

166

Projet d'amélioration de la liaison routière
entre Chicoutimi - Laterrière - La Baie

DA12



Ministère des Transports
3950, boulevard Harvey
JONQUIÈRE Qc G7X 8L6
Tél.: 695-7916 Fax: 695-7926



Gouvernement Saguenay
Ministère des Transports
Service de l'aménagement des
infrastructures et de l'environnement

6211-06-0c7

Août 1999

PROJET DE
SÉLECTION DE
L'ÉQUIPEMENT
COURTES
SUPPORTÉ GÉOMÉTRIE

28 FEB. 2000

M.T.Q. JONQUIÈRE

STAR	UR	UR	UR	UR

GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

Effets des voies de contournement
sur l'urbanisation :
étude de cas de 7 municipalités
le long de la route 132.

Viviane LE TIRILLY

Élève ingénieur de l'École Nationale des Travaux Publics de l'État
Stagiaire au Ministère des Transports du Québec

Effets des voies de contournement sur l'urbanisation :
étude de cas de 7 municipalités le long de la route 132.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
NOTRE ÉTUDE ET SES PROBLÉMATIQUES	9
I. DESCRIPTION DE LA ROUTE 132 ET DES VILLES CONTOURNÉES	9
1. <i>La route 132</i>	9
2. <i>Les municipalités étudiées</i>	9
II. LES PROBLÉMATIQUES	10
III. NOTRE ÉTUDE	11
IV. LA DÉMARCHE.....	12
ÉTUDE DE 1998.....	13
I. L'OBJET DE SON ÉTUDE.....	13
II. SES CONCLUSIONS.....	13
1. <i>La route et ses accès</i>	13
2. <i>Les accès routiers et la sécurité</i>	14
III. LE LIEN AVEC LE PRÉSENT RAPPORT	14
LE RECUEIL DE DONNÉES SUR LE TERRAIN	15
I. LA VISITE SUR LE TERRAIN	15
II. LA RENCONTRE AVEC LES MUNICIPALITÉS	15
1. <i>L'élaboration d'un questionnaire</i>	15
2. <i>Avant l'entrevue</i>	16
3. <i>L'entrevue</i>	16
4. <i>Après l'entrevue</i>	17
L'ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE URBAINE : CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES	19
I. LES INFRASTRUCTURES ENGENDRENT LA PÉRI URBANISATION.....	19
1. <i>L'occupation de l'espace</i>	19
2. <i>La population</i>	19
3. <i>Dispersion géographique</i>	20
II. VOIE ET ÉCONOMIE : L'EFFET VITRINE ET L'ACCESSIBILITÉ.....	20
III. LA VALEUR FONCIÈRE AUX ABORDS DES NOUVELLES INFRASTRUCTURES	22
IV. LES PROBLÈMