavorisés par la fermeture du Service de la Traverse et l'ouverture du pont de Trois-Rivières (FIGURES 38 et 39).

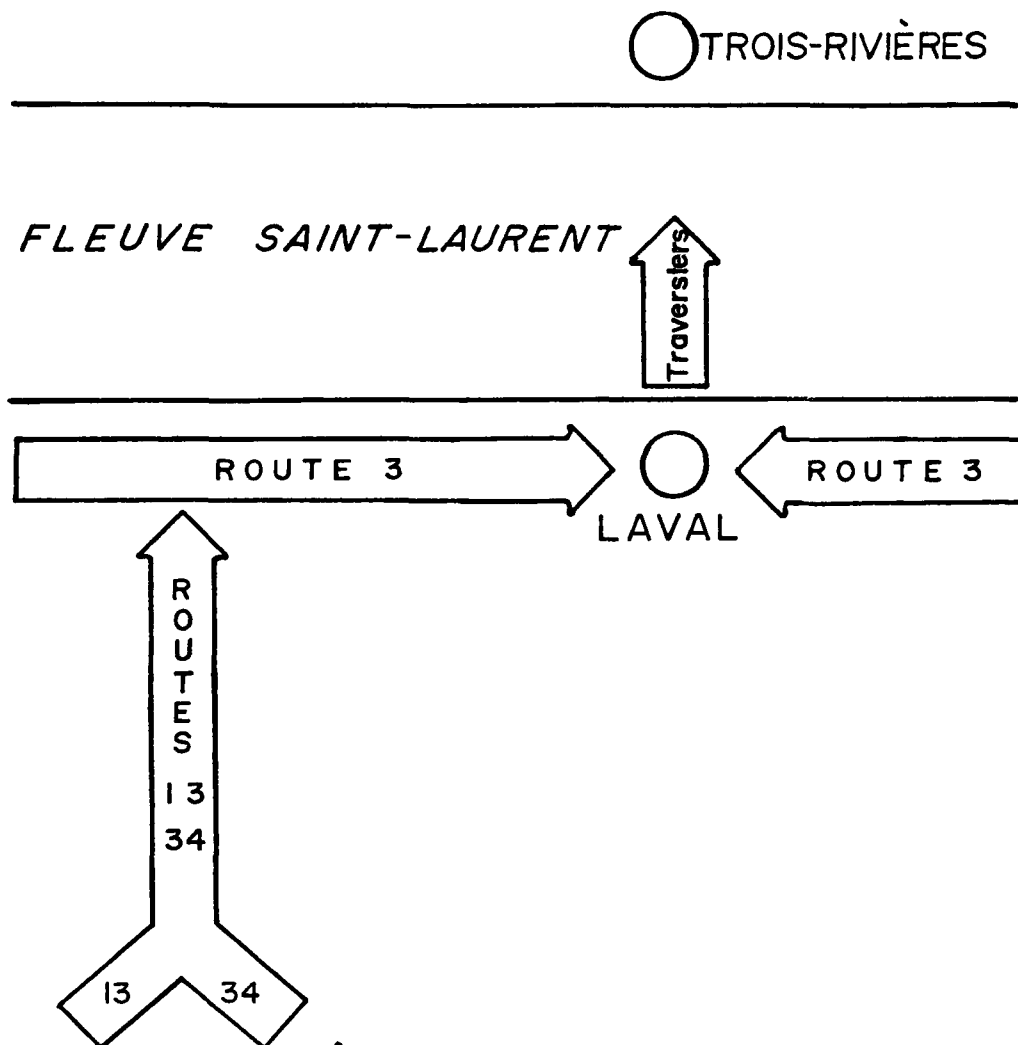
Enfin, le pont a permis le passage d'une rive à l'autre sans péage et d'une façon régulière à l'année longue et a par conséquent favorisé les commerces et les services s'occupant de distribution et d'approvisionnement en marchandises et de transports de passagers.

Le pont a également permis aux commerces et aux services des deux rives de se concurrencer plus efficacement. Par ses commerces nombreux, variés, spécialisés et accueillants, l'agglomération trifluvienne a attiré une clientèle aux dépens des commerces du sud. Enfin, sous-jacent à ces raisons commerciales, il y a tout le pouvoir attractif de la ville sur la campagne environnante. Il ne faut pas oublier que l'organisation de l'espace habité dépend dans une large mesure des liens qui unissent les villes à un milieu environnant. Dans tous les pays, l'espace se caractérise par une polarisation croissante. La région étudiée n'y échappe pas, surtout qu'elle avait déjà accusé un retard et qu'elle était enclavée entre les zones d'influence de Montréal, de Sherbrooke, de Québec et dans une certaine mesure de Trois-Rivières à cause de la barrière naturelle du fleuve Saint-Laurent.



FIGURE 38

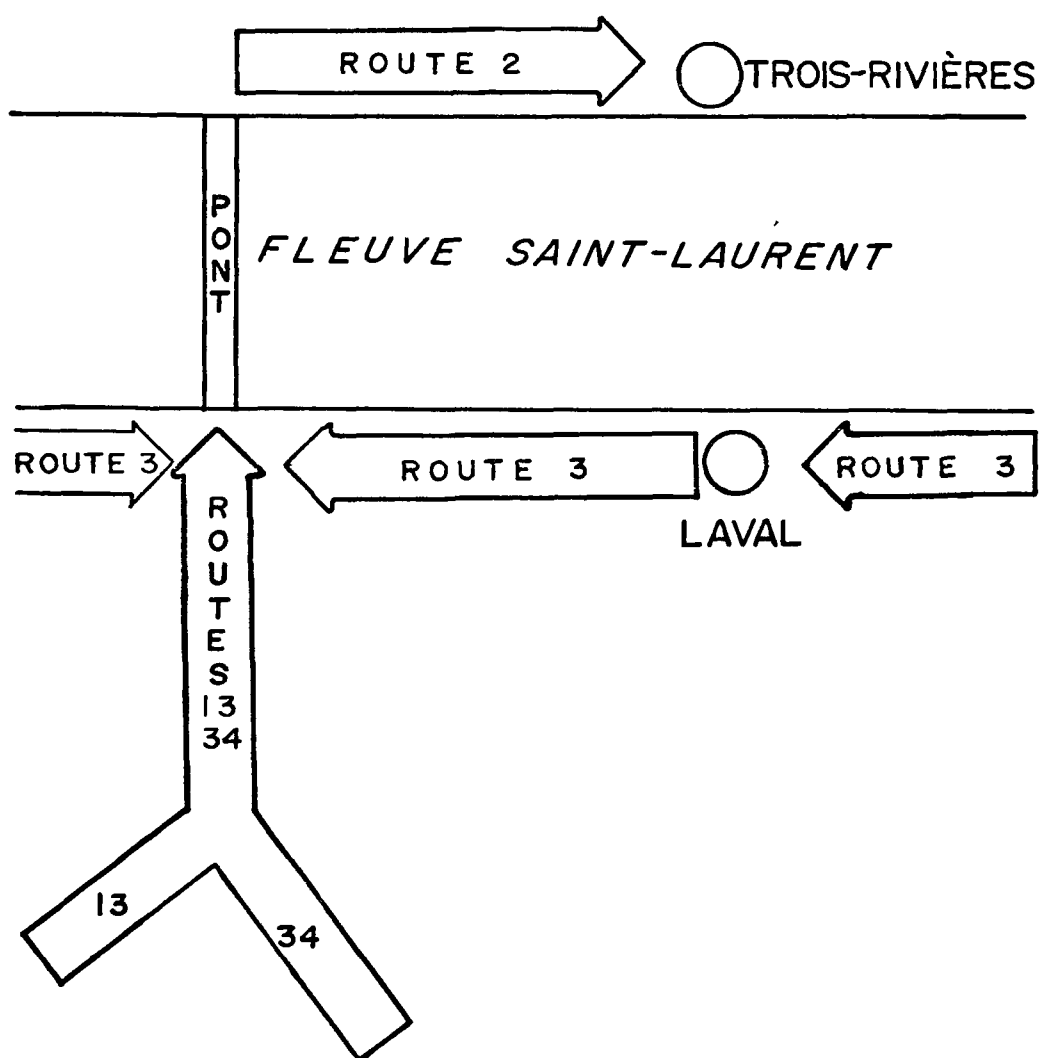
RÉSEAU ROUTIER ET AXES DE DÉVE-  
LOPPEMENT DE LA RIVE SUD À L'ÉPOQUE  
DU SERVICE DE LA TRAVERSE



SOURCE: ENQUÊTE PERSONNELLE.

FIGURE 39

RÉSEAU ROUTIER ET AXES DE DÉVELOPPEMENT DE LA RIVE SUD EN 1970



SOURCE: ENQUÊTE PERSONNELLE.

Les trois premiers facteurs concernent directement l'ouverture du pont tandis que le dernier est relié indirectement avec cette ouverture. En diminuant l'effet de barrière du fleuve, le pont est la cause indirecte de l'attraction commerciale de l'agglomération trifluvienne. D'ailleurs, beaucoup de commerçants n'ont pas réussi à faire cette distinction majeure en attribuant la faute de la baisse de leur chiffre d'affaires à l'ouverture du pont; ce qui explique aussi que plusieurs ont proposé la solution d'un péage sur le pont. Cette solution ne résout pas le problème parce qu'elle ne s'attaque pas directement aux véritables causes. Quelques commerçants ont préconisé une autre solution qui s'attaque au fond du problème mais qui est utopique et irréalisable: créer un centre d'achats bien équipé et organisé sur la rive sud. Par contre, peu d'entre eux ont parlé de meilleure publicité, d'amélioration de leurs services et des possibilités de changement de leur établissement. Leur attitude témoigne plus du laisser-faire et du refus de s'engager dans une véritable concurrence.

Mais avant d'étudier ces solutions, il faut se demander si les gens de la région étudiée vont aller plus souvent sur la rive nord pour les achats et les services. Il y a 30.1% des commerçants qui croient que les gens iront surtout sur la rive nord dans l'avenir tandis que 58.9% croient être en mesure de garder leur clientèle. Les commerces de Précieux-Sang, Bécancour et Nicolet sont les plus optimistes, tandis que ceux de Laval et de

Larochelle le sont moins (TABLEAU 15). L'opinion des commerçants de ces localités s'explique facilement parce que leurs établissements sont localisés à proximité du pont de Trois-Rivières et de l'agglomération trifluvienne. Les vendeurs de vêtements, d'articles de sports, de décoration, de culture, de luxe et de quincaillerie croient plus que les autres commerçants que leur clientèle ira de plus en plus sur la rive nord pour l'achat. Là encore, il faut observer que ce sont les commerces les plus défavorisés par le pont.

Les commerçants (59.3%) veulent demeurer au même endroit et seulement 28.4% sont prêts à déménager. Les commerçants défavorisés, surtout ceux de Laval et de Larochelle sont les premiers à désirer une nouvelle localisation pour leurs commerces. Ces résultats confirment les opinions données par les commerçants sur le lieu d'achat préféré dans l'avenir. Parmi les services, ceux de Laval veulent une autre localisation. Quant à l'endroit pour une localisation, ces propriétaires d'établissements voudraient le choisir en fonction des axes nouveaux de la circulation et des accès à Trois-Rivières et à la Transquébécoise. La plupart des répondants croient en "la vertu créatrice de la circulation" et à son "effet stimulant et attractif"<sup>1</sup>.

Ainsi quatre solutions aux problèmes sont possibles: un péage sur le pont, un centre d'achats sur la rive sud, le déménagement des commerces et une concurrence plus énergique et agressive. Si la tendance d'aller acheter dans les grands centres

---

<sup>1</sup> LABASSE, Jean. Op. cit. p. 124

TABLEAU 15

OPINIONS DES COMMERÇANTS DE CHAQUE LOCALITE EN 1970 SUR LE LIEU  
D'ACHAT LE PLUS FREQUENTE PAR LES GENS DE LA RIVE SUD DANS L'AVENIR

| LIEU D'ACHATS           |   | Rive nord | Rive sud | Ne sais pas | TOTAL PAR LOCALITE |
|-------------------------|---|-----------|----------|-------------|--------------------|
| LOCALITE                |   |           |          |             |                    |
| Précieux-Sang           | N | -         | 2        | -           | 2                  |
|                         | % | -         | 100      | -           | 100                |
| Bécancour               | N | -         | 3        | -           | 3                  |
|                         | % | -         | 100      | -           | 100                |
| Laval                   | N | 4         | 3        | 1           | 8                  |
|                         | % | 50        | 37.5     | 12.5        | 100                |
| Larochelle              | N | 9         | 8        | 7           | 24                 |
|                         | % | 37.5      | 33.3     | 29.2        | 100                |
| Nicolet                 | N | 9         | 27       | -           | 36                 |
|                         | % | 25        | 75       | -           | 100                |
| TOTAL PAR LIEU D'ACHATS | N | 22        | 43       | 8           | 73                 |
|                         | % | 30.1      | 58.9     | 11          | 100                |

LEGENDE: N = nombre de commerces

SOURCE: Enquête personnelle

s'accentue et plus vite que les commerçants le pensent, que faudra-t-il faire? Il est difficile de le dire, mais on peut croire que cette tendance ira en s'accentuant, d'autant plus que la population et l'économie de la rive sud sont relativement stables, que l'utilisation de l'automobile augmente de plus en plus et que les frais de commercialisation s'accroissent d'année en année. En effet, cette augmentation des frais, ajoutée à la facilité de traverser à Trois-Rivières, forcera certains commerçants à grossir leurs commerces et à d'autres de fermer leurs portes. Comme dans l'industrie, il y a une tendance à la concentration et elle est actuellement très forte sur la rive sud au niveau des villages. Cependant, même avec une plus grande concentration commerciale sur la rive sud, il est à prévoir que les commerces ne pourront jamais concurrencer de façon énergique ceux de l'agglomération trifluvienne. D'autre part, le développement résidentiel nécessaire au maintien des commerces dans le secteur Bécancour n'est pas prêt de commencer bientôt (TABLEAU 13). En effet, l'étude de la structure foncière à la sortie du pont permet de constater qu'il a eu très peu de spéculation sur les terrains. Evidemment, la valeur des terrains situés à la proximité du pont et de la Transquébécoise a augmenté. Cependant, les ventes de terrains n'ont pratiquement pas augmenté, excepté sur le lot 36 où il y a eu 13 ventes de sections de lot. Les achats furent faits par la Société Domaine Godefroy Inc. Cette spéculation peut s'expliquer parce que le lot est situé en

bordure de la rivière Godefroy et de la route 3 et contient une magnifique forêt de pins. D'autre part, cette étude démontre que quelques propriétaires ont subdivisé leur lot en plusieurs sections. Cette faible spéculation montre que le développement à la sortie sud du pont sera lent, même si le Conseil de ville de Bécancour a voté le début des travaux pour un nouveau quartier résidentiel sur une plateforme de terrasse au sud du village de Laval. Comme plusieurs commerçants l'affirment, les commerces de la rive sud serviront de plus en plus pour les prochaines années à venir à "répondre à des besoins de dernières minutes (réparations), en dehors des heures normales d'ouverture des commerces de la ville et pendant les journées de mauvaise température"<sup>1</sup>. Bref, les commerces joueront peut-être un rôle identique à celui des restaurants-épiceries des coins de rues en milieu urbain.

Les commerces de la rive sud peuvent-ils espérer plus qu'un rôle de suppléance aux commerces de l'agglomération trifluvienne? Doivent-ils déménager? Faut-il bloquer le progrès en exigeant un péage sur le pont? Faut-il favoriser la création d'un centre d'achats sur la rive sud? Y-a-t-il des solutions intermédiaires? L'auteur de cette thèse croit qu'il y a encore des possibilités sur la rive sud pour les commerces et les services. D'abord, il devra y avoir un maintien de certains commerces et services dans chaque localité pour répondre aux besoins urgents

---

<sup>1</sup>Notes prises sur le terrain.

et courants (épicerie, poste d'essence...). Cependant, le nombre de commerces diminuera certainement à la suite de l'augmentation des frais d'administration, d'où la nécessité d'un minimum de population à desservir. D'autre part, il y a possibilité pour les hommes d'affaires d'investir dans les établissements grands consommateurs d'espace et localisés en des lieux névralgiques pour la circulation à la condition d'être dynamiques et énergiques par les méthodes de ventes et la publicité. En effet, même si la comparaison de l'utilisation du sol entre 1967 et 1970 permet de constater peu de changements, une analyse des dates d'ouverture des commerces et des services démontre que les nouvelles constructions d'établissements depuis 1967 ont une relation évidente avec l'espace disponible et les artères de grande circulation (FIGURE 40). L'autodrome (PHOTO 10) est un équipement de loisirs caractéristique des banlieues. Pour le vendeur d'automobiles, il tire la majorité de ses profits des gens de la rive nord, car il leur a vendu 91 autos sur 131 en 1970. La piste Larochelle, autre équipement de type péri-urbain, attire des gens de Trois-Rivières (PHOTO 11). D'autres, comme le comptoir laitier et le kiosque à légumes tirent profit d'une localisation avantageuse près d'une artère routière de plus en plus fréquentée depuis l'ouverture du pont. Une localisation en fonction du réseau routier prend donc de plus en plus d'importance.



FIGURE 40

LOCALISATION DES COMMERCES ET DES SERVICES  
OUVERTS DEPUIS JANVIER 1968

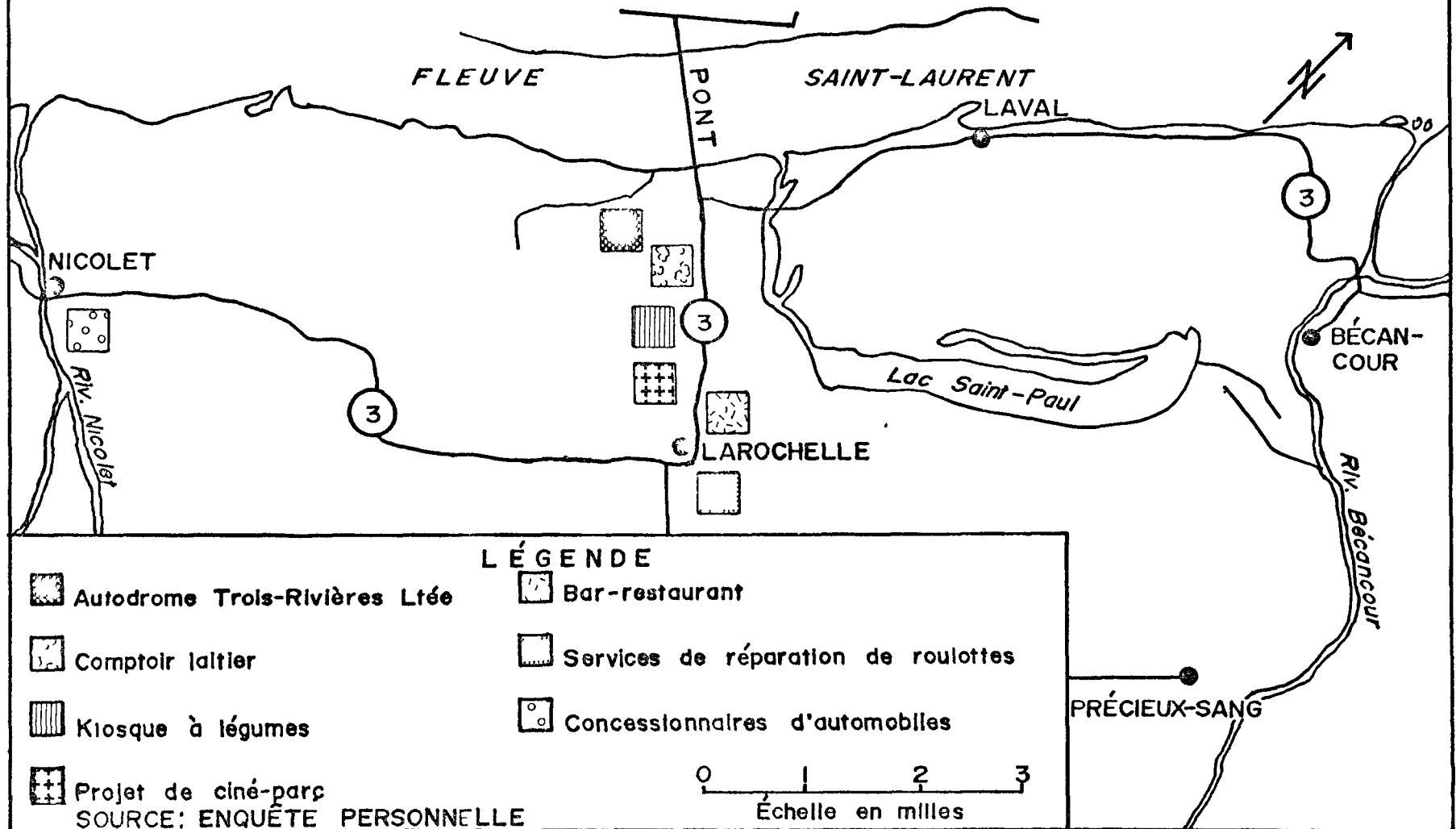




PHOTO 10: L'Autodrome Trois-Rivières Ltée.  
Les propriétaires ont vu un avantage financier à construire un autodrome sur la rive sud tout près du pont: d'abord pour l'achat du terrain et ensuite la proximité de l'agglomération trifluvienne.

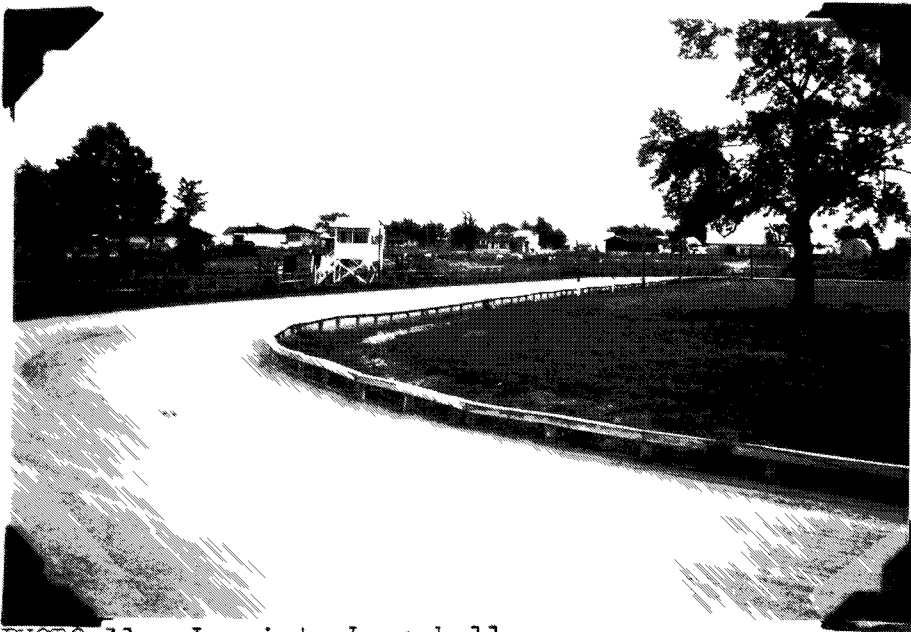


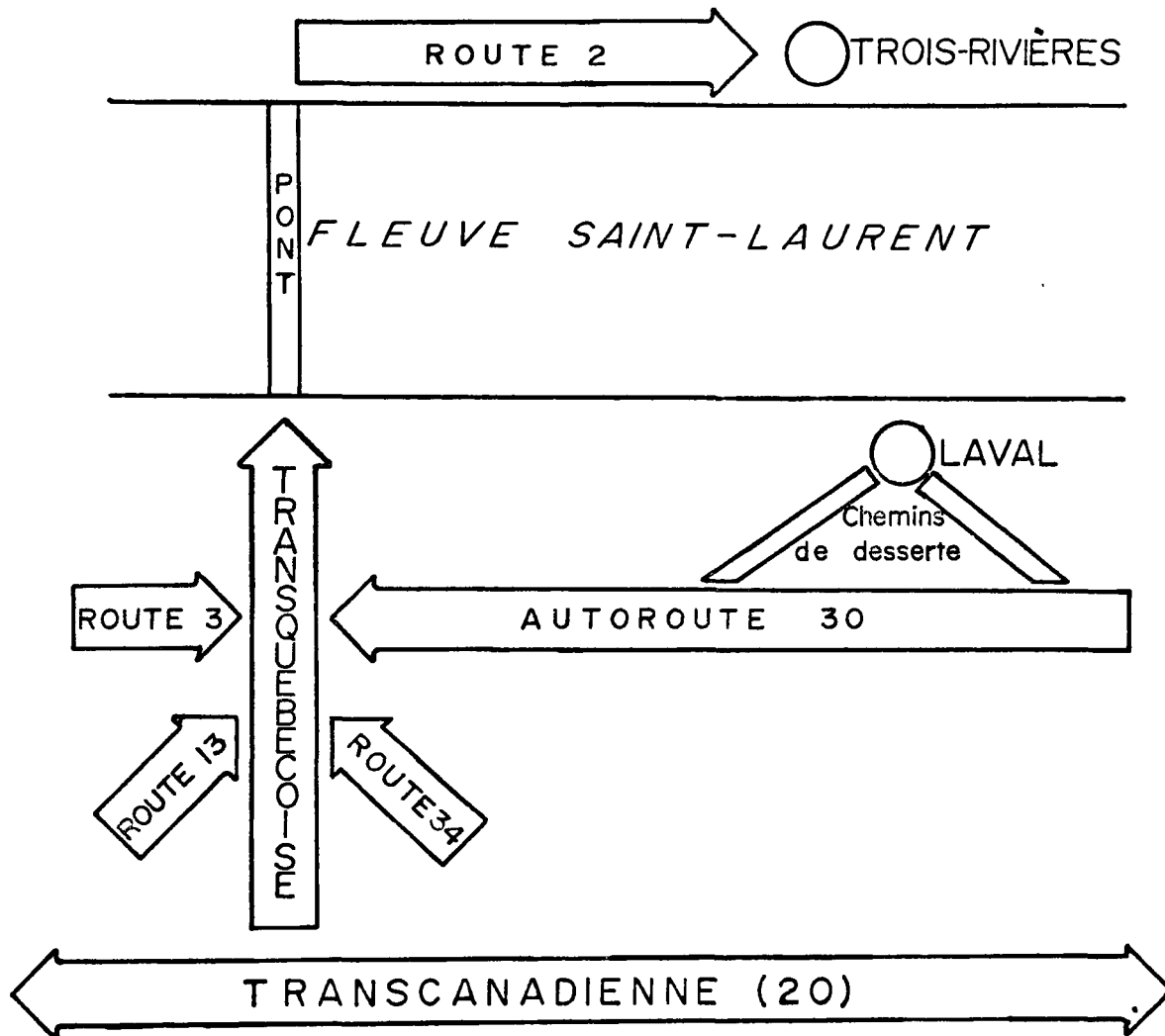
PHOTO 11: La piste Larochelle.  
Cette piste de course de poneys, située à la sortie nord-est du village de Larochelle, attire aussi une clientèle de la rive nord.

A l'analyse de la figure 41, on s'aperçoit que la jonction de l'Autoroute 30 et Transquébécoise sera une localisation de choix, presque aussi bonne que la jonction Transquébécoise et Transcanadienne. Cette partie de la province deviendra peut-être véritablement "le coeur du Québec", car la construction de la Transquébécoise (PHOTO 12) et de l'Autoroute 30 a commencé en 1969. D'autre part, le parc industriel de Bécancour, créé par le gouvernement du Québec en 1968 et administré par la Société du Parc Industriel du Centre du Québec (S.P.I.C.Q.), offre beaucoup d'espace disponible à bon marché. Trois industries ont accepté de s'y établir: Glaverbel Verrerie Ltée (PHOTO 13), Beraghi Entrepouse et Falconbridge Nickel Limited. On a interrompu la construction de la première, parce que "les ingénieurs en sont toujours à mettre au point un procédé de fabrication qui puisse rendre le produit concurrentiel sur le marché"<sup>1</sup>. Beraghi Entrepouse, usine de matériaux de construction, fonctionne avec 39 employés. On a arrêté les travaux de construction de la dernière industrie à cause de la situation précaire du marché international. Ainsi, le développement industriel prévu ne s'est pas réalisé, même si le parc industriel de Bécancour offre de nombreux avantages aux investisseurs: nouveau quai dans le parc, proximité de trois axes nationaux de circulation (Voie Maritime du Saint-Laurent, Transcanadienne et Transquébécoise), localisation du quai et du parc entre les berges marécageuses du lac

<sup>1</sup>PROVENCHER, André. Glaverbel passe à des intérêts français.  
Dans Le Nouvelliste. Jeudi, 15 juin 1972.

FIGURE 41

RÉSEAU ROUTIER ET AXES DE DÉVELOPPEMENT DE LA RIVE SUD VERS 1973



SOURCE: ENQUÊTE PERSONNELLE.



PHOTO 12: La Transquébécoise.  
Tronçon de la Transquébécoise en construction près du village de Larochelle qui rejoindra éventuellement la Transcanadienne.

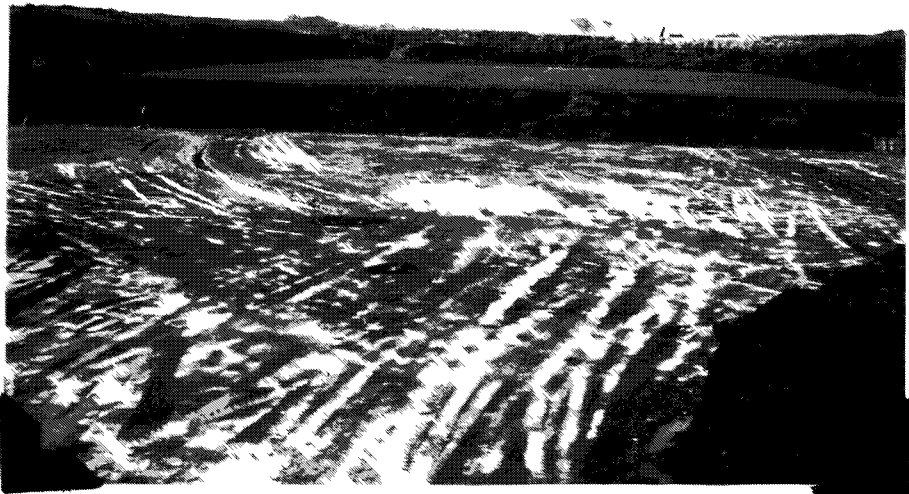


PHOTO 13: Le site de la future industrie Glaverbel. Pour faciliter le transport de la matière première de cette entreprise, le gouvernement a financé la construction d'une jetée et d'un quai dans le fleuve Saint-Laurent.

Saint-Pierre et les falaises Saint-Pierre-les-Becquets-Lévis, roc solide à peu de profondeur, espace disponible à bon marché.

Malgré ses avantages nombreux, le parc industriel de Bécancour ne sera pas retenu par beaucoup d'investisseurs, du moins pour quelques années encore. La région économique de Trois-Rivières ne se développe pas. L'agglomération trifluvienne, capitale régionale, constitue un pôle d'attraction au niveau tertiaire, mais non un pôle de croissance et de développement. Depuis plusieurs années, cette agglomération n'a pas attiré d'industries d'envergure et sa structure industrielle est peu diversifiée et basée sur l'industrie du papier aux prises avec des difficultés de marché, de concurrence, de vieillissement technique et d'approvisionnement en matières premières. Si la capitale régionale ne constitue pas un pôle de croissance avec une infrastructure déjà en place, qu'est-ce que Bécancour peut faire de plus avec une infrastructure incomplètement établie? Si le développement industriel retarde sur la rive sud, il ne pourra arriver à temps pour sauver les commerces et les services de leurs difficultés financières.

## 8.2 CONSIDERATIONS METHODOLOGIQUES: ETUDE DE PROBLEMES SEMBLABLES

Avant d'étudier les façons d'aborder un problème d'influence d'un pont ou d'une artère routière, il est bon de décrire l'intérêt et l'utilité d'une telle recherche.

Une recherche comme celle-ci peut être utile pour les spé-

cialistes de l'aménagement, car elle permet de mieux prévoir les conséquences d'établissement d'une nouvelle infrastructure de transport. D'autre part, elle aurait été beaucoup plus intéressante si des études prospectives détaillées avaient été menées avant la construction du pont de Trois-Rivières: ce qui malheureusement n'a pas été le cas. Un investissement de \$50,000,000 devrait exiger en plus des études techniques des études socio-économiques. En effet, il aurait été possible de comparer les prévisions avec les résultats réels. L'intérêt d'une telle thèse provient beaucoup plus des leçons à retenir pour effectuer d'autres études semblables.

L'idéal serait d'effectuer une enquête auprès des commerces et des services et une autre auprès de la population en général pour voir si les prévisions des marchands cadrent avec les désirs de la clientèle. L'enquête auprès des établissements devrait porter plus sur l'établissement lui-même: sa localisation, sa tenue, son administration, sa publicité, ses ventes, etc... tandis que l'enquête auprès des consommateurs devrait plutôt porter sur ses besoins et ses désirs. De ces deux enquêtes, il serait possible de découvrir de façon précise les écarts entre l'offre et la demande et d'expliquer l'influence de l'ouverture d'un pont ou d'une artère routière. Les enquêtes seraient complétées par des études de circulation et de flux routier, et de l'importance des établissements dans l'économie régionale. Tous ces facteurs devront être étudiés dans leurs relations et leurs inter-

dépendances. Aussi, seule une équipe interdisciplinaire, comprenant géographe, psycho-sociologue, économiste, spécialistes en marketing et en publicité... peut étudier en profondeur un tel problème tant au point de vue économique, sociologique, psychologique...

### 8.3 CONSIDERATIONS METHODOLOGIQUES: ETUDE PROSPECTIVE DE LOCALISATION D'UNE INFRASTRUCTURE ROUTIERE DE DESENCLAVEMENT<sup>1</sup>

Cette recherche sur l'influence de l'ouverture du pont de Trois-Rivières démontre clairement que les études de localisation de pont ou d'artère routière doivent être globales et non plus seulement techniques. Car comme le dit si bien Jean Labasse, "le problème de l'anticipation est au coeur de la planification spatiale"<sup>2</sup>. Cette anticipation est nécessaire afin d'éviter des ruptures profondes et de briser des équilibres sociaux et économiques:

"...Il semble que le désenclavement ne connaisse plus aujourd'hui de limites techniques et que la notion de région close doive être prochainement révolue; d'où l'enthousiasme des techniciens et l'ambition des aménageurs de superposer des catégories nouvelles aux catégories naturelles et traditionnelles de l'espace. La séduction exercée sur les uns et les autres par les chantiers modernes, qui

<sup>1</sup> D'après Jean Labasse, désenclavement signifie "les tentatives cohérentes entreprises par les pouvoirs publics pour rompre l'isolement matériel et moral de zones vouées autrement à la stagnation économique ou à la sécession politique".  
L'organisation de l'espace. Op. cit.. p. 119.

<sup>2</sup> LABASSE, Jean. Op. cit.. pp. 133-134.



abolissent les obstacles hérités de la morphologie risque de détourner leur attention des humbles réseaux capillaires de la desserte locale. Sans eux cependant la grande circulation ne profite qu'aux seules métropoles et régions motrices et accentue les écarts de niveau de vie et les tensions qui en résultent"<sup>1</sup>

Parce que:

"Ce pouvoir magnétique et créateur des moyens de communication ne s'exerce pas de manière uniforme le long de leur tracé. Il agit de façon intermittente en fonction des intersections et des points d'arrêt... L'automobile elle-même, qui est en soi un puissant facteur de décentralisation, peut faire illusion. Si elle favorise la dispersion de l'habitat, elle accentue par contre certaines concentrations fonctionnelles, notamment en matière commerciale, ainsi que le montre l'exemple des shopping centers américains"<sup>1</sup>.

Une étude de localisation d'une infrastructure de transport devrait poursuivre l'objectif suivant: sans contrecarrer le progrès et les évolutions normales comme les tendances polarisatrices, l'aménagement d'une infrastructure de transport doit en éviter ou en atténuer les effets trop perturbateurs et assurer une continuité dans l'évolution ou prévoir une adaptation graduelle pour ne pas grever à jamais une économie locale ou régionale.

---

<sup>1</sup>LABASSE, Jean. Op. cit. p. 126.

Pour atteindre cet objectif, il faut prévoir une localisation plus humaine et non seulement technique. Même si on peut discuter le choix du site, l'expérience d'aménagement de la région du nouvel aéroport international de Sainte-Scholastique constitue une expérience et un exemple de planification spatiale à suivre pour atteindre l'objectif décrit ci-dessus. Pour un canevas d'étude afin d'évaluer l'impact futur de l'installation d'une infrastructure de transport sur les activités tertiaires d'une région, le lecteur peut se référer à l'appendice 10.

Avant de terminer cette recherche, il faut mentionner qu'il y a deux études à faire en ce sens dans la région de Bécancour, Nicolet, Drummondville et Victoriaville. Quel sera l'impact futur de la Transquébécoise au niveau régional et local? Quelle sera l'influence de l'Autoroute 30 sur les activités locales? Quelle sera son influence sur les commerces et les services de Laval qui perdront une clientèle de passage venant de l'est du comté de Nicolet? Ces études prospectives sont devenues nécessaires, parce que l'homme est au coeur de l'évolution, comme l'écrit Gaston Berger:

"Avant-hier, on suivait inconsciemment ce que l'on appelle la nature, hier on s'y conformait avec conscience et application, aujourd'hui notre puissance a si considérablement grandi que nous ne pouvons plus compter sur des régulations extérieures à nos actes

eux-mêmes. C'est à nous qu'il appartient tantôt de protéger la nature, tantôt de l'orienter dans les voies qui nous paraissent favorables. Nous sommes en quelque sorte devenus responsables de l'évolution"<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>BOUDEVILLE, Jacques-R.. Op. cit... p. 39.

## BIBLIOGRAPHIE

## BIBLIOGRAPHIE

### A) REFERENCES METHODOLOGIQUES:

- BAPTIST, Jo et DE GREEF, Georges. Comment réussir dans le commerce de détail. Verviers, Editions Gérard & Co, 1967. 351 p. (Collection "Bibliothèque Marabout").
- BAUDHIN, Fernand. Principes d'économie contemporaine. 4 - La consommation. Verviers, Editions Gérard & Co, 1966. 271 p. (Collection "Bibliothèque Marabout").
- BEAUJEU-GARNIER et CHABOT. Traité de géographie urbaine. Paris, Armand Colin, 1963. 493 p.
- BERARD, Michel. Les routes du Québec. Québec, Ministère de la Voirie, 1964. 127 p.
- BERRY, Brian J.L. Geography of Market Centers and Retail Distribution. Englewood Cliffs, Prentice-Hall Inc., 1967. 146 p.
- BERRY, Brian J.L. Géographie des marchés et du commerce de détail. Paris, Armand Colin, 1971. 254 p.
- BISCAYART, Michel. Le marketing, nouvelle science de la vente. Verviers, Editions Gérard & Co, 1967. 315 p. (Collection "Bibliothèque Marabout").
- BOUQUEREL, Fernand. Les études de marché. Paris, P.U.F., 1966. 128 p. (Collection "Que sais-je?" No 1219)

- BRUNET, Roger. Les phénomènes de discontinuité en géographie.  
Paris, Centre National de la Recherche Scientifique,  
1970. 117 p.
- BUREAU D'AMENAGEMENT DE L'EST DU QUEBEC. Esquisse du plan. Le transport. Mont-Joli, 1965. 444 p.
- BUREAU DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DE QUEBEC METROPOLITAIN.  
Les communications entre les rives du St-Laurent dans la région métropolitaine de Québec. Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, 1963. 117 p.
- CAZALIS, Pierre. Tourisme et voie de circulation. Dans le Bulletin de l'A.G.A.F., No 11. Estérel, 1967. pp. 45-56.
- CLAVAL, Paul. Régions, nations, grands espaces. Géographie générale des ensembles territoriaux. Paris, Editions M.-Th Génin, 1968. 837 p.
- COLLABORATION. L'espace et les pôles de croissance. Paris, P.U.F., 1968. 232 p.
- FORTIN, Gérald. La fin d'un règne. Montréal, Hurtubise HMH, 1971. 397 p.
- LABASSE, Jean. L'organisation de l'espace. Paris, Hermann, 1966. 605 p.
- MARTIN, Fernand. Analyse de la structure urbaine de la province de Québec dans les activités économiques tertiaires. Québec, Office de Planification et de Développement du Québec, 1970. 224 p.

- MORRILL, Richard L. The Spatial Organisation of Society. Californie, Duxbury Press, 1970. 251 p.
- QUEBEC, MINISTERE DES AFFAIRES MUNICIPALES. Le transport en commun dans l'agglomération québécoise. Québec, 1969. 237 p.
- QUEBEC, MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Les pôles d'attraction et leurs zones d'influence. Québec, Bureau de Recherches Economiques, 1967. 145 p.
- RAGON, Michel. Les cités de l'avenir. Paris, Encyclopédie Plannète, 1965. 254 p.
- RAVENEAU, Jean. La comparaison de l'équipement des agglomérations rurales. Dans Cahiers de Géographie de Québec. No 26. Québec, Les Presses de l'Université Laval, septembre 1968. pp. 313-321.
- RITTER, Jean. Géographie des transports. Paris, P.U.F., 1971. 128 p. (Collection "Que sais-je?" No 1427).
- ROBERT, Bernard. Structure par âge relative. Comtés et régions. Province de Québec, 1966. Québec, Bureau de la Statistique du Québec, 1971. 173 p.
- ROY, Pierre-Georges. La traverse entre Québec et Lévis. Lévis, 1942. 169 p.
- SMITH, TAAFFE et KING. Readings in Economic Geography. The Location of Economic Activity. Chicago, Rand McNally & Company, 1968. 406 p.

SOCIÉTÉ CANADIENNE DE SCIENCE ÉCONOMIQUE et CONGRÈS DES ÉCONOMIS-  
TE DE LANGUE FRANÇAISE. Développement urbain et analyse économi-

que. Paris, Cujas, 1969. 471 p.

STANGL, Anton. Art et technique de la vente. Verviers, Editions  
Gérard & Co, 1968. 249 p. (Collection "Bibliothèque  
Marabout").

TREMBLAY, Marc-Adélaïde. Initiation à la recherche dans les scien-  
ces humaines. Montréal, Mc Graw-Hill, 1968. 425 p.

VESSEREAU, André. La statistique. Paris, P.U.F., 1967. 127 p.  
(Collection "Que sais-je?" No 281).

WICKHAM, S. Economie des transports. Paris, Sirey, 1969. 429 p.



B) REFERENCES REGIONALES:

- ASSOCIATION DES MARCHANDS PROGRESSIFS DE NICOLET. Sondage auprès des 52 des 60 commerces de Nicolet. Nicolet, 1970. 7 p.
- BEMER INC. Concept de réaménagement de la ville de Nicolet. Québec, sans date. 222 p.
- BLANCHARD, Raoul. La Mauricie. Trois-Rivières, Editions du Bien-Public, 1950. 159 p.
- BLANCHARD, Raoul. Le centre du Canada Français. Montréal, Beauchemin, 1948. pp. 13-179.
- BOILEAU, Gilles. La population du diocèse de Nicolet. Nicolet, Séminaire Social Pie XII, sans date. 222 p.
- BOUCHER, Paul. Monographies économico-sociales des comtés ruraux du Québec. Fascicule no. III. La région de Québec. La Mauricie. Québec, Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, 1962. pp. 306-313.
- CAMU, Pierre. Le port et l'arrière-pays de Trois-Rivières. Dans Geographical Bulletin. No 1, 1951. pp. 30-56.
- CHOINIERE, Lucien et LAPLANTE, Léonard. Etude des sols du comté de Nicolet. Ste-Anne-de-la-Pocatière, Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, 1948. 158 p.
- DUHAIME, Jacques. "Les habitants de l'isle". Sainte-Angèle-de-Laval. Trois-Rivières, Editions du Bien-Public, 1970. 190 p.

GREENING, W.E. Trois-Rivières, port historique de la vallée du St-Maurice. Dans The Canadian Geographical Journal.

Ottawa, juin 1960. 11 p.

INSTITUT DE GEOGRAPHIE DE L'UNIVERSITE LAVAL. Le Saint-Laurent.

Dans Cahiers de Géographie de Québec, No 23 (Spécial).

Québec, Les Presses de l'Université Laval, septembre 1967.  
pp. 167-464.

LE CENTRE DIOCESAIN DE RECHERCHES PASTORALES. La famille dans le diocèse de Nicolet. Nicolet, 1970. 126 p.

LETOURNEAU, Firmin. Le comté de Nicolet. Enquête économique et sociale. Montréal, Fides, 1946. 200 p.

OTTAWA, BUREAU FEDERAL DE LA STATISTIQUE. Recensement du Canada.

OTTAWA, MINISTERE DE L'AGRICULTURE. Mode de vie de la famille rurale dans le comté de Nicolet, Québec, 1947-48. Ottawa, Division de l'Agronomie et Service des Marchés, 1951.  
26 p.

QUEBEC, MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Annuaire du Québec 1970. Québec, Bureau de la Statistique du Québec, 1969. 872 p.

QUEBEC, MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. Documentation. Centre du Québec Méridional. Québec, Bureau de Recherches Economiques, 1963. 38 planches et commentaires.

QUEBEC, MINISTERE DE LA VOIRIE. Rapport de l'exercice au 31 mars. Québec, 1965-66-67-68-69-70.

QUEBEC, MINISTERE DE LA VOIRIE. Recensement de la circulation sur les routes du Québec. Québec, Service Technique de la Circulation, 1963-64-65-66-67-68-69-70.

PICHETTE, R. et ROUSSEAU, J. Disponibilités. Mode de vente et lieux d'écoulement des produits agricoles 1950-51-52. Région de Trois-Rivières. Québec, Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation, 1953. 192.p.

THERRIault, Yvon. Trois-Rivières, ville de reflet. Trois-Rivières, Editions du Bien-Public, 1954. 126 p.

## APPENDICES

## APPENDICE 1

### CIRCULAIRE COMMERCIAL DE LA CIE J.U. LEVASSEUR ET FILS LTEE

STE-ANGELE de LAVAL, le 10 mars 1969.

Monsieur, Madame,

La Maison J.U. LEVASSEUR & Fils Ltée de Ste-  
Angèle de Laval, établie depuis plus de soixante ans, et qui  
a toujours été à votre service, vous remercie bien chaleureu-  
sement de votre encouragement que vous lui avez manifesté depuis  
de nombreuses années.

Quoique l'on ne doit jamais être contre le pro-  
grès apporté par l'évolution dans tous les domaines, surtout par  
le moyens de transport d'aujourd'hui, vous êtes sans doute au  
courant que le pont des Trois-Rivières ouvert à la circulation  
depuis décembre 1967, a plutôt favorisé les marchands des Trois-  
Rivières que ceux de la Rive Sud. D'ailleurs, vous en convien-  
drez comme nous, tous les marchands de notre région ont été à  
même de constater les faits réels.

Evidemment nous devons avouer, qu'aujourd'hui,  
les gens ont une grande facilité de se transporter d'une rive à  
l'autre dû au Pont des Trois-Rivières et surtout à titre gratuit.

Les grands centre d'achats ont toujours attiré une foule de gens avec leurs attraites et terrains de stationnement, chose que nous déplorons malheureusement dans la moment faute d'espace tant désiré.

Il est bien évident que les marchands, faisant partie des Centres d'Achats, ont des obligations très onéreuses à rencontrer mensuellement, et que par conséquent ils sont obligés de vendre leur marchandise en conséquence, s'ils veulent équilibrer leur budget

Aussi il n'est pas surprenant de constater qu'à différentes époques, certains marchands doivent abandonner les affaires n'ayant pu suffire à la tâche. De plus les argents dépensés aux Trois-Rivières sont des sommes qui ne reviennent pas aux municipalités de la Rive-Sud, quand aux fins de remboursements de la Taxe Provinciale, Scolaire, etc... Y avez-vous songé?

Dans le passé, notre but principal, et encore présentement, a toujours été que vous preniez un intérêt personnel dans notre magasin, et que vous considériez les avantages à votre bénéfice et pour notre commodité. Nos employés, notre stock et notre installation sont à votre service, et chaque article que vous achetez ici, est venu avec l'entente qu'il est parfait, quand à la qualité, la quantité et le prix, et le cas échéant, nous sommes toujours prêts à considérer votre réclamation.

Les frais de notre administration, étant plus minime qu'ailleurs, nous permettent de concurrencer dans tous les domaines, surtout avec Trois-Rivières.

Comme vous le savez, nous avons un assortiment complet pour Hommes, Dames et Enfants. Qu'il s'agisse de manteaux, robes, chapeaux, chaussures etc, vous le trouverez ici à notre magasin à des prix défiant toute compétition. Vêtements de base pour Dames: Corsets - Brassières - Gaines etc, dans les marques les plus réputées telles que: WONDER BRA - FORMFIT - DAISY FRESH - GOTHIC - LYLIETTE - PLAYTEX etc...

Pour vous MESSIEURS, qui désirez avoir une apparence soignée, nous sommes heureux de vous annoncer que nous avons reçu les nouveaux échantillons pour le printemps dans les plus belles teintes. Qu'il s'agisse de complets prêts à porter ou faits sur mesures, nous sommes à votre disposition et sommes toujours heureux de combler vos désirs. N'hésitez pas et commandez à bonne heure, afin de ne pas être déçus dans votre choix.

Notre département de meubles peut répondre à tous vos besoins. Qu'il s'agisse de style "COLONIAL" ou autre, vous trouverez tout ce dont vous avez besoin, et surtout dans les prix tout à fait spéciaux. Grand choix de "FRIGIDAIRES", "POELES", "LAVEUSES & SECHEUSES ELECTRIQUES", marque "ROY": Satisfaction garantie avec prix avantageux, Une visite vous convaincra.

Nous vous réitérons à nouveau nos plus sincères remerciements pour votre encouragement dans le passé, et sollicitons à nouveau votre patronage qui nous a toujours honorés et que nous croyons encore avoir mérité.

Vos tout dévoués,

LA CIE J.U. LEVASSEUR & FILS LTEE

PAR: Jean Parenteau,

sec. trésorier.



## APPENDICE 2

### UNE METHODE TRADITIONNELLE POUR UN PROBLEME DIFFICILE: LE QUESTIONNAIRE

La démarche méthodologique suivie est relativement simple. Pour évaluer l'influence du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services de la rive sud, il a d'abord fallu effectuer un inventaire des établissements par type et par localité. Ensuite, deux questionnaires furent élaborés. Cette démarche peut maintenant être évaluée de façon plus précise.

#### 1.1 CHOIX D'UNE METHODE BASEE SUR L'ASPECT PARTICULIER DU PRO- BLEME ETUDIE

Deux façons de procéder sont possibles pour la collecte de l'information nécessaire à l'étude du problème de l'influence du pont. Elles se caractérisent toutes les deux par l'utilisation des questionnaires. Le premier procédé consiste à effectuer une enquête auprès des consommateurs de biens et de services pour évaluer l'impact de l'ouverture du pont de Trois-Rivières sur leurs comportements d'achats et indirectement sur les commerces, tandis que le second consiste à évaluer directement cet impact sur les commerces et les services.

Les avantages de la première méthode sont nombreux. Elle permet d'évaluer la structure générale du marché suivant les localités, l'habitat, l'âge, le revenu, la profession, le sexe et le moyen de transport; d'étudier le comportement et les habitudes d'achat des consommateurs: fréquence d'achat, quantité achetée, etc...; de constater la répartition des quantités achetées selon les types de détaillants ou de commerçants; d'évaluer le résultat des campagnes de publicité par la presse, la radio, la télévision... Les inconvénients de cette méthode proviennent essentiellement du coût prohibitif de l'enquête. En effet, pour évaluer l'impact positif et négatif du pont, il aurait fallu étudier aussi les comportements d'achats des gens de la rive nord; ce qui aurait nécessité un échantillonnage élevé. La dépense aurait été onéreuse sans compter que le temps et les crédits accordés à une telle enquête ne sont pas toujours en proportion avec les résultats du travail et la précision.

La deuxième méthode se base principalement sur la rotation du stock. Cette enquête s'effectue donc auprès des commerces et des services, car seuls les détenteurs de ces établissements peuvent connaître les ventes au public, les achats aux grossistes, les stocks en magasin, bref la vente globale de tous les produits et services. Le principal inconvénient de cette méthode découle de son utilisation peu fréquente.

Quelle méthode doit-on choisir? L'idéal aurait été d'effectuer deux enquêtes selon chacune des méthodes; les deux

enquêtes auraient permis de constater les anomalies entre l'offre (les commerces et les services) et la demande (les consommateurs). Elles auraient facilité la compréhension totale du problème en fournissant les opinions des deux parties en cause.

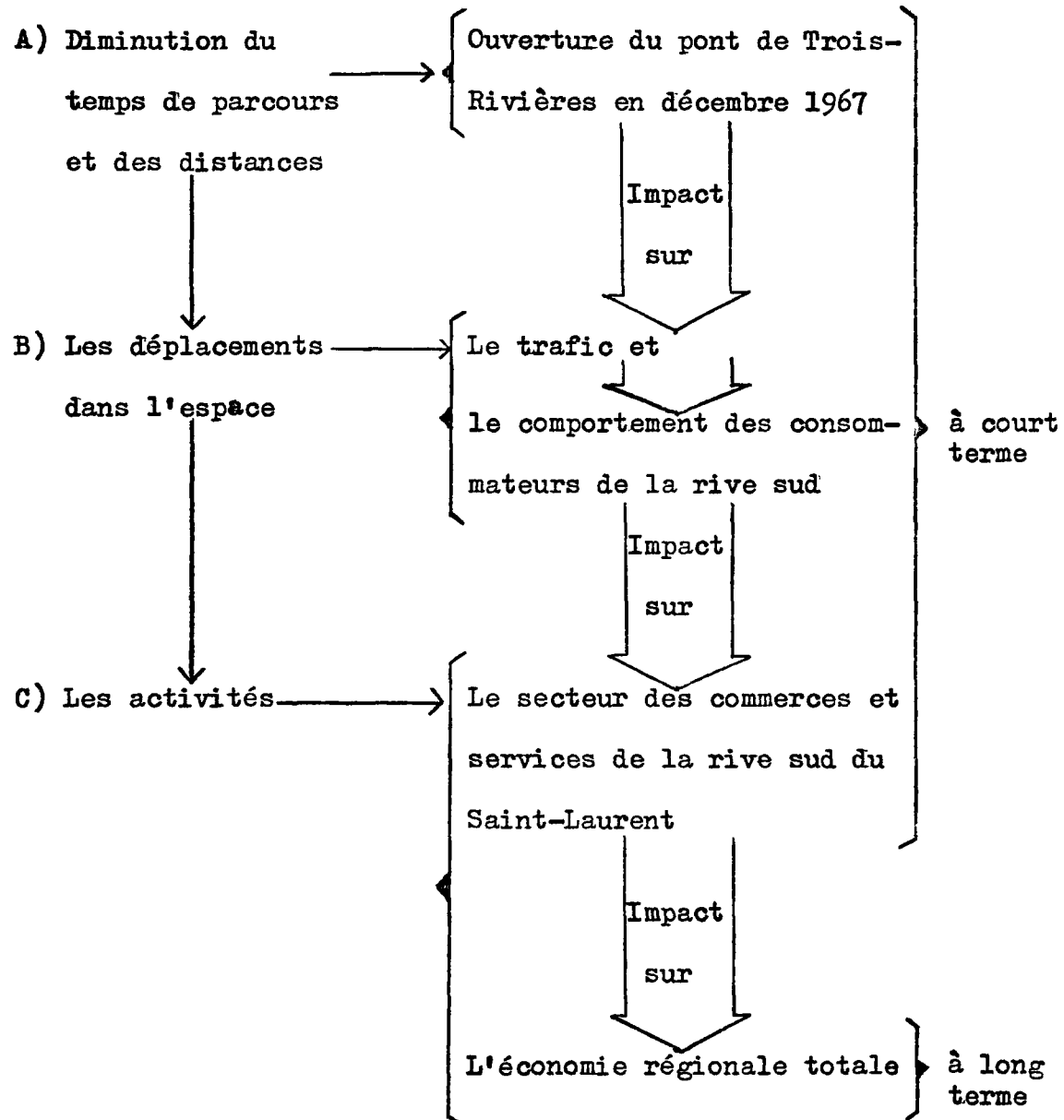
La seconde méthode fut choisie pour deux raisons principales. D'abord, elle s'exécute directement auprès des commerces et des services qui sont à la toute fin les derniers influencés par l'ouverture du pont, comme l'illustre la figure 42. En portant l'enquête sur les consommateurs, il est possible d'évaluer l'impact du pont sur les commerces et les services d'une façon indirecte seulement. Les détenteurs des commerces et des services connaissent bien les motivations de leur clientèle passée et actuelle et donc les problèmes de leurs établissements. Bref, la seconde méthode d'enquête permet d'étudier l'étape finale et non l'étape intermédiaire des conséquences logiques à l'ouverture du pont. Ensuite, la seconde méthode exige moins de temps et de crédit de la part d'un seul chercheur. Voilà les raisons majeures qui ont motivé le choix de la seconde méthode.

## 1.2 UN INVENTAIRE DES ETABLISSEMENTS COMMERCIAUX ET DE SERVICES PAR RUE, LOCALITE ET TYPE GRACE A L'ANNUAIRE TELEPHONIQUE

Avant la fabrication du questionnaire et l'enquête, l'inventaire des commerces et des services fut effectué. Comme le

FIGURE 42

SCHEMA ILLUSTRANT LES RESULTATS SUBSEQUENTS A L'OUVERTURE DU PONT  
DE TROIS-RIVIERES



Bureau Fédéral de la Statistique ne donne pas les noms et les adresses des établissements pour chaque municipalité et qu'il n'existe aucun répertoire publié à l'heure actuelle, l'annuaire téléphonique de la Compagnie de Téléphone Bell du Canada fut utilisé. Cet annuaire constitue la meilleure source d'information pour un inventaire complet des établissements<sup>1</sup>.

Le nom, le type, l'adresse et le numéro de téléphone furent reportés sur des fiches. Ces dernières furent ensuite regroupées par municipalité et par type d'établissements (commerces et services). Pour la ville de Nicolet, les fiches furent mises dans l'ordre numérique des portes par rue afin de faciliter la recherche sur le terrain. Une telle façon de procéder est nécessaire pour l'organisation pratique de l'enquête, la compilation des questionnaires et l'interprétation des résultats.

L'inventaire par annuaire téléphonique pose cependant quelques problèmes. Quelques établissements ne sont pas indiqués ou inscrits dans l'annuaire. Certains commerces et services ne sont pas identifiés comme tels, même si le propriétaire a un numéro de téléphone pour son établissement. Le nom de l'établis-

---

<sup>1</sup>Jan Lundgren a présenté une communication pour "démontrer comment on peut se servir d'un document statistique répandu et facilement utilisable: l'annuaire de téléphone". Dans le Bulletin de l'A.G.A.F. No 11, septembre, 1967. p. 113. Il existe également une autre méthode pour classifier les commerces qui utilisent l'annuaire téléphonique: "The Haycock method differs from the others because it uses information from trade and telephone directories and not the field survey". Dans Alternative Methods of ranking shopping centers. A study from the Manchester conurbation. Dans Tijdschrift Voor Econ. en soc. Geografie. July/Aug., 1968. p. 211

sement est parfois inscrit dans l'annuaire téléphonique, mais il n'est pas identifiable: en effet, il est parfois impossible de distinguer commerce, industrie, service, entrepreneur... Certains établissements avaient discontinué leurs activités tandis que d'autres les avaient commencées tout récemment. Enfin, certains étaient recencés plusieurs fois sous des noms différents. Voilà autant de problèmes que seule l'enquête sur le terrain pouvait résoudre.

Après l'inventaire des différents établissements, une élimination fut nécessaire afin d'écarter les établissements non influençables par l'ouverture du pont de Trois-Rivières. En effet, il est possible d'affirmer à priori que certains commerces et services de la région étudiée ne furent pas affectés par l'ouverture du pont, parce qu'ils n'ont pas de concurrents dans l'agglomération trifluvienne de la rive nord ou qu'ils ne subissent pas leur concurrence à cause du caractère précis et déterminé des marchés locaux et régionaux.

Les commerces et les services, sans équivalent à Trois-Rivières, sont strictement destinés aux agriculteurs. Parmi les commerces, on relève le marchand de grain et de moulées, le vendeur d'animaux, l'Agrocentre de Nicolet, le vendeur d'engrais chimiques, le dépositaire de machines et d'instruments aratoires. Parmi les services, on retrouve l'agronome, le vétérinaire, l'Union Catholique des Cultivateurs (U.C.C.)... Bref, la concurrence de l'agglomération trifluvienne ne peut pas exister, tout simple-

ment parce qu'il n'y a aucun de ces commerces et services agricoles à Trois-Rivières.

Le deuxième groupe d'établissements sans concurrence comprend deux sous-groupes différents. Le premier concerne les établissements que les gens ne choisissent pas à cause de leur caractère de nécessité ou d'urgence: salon funéraire, service d'ambulance, d'incendie, hôpital... Le deuxième concerne ceux qui sont régis dans un cadre local ou régional déterminé, précis et relativement stable comme les services municipaux, bancaires, administratifs et gouvernementaux. Habituellement, ces organismes offrent des services à peu près identiques quelle que soit leur localisation: hôtels de ville, service de police et du nettoyage, banques, caisses populaires, services religieux, foyers pour personnes âgées, associations locales ou régionales (A.F.E.A.S., Jeunes Ruraux, Chevaliers de Colomb...), services gouvernementaux (service social, voirie, main-d'oeuvre...), écoles primaires et secondaires.

L'inventaire des commerces et des services s'effectue non seulement selon une répartition géographique (par rue et localité), mais aussi selon une répartition typologique. Cette dernière répartition s'avère essentielle pour la compilation et l'interprétation des résultats à cause du nombre et de la diversité des structures commerciales et des services et enfin pour assurer l'anonymat des informateurs. Différentes classifications

de commerces et de services élaborés par les auteurs<sup>1</sup> furent consultées. Les classifications du Bureau Fédéral de la Statistique<sup>2</sup> furent retenues, parce qu'elles sont pratiques et de conception canadienne, sans oublier la possibilité d'utiliser les données officielles. Cependant, elles furent largement modifiées afin de les adapter à la région d'étude. Le critère de classification commerciale est le type de marchandise vendue (APPENDICE 3) tandis que celui de la classification des services est le type de service offert<sup>3</sup> (TABLEAU 16).

### 1.3 ELABORATION ET ESSAI DES QUESTIONNAIRES:

Au moment d'élaborer un questionnaire, une première difficulté surgit du fait qu'un questionnaire peut difficilement s'adapter aux commerces et aux services en même temps. Deux questionnaires furent construits avec cependant des objectifs identiques, c'est-à-dire, celui d'évaluer l'influence du pont de Trois-Rivières dans sa double dimension spatiale et temporelle. La dimension temporelle est présente dans la plupart des questions

<sup>1</sup>Il y a différents critères de classification: fréquence d'usage, types de motivations de la clientèle, types de marchandises, types de magasins, types de ventes,.... Voici les auteurs consultés: Tarrant, Clark, J.A. Spock, Mc Evoy, Beny, Biscayart, les bureaux de statistiques du Québec et du Canada.

<sup>2</sup>BUREAU FEDERAL DE LA STATISTIQUE. Cat. 97-605 et Cat. 97-642. 1969.

<sup>3</sup>La distinction entre commerces et services est difficile à établir. Selon le dictionnaire Robert, un service est une "organisation chargée d'une branche d'activités correspondant à une fonction d'utilité sociale", tandis qu'un commerce est un établissement ou une entreprise qui fait l'opération de la vente et de l'achat. Pour cette thèse, le lecteur verra la distinction qui en fut faite dans l'appendice 3 et le tableau 16.



TABLEAU 16

## CLASSIFICATION DES SERVICES

## A) SERVICES PERSONNELS:

- salon de coiffure pour hommes
- salon de coiffure et de beauté pour dames
- service de nettoyage et de buanderie
- service de cordonnerie
- agent d'assurance
- société de prêts
- service de comptabilité
- avocat
- notaire
- médecin
- optométriste et opticien
- dentiste
- photographe

## B) SERVICES D'HEBERGEMENT ET DE RESTAURATION:

- hôtel
- motel
- hôtel-motel
- snack-bar
- restaurant sans permis de boisson
- restaurant avec permis de boisson

TABLEAU 16 (suite)

**C). SERVICES RECREATIFS ET DE DIVERTISSEMENT:**

- salle de cinéma
- salle de quilles
- aréna
- salon-bar, club de nuit, cabaret
- taverne
- hippodrome
- autodrome

**D) SERVICES DE TRANSPORTS:**

- service de camionnage
- service d'autobus
- taxi

qui essaient de mettre en comparaison une situation passée (avant 1967) et une situation actuelle (en 1970). Six questions concernent une situation à venir (les perspectives d'avenir). De plus, quelques questions ont un rapport plus direct avec la dimension temps, car elles visent à connaître l'influence du pont à travers les jours de la semaine et les mois de l'année. La dimension spatiale est présente dans plusieurs questions portant sur l'origine de la clientèle et la localisation actuelle et désirée de l'établissement.

Les questions peuvent fournir deux types de données : des données objectives et des données subjectives. Les premières questions sont fermées en ce sens qu'elles laissent peu de choix à l'informateur ou l'interviewé, tandis que les secondes sont ouvertes et libres, faisant appel à l'opinion, à l'interprétation ou à l'explication personnelles. Plusieurs de ces dernières visent à découvrir les raisons des réponses fermées ou objectives. Dans le questionnaire sur les commerces, il y a 23 questions fermées et 11 ouvertes (dont 6 questions "pourquoi") pour un total de 34 (APPENDICE 3). Le questionnaire des services présente 14 questions fermées sur un total de 23 questions (dont 5 questions "pourquoi") (APPENDICE 4). Chaque questionnaire comporte 6 questions prospectives.

La mise à l'épreuve des questionnaires s'est réalisée en deux étapes. La construction des questionnaires fut possible après l'étude d'autres questionnaires et avec les conseils scien-

tifiques de plusieurs personnes. Ensuite, ils furent essayés dans quatre établissements. La forme, la pertinence et l'agencement des questions furent modifiés pour un deuxième essai auprès de quatre autres établissements. Enfin, après quelques modifications, les deux questionnaires furent imprimés en plusieurs exemplaires (175 pour les commerces, 130 pour les services).

#### 1.4 EVALUATION DE LA METHODE UTILISEE

Quelle est la validité des résultats obtenus par l'enquête sur les commerces et les services de la rive sud? Les résultats correspondent-ils à la réalité? L'instrument mesure-t-il bien le phénomène ou le problème? La sûreté et la validité de l'enquête dépendent de deux facteurs principaux, l'un lié à l'informateur ou l'interviewé, l'autre lié à l'instrument de mesure.

Quelques informateurs ont donné des renseignements non conformes à la réalité pour deux raisons principales. La première fut la difficulté de comprendre que l'enquête était effectuée dans un but désintéressé. A cette méfiance s'ajoute le désir de ne pas répondre ou de tromper volontairement. En effet, quelques informateurs avaient tendance à se montrer sous un jour meilleur (surtout les défavorisés par le pont) ou plus néfaste que la réalité ne le veut. De façon générale, comme l'ont constaté beaucoup de scientifiques, les informateurs dont les affaires sont prospères, sont plus disposés à livrer leurs opinions et à fournir de bonnes réponses. La connaissance de ces deux problèmes fut possible grâce à l'observation critique pendant l'entrevue et surtout

grâce à des informations obtenues auprès du public et à des comparaisons entre les différents commerces.

Le second problème qui peut influencer sur les résultats obtenus, concerne les questionnaires eux-mêmes. Ceux-ci furent construits pour décrire et expliquer l'impact du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services. Le problème est cependant très difficile et complexe car une foule de facteurs auraient pu mériter une attention particulière. Ces facteurs, même si l'explication en tient compte, n'ont pas été retenus comme objectifs premiers de l'étude, car ils débordent la compétence et les possibilités d'un seul chercheur. Ces facteurs sont l'évolution démographique, la situation économique générale et l'évolution générale des commerces et des services. Pour la démographie, on peut observer que la population de la région étudiée est relativement stable, de plus en plus vieille et sujette à l'émigration. Par exemple, les commerces du village de Bécancour ont ressenti l'influence de la perte de plusieurs familles clientes qui ont dû quitter leurs fermes, car le gouvernement du Québec avait projeté de construire une sidérurgie et d'établir un parc industriel. Ensuite, la situation économique actuelle de la région étudiée et même des comtés de Nicolet et Yamaska se caractérise par une absence de création d'emplois nouveaux, d'où peu de développement domiciliaire et commercial. Enfin, un diagnostic complet de chaque établissement aurait été utile pour connaître sa nature juridique, son personnel dirigeant

et employé, son aire d'achat ou de marché, son aspect extérieur (façade, enseigne, vitrine, entrée, porte...) et intérieur (mobilier, éclairage, chauffage, aération, musique, décoration...), son assortiment de produits (arrangement, disposition, présentation...), son approvisionnement, sa publicité, ses techniques de ventes, ses spécialisations, ses concurrents... Il y avait là un danger évident à étudier tous ces facteurs en profondeur: celui d'empiéter dans le champ d'étude des économistes et des spécialistes en marketing. Ces problèmes, soulevés au cours des interviews, furent en partie résolus en continuant l'entrevue d'une façon plus libre. De plus, par comparaisons et vérifications successives, certaines carences de la collecte des données ont pu être comblées.

Un second problème lié aux questionnaires est celui de l'uniformisation des questions pour plusieurs types d'établissements. C'est là une faiblesse, car chaque type d'établissement constitue un tout en lui-même indépendant des autres. En effet, chacun diffère des autres et aurait pu faire l'objet d'un questionnaire spécifique ou particulier. Par exemple, une épicerie ne se compare pas à un commerce de vêtements, ni un restaurant à une salle de quilles. Aussi le taux des réponses varie en fonction des questions, car certaines d'entre elles se rapportent plus à un type qu'à un autre. Pour palier à cet inconvénient de comparabilité, une pondération fut faite afin de donner une valeur

proportionnelle à l'importance réelle de chacun des types.

L'avantage principal des questionnaires consiste cependant en leur souplesse d'utilisation pour chaque type de commerces et de services.

Enfin, la formulation et l'utilité des questions ont posé quelques problèmes. Dans le questionnaire sur les commerces (APPENDICE 3), les questions 6 et 7 de la section I (Généralités) sur la provenance des grossistes se sont avérées inutiles, car les réponses ont toujours été identiques. La question 13 de la section II (La clientèle), quoique très pertinente, a souvent laissé les commerçants dans l'embarras d'une réponse. La section III (Les produits) fut inutile, car quand un commerce se trouvait désavantagé par l'ouverture du pont, tous les produits vendus s'en trouvaient tous affectés. C'est tout-à-fait logique, car les consommateurs n'ont pas intérêt à acheter leurs aliments dans plusieurs épiceries... C'est pourquoi seule la première page de la section III (Les produits) fut utilisée dans l'administration de l'enquête et la compilation des résultats. Le questionnaire sur les services (APPENDICE 4) a eu la question 15 difficile à administrer, car les informateurs ne savaient quoi répondre.

Bref, malgré tous les inconvénients inhérents à la méthodologie employée et à l'instrument de mesure, il est possible de décrire et d'expliquer l'impact de l'ouverture du pont sur les commerces et les services de la rive sud.

### APPENDICE 3

#### QUESTIONNAIRE POUR ÉVALUER L'INFLUENCE DU PONT DE TROIS-RIVIÈRES

Bonjour. Je m'appelle Laurent Deshaies de Ste-Gertrude (Comté de Nicolet). Je suis étudiant à l'Université d'Ottawa et je fais présentement ma thèse de maîtrise en géographie. L'objectif de ma thèse est d'évaluer l'influence du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services de la rive sud du Saint-Laurent. Vos réponses me seront d'une très grande utilité. Il va s'en dire qu'elles seront traitées confidentiellement. Je vous remercie à l'avance pour le temps que vous m'accorderez.

N.B.

1. Mieux vaut une réponse approximative qu'aucune réponse.
2. Si vous êtes indécis ou si vous ne savez pas, vous dites "NE SAIS PAS".
3. Répondez simplement du meilleur de votre connaissance.

MERCI DE VOTRE COLLABORATION



Date de l'entrevue: \_\_\_\_\_  
 Nom de l'enquêteur: \_\_\_\_\_  
 Nom de la municipalité: \_\_\_\_\_  
 Nom de la rue: \_\_\_\_\_  
 Nom de l'informateur: \_\_\_\_\_ Tél: \_\_\_\_\_  
 Nom officiel du commerce: \_\_\_\_\_

## I. GÉNÉRALITÉS

1. Date d'ouverture de votre commerce ?
2. Surface en pieds carrés de votre commerce ?
3. Votre commerce est-il un commerce de gros [ ] ou de détail [ ]?
4. Faites-vous partie d'une chaîne de magasin ?  
                   OUI       [ ]  
                   NON       [ ]
5. Si OUI, le nom et l'adresse de la chaîne ?
  
6. Après l'ouverture du pont de Trois-Rivières, y-a-t-il eu des changements pour la provenance des grossistes ?  
                   OUI       [ ]  
                   NON       [ ]
7. Si OUI, comment expliquez-vous ce changement de la part des grossistes ?

## II. LA CLIENTÈLE

1. L'ouverture du pont de Trois-Rivières a-t-elle affecté le développement de votre commerce ?  
                   OUI                   [ ]  
                   NON                   [ ]  
                   NE SAIS PAS       [ ]

2. Si OUI, positivement [ ] ou négativement [ ] ?
3. Et dans quelle proportion de votre chiffre d'affaires ?
- 0 à 10% [ ]
- 10 à 20% [ ]
- 20 à 30% [ ]
- 30% et + [ ]
4. Comment expliquez-vous ce changement ?
5. Le changement dans la vente s'est-il produit brusquement ?
- OUI [ ]
- NON [ ]
- NE SAIS PAS [ ]
6. Depuis l'ouverture du pont, les profits de la vente furent-ils affectés les dimanches ?
- OUI [ ]
- NON [ ]
- NE SAIS PAS [ ]
- NE S'APPLIQUE PAS [ ]
7. Si OUI, positivement [ ] ou négativement [ ] ?
8. Et dans quelle proportion de votre chiffre d'affaires ?
- 0 à 10% [ ]
- 10 à 20% [ ]
- 20 à 30% [ ]
- 30% et + [ ]
9. Comment expliquez-vous ce changement ?

10. Actuellement, d'où viennent principalement vos clients ?

|                                   | NOMS DES MUNICIPALITÉS | % DE LA VENTE TOTALE |
|-----------------------------------|------------------------|----------------------|
| De la municipalité                |                        |                      |
| Des paroisses voisines            |                        |                      |
| Des municipalités de la rive nord |                        |                      |

11. L'ouverture du pont a-t-elle modifié le lieu d'origine de votre clientèle ?

OUI [ ]

NON [ ]

NE SAIS PAS [ ]

12. Si OUI, décrivez les modifications et expliquez-les ?

13. À l'heure actuelle, quel est le pourcentage (%) de la population de votre municipalité qui va à Trois-Rivières et au Cap-de-la-Madeleine pour les produits que vous vendez ?

14. Depuis l'ouverture du pont, vos concurrents de l'autre rive viennent-ils plus souvent pour

|             | PORTE-EN-PORTE | LIVRAISON |
|-------------|----------------|-----------|
| OUI         | [ ]            | [ ]       |
| NON         | [ ]            | [ ]       |
| NE SAIS PAS | [ ]            | [ ]       |

15. Vous-mêmes, faites-vous plus de publicité depuis l'ouverture du pont ?

OUI [ ]

NON [ ]

NE SAIS PAS [ ]

16. Si OUI, par quel moyen ? Nommez-les.

|            |     |       |
|------------|-----|-------|
| JOURNAL    | [ ] | _____ |
| RADIO      | [ ] | _____ |
| TÉLÉVISION | [ ] | _____ |
| AUTRES     | [ ] | _____ |

III. LES PRODUITS

1. Pour chaque type de produits vendus dans votre commerce, la concurrence de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine a-t-elle diminué ou augmenté depuis l'ouverture du pont ? (Code 1)
2. Pendant quelle saison surtout ? (Code 2)
3. Pour quel jour de la semaine surtout ? (Code 3)
4. Pour quel groupe de clientèle surtout ? (Code 4)
5. Pour quels raisons ? (Code 5)

Code 1:

+ =augmentation    - =diminution    = =aucune influence du pont

Code 2:

A =été    B =automne    C =River    D =printemps

E =toutes les saisons également

Code 3:

1 =dimanche    2 =lundi    3 =mardi    4 =mercredi    5 =jeudi

6 =vendredi    7 =samedi    8 =tous les jours également

Code 4:

J =jeunes (0-25)    K =adultes (25-65)    L =personnes âgées (65 et +)

M =tous les groupes également

Code 5:

I =abondance et variété du choix

II =meilleure qualité

III=meilleurs prix

IV =possibilité de comparer

V =possibilité de faire d'autres types d'achats par la même occasion

VI =facilité de stationnement

VII=libre-service

VIII=visibilité des produits

IX =rapidité d'achat et du service

X =service après-vente

XI =facilité de paiement

XII=hospitalité et attention des vendeurs

XIII=en profiter pour changer de décor

XIV=autres (préciser)

## A. GROUPE DE L'ALIMENTATION

Pain et pâtisseries  
 Bonbons et confiseries  
 Produits laitiers  
 Fruits et légumes frais  
 Viandes et charcuteries  
 Produits en conserves  
 Boissons gazeuses  
 Bière  
 Autres

## B. GROUPE DE LA QUINCAILLERIE ET DE LA CONSTRUCTION

Outils  
 Fer et acier  
 Tôles et tuiles  
 Matériaux de revêtement  
 Portes et châssis  
 Bois d'oeuvre  
 Peinture, vitre, papier-tenture  
 Système de chauffage  
 Huile à chauffage  
 Autres

## C. GROUPE DES MEUBLES ET DES APPAREILS ÉLECTRIQUES

Meubles neufs (vente et réparation)  
 Meubles usagers  
 Appareils ménagers (vente et réparation)  
 Téléviseurs, radio, stéréo (vente et réparation)  
 Équipements de salle de bain  
 Équipements de bureau  
 Autres

## D. GROUPE DES VÉHICULES

Autos neuves  
Autos d'occasion  
Pièces de réparation  
Pneu, alignement et  
balancement  
Réparations générales  
Essence et huile  
Peinture et débossage  
Lave-auto  
Bateaux, hors-bord  
(vente et réparation)  
Moto-neige (vente et  
réparation)  
Motocyclettes (vente  
et réparation)  
Bicyclettes (vente et  
réparation)  
Autres

E. GROUPE DU SPORT, DE LA  
DÉCORATION, DE LA CUL-  
TURE ET DE LUXE

Articles de camping  
Articles de sports  
Jouets et passe-temps  
Tableaux et cadres  
Lingerie de maison  
Articles de toilette  
Fleurs  
Journaux et revues  
Livres  
Papeteries  
Appareils photographiques  
Instruments de musique  
Disques  
Bijoux  
Cadeaux et souvenirs  
Antiquités  
Porcelaine et verrerie  
Autres

**F. GROUPE DE L'HABILLEMENT**

Confections pour hommes  
Confections pour dames  
Confections pour enfants  
Chaussures  
Tissus à la verge  
Autres

**G. GROUPE DES DIVERS**

Médicaments  
Imprimerie  
Tabacs, cigarettes, pipes  
Valises et articles de  
voyage  
Autres

## IV. LES PERSPECTIVES D'AVENIR

1. Croyez-vous que les gens de votre localité iront de plus en plus dans l'avenir acheter à Trois-Rivières et au Cap-de-la-Madeleine ?

OUI                    [ ]

NON                    [ ]

NE SAIS PAS        [ ]

2. Quelle (s) solution (s) entrevoyez-vous pour consolider votre commerce face à la concurrence de Trois-Rivière et du Cap-de-la-Madeleine ?

3. Si vous aviez à vous établir de nouveau, choisiriez-vous la même localité ?

OUI                    [ ]

NON                    [ ]

NE SAIS PAS        [ ]

4. Si NON, quelle serait-elle ?

5. Et pourquoi ?

6. Autres remarques ?



#### APPENDICE 4

#### QUESTIONNAIRE POUR ÉVALUER L'INFLUENCE DU PONT DE TROIS-RIVIÈRES

Bonjour. Je m'appelle Laurent Deshaies de Ste-Gertrude (Comté de Nicolet). Je suis étudiant à l'Université d'Ottawa et je fais présentement ma thèse de maîtrise en géographie. L'objectif de ma thèse est d'évaluer l'influence du pont de Trois-Rivières sur les commerces et les services de la rive sud du Saint-Laurent. Vos réponses me seront d'une très grande utilité. Il va s'en dire qu'elles seront traitées confidentiellement. Je vous remercie à l'avance pour le temps que vous m'accorderez.

N.B.

1. Mieux vaut une réponse approximative qu'aucune réponse.
2. Si vous êtes indécis ou si vous ne savez pas, vous dites "NE SAIS PAS".
3. Répondez simplement du meilleur de votre connaissance.

MERCI DE VOTRE COLLABORATION

Date de l'entrevue: \_\_\_\_\_  
 Nom de l'enquêteur: \_\_\_\_\_  
 Nom de la municipalité: \_\_\_\_\_  
 Nom de la rue: \_\_\_\_\_  
 Nom de l'informateur: \_\_\_\_\_ Tél: \_\_\_\_\_  
 Nom officiel du service: \_\_\_\_\_  
 Date de son ouverture: \_\_\_\_\_

# I. LE MARCHÉ

1. L'ouverture du pont de Trois-Rivières a-t-elle affecté votre marché de clientèle ?

OUI [ ]

NON [ ]

NE SAIS PAS [ ]

2. Si OUI, positivement [ ] ou négativement [ ] ?

3. Et dans quelle proportion de votre chiffre d'affaires ?

0 à 10% [ ]

10 à 20% [ ]

20 à 30% [ ]

30% et + [ ]

4. Comment expliquez-vous ce changement ?

5. Depuis l'ouverture du pont, la concurrence de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine est-elle plus forte en

|           | OUI | NON | NE SAIS PAS | SI OUI, POURQUOI ? |
|-----------|-----|-----|-------------|--------------------|
| été       | [ ] | [ ] | [ ]         |                    |
| automne   | [ ] | [ ] | [ ]         |                    |
| hiver     | [ ] | [ ] | [ ]         |                    |
| printemps | [ ] | [ ] | [ ]         |                    |

6. Quel est le jour de la semaine où la concurrence est

-la plus forte ? \_\_\_\_\_ Pourquoi ? \_\_\_\_\_

-la plus faible ? \_\_\_\_\_ Pourquoi ? \_\_\_\_\_

7. L'ouverture du pont de Trois-Rivières a-t-elle affecté votre service le dimanche ?

OUI [ ]

NON [ ]

NE SAIS PAS [ ]

NE S'APPLIQUE PAS [ ]

8. Si OUI, positivement [ ] ou négativement [ ]

9. Et dans quelle proportion de votre chiffre d'affaires ?

0 à 10% [ ]

10 à 20% [ ]

20 à 30% [ ]

30% et + [ ]

10. Comment expliquez-vous ce changement ?

11. Actuellement, d'où viennent principalement vos clients ?

NOMS DES MUNICIPALITÉS % DE LA CLIENTÈLE TOT.

|                                   |  |  |
|-----------------------------------|--|--|
| De la municipalité                |  |  |
| Des paroisses voisines            |  |  |
| Des municipalités de la rive nord |  |  |

12. L'ouverture du pont a-t-elle modifié le lieu d'origine de votre clientèle ?

OUI [ ]

NON [ ]

NE SAIS PAS [ ]

13. Si OUI, décrivez les modifications et expliquez-les ?

14. Parmi les groupes d'âge suivants, quel est celui qui fut le plus affecté par la concurrence de la rive nord depuis l'ouverture du pont ?

Les jeunes (0 à 25) [ ]

Les adultes (25 à 65) [ ]

Les personnes âgées (65 et +) [ ]

15. À l'heure actuelle, quel est le pourcentage (%) de la population de votre municipalité qui va à Trois-Rivières et au Cap-de-la-Madeleine pour obtenir le service que vous offrez ?

16. Vous-mêmes, faites-vous plus de publicité depuis l'ouverture du pont ?

OUI [ ]

NON [ ]

NE SAIS PAS [ ]

17. Si OUI, par quel moyen ? Nommez-les.

JOURNAL [ ] \_\_\_\_\_

RADIO [ ] \_\_\_\_\_

TÉLÉVISION [ ] \_\_\_\_\_

AUTRES [ ] \_\_\_\_\_

II. LES PERSPECTIVES D'AVENIR

1. Croyez-vous que les gens de votre municipalité iront de plus en plus dans l'avenir à Trois-Rivières et au Cap-de-la-Madeleine pour le service que vous offrez ?

OUI [ ]

NON [ ]

NE SAIS PAS [ ]

2. Quelle (s) solution (s) entrevoyez-vous pour consolider votre service face à la concurrence de Trois-Rivières et du Cap-de-la-Madeleine ?

