

ÉTUDE ÉCONOMIQUE
RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 6

Village de Cap-Chat
Comté de Gaspé-Nord

MINISTÈRE DE LA VOIRIE DU QUÉBEC

Service technique de la circulation
Service des tracés et projets

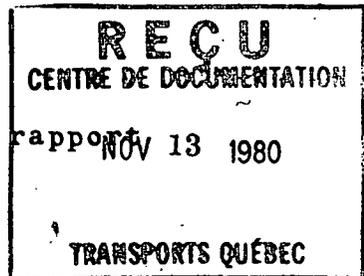
CANQ
VO
259

259

475817

RAPPORT A M. JEAN-PAUL MATTE, ING. A.G. C.U.Q.,
DIRECTEUR DU SERVICE DES TRACES ET PROJETS,
MINISTÈRE DE LA VOIRIE

RE/ RAPPORT DE ST-ARNAUD & ST-ARNAUD, CAP CHAT,
REAMENAGEMENT DE LA ROUTE NO. 6



Voici quelques considérations sur le rapport
ci-haut mentionné.

a) Mur de protection:-

Ce mur de protection, nous l'avons évalué à
\$100,000., et le projet du village coûte encore \$500,000.
de plus que le projet longeant le fleuve.

b) Nouveau pont:-

Dans les deux (2) projets, il faudra recons-
truire le pont car, contrairement à ce que MM. St-Arnaud
prétendent, le pont actuel ne peut être élargi. Voir à
ce sujet un rapport du Ministère des Travaux Publics, en
date du 27 août 1964.

c) Cour à bois de la Compagnie James Richardson:-

Comme nous l'avons mentionné dans notre rap-
port, nous ne sectionnons nullement la cour à bois, le

Ministère des Transports
Centre de documentation
700, boul. René-Lévesque Est,
21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

CANQ
VO
259

.... /

tracé proposé longeant la falaise. De plus, nous pourrions remettre à la Compagnie une superficie de terrain équivalente à celle qui sera nécessitée par la construction de la route. Tous ces boniments sur le déménagement éventuel de la Compagnie Richardson ne sont donc que pure fantaisie.

d) Expropriations:-

Il est vrai qu'un grand nombre de maisons pourront être reculées, et non démolies. Cependant, l'expérience passée a démontré qu'il en coûte aussi cher pour déplacer le type de maisons généralement rencontrées dans Cap Chat, que pour les acheter. Nous avons d'ailleurs fait une distinction, dans notre étude, des propriétés à démolir ou à déplacer, et le coût estimé des expropriations en passant dans le village est de \$500,000. en regard de \$70,000., au pied de la falaise.

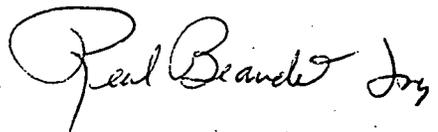
e) Industrie touristique:-

Nous ne croyons pas que l'industrie touristique représente 50% du chiffre d'affaires de certains commerces. L'industrie touristique a d'ailleurs fait l'objet d'une étude détaillée dans notre rapport, et nous avons démontré clairement que son importance est minime dans l'activité économique de Cap Chat.

Il est important de noter que deux des trois stations de service du village de Cap Chat devront être démolies, si on emprunte le tracé de la Route No. 6 actuelle.

Conclusion:-

Le rapport St-Arnaud n'apporte rien de nouveau au problème à l'étude si ce n'est quelques affirmations gratuites, qui, comme nous venons de le démontrer, sont sans fondement.



Réal Beaudet, Ing.

QUEBEC, le 1er mars 1965.-
RB/md-

475817

MINISTÈRE DE LA VOIRIE
DEPARTMENT OF ROADS

QUÉBEC



Ministère des Transports
Centre de documentation
700, boul. René-Lévesque Est,
21^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Québec, le 2 décembre 1964.



Monsieur Philippe Bureau, Ing.,
Directeur de la Planification,
Ministère de la Voirie.

Cher monsieur,

Pour faire suite à la demande que vous nous aviez faite le 9 octobre dernier, nous vous transmettons le rapport sur l'étude économique du village de Cap-Chat par rapport au réaménagement de la Route 6 dans cette municipalité.

Nous espérons que ce rapport répondra aux besoins du Ministère. Tous les éléments pertinents au choix d'un tracé ont été analysés et sont présentés dans des chapitres différents.

Vos tout dévoués,

Henri Perron, Ing. A.G.,
Chef, du Service Technique de la Circulation.

Jean-Paul Matte, Ing. A.G. C.U.Q.,
Chef du Service des Tracés et Projets

Réal Beaudet, Ing.
Michel Bérard,
Géographe
Robert Grégoire, Ing.,
Trafic et Urbaniste

/md-

CANQ
V8
259

CONTENU DU RAPPORT

	PAGES
LISTE DES TABLEAUX	ii
LISTE DES FIGURES	iii
INTRODUCTION	1
RESUME ET RECOMMANDATIONS	2
CHAPITRE I - COMPARAISON DES DIFFERENTS TRACES	
Description des tracés	3
Evaluation sommaire des expropriations	3 - 4
Estimé des coûts de construction	4 - 5
Comparaison des alternatives	5
CHAPITRE II - POPULATION ET MAIN-D'OEUVRE	8 - 9
CHAPITRE III - ACTIVITE ECONOMIQUE	
Industrie	14
Commerce	15 - 16
Tourisme	22 - 23
CHAPITRE IV - CIRCULATION ROUTIERE	27
CONCLUSION	29
APPENDICE "A" - Mosaïque illustrant les trois projets (2 Planches)	

LISTE DES TABLEAUX

	PAGES
TABLEAU I - COUTS COMPARES DES EXPROPRIATIONS	4
TABLEAU II - COUTS COMPARES DE CONSTRUCTION	5
TABLEAU III - COUTS TOTAUX COMPARES - TROIS PROJETS	5
TABLEAU IV - REPARTITION DE LA MAIN-D'OEUVRE SELON LA DIVISION PROFESSIONNELLE, CAP-CHAT ET QUEBEC, 1961	11
TABLEAU V - REVENU MOYEN DES SALARIES, CAP-CHAT	13
TABLEAU VI - PRINCIPALES INDUSTRIES DE CAP-CHAT	14
TABLEAU VII - AFFAIRES ET ACHATS EFFECTUES PAR LA POPULATION DU VILLAGE DE CAP-CHAT ET DES ENVIRONS, SELON LE PRODUIT ET LE LIEU D'AFFAIRES	16
TABLEAU VIII - COMMERCE DE DETAIL A CAP-CHAT, 1951, 1961	16
TABLEAU IX - COMMERCE DE DETAIL - REPARTITION MENSUELLE DES REVENUS PROVENANT DE LA TAXE DE VENTE (AVRIL 1962 à MARS 1964) POUR LE VILLAGE DE CAP-CHAT ET POUR LES MUNICIPALITES AVOISINANTES	18
TABLEAU X - COMMERCE DE DETAIL - REPARTITION MENSUELLE DES VENTES AU DETAIL DANS LA PROVINCE DE QUEBEC POUR LES TROIS GENRES DE COMMERCES LES PLUS REPRESENTATIFS DES COMMERCES DE CAP-CHAT	19
TABLEAU XI - EQUIPEMENT TOURISTIQUE DE LA PARTIE DU VILLAGE DE CAP-CHAT TOUCHE PAR LE PROJET	22

LISTE DES FIGURES

	PAGES
FIGURE 1 - POPULATION DU VILLAGE DE CAP-CHAT COMPAREE A LA POPULATION DE REGIONS CHOISIES	10
FIGURE 2 - MAIN-D'OEUVRE SELON LA DIVISION PRO- FESSIONNELLE, CAP-CHAT ET PROVINCE DE QUEBEC	12
FIGURE 3 - DISTRIBUTION MENSUELLE DE LA VENTE AU DETAIL, CAP-CHAT, REGION ENVIRON- NANTE, PROVINCE DE QUEBEC	17
FIGURE 4 - PHOTOS - ETABLISSEMENTS COMMERCIAUX DIVERS, CAP-CHAT	20
FIGURE 5 - PHOTOS - COMMERCE DE MEUBLES ET AP- PAREILS MENAGERS, CAP-CHAT	21
FIGURE 6 - AFFECTATION DES SOLS - RUE PRINCIPALE DE CAP-CHAT	24
FIGURE 7 - PHOTOS - HOTELLERIE ET RESTAURATION, CAP-CHAT	25
FIGURE 8 - PHOTOS - ATELIER DE REPARATIONS ET STATIONS DE SERVICE, CAP-CHAT	26
FIGURE 9 - DIAGRAMME DE LA CIRCULATION ROUTIERE, ROUTE 6 NORD, TRONCON CAPUCINS A ST- JOACHIM-DE-TOURELLE	28

INTRODUCTION

La présente étude a pour but de déterminer lequel des projets de réaménagement de la Route 6, dans le village de Cap-Chat, répond le mieux aux besoins socio-économiques locaux ainsi qu'à ceux du trafic de transit. Ce projet fait partie du programme conjoint fédéral-provincial de réaménagement de la Route 6 depuis les Boules jusqu'à Rivière-aux-Renards, comtés de Matane et de Gaspé Nord. Le programme couvre 87 milles de routes, dont le coût de réalisation s'élève aux environs de \$21,000,000.

Ce rapport présente d'abord les coûts de réalisation de trois principaux projets étudiés. La population, la main-d'oeuvre et les différents éléments de l'économie locale sont ensuite analysés pour démontrer l'influence qu'aurait la réalisation de l'un ou l'autre des projets sur l'économie du village de Cap-Chat.

RESUME ET RECOMMANDATIONS

Trois projets de réaménagement de la Route 6, dans le village de Cap-Chat, ont retenu l'attention; ils sont illustrés en appendice "A". Un de ces projets, projet "A", emprunte la berge au pied de la falaise; les deux autres, projets "B" et "C", empruntent la rue Principale du village.

Les projets "B" et "C" sont évalués à environ \$500,000. de plus que le projet "A" (tableau III). La grande partie de l'excédent des coûts est due à l'expropriation plus dispendieuse sur la rue Principale; les coûts de construction sont aussi supérieurs pour les projets "B" et "C".

Le projet "A" offre de meilleures possibilités géométriques que les projets "B" et "C". Même si la cour à bois semble à première vue affectée par la construction du projet "A", la Voirie pourra remettre aux propriétaires les résidus des terrains expropriés et non utilisés pour les fins de la route; en ce faisant, la superficie sera au moins équivalente, sinon supérieure. L'utilisation du sol sera homogène; le trafic destiné au quai, au cimetière et à la zone résidentielle n'empruntera plus la rue sectionnant la cour à bois.

Les raccordements du projet "A" à la rue Principale seront conçus de façon à favoriser un choix égal entre les deux routes (voir appendice "A").

Le projet "A" permet aussi le développement de l'industrie touristique sur les terrains longeant le tracé.

Le commerce de Cap-Chat est de nature quasi exclusivement locale et la réalisation du projet "A" n'entraînera aucune baisse du niveau des affaires. L'équipement touristique du village étant relativement peu important, le déplacement de la route ne peut avoir qu'un effet minime sur l'industrie touristique locale, et à plus forte raison sur l'ensemble du commerce et des affaires.

La circulation routière sur la rue Principale sera améliorée et Cap-Chat pourra jouer pleinement le rôle de centre d'affaires d'intérêt local; rôle qu'il joue actuellement.

Pour toutes ces raisons, nous recommandons la construction du projet "A".

CHAPITRE I

COMPARAISON DES DIFFERENTS TRACES

DESCRIPTION DES TRACES:-

Parmi les nombreux tracés étudiés dans le village de Cap-Chat, trois ont retenu notre attention, et sont illustrés sur le plan planimétrique en appendice "A".

Le tracé "A" quitte la Route 6 actuelle à quelques centaines de pieds à l'est du Cap-Chat, descend la falaise et emprunte la berge du golfe. Contournant le cimetière au nord, il oblique ensuite vers le sud et longe le pied de la falaise, évitant ainsi le sectionnement de la cour à bois. La traversée de la rivière se fera par un nouveau pont situé à environ 250 pieds en aval du pont actuel.

Le tracé "B" emprunte le tracé actuel de la Route 6. L'expropriation nécessaire à l'élargissement se fera tantôt au nord, tantôt au sud, réduisant au minimum les coûts. Bien que le tracé "B" aboutisse au pont actuel, il faudra reconstruire celui-ci. En effet, selon un rapport du Ministère des Travaux Publics en date du 27 août 1964, le pont actuel n'a qu'une largeur de 20 pieds, et "Il n'est pas recommandable d'élargir le pont actuel à cause du faible chargement et des imprévus malencontreux".(1)

Le tracé "C" emprunte le même corridor que le tracé "B", mais oblique vers le nord en face du magasin "Les Meubles Richard", évitant la pente raide et la courbe prononcée à l'approche ouest du pont actuel. Ce tracé nécessiterait la construction d'un nouveau pont situé sensiblement dans le même alignement que celui du projet "A".

EVALUATION SOMMAIRE DES EXPROPRIATIONS:-

Pour les fins de la présente évaluation, les bâtisses ont été classées en quatre catégories, et un prix unitaire au pied cube a été établi pour chacune de ces catégories. Les dimensions approximatives des bâ-

(1) - Entente fédérale-provinciale, Réaménagement de la Route 6, ..., Ministère des Travaux Publics, Edgar Gilbert, Ing., 27 août 1964.

tisses ont été tirées à partir de photographies aériennes et terrestres.

A cause de la topographie très accidentée du village et de la rareté du terrain, nous avons considéré que toutes les propriétés affectées par les tracés "B" et "C" à l'est du garage Robert Gagnon devront être achetées. Dans les autres cas, l'économie nous a fait opter entre l'achat ou le déplacement.

Les coûts estimés des expropriations nécessitées par chacun des tracés sont présentés au tableau I.

TABLEAU I
COÛTS COMPARES DES EXPROPRIATIONS

TRACE	"A"	"B"	"C"
Terrain	\$10,000.00	\$ 55,700.00	\$ 55,800.00
Déplacements		\$104,400.00	\$104,400.00
Achats	\$60,000.00	\$332,200.00	\$352,200.00
Divers		\$ 7,700.00	\$ 7,600.00
TOTAL:-	\$70,000.00	\$500,000.00	\$520,000.00

ESTIME DES COÛTS DE CONSTRUCTION:-

La réalisation du projet "A" nécessitera la construction d'un pont et d'un mur de soutènement d'une longueur approximative de 2000 pieds.

Le coût de construction du projet "B" sera plus élevé que celui du projet "A", car nous devons utiliser la section urbaine, ce qui implique des trottoirs, puisards, drains, etc... Comme la plupart des commerces ont leur entrée au niveau de la rue actuelle, nous devons excaver environ 40,000 verges cubes de matériaux pour nous permettre de reconstruire la fondation et le pavage au niveau actuel.

Le projet "C" implique sensiblement les mêmes coûts que le projet "B". Nous devons, cependant, construire un gros remblai à l'approche ouest du pont, ainsi qu'un viaduc au-dessus de la route du Quai.

Les coûts comparés de construction de chacun des projets sont présentés au tableau II.

TABLEAU II

COÛTS COMPARES DE CONSTRUCTION

PROJET	"A"	"B"	"C"
Pont	\$320,000.00	\$320,000.00	\$320,000.00
Mur	\$100,000.00	\$ 50,000.00	\$ 50,000.00
Drainage, Fondation et Pavage	\$285,000.00	\$375,000.00	\$395,000.00
Viaduc			\$ 40,000.00
TOTAL:-	\$705,000.00	\$745,000.00	\$805,000.00

COMPARAISON DES ALTERNATIVES:-

On remarquera, d'après le tableau III, que le projet "A" représente une économie de \$470,000.00 sur le projet "B", et de \$550,000.00 sur le projet "C". De plus, avec le projet "A", la zone de 30 milles à l'heure sera réduite de un mille. Un profil plus doux et un alignement moins tortueux augmenteront considérablement les bénéfices aux usagers de la route.

TABLEAU III

COÛTS TOTAUX COMPARES DES TROIS PROJETS

PROJET	"A"	"B"	"C"
Expropriations	\$ 70,000.00	\$ 500,000.00	\$ 520,000.00
Construction	\$705,000.00	\$ 745,000.00	\$ 805,000.00
TOTAL:-	\$775,000.00	\$1,245,000.00	\$1,325,000.00

A ces avantages d'économie en faveur du projet "A" on peut ajouter la mise en valeur du territoire situé en bordure du golfe; l'espace entre le projet "A" et le pied de la falaise pourra certainement être développé par les différents commerces vivant du tourisme. Cette construction d'équipement touristique convenable est maintenant très difficile sur la rue Principale, vu l'utilisation maximum du sol.

Vu l'importance économique du commerce du bois à Cap-Chat, étant dans l'impossibilité d'évaluer dans un court délai la valeur des réserves forestières disponibles, nous sommes prêts à accepter, et nous acceptons, l'hypothèse que le commerce de bois est essentiel à l'économie de Cap-Chat et qu'il continuera de jouer ce rôle dans l'avenir. A première vue, le projet "A" semble priver la compagnie Richardson d'une superficie d'environ 42,000 pieds carrés de sa cour à bois. Dans une telle situation, la Voirie devrait remettre à la compagnie Richardson, pour son utilisation, les résidus des terrains et propriétés expropriées le long de la cour actuelle; la superficie totale remise serait au moins égale, sinon supérieure à la superficie nécessaire à l'aménagement de la route.

Le tracé suggéré au pied de la falaise a aussi l'avantage de rendre plus homogène l'utilisation du sol, en remplaçant la rue actuelle traversant la cour, par une route longeant le pied de la falaise, dégageant ainsi la cour à bois (voir appendice "A"). La circulation lourde entre le quai et les moulins est donc séparée de la circulation interne de la cour à bois, facilitant ainsi l'exploitation. La rue du Quai pourra être aménagée le long de la route proposée (voir appendice "A") facilitant davantage la circulation entre la cour à bois et le quai.

De plus, la localisation de la cour à proximité de la route facilitera la circulation des camions vers l'ouest, en leur évitant de monter la côte du village qu'ils doivent actuellement négocier après un arrêt et un virage à angle droit.

Le projet "A" facilite aussi l'accès au quai par les autres usagers, sans que la rue actuelle ait à être élargie ou reconstruite avec des standards plus élevés.

Un autre inconvénient du tracé "A" serait de limiter à deux le nombre des accès du village sur la nou-

velle route. Un aménagement en "Y" des carrefours aux extrémités donnera un choix quasi égal entre le projet "A" et la rue Principale (voir appendice "A"). A l'extrémité est du projet, le pont actuel sera conservé, permettant l'aménagement d'un tel carrefour. Ce type de carrefour permet l'écoulement continu des véhicules dans presque toutes les directions, minimisant ainsi les délais aux usagers de la route.

CHAPITRE II

POPULATION ET MAIN-D'OEUVRE

Le village de Cap-Chat est situé sur la Route 6, le long de la côte gaspésienne à environ 300 milles au nord-est de Québec. L'aire territoriale de 785 acres est circonscrite par la paroisse de Saint-Norbert-de-Cap-Chat. Saint-Norbert est à son tour bornée à l'est par Sainte-Anne-des-Monts, à l'ouest par Capucins et au sud par la colonie de Saint-Octave-de-l'Avenir.

En 1961, la population du village de Cap-Chat se chiffrait à 2,035 habitants; en 1956, on en comptait 1,954, et en 1951, on en dénombrait 1,642 (2). L'accroissement au cours de la décade considérée est de 24%; cependant, la première moitié, de 1951 à 1956, a bénéficié d'un accroissement de 19%; de 1956 à 1961, l'accroissement ne fut que de 4%, ce qui est inférieur au taux de l'accroissement naturel; il y eut donc émigration au cours de cette période.

La figure I donne l'augmentation comparée de la population du village de Cap-Chat avec celles de Gaspé ouest, de la Gaspésie et de Québec. Il est à remarquer que Cap-Chat a connu un essor démographique supérieur à celui du Québec au cours des années 1931 - 1956, mais que cette poussée s'est grandement ralentie de 1956 à 1961; aussi rien ne laisse prévoir que la croissance démographique de Cap-Chat sera parallèle à celle du Québec pour les années à venir.

En 1961, cette population se répartissait en 341 ménages dont seulement une vingtaine était des locataires; la population de Cap-Chat semble sédentaire.

La main-d'oeuvre du village de Cap-Chat compte 444 individus, soit 46% de la population. Le tableau IV et la figure 2 donnent la répartition de l'emploi dans les différentes sphères de l'activité économique.

Le tableau IV classe les divisions professionnelles dans un ordre ascendant d'embauchage pour le

(2) - Recensement du Canada 1961, Bureau Fédéral de la Statistique, Ottawa.

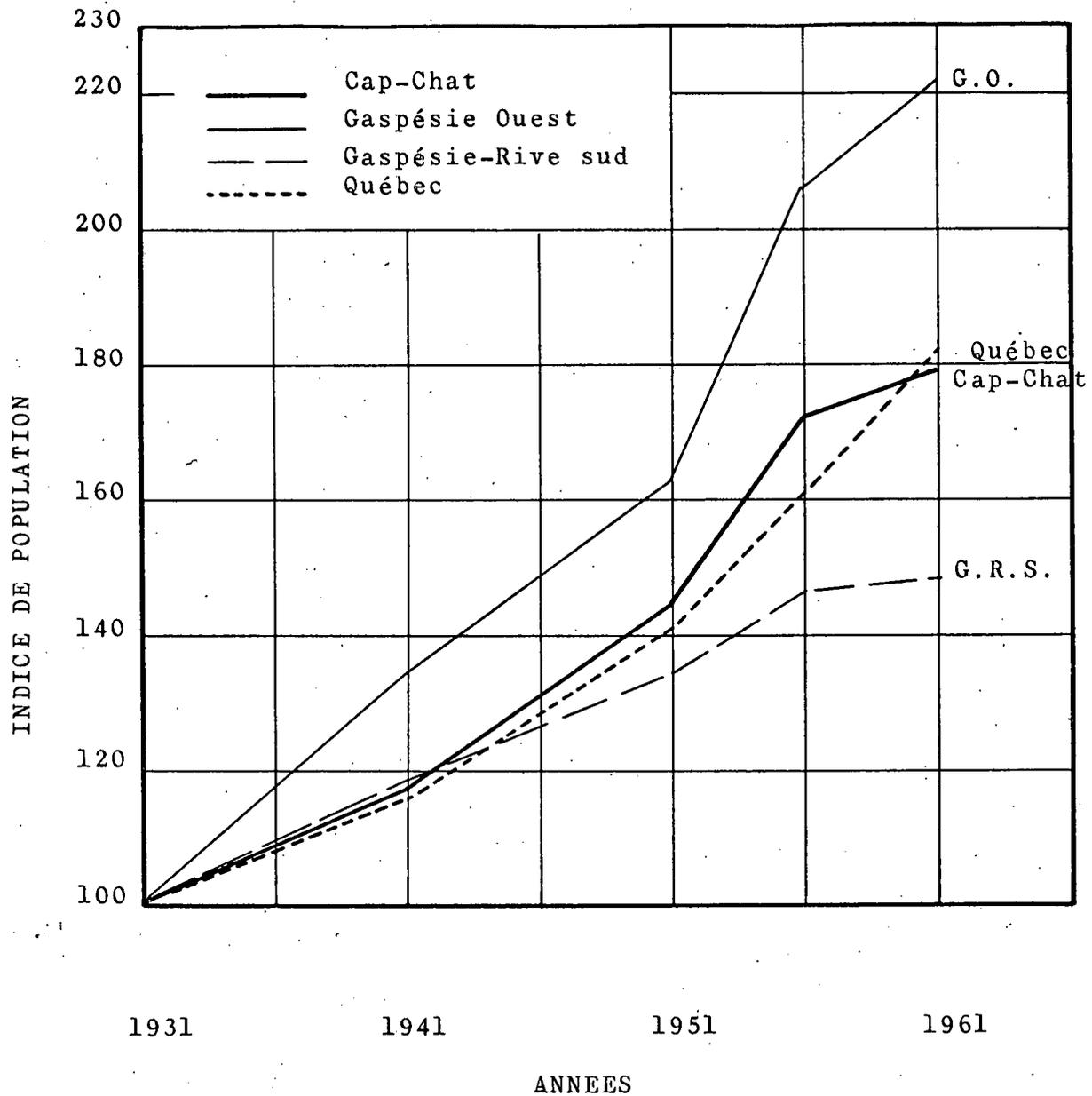
village de Cap-Chat. Les divisions pêcheries, agriculture et mines sont présentées sous une seule rubrique, vue le peu d'importance (0.7% en 1961) d'icelles dans l'économie locale, bien que les pêcheries occupaient environ une dizaine de travailleurs il y a quelques années.

De la main-d'oeuvre totale, 196 employés (3), environ 45%, sont engagés dans trois industries principales:- manufactures oeuvrant le bois, coopérative agricole et boulangerie.

Un examen de la figure 2 révèle que Cap-Chat a une distribution de main-d'oeuvre semblable à celle du Québec. A Cap-Chat, la proportion de l'embauchage dans l'industrie forestière est de trois fois supérieure à celle du Québec.

Les salaires payés à Cap-Chat ont augmenté au cours de la décade 1951 - 1961. Tel que montré au tableau V, le revenu moyen des salariés a passé de \$1,221. en 1951 à \$2,268. en 1961.

(3) - Ministère de l'industrie et du Commerce, Hôtel du Gouvernement - Québec, Statistiques Manufacturières 1963 (non publiées).



INDICE D'ACCROISSEMENT					
Année	Pop. Cap-Chat	Cap-Chat	Gaspésie Ouest	Gaspésie Rive sud	Québec
1931	1139	100	100	100	100
1941	1329	117	134	118	116
1951	1642	144	163	134	141
1956	1954	172	206	146	161
1961	2035	179	222	148	183

N.B.: 1931 : 100

Population du village de Cap-Chat comparée à la population de régions choisies.

1931 - 1961

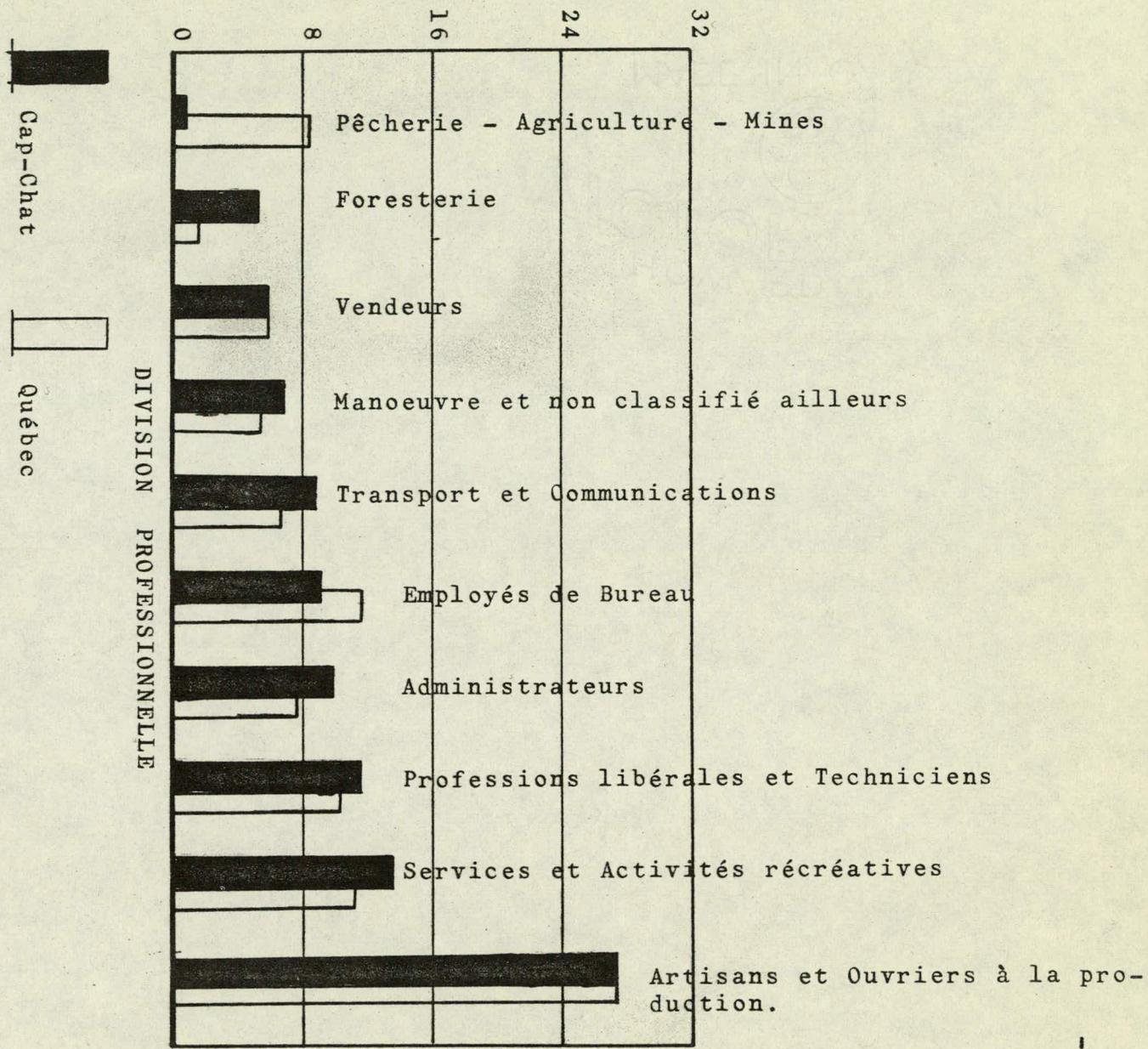
TABLEAU IV

REPARTITION DE LA MAIN D'OEUVRE SELON LA DIVISION PROFESSIONNELLE - VILLAGE DE CAP-CHAT ET PROVINCE DE QUEBEC 1961

Division Professionnelle	Nombre	Cap-Chat % du total	Québec % du total
Pêcheries, agriculture et mines	3	0.7	8.4
Foresterie	23	5.2	1.8
Vendeurs	26	5.9	5.9
Manoeuvres et non classifiés ailleurs	30	6.8	5.3
Transports et communications	39	8.8	6.5
Employés de bureau	40	9.0	11.9
Administrateurs	44	9.9	7.8
Professions libérales et techniciens	51	11.5	10.2
Services et activités récréatives	61	13.7	11.2
Artisans ouvriers à la production	122	27.5	27.5
Professions non déclarées	0	0	3.0
	<u>444</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>

Source:- Recensement du Canada 1961. Volume 3:1-8, Tableau 14, pages 14-5 et 14-6 (Cap-Chat) Tableau 6, pages 6-2 à 6-15 (Québec).

POUR-CENT DE LA MAIN D'OEUVRE TOTALE



MAIN D'OEUVRE SELON LA
DIVISION PROFESSIONNELLE.

Village de CAP CHAT et Province de Québec. 1961

Source: Tableau 4

FIGURE 2

TABLEAU V

REVENU MOYEN DES SALARIES - VILLAGE DE CAP-CHAT

Sexe	Nombre	Salaire Moyen	Moyenne pour les 2 sexes
<u>1951</u>			
H	260	\$1365.	\$1221.
F	65	\$ 642.	
<u>1961</u>			
H	284	\$2541.	\$2268.
F	107	\$1542.	

Source:- Recensement du Canada 1951, Volume 3.
Recensement du Canada 1961, Volume 3.3:2.

CHAPITRE III

ACTIVITE ECONOMIQUE

Dans ce chapitre, nous traiterons de l'orientation de la vie économique de Cap-Chat. Pour les fins de la présente étude, nous utilisons les trois secteurs suivants:- l'industrie, le commerce et le tourisme.

INDUSTRIE:-

La fonction première du village, au point de vue économique, semble être la foresterie et les activités connexes. Le choix du projet "A" par rapport aux projets "B" et "C" n'a aucune influence sur ces industries. Les autres industries manufacturières dans le territoire considéré n'ont qu'un caractère local. Le tableau VI donne la liste des industries les plus importantes. A l'exception de la boulangerie, on peu affirmer que les autres industries mentionnées génèrent l'entrée des capitaux à Cap-Chat. Toutefois, les réserves forestières de l'hinterland s'épuisent rapidement. Aussi longtemps que les principales scieries pourront s'approvisionner sur leurs réserves ou ailleurs, il n'y aura rien à craindre pour l'économie du village.

TABLEAU VI

PRINCIPALES INDUSTRIES DE CAP-CHAT

Type	Nombre	Nom
Scieries	4	Chamberland, A. Fournier, R. Richardson, J. Roy, L. J.
Portes & Chassis	1	Bernier, A.
Boulangerie	1	Saint-Norbert
Coopérative agricole	1	Société Coopérative Agricole

Source:- Répertoire des Manufactures, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Hôtel du Gouvernement, Québec.

LE COMMERCE:-

L'équipement commercial et les activités connexes constituent le deuxième aspect fondamental de l'économie du village. Le grand nombre et la diversité de ces établissements laissent perplexe l'observateur. Le village apparaît peu peuplé à ses yeux; cependant en y regardant de plus près, il s'apercevra que les boutiques du village desservent une population dépassant 5,300 habitants. Cette clientèle vient principalement de Cap-Chat (2,035), de Saint-Norbert-de-Cap-Chat (2,300), de Capucins (588) et de Saint-Octave-de-l'Avenir (estimé à 700). Ainsi, Cap-Chat devient le noyau d'un petit territoire et fournit les biens de consommation et les services nécessaires à la satisfaction des besoins locaux.

Le tableau VII résume une étude sommaire de l'influence du village de Cap-Chat au sein de la région avoisinante. Il est facile de constater que l'influence de Cap-Chat s'étend à tous les produits de consommation courante en plus d'offrir un grand choix de services de nature générale. Enfin dans les cas où il lui est impossible de satisfaire un besoin, le consommateur se dirige soit vers Sainte-Anne-des-Monts ou vers Matane.

L'augmentation des ventes au détail entre 1951 et 1961 s'est élevée à 83%, tel que montré au tableau VIII alors que le nombre de commerce n'a augmenté que d'une seule unité.

Cette augmentation des ventes au détail est cependant inférieure à l'accroissement combiné de la population (24%, Figure 1) et des salaires payés (86%, Tableau V), indiquant que depuis 1951 une partie toujours croissante des revenus de la population de Cap-Chat sont dépensés à l'extérieur, soit à Sainte-Anne-des-Monts ou ailleurs.

Afin d'analyser la variation mensuelle des ventes au détail de Cap-Chat, nous avons converti les montants perçus en taxes, en chiffre d'affaire mensuel (voir tableau IX). Les répartitions mensuelles des ventes au détail au niveau du Québec pour trois genres de commerces les plus représentatifs de ceux de Cap-Chat (voir tableau X) furent comparés aux ventes de détail de Cap-Chat (Figure 3). On constate facilement que les ventes au détail mensuelles, dans les commerces de Cap-Chat, sont sensiblement les mêmes que celles du Québec. Une analyse statistique de "Chi-Square" prouve que les petites variations enregistrées sont plutôt dues au hasard et à une source d'information différente, qu'à une distribution dissemblable.

Il ressort que dans tous ces commerces où la taxe de vente est perçue, il n'y a aucun apport appréciable du touriste au cours des mois d'été. Ce résultat était à prévoir lorsque l'on considère le type de commerces étudiés (voir Figures 4 et 5).

TABLEAU VII

AFFAIRES ET ACHATS EFFECTUES PAR LA POPULATION DU VIL-
LAGE DE CAP-CHAT ET DES ENVIRONS, SELON LE PRODUIT
ET LE LIEU D'AFFAIRES

Produits	CHOIX DU LIEU D'AFFAIRES		
	Premier	Second	Troisième
Aliments	Cap-Chat		
Lingerie & Vêtements	Cap-Chat	Sainte-Anne	Matane
Automobile	Cap-Chat	Matane	Sainte-Anne
Articles moins courants	Sainte-Anne		
Hôpital	Sainte-Anne		
Légal	Cap-Chat	Sainte-Anne	
Loisirs	Cap-Chat	Sainte-Anne	Matane
Finance	Cap-Chat	Sainte-Anne	Matane

TABLEAU VIII

COMMERCE DE DETAIL A CAP-CHAT, 1951 et 1961

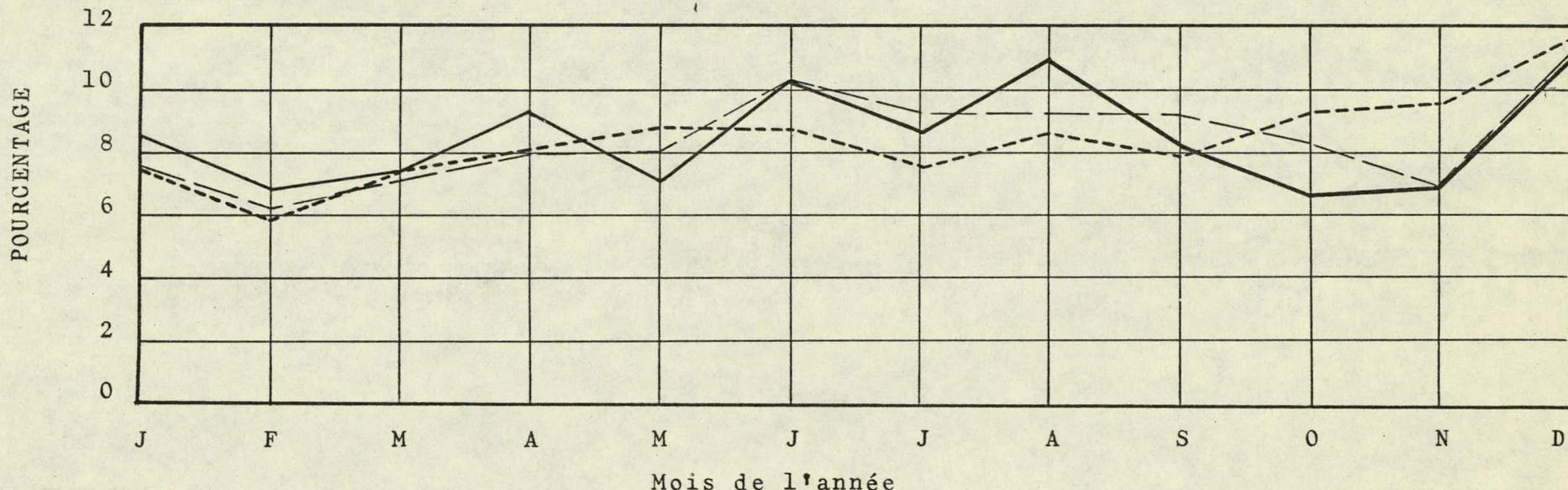
Année	Nombre de magasins	Total des ventes au détail
1951	23	\$ 648,000.
1961	24	\$1,214,000.