3. Si vous aviez à vous établir de nouveau, choisiriez-vous la même localité ?

OUI [ ]

NON [ ]

NE SAIS PAS [ ]

4. Si NON, quelle serait-elle ?

5. Et pourquoi ?

6. Autres remarques ?

## APPENDICE 5

TABLEAU 17

TARIFS DU TRAVERSIER PAR CATEGORIES DE PERSONNES ET DE VEHICULES  
EN VIGUEUR JUSQU'EN JUILLET 1962<sup>1</sup>

| CATEGORIE  |                         | Tarif <sup>2</sup> \$ |
|------------|-------------------------|-----------------------|
| Personnes: | adultes                 | 0.20                  |
|            | enfants                 | 0.15                  |
| Véhicules: | autos et camions légers | 0.60                  |
|            | camions demi-lourds     | 1.00                  |
|            | camions lourds          | 1.75                  |
|            | bicyclettes             | 0.25                  |
|            | motocyclettes           | 0.35                  |

<sup>1</sup>Le registre du Service de la Traverse ne fournit pas la date de la mise en vigueur de ces tarifs.

<sup>2</sup>Ce tableau ne comprend que les tarifs ordinaires et non les tarifs spéciaux pour l'achat de série de billets.

SOURCE: CITE DE TROIS-RIVIERES. Registre des Revenus du Service de la Traverse 1959-1967.

## APPENDICE 6

TABLEAU 18

TARIFS DU TRAVERSIER PAR CATEGORIES DE PERSONNES ET DE VEHICULES  
DE JUILLET 1962 A DECEMBRE 1967

| CATEGORIE                           | Tarif \$ |
|-------------------------------------|----------|
| Personnes: passagers d'automobiles  | 0.25     |
| piétons (aux tourniquets)           | 0.25     |
| Véhicules: bicyclettes              | 0.35     |
| motocyclettes                       | 0.50     |
| autos de promenade                  | 0.75     |
| autos de commerce et camions légers | 1.00     |
| camions lourds (2 essieux)          | 1.75     |
| camions lourds (3 essieux)          | 2.00     |
| camions lourds (excédent de charge) | 2.50     |
| camions semi-remorques              | 3.50     |
| machineries lourdes                 | 5.25     |
| machineries lourdes ( 15 tonnes)    | 7.50     |
| machineries lourdes sur fardier     | 10.00    |
| autobus                             | 2.00     |

SOURCE: LORD, Roger. Rapport sur les activités de la traverse  
pour les années 1965/64 et 63. Trois-Rivières,  
24 janvier, 1966.

# APPENDICE 7

TABLEAU 19

NOMBRE DE REpondants AU QUESTIONNAIRE SUR LES COMMERCES PAR LOCALITE

| TYPE DE PARTICIPATION |   | Ont répondu | N'ont pas répondu | TOTAL PAR LOCALITE |
|-----------------------|---|-------------|-------------------|--------------------|
| LOCALITE              |   |             |                   |                    |
| Précieux-Sang         | N | 3           | -                 | 3                  |
|                       | % | 100         | -                 | 100                |
| Bécancour             | N | 4           | 1                 | 5                  |
|                       | % | 80          | 20                | 100                |
| Laval                 | N | 16          | 4                 | 20                 |
|                       | % | 80          | 20                | 100                |
| Larochelle            | N | 30          | 2                 | 32                 |
|                       | % | 93.8        | 6.2               | 100                |
| Nicolet               | N | 53          | 22                | 75                 |
|                       | % | 70.7        | 29.3              | 100                |
| TOTAL PAR TYPE        | N | 106         | 29                | 135                |
| DE PARTICIPATION      | % | 78.5        | 21.5              | 100                |

LEGENDE: N = nombre absolu de commerces

SOURCE: Enquête personnelle



TABLEAU 20

NOMBRE DE REPONDANTS AU QUESTIONNAIRE SUR LES COMMERCE PAR TYPE

| TYPE DE PARTICIPATION              |   | Ont répondu | N'ont pas répondu | TOTAL PAR TYPE DE COMMERCE |
|------------------------------------|---|-------------|-------------------|----------------------------|
| TYPE DE COMMERCE                   |   |             |                   |                            |
| Alimentation                       | N | 30          | 2                 | 32                         |
|                                    | % | 93.7        | 6.3               | 100                        |
| Quincaillerie et construction      | N | 8           | 10                | 18                         |
|                                    | % | 44.5        | 55.5              | 100                        |
| Meubles et appareils électriques   | N | 10          | 4                 | 14                         |
|                                    | % | 71.4        | 28.6              | 100                        |
| Véhicules                          | N | 24          | 10                | 34                         |
|                                    | % | 70.6        | 29.4              | 100                        |
| Sport, décoration, culture et luxe | N | 11          | 1                 | 12                         |
|                                    | % | 91.8        | 8.2               | 100                        |
| Habillement                        | N | 19          | 1                 | 20                         |
|                                    | % | 95          | 5                 | 100                        |
| Divers                             | N | 4           | 1                 | 5                          |
|                                    | % | 80          | 20                | 100                        |
| TOTAL PAR TYPE DE PARTICIPATION    | N | 106         | 29                | 135                        |
|                                    | % | 78.5        | 21.5              | 100                        |

LEGENDE: N = nombre absolu de commerces

SOURCE: Enquête personnelle

# APPENDICE 8

## TABLEAU 21

NOMBRE DE REPONDANTS AU QUESTIONNAIRE SUR LES SERVICES PAR LOCALITE

| TYPE DE PARTICIPATION |   | Ont répondu | N'ont pas répondu | TOTAL PAR LOCALITE |
|-----------------------|---|-------------|-------------------|--------------------|
| LOCALITE              |   |             |                   |                    |
| Bécancour             | N | 3           | 2                 | 5                  |
|                       | % | 60          | 40                | 100                |
| Laval                 | N | 16          | 3                 | 19                 |
|                       | % | 84.2        | 15.8              | 100                |
| Larochelle            | N | 7           | 13                | 20                 |
|                       | % | 35          | 65                | 100                |
| Nicolet               | N | 22          | 48                | 70                 |
|                       | % | 31.4        | 68.6              | 100                |
| TOTAL PAR TYPE DE N   |   | 48          | 66                | 114                |
| PARTICIPATION         |   | %           | 42.1              | 57.9               |
|                       |   |             |                   | 100                |

LEGENDE: N = nombre absolu de services

SOURCE: Enquête personnelle

TABLEAU 22

NOMBRE DE REPONDANTS AU QUESTIONNAIRE SUR LES SERVICES PAR TYPE

| TYPE DE PARTICIPATION                     |   | Ont répondu | N'ont pas répondu | TOTAL PAR TYPE DE SERVICES |
|-------------------------------------------|---|-------------|-------------------|----------------------------|
| TYPE DE SERVICES                          |   |             |                   |                            |
| Services personnels                       | N | 14          | 52                | 66                         |
|                                           | % | 21.2        | 78.8              | 100                        |
| Services d'hébergement et de restauration | N | 12          | 13                | 25                         |
|                                           | % | 48          | 52                | 100                        |
| Services récréatifs et de divertissement  | N | 6           | 1                 | 7                          |
|                                           | % | 85.7        | 14.3              | 100                        |
| Services de transports                    | N | 16          | -                 | 16                         |
|                                           | % | 100         | -                 | 100                        |
| TOTAL PAR TYPE DE PARTICIPATION           | N | 48          | 66                | 114                        |
|                                           | % | 42.1        | 57.9              | 100                        |

LEGENDE: N = nombre absolu de commerces

SOURCE: Enquête personnelle

# APPENDICE 9

TABLEAU 23

RELEVÉ DES PRIX DE 111 MARCHANDISES DANS QUELQUES COMMERCES DE  
NICOLET ET LE CENTRE D'ACHATS DE TROIS-RIVIERES-OUEST

| GROUPE ET ARTICLES                                  | NICOLET                    | TROIS-RIVIERES-<br>OUEST |
|-----------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------|
| A) GROUPE DE L'ALIMENTATION                         | Super<br>Marché<br>Nicolet | Steinberg's              |
| a) Pains et patisseries:                            |                            |                          |
| Pain à blé entier 100% (1 lb.)                      | 0.25                       | 0.25                     |
| Pain foncé Hollywood (16 on.)                       | 0.36                       | 0.36                     |
| Biscuits Goglu Lido (13 on.)                        | 0.45                       | 0.39                     |
| Biscuits Chocolat Whippet Viau (14 on.)             | 0.49                       | 0.53                     |
| Biscuits Parade Lido (12 on.)                       | 0.47                       | 0.48                     |
| Gaufrettes Caramel David (1 lb.)                    | 0.64                       | 0.67                     |
| Biscuits au "Chips" de chocolat Christie<br>(1 lb.) | 0.53                       | 0.63                     |
| Pains Bâtons salés Grissol (8 on.)                  | 0.59                       | 0.59                     |
| Toast Melba Grissol (13 on.)                        | 0.67                       | 0.69                     |
| Bits Pieces Grissol (7 on.)                         | 0.39                       | 0.39                     |
| Biscuits salés Premium Christie (2 lbs )            | 0.84                       | 0.85                     |
| Biscuits Ritz Christie (1 lb.)                      | 0.65                       | 0.63                     |

|                                                        | Super<br>Marché<br>Nicolet | Steinberg's |
|--------------------------------------------------------|----------------------------|-------------|
| Capitaine BonSel Christie (7 on.)                      | 0.39                       | 0.39        |
| Patates chips pour trempette Hostess (10 on.)          | 0.69                       | 0.69        |
| Amuse-gueule au fromage (5 1/2 on.)                    | 0.33                       | 0.39        |
| Mélange à gâteau Duncan Hines (19 on.)                 | 0.54                       | 0.49        |
| Mélange à pouding (9 on.)                              | 0.33                       | 0.33        |
| Mélange pour carrés au chocolat Betty Crocker (15 on.) | 0.45                       | 0.46        |
| SOUS-TOTAL:                                            | 9.06                       | 9.21        |
| b) Céréales:                                           |                            |             |
| Rice Krispies Kellogg's (17 on.)                       | 0.65                       | 0.57        |
| Tartelettes PoP-tarts Kellogg's                        | 0.59                       | 0.52        |
| SOUS-TOTAL:                                            | 1.24                       | 1.09        |
| c) Bonbons et confiseries:                             |                            |             |
| Caramels Kraft (14 on.)                                | 0.59                       | 0.57        |
| Klondykes David (3/4 lb.)                              | 0.49                       | 0.49        |
| Rosettes Cadbury (10 on.)                              | 0.59                       | 0.58        |
| SOUS-TOTAL:                                            | 1.67                       | 1.64        |
| d) Produits laitiers:                                  |                            |             |
| Tranches de Canadien Singles Kraft (1 lb.)             | 1.05                       | 0.89        |
| Cracker Barrel Cheese Canadian Cheddar (12 on.)        | 0.97                       | 0.87        |
| Fromage à la crème Philadelphia Kraft (8 on.)          | 0.55                       | 0.51        |
| Cheez Whiz Kraft (1 lb.)                               | 0.99                       | 0.83        |
| Fromage Gouda Kraft (8 on.)                            | 0.73                       | 0.65        |

|                                                            | Super<br>Marché<br>Nicolet | Steinberg's |
|------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------|
| Yogourt Yoplait (6 on.)                                    | 0.21                       | 0.20        |
| Margarine Golden Girl 30 % végétale 70 %<br>marine (1 lb.) | 0.28                       | 0.23        |
| Margarine Blue Bonnet, huile végétale 100<br>% (3 lbs)     | 0.99                       | 1.14        |
| Oeufs frais A grosseur moyen                               | 0.49                       | 0.42        |
| Oeufs frais A grosseur gros                                | 0.55                       | 0.52        |
| SOUS-TOTAL:                                                | 6.81                       | 6.26        |
| e) Viandes et charcuteries:                                |                            |             |
| Saumon rose Pacifique Clover Leaf (15 1/2 on)              | 1.11                       | 0.97        |
| Cretons Paris Pâté (3 on.)                                 | 0.20                       | 0.19        |
| Saucisses fumées Hygrade (1 lb.)                           | 0.79                       | 0.75        |
| SOUS-TOTAL:                                                | 2.10                       | 1.91        |
| f) Produits en conserve:                                   |                            |             |
| Pêches en moitiés Del Monte (28 on.)                       | 0.55                       | 0.46        |
| Ananas tranchés Kon-Tiki (19 on.)                          | 0.29                       | 0.23        |
| Compote de pommes Allen's (28 on.)                         | 0.51                       | 0.44        |
| Garniture pour tartes aux pommes Vachon<br>(19 on.)        | 0.47                       | 0.45        |
| Pois # 2 Idéal (19 on.)                                    | 0.42                       | 0.37        |
| Olives farcies Manzanilla Gattuso (8 on.)                  | 0.57                       | 0.53        |
| Fèves au lard Libby's (19 on.)                             | 0.35                       | 0.35        |
| Soupe Poulet et Riz Lipton (3 1/2 on.)                     | 0.41                       | 0.37        |
| Consommé Alymer (10 1/4 on.)                               | 0.21                       | 0.14        |

|                                                     | Super<br>Marché<br>Nicolet | Steinberg's |
|-----------------------------------------------------|----------------------------|-------------|
| Crème de céleri Campbell's (10 on.)                 | 0.20                       | 0.18        |
| Soupe aux légumes Habitant (28 on.)                 | 0.29                       | 0.36        |
| Spaghetti Catelli (16 on.)                          | 0.25                       | 0.23        |
| Lumache Lancia (32 on.)                             | 0.49                       | 0.45        |
| Farine pré-tamisée tout-usage Robin Hood<br>(7 lbs) | 0.95                       | 0.87        |
| Sel Windsor (2 lbs)                                 | 0.21                       | 0.17        |
| Soya Sauce V-H (8 on.)                              | 0.28                       | 0.32        |
| Vinaigrette Italienne Kraft (8 on.)                 | 0.45                       | 0.41        |
| Vinaigrette Française Miracle Kraft (8 on.)         | 0.35                       | 0.39        |
| Sauce à salade Miracle Whip Kraft (32 on.)          | 0.79                       | 0.69        |
| Moutarde préparée Condor (16 on.)                   | 0.39                       | 0.26        |
| Catsup aux tomates Heinz (15 on.)                   | 0.42                       | 0.35        |
| SOUS-TOTAL:                                         | 8.85                       | 8.02        |
| g) Breuvages:                                       |                            |             |
| Orange Tang (3 1/2 on.)                             | 0.24                       | 0.24        |
| Breuvage d'orange FBI (64 on.)                      | 0.59                       | 0.55        |
| Jus de légumes V-8 (48 on.)                         | 0.53                       | 0.44        |
| SOUS-TOTAL:                                         | 1.36                       | 1.23        |
| h) Papiers d'emballage et articles de toilette:     |                            |             |
| Saran Wrap de Dow (100 pi.)                         | 0.78                       | 0.70        |
| Feuille d'aluminium Reynolds Wrap (25 pi.)          | 0.81                       | 0.65        |
| Papiers mouchoirs Facelle Royale (67 tissus)        | 0.25                       | 0.22        |
| Papier de toilette Facelle Royale (4 rou-<br>leaux) | 0.77                       | 0.69        |

|                                                       | Super<br>Marché<br>Nicolet | Steinberg's                                       |
|-------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------------------------------|
| Nettoyeur à vitres Windex (20 on.)                    | 0.55                       | 0.46                                              |
| Mir pour la vaisselle (48 on.)                        | 0.83                       | 0.67                                              |
| Savon de toilette Palmolive (3 barres)                | 0.49                       | 0.49                                              |
| Détergent Artic Power (5 lbs)                         | 1.85                       | 1.85                                              |
| Récurrent Comet (22 on.)                              | 0.41                       | 0.37                                              |
| Javel concentré Javex (128 on.)                       | 0.79                       | 0.89                                              |
| SOUS-TOTAL:                                           | 7.53                       | 6.99                                              |
| TOTAL:                                                | 38.62                      | 36.35                                             |
|                                                       |                            |                                                   |
| B) GROUPE DE LA QUINCAILLERIE                         | Place<br>21 Mars           | Centre d'Achats<br>de<br>Trois-Rivières-<br>Ouest |
| Rateaux de jardin Comet                               | 3.69                       | 2.49                                              |
| Tondeuse à gazon Lawn Boy (18 pouces)                 | 104.95                     | 104.95                                            |
| TOTAL:                                                | 108.64                     | 107.44                                            |
|                                                       |                            |                                                   |
| C) GROUPE DES MEUBLES ET DES APPAREILS<br>ELECTRIQUES | Place<br>21 Mars           | Centre d'Achats<br>de<br>Trois-Rivières-<br>Ouest |
| Grille-pain Marry Proctor (4 rôties)                  | 27.95                      | 21.88                                             |
| Grille-pain Proctor (2 rôties)                        | 14.95                      | 13.95                                             |
| Fer à vapeur Général Electric                         | 12.95                      | 14.44                                             |
| Ouvre-boîte électrique Rival                          | 12.95                      | 12.99                                             |
| Presto Cooker Canada                                  | 21.95                      | 18.97                                             |
| Chaudron en fonte émaillée rouge                      | 22.95                      | 23.25                                             |
| Chaise berceuse à bébé Therrien                       | 19.95                      | 19.50                                             |
| Lazy boy (berçant seulement)                          | 69.00                      | 72.00                                             |



|                                     |                  |                                                   |        |
|-------------------------------------|------------------|---------------------------------------------------|--------|
|                                     | TOTAL:           | 202.65                                            | 197.08 |
| D) GROUPE DES VEHICULES             | Place<br>21 Mars | Centre d'Achats<br>de<br>Trois-Rivières-<br>Ouest |        |
| Moteur à bateau Johnson (4 forces)  | 295.00           | 259.95                                            |        |
| Bicyclette CCM Galaxie              | 79.95            | 79.95                                             |        |
|                                     | TOTAL:           | 374.95                                            | 339.90 |
| E) GROUPE DU SPORT ET DE LA CULTURE | Place<br>21 Mars | Centre d'Achats<br>de<br>Trois-Rivières-<br>Ouest |        |
| Ballon de Football Officiel         | 4.50             | 5.97                                              |        |
| Badmington (Made in Taiwan)         | 9.95             | 5.99                                              |        |
| Balle dure de Baseball Spalding     | 3.50             | 2.99                                              |        |
| Glacière Coleman                    | 29.95            | 17.99                                             |        |
| Hibachi (10x20)                     | 8.95             | 5.99                                              |        |
| Charbon de bois (10 lbs)            | 0.69             | 0.88                                              |        |
| Chaise de plein air pliante         | 9.95             | 8.95                                              |        |
| Chaise de plein air droite          | 5.50             | 5.59                                              |        |
| Disque de Tex Lecor: Le Québécois   | 5.98             | 3.97                                              |        |
| Disque de Georges Dor               | 5.98             | 4.87                                              |        |
|                                     | TOTAL:           | 84.05                                             | 53.19  |
| F) GROUPE DE L'HABILLEMENT          | Place<br>21 Mars | Centre d'Achats<br>de<br>Trois-Rivières-<br>Ouest |        |
| Soutien-gorge Wonder Bra Gypsy      | 6.50             | 7.90                                              |        |
| Fil Drima Blanc (100 yd)            | 0.29             | 0.29                                              |        |

251

TOTAL:

6.79

8.19

## G) GROUPE DES PRODUITS PHARMACEUTIQUES

Place  
21 MarsCentre d'Achats  
de  
Trois-Rivières-  
Ouest

Lotion solaire Coppertone

1.79

1.47

Lotion solaire Tropic Tan

2.50

2.19

Sel de fruit Eno (7 onces)

1.35

0.97

Comprimés Aspirine (100 comprimés)

1.05

0.99

Midol (30 tablettes)

0.99

0.99

Bromo Seltzer (2.5 onces)

0.85

0.79

Vaseline (8 onces)

0.89

0.89

Huile Baby Owns (3 onces)

0.50

0.50

Noxema (10 onces)

1.99

1.37

Dentifrice Crest (2 7/8 onces)

0.81

0.69

Champoo Halo (12 onces)

1.59

1.21

Champoo Alberto VO 5 (15.5 onces)

1.75

1.35

Lait de magnésie Phillips (12.1 onces)

0.93

0.83

TOTAL:

15.99

14.24

GRAND TOTAL:

831.69

756.39

SOURCE: Enquête personnelle

## APPENDICE 10

### CANEVAS D'ETUDE PROSPECTIVE DE L'INFLUENCE D'UNE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT SUR LES ACTIVITES TERTIAIRES D'UNE REGION

- 1.0 Etude de la situation socio-économique et démographique des  
deux régions (qu'on va relier par une artère de désenclavement):
  - 1.1 Délimitation des régions
  - 1.2 Assise physique
  - 1.3 Caractéristiques démographiques
  - 1.4 Activités économiques
  - 1.5 Organisation spatiale des régions: utilisation du sol  
et polarisation
- 2.0 Etude de la situation générale des commerces et des services  
des deux régions:
  - 2.1 Inventaire détaillé du nombre et de la localisation  
des commerces et services
  - 2.2 Diagnostic complet des établissements: types, nature  
juridique, locaux, personnels, aires de marché, chiffres  
d'affaires, valeurs des ventes, assortiment, prévisions  
de l'offre, etc. Pour plus de détails, le lecteur peut  
se référer à Jo Baptist et à Georges De Greef.
  - 2.3 Comparaisons de l'importance des établissements des deux  
régions

- 3.0 Etude psycho-sociologique des besoins et des désirs des consommateurs des deux régions:
  - 3.1 Besoins et désirs actuels et futurs de la clientèle
  - 3.2 Lieux et fréquence de la satisfaction actuelle des besoins
  - 3.3 Besoins actuels non ou mal satisfaits ou inadéquation de l'offre et de la demande
- 4.0 Etude du réseau de circulation des deux régions avec ses "itinéraires" et ses "noeuds":
  - 4.1 Force des pôles locaux et régionaux ("noeuds")
  - 4.2 Fonctions et spécialisations des pôles
  - 4.3 Circulation et trafic ("itinéraires"): direction et volume des "flux", types d'échanges (marchandises et services) entre les deux régions
- 5.0 Etude de l'impact futur de l'infrastructure à localiser:
  - 5.1 Description des sites techniquement possibles pour localiser une infrastructure de transport
  - 5.2 Elaboration de schémas prévisionnels des axes et des noeuds de développement selon les diverses localisations techniquement possibles de l'infrastructure de transport
  - 5.3 Analyse critique des schémas prévisionnels en rapport avec l'offre et la demande en biens et services: conséquences de chacune des localisations sur les aires de marché

#### 5.4 Choix du schéma qui affecte le moins les établissements des deux régions

Cette étude exigera un travail d'équipe comprenant géographe, économiste, psychologue, sociologue, spécialistes en marketing et en transport, ingénieur... Seul un travail d'équipe permettra d'assurer un développement régional plus harmonieux.

## RESUME

Partant de l'hypothèse que l'ouverture du pont de Trois-Rivières est un facteur de changement du paysage et de la vie de relations, l'étude des commerces et des services de la rive sud du Saint-Laurent peut permettre de constater les premières conséquences de cette ouverture et de vérifier cette hypothèse, parce que le secteur des échanges est normalement influencé avant le secteur de la production à la suite d'une amélioration du réseau routier ou d'une mobilité accrue d'une population.

Il faut connaître les relations et les échanges existant entre les deux rives avant l'ouverture du pont pour mieux évaluer son impact. Entre la région étudiée et l'agglomération trifluvienne, les relations furent toujours sujettes à la géographie locale (fleuve, glaces, vagues, inondations...). Même avec les bateaux-passeurs, le rythme d'évolution du trafic fut moins rapide que celui du nombre de véhicules dans la région à cause du phénomène de barrière créée par le fleuve Saint-Laurent. Avec les traversiers, les variations du volume du trafic s'expliquaient par les données climatiques et par les motivations des voyageurs (travail, magasinage, loisirs...). Sur ces traversiers, on transportait du bois, des denrées agricoles, des produits achetés dans les commerces... Avec l'ouverture du pont, il y a une augmentation phénomé-

nale du trafic (370.2% en deux ans) à tous les mois, semaines, jours et heures du jour. Cette augmentation s'explique d'abord par une diminution de la distance-temps pour passer d'une rive à l'autre et des frais de transport (absence de péage). Ce gain de temps et d'argent permet aux gens de traverser plus souvent et depuis des localités de plus en plus éloignées. Cependant, le pont met soudainement en contact deux rives ou deux régions où existait un certain équilibre socio-économique, car des relations plus nombreuses, régulières et constantes ont fait place aux relations assez fragiles avant et avec les bateaux-passeurs.

Ces nouvelles relations ont-elles eu une influence sur les commerces et les services de la rive sud du Saint-Laurent? Pour les commerces, l'impact du pont fut variable selon les types et leur localisation. Sur 106 commerces, 49.0% sont défavorisés et 30.2% sont avantagés. Seulement, 20.8% n'ont ressenti aucune conséquence, positive ou négative. Les commerces d'alimentation, de vêtements, d'articles de quincaillerie, de sport, de décoration, de culture et de luxe sont affectés tandis que les commerces de meubles, d'appareils électriques et de véhicules sont plutôt avantagés. Les commerces de Laval sont plus défavorisés que ceux des autres localités, parce que cette localité, étant le pivot où tout le trafic de la rive sud convergeait pour le bateau-passeur, s'était équipée en commerces pour remplir une fonction de relais. Avec le pont, cette localité perd cette fonction et se trouve brusquement sur-équipée par rapport à ses besoins réels. Pour le reste de la région

étudiée, les commerces dispersés, peu nombreux et peu diversifiés ont vu diminuer leur clientèle qui préfère de plus en plus acheter dans les commerces bien organisés de l'agglomération trifluvienne plus développée démographiquement et économiquement. Cependant, il y a deux exceptions: d'abord, plus la taille de l'article désiré (meubles, appareils électriques, autos...) est importante, plus les gens de la rive sud et de la rive nord achètent des commerces de la région étudiée, parce que les prix sont meilleurs vu le faible coût de la surface de plancher, de l'espace d'entreposage ou de stationnement; d'autre part, certains commerces sensibles par nature au trafic furent favorisés par le pont parce qu'il stimule la circulation et le trafic.

Pour les services, l'impact de l'ouverture du pont fut moins négatif parce que ce secteur de l'activité tertiaire de la région étudiée était plus complémentaire de celui de l'agglomération trifluvienne que les deux secteurs commerciaux l'étaient entre eux au moment de l'ouverture du pont. Cependant, pour le loisir, la rive sud ne peut concurrencer la rive nord, excepté pour le loisir de plein air. Les restaurants et les hôtels sont favorisés par une augmentation du trafic depuis l'ouverture du pont. Celui-ci permet des économies de temps et d'argent pour les services de transport. Laval est encore la localité la plus défavorisée, notamment dans les services de taxi, de restauration et d'hébergement, pour la même raison donnée ci-dessus.

Un bilan de l'influence du pont permet de constater que la



région d'étude a perdu, selon l'hypothèse forte, \$57,577.00 en ventes par année depuis 1967, soit \$5.66 par habitant. Dans le cas des services, l'impact positif tend à annuler l'impact négatif, excepté pour les services de taxi durement défavorisés. A plus long terme, si les tendances de l'achat dans les grands centres s'accroissent, on peut prévoir une transformation complète de la structure commerciale de la région étudiée et la fermeture de quelques commerces et peut-être même de certains services. Bref, l'ouverture du pont augmente la polarisation tertiaire de l'agglomération trifluvienne sur la région étudiée. Même si certains commerçants y perdront beaucoup d'argent, la population de la rive sud y gagne beaucoup en satisfaction, en services et même en argent.

Un tel bilan peut paraître pessimiste pour les propriétaires d'établissements. Cependant, une analyse des types de commerces ouverts depuis 1967 démontre qu'il y a une possibilité pour les commerces et les services sur la rive sud à condition d'investir dans des établissements ayant une relation évidente avec l'espace disponible et les artères de grande circulation et d'être dynamiques par les méthodes de ventes et la publicité.

Toute étude de l'influence de l'ouverture d'un pont ou d'une artère routière devrait théoriquement aborder le double aspect du marché: l'offre et la demande, et la double dimension de la circulation: la distance-temps et le coût du transport. Ensuite, une étude socio-économique prospective de toute localisation d'une infrastructure routière de désenclavement d'une région est maintenant nécessaire, parce que l'homme, étant au coeur de l'évolution, ne peut plus compter sur la nature pour régulariser ses actions.