Source:- Bureau Fédéral de la Statistique, Ottawa.

COMMERCE DE DETAIL

Distribution mensuelle de la vente en pourcentage

(Avril 1962 à mars 1964)



- Total de la taxe de vente perçue dans tous les commerces de Cap-Chat.
- - - Total de la taxe de vente perçue dans tous les commerces des municipalités (11) de villages environnants.
- · · Total des ventes du Québec dans les commerces suivants: meubles, vêtements, et magasins généraux.

Source: Tableau X et XI

FIGURE 3

TABLEAU IX - COMMERCE DE DETAIL

REPARTITION MENSUELLE DES REVENUS PROVENANT DE LA TAXE DE VENTE
(AVRIL 1962 à MARS 1964) POUR LE VILLAGE DE CAP-CHAT ET
POUR LES MUNICIPALITES AVOISINANTES

	Cap-Chat		Région (1)	
	Relevé Moyen 1962-1963		Relevé Moyen 1962-1963	
Janvier	\$ 2,677.	8.3%	\$ 7,254.	7.4%
Février	\$ 2,173.	6.7%	\$ 5,567.	5.6%
Mars	\$ 2,155.	6.7%	\$ 7,033.	7.1%
Avril	\$ 2,970.	9.2%	\$ 7,645.	7.8%
Mai	\$ 2,252.	7.0%	\$ 7,764.	7.9%
Juin	\$ 3,256.	10.1%	\$10,041.	10.2%
Juillet	\$ 2,754.	8.6%	\$ 9,179.	9.3%
Août	\$ 3,477.	10.8%	\$ 9,021.	9.2%
Septembre	\$ 2,619.	8.1%	\$ 8,939.	9.1%
Octobre	\$ 2,117.	6.6%	\$ 8,164.	8.3%
Novembre	\$ 2,210.	6.9%	\$ 6,842.	6.9%
Décembre	\$ 3,554.	11.0%	\$11,068.	11.2%
	<u>\$32,217.</u>	<u>100%</u>	<u>\$98,517.</u>	<u>100%</u>

(1) - Comprend les municipalités suivantes:- Capucins, St-Joachim-de-Tourelle, Sainte-Anne-des-Monts, Méchins, Grosses-Roches, Ste-Félicité Par., Ste-Félicité village, Petite-Matane, St-Ulric et Baie-des-Sables.

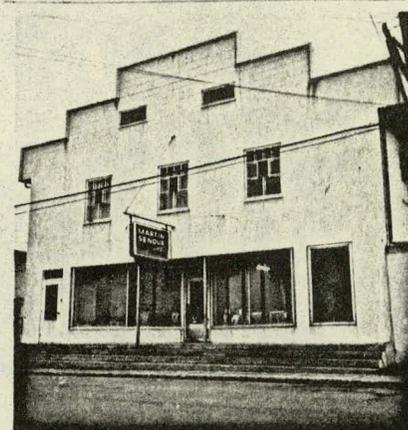
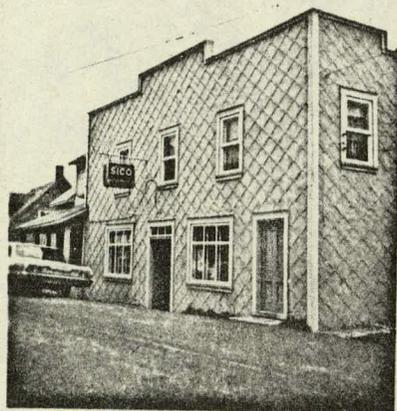
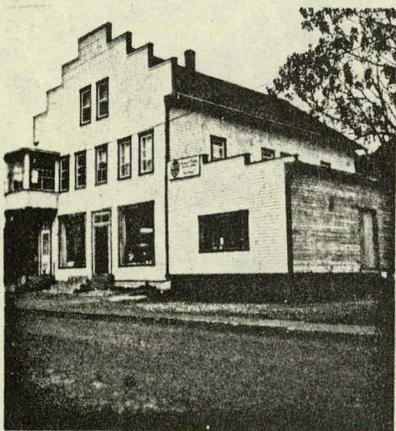
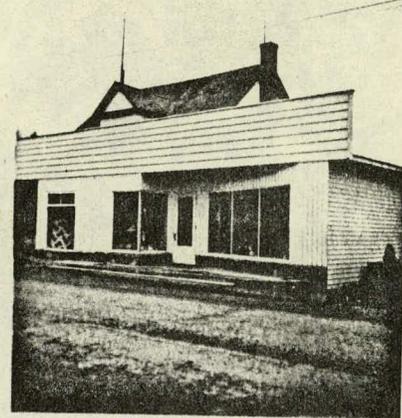
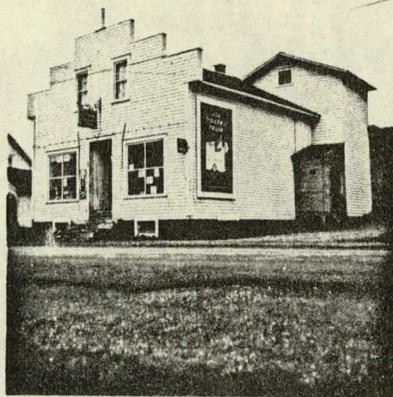
Source:- Statistiques non publiées du Ministère du Revenu du Québec, Service de la Taxe de vente, 1964.

TABLEAU X

REPARTITION MENSUELLE DES VENTES AU DETAIL DANS LA PROVINCE
DE QUEBEC POUR LES TROIS GENRES DE COMMERCE LES PLUS
REPRESENTATIFS DES COMMERCE DE CAP-CHAT

TYPE DE COMMERCE	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	
Magasins Généraux	30461 6.6	25811 5.6	29523 6.4	35678 7.7	41078 8.9	40558 8.7	
Vêtements	40184 7.3	28571 5.2	43717 7.9	43894 8.0	47559 8.7	52191 9.5	
Meubles	32262 8.3	24986 6.4	27455 7.0	32656 8.4	32952 8.5	28792 7.4	
TOTAL:-	102907 7.3	79368 5.7	100695 7.2	112208 8.0	121589 8.7	121541 8.7	
TYPE DE COMMERCE	JUILLET	AOUT	SEPT.	OCT.	NOV.	DEC.	TOTAL POUR L'ANNEE
Magasins Généraux	38051 8.2	40618 8.8	37831 8.2	42874 9.3	42614 9.2	57736 12.4	462,613 33.0
Vêtements	40397 7.4	45480 8.3	40860 7.4	46055 8.3	52570 9.6	68348 12.4	549,826 39.2
Meubles	27499 7.1	34052 8.8	31395 8.1	41905 10.8	38646 9.9	36392 9.3	388,992 27.8
TOTAL	105947 7.5	120150 8.6	110086 7.9	130834 9.3	133830 9.5	162276 11.6	1,401,431 100

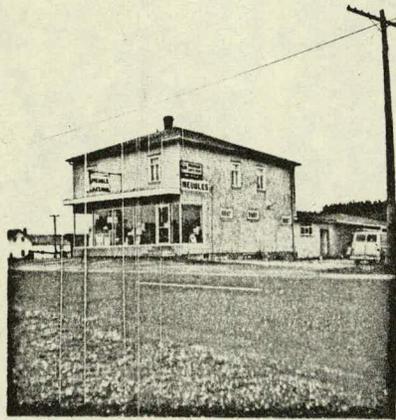
Source:- Statistiques, Bureau de la Statistique du Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Volume 3, Nos. 1, 2, 3.



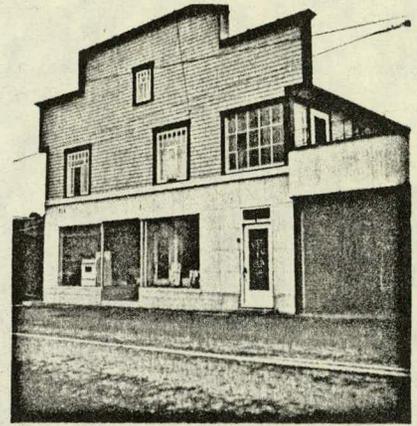
C A P - C H A T

Etablissements commerciaux divers

Figure 4



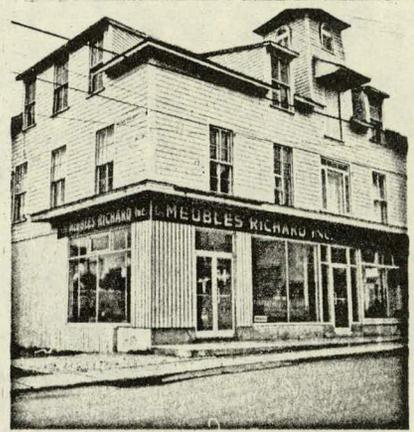
Meubles



Appareils électriques



Appareils électriques



Meubles

C A P - C H A T

Meubles et Appareils Ménagers

Figure 5

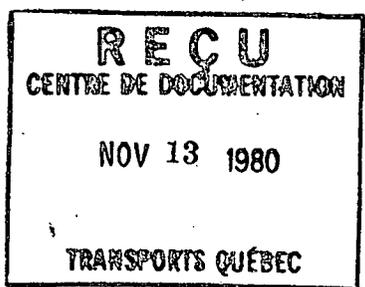
TOURISME:-

De tous les commerces existants sur la rue Principale de Cap-Chat, une partie importante a été éliminée comme n'étant pas influencée par le touriste. La Figure 6 donne une distribution schématique des établissements de la rue Principale en spécifiant les commerces ayant une certaine valeur touristique. On peut voir que l'équipement touristique est limité. Les Figures 7 et 8 montrent ces commerces, et le tableau XI en donne la liste. Ce bref tableau renseigne sur le capital touristique possible du village.

TABEAU XI

EQUIPEMENT TOURISTIQUE DE LA PARTIE DU VILLAGE DE CAP-CHAT TOUCHE PAR LE PROJET

Hôtel Menuet	12 chambres
Sky Line Cabins	10 unités (été seulement)
Hôtel Laurentien	20 chambres
Restaurant Capri	
Restaurant roulotte type "Diner"	
Restaurant type "Lunch Bar"	
Stations de Service	1 Fina et 2 Irving



Considérant l'hôtellerie, on doit spécifier que la construction du projet au droit de la rue Principale nécessite le déplacement des cabines Sky Line, ceci ne laisse que deux hôtels pouvant être affectés par la relocalisation de la Route 6:- le Menuet et le Laurentien. De ces deux hôtels, le Laurentien offre une bonne table connue de tous les voyageurs de la région. La clientèle est quasi exclusivement composée d'habitues et de gens à qui l'hôtel fut recommandée directement.

La construction de la route ailleurs que sur la rue Principale n'affecterait pas sensiblement le chiffre d'affaire de cet hôtel. Seul l'hôtel Menuet pourrait peut-être subir quelques pertes, mais sa faible capacité laisse prévoir que cet hôtel dessert plutôt la population locale et la population de transit.

Parmi les restaurants, on peut affirmer sans erreur que le restaurant Chef est de nature temporaire; il est aménagé à l'intérieur d'une roulotte. Le restaurant Capri, le plus important, est cependant localisé au sein d'un complexe de loisirs (la même bâtisse abrite un cinéma, une salle de quilles et un centre de loisirs) permet d'affirmer que sa clientèle est locale (voir Figure 7).

Les stations de service et ateliers de réparation sont peu nombreux dans le village (voir Figure 8). La nature des services offerts sont de caractère local. Aussi, la réalisation des projets "B" ou "C" nécessiterait la démolition de deux de ces établissements.

En conclusion, le capital touristique de Cap-Chat est très faible et le village n'est pas appelé, dans son état actuel, à attirer le touriste par suite du peu d'intérêt offert.

Il faut aussi souligner que le site du rocher du Cap-Chat n'est pas aménagé pour recevoir le touriste et qu'il n'est pas non plus indiqué comme attraction intéressante; on doit de plus s'y rendre en enfreignant la loi et en circulant sur un chemin privé à l'entrée duquel est affiché un interdiction d'entrée.

La rivière Cap-Chat, qui offre des possibilités de pêche aux saumons, est affermée depuis nombre d'années à un club privé.

Le touriste qui s'arrête dans la région le fait principalement à Saint-Norbert-de-Cap-Chat, où l'équipement hôtelier est adéquat. A cet endroit, le projet de réaménagement de la Route 6 se marie avec l'actuelle Route 6.

CAP-CHAT

AFFECTATION DES SOLS - RUE PRINCIPALE.

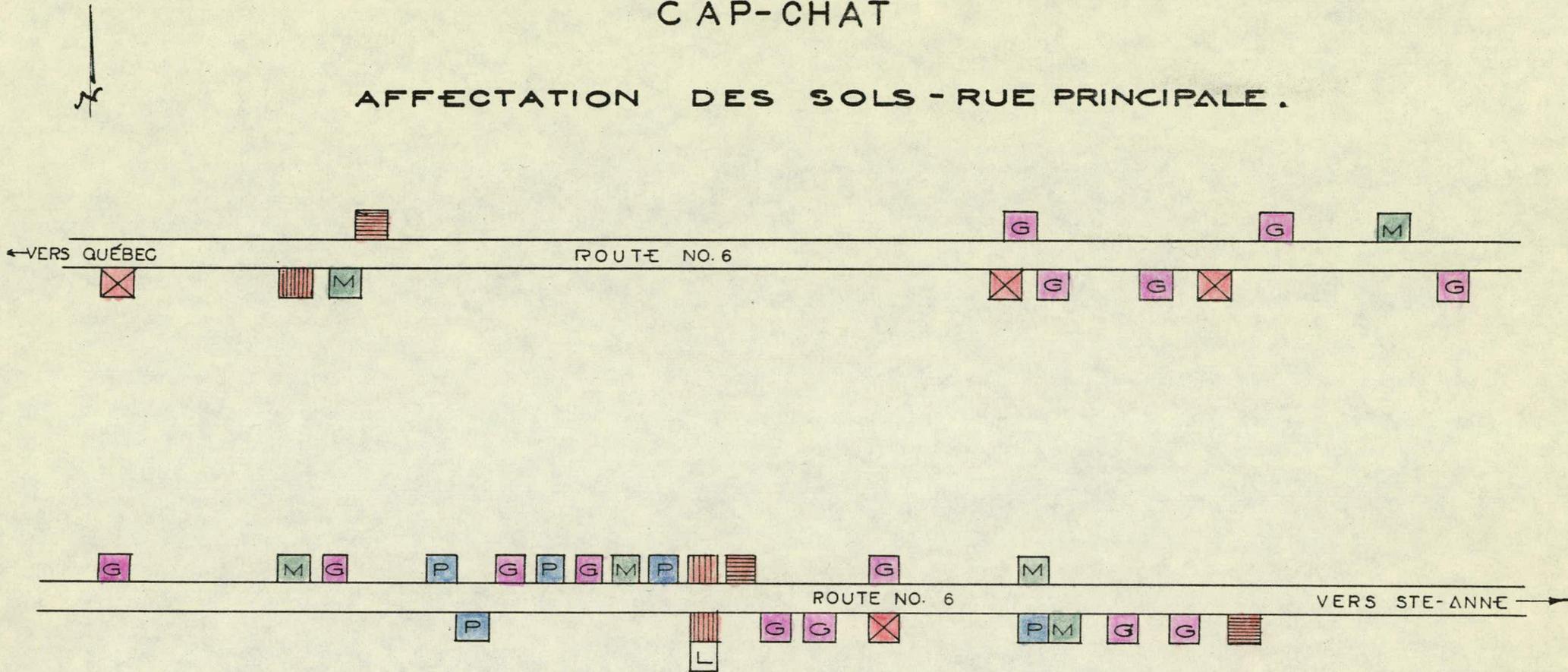
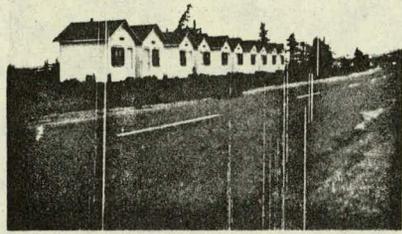
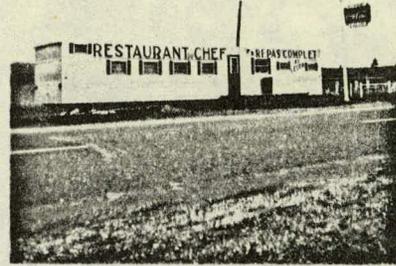


FIGURE 6



Skyline Cabins



Restaurant Chef



Restaurant Capri



Restaurant Casse-Croûte



Hôtel Menuet

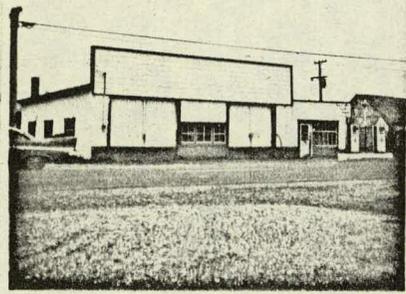


Hôtel Laurentien

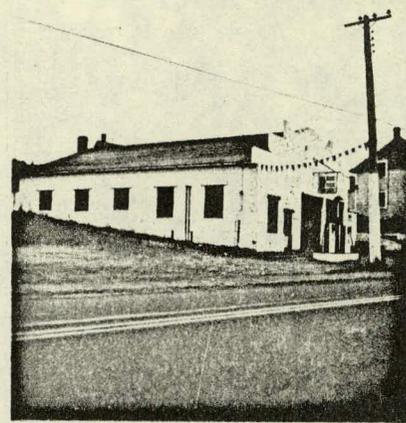
C A P - C H A T

HOTELLERIE & RESTAURATION

Figure 7



Station de Service Irving



Station de Service Irving



Atelier de Réparations
B. F. Goodrich



Station de Service Fina

C A P - C H A T

Atelier de Réparations et Stations de Service

Figure 8

CHAPITRE IV

CIRCULATION ROUTIERE

La Voirie possède deux sources de renseignements sur la condition de la circulation routière à Cap-Chat et aux environs. La première est le recensement de la circulation (4), et la seconde est une étude de provenances et destinations (5).

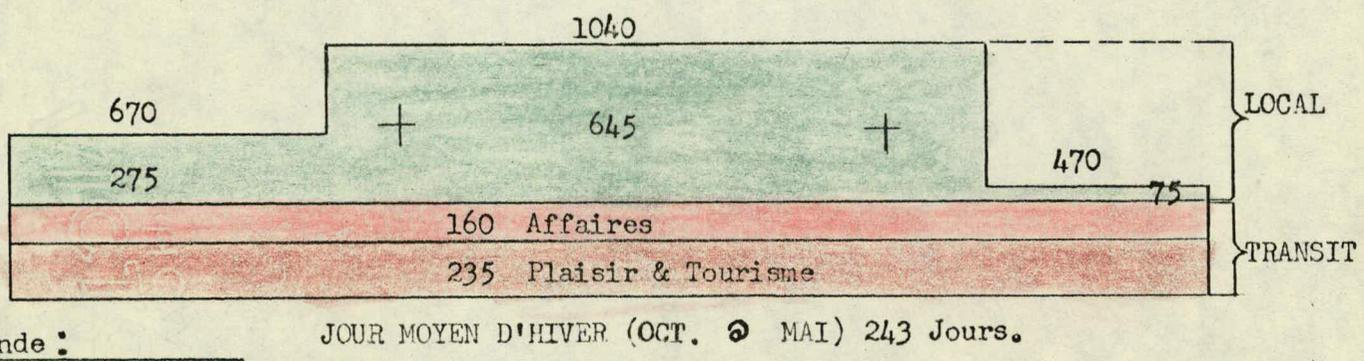
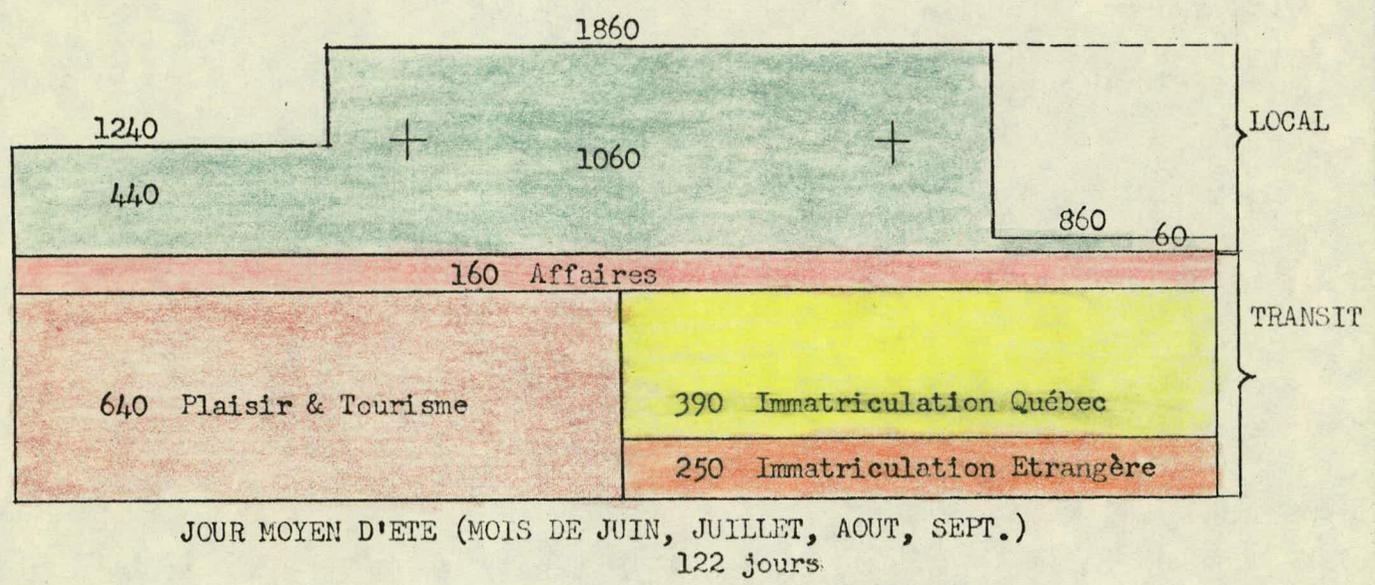
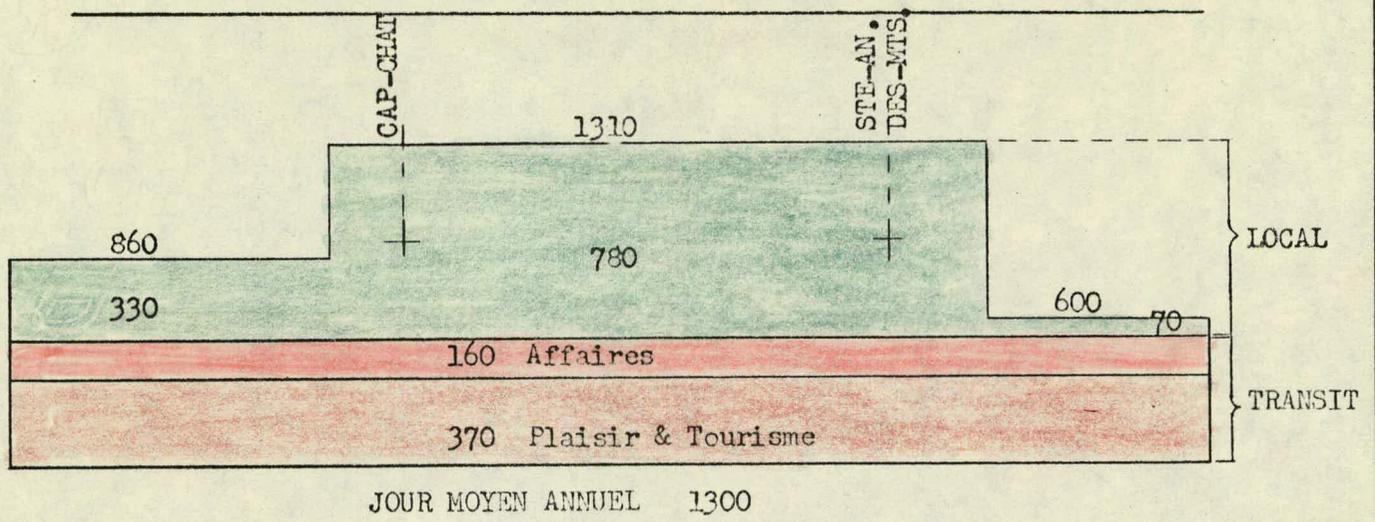
Tel que montré à la Figure 9, la circulation routière correspond aux prévisions d'échanges commerciaux entre Cap-Chat et Sainte-Anne-des-Monts. A l'intérieur de ces deux centres, environ 60% de la circulation est de nature locale; à l'ouest de Cap-Chat la circulation de nature locale représente 40% du total, alors qu'à l'est de Sainte-Anne-des-Monts elle ne représente que 12%.

Le trafic de transit se subdivise à son tour en voyages d'affaires et en voyages de plaisirs. Notons que le voyage d'affaires, constant au cours de l'année, ne peut affecter l'industrie touristique, s'il est partiellement dévié de la rue Principale de Cap-Chat; quant au voyage de plaisir et tourisme, il fut établi que l'élimination partielle de ce genre de voyage ne peut affecter l'économie locale.

En résumé, la construction de la Route 6 sur la berge réduira la circulation de la rue Principale de 1,860 véhicules par jour moyen d'été à environ 1,060 véhicules, améliorera la sécurité et facilitera le stationnement et l'accès aux commerces, tout en facilitant la circulation. Les commerces ne souffriront pas d'une baisse du chiffre d'affaire à cause du déplacement de la route, attendu le très faible pourcentage des ventes faites aux touristes.

-
- (4) - Recensement de la circulation 1963, Service Technique de la Circulation, Ministère de la Voirie, Hôtel du Gouvernement, Québec.
- (5) - Etude de provenances et destinations, Sainte-Anne-de-la-Pocatière été 1964, Service Technique de la Circulation, Ministère de la Voirie, Hôtel du Gouvernement, Québec.

DIAGRAMME DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE 6 NORD. (2 DIRECTIONS)
 TRONÇON CAPUCINS @ ST-JOACHIM-DE-TOURELLE



Légende :

 Local	 Plaisir & Tourisme	 Immatriculation Québec
 Affaires	 Immatriculation Etrangère	

Echelle 1" = 800 V

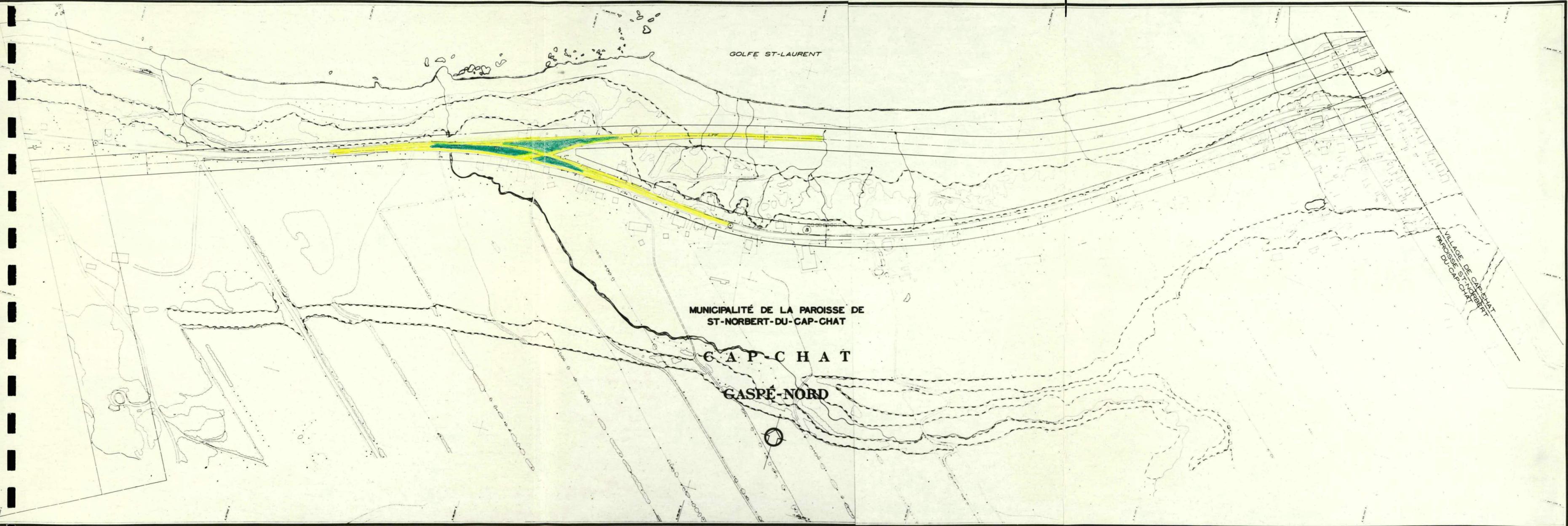
Figure -9-

C O N C L U S I O N

En résumé, le bilan de cette étude est positif:- d'ores et déjà, Cap-Chat est un village qui vit surtout de l'industrie du bois. Son commerce est avant tout local. L'industrie touristique, peu active dans le village, est en pleine évolution dans la paroisse. Par conséquent, à la suite de ces faits et pour des raisons d'ordre d'économie, d'expropriation, etc., nous suggérons la construction de la route suivant le projet "A". Les coûts des tracés "B" et "C" sont de l'ordre de \$1,300,000., alors que le projet "A" ne coûtera que \$800,000.; ceci représente une économie approximative de \$500,000. De plus, ce tracé situé au pied de la falaise rejoint le noyau urbain ou centre des affaires du village près du pont.

L'élimination des taudis du Petit-Canada est souhaitable et urgente à cause de la situation pénible dans laquelle ces gens vivent. La sécurité routière sera accrue sur la rue Principale du fait de l'élimination de la circulation de transit. Le décongestionnement de la rue Principale améliorera la situation de la circulation locale. Le paysage sera nettement supérieur à celui qu'offre la route actuelle.

Aucun établissement commercial ne souffrira vraiment de cette déviation. De plus, les véhicules en transit auront toutes les facilités de pénétrer dans le village et cela sans augmentation de la distance à parcourir.



NOTE
 Ce planimétrique a été dressé en mai 1964, à l'échelle approximative de 1:1200, par la compagnie PHOTO-AIR LAURENTIDES INC. de Québec en vertu d'un contrat conclu au sujet des travaux de planification de la route no 6. Les limites de paroisse et de village ont été placées approximativement d'après les plans de cadastre de Québec.

LÉGENDE

HAUTE MER	CHENAL	CHENAL PAVÉ
BAISSE MER	CHENAL NON PAVÉ	CHENAL NON CARROSSABLE
RIVIÈRE	REMBLAI ET DÉBLAI	PONT
RIVIÈRE INCERTAIN	PONCEAU	PONCEAU
RUSSEAU	POTEAU	PANNEAU-RECLAME
RUSSEAU INCERTAIN		
DRAINAGE		
ÉTANG ET BONDÉ		

PROVINCE DE QUÉBEC
 MINISTÈRE DES RICHESSES NATURELLES
 SERVICE DE LA PHOTOGRAMMÉTRIE

PLAN PLANIMÉTRIQUE
 D'UN CORRIDOR LE LONG DE LA ROUTE N° 6 EN GASPÉSIE
 SECTION 10

POUR LE
 MINISTÈRE DE LA VOIRIE
 SERVICE DES TRACÉS & PROJETS

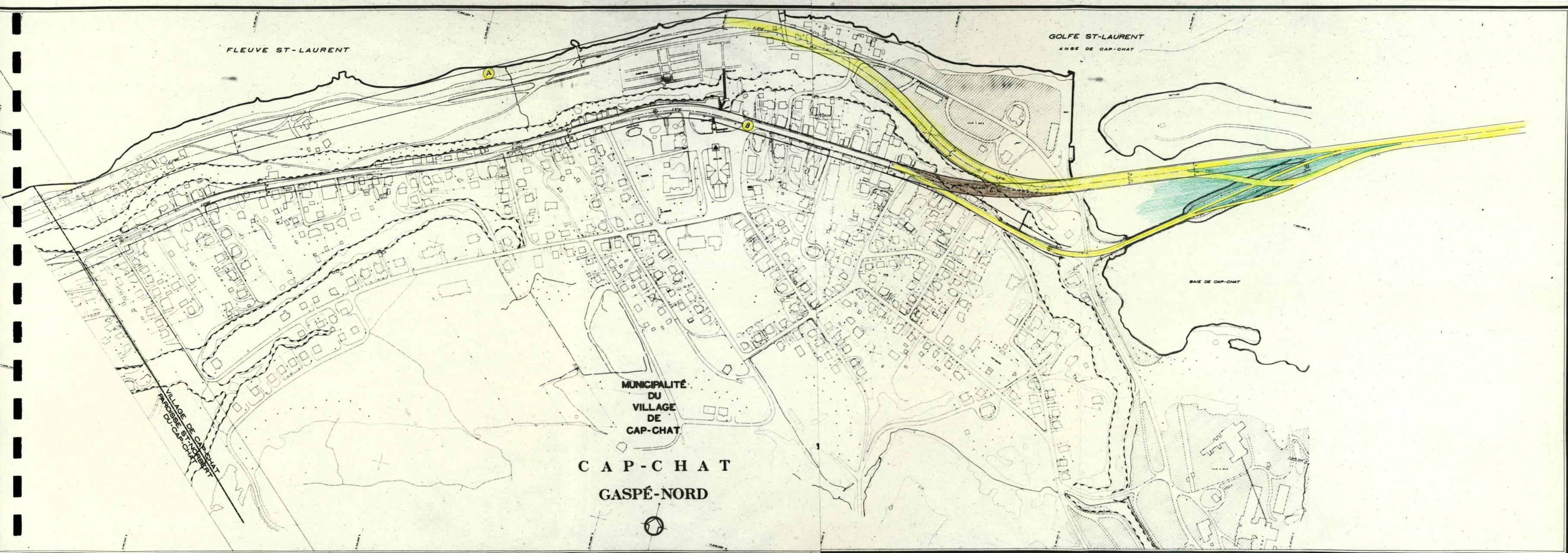
ÉCHELLE 100 PIEDS AU POUCE OU 1:1200

LÉGENDE

POINTE ÉLÉVÉE	ARRIÈRE-ISLE
PRÉLÈVE	PARTIE EN FICHU
CARRIÈRE OU SALIÈRE	ESCARPEMENT
BÂTIMENT	LIMITES DE COMTE
BÂTIMENT IMPLÉVÉ	LIMITES DE PAROISSE
CLÔTURE ET MUR	LIMITES DE VILLAGE
LIGNE SERRÉE	INTERSECTION RECTANGULAIRE
PARTIE NOUÉE	

EXÉCUTÉ PAR
 LA
 COMPAGNIE
 PHOTO-AIR LAURENTIDES
 QUÉBEC
 1964

NON DES FEUILLES



FLEUVE ST-LAURENT

GOLFE ST-LAURENT
ANSE DE CAP-CHAT

BAIE DE CAP-CHAT

MUNICIPALITÉ
DU
VILLAGE
DE
CAP-CHAT

CAP-CHAT
GASPÉ-NORD

VILLAGE DE CAP-CHAT
RÉGION DE GASPÉ-NORD

LÉGENDE

FLEUVE-HAUTE MARÉE		CHEMIN PRIVÉ	
FLEUVE-BASSE MARÉE		CHEMIN NON PRIVÉ	
RIVIÈRE		CHEMIN NON CARROSSABLE	
RIVIÈRE INCERTAIN		MURAILLÉ ET DÉBLAY	
RUISSEAU		PONT	
RUISSEAU INCERTAIN		PONCEAU	
DRAINAGE		POTEAUX	
ÉTANG ET MARE		PANNEAU-RECLAME	

PROVINCE DE QUÉBEC
MINISTÈRE DES RICHESSES NATURELLES
SERVICE DE LA PHOTOGRAMMÉTRIE

PLAN PLANIMÉTRIQUE

D'UN CORRIDOR LE LONG DE LA ROUTE N° 6 EN GASPÉSIE

SECTION 10

POUR LE
MINISTÈRE DE LA VOIRIE
SERVICE DES TRACÉS & PROJETS

ÉCHELLE: 100 PIEDS AU POUCE OU 1:1200

LÉGENDE

POUR L'ESSENCE		ARBRES ISOLÉS	
PYLÔNE		PARTIE EN FRICHE	
CARRIÈRE OU SABLÈRE		ESCARPEMENT	
BÂTIMENT		LIMITES DE COMTE	
BÂTIMENT IMPRÉCIS		LIMITES DE CANTON	
CLOTURE ET HAIE		LIMITES DE PAROISSE	
LIGNE D'ARBRES		LIMITES DE VILLAGE	
PARTIE BOISÉE		INTERSECTION RECTANGULAIRE	

EXÉCUTÉ PAR
LA
COMPAGNIE
PHOTO-AIR LAURENTIDES
QUÉBEC
1964

INDEX DES FEUILLETS

NOTE

Le Service de la Photogrammétrie a été créé en mai 1964. L'échelle approximative de ce plan est de 1:1200. Les limites administratives sont indiquées à titre de référence. Les limites administratives sont indiquées à titre de référence. Les limites administratives sont indiquées à titre de référence.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 102 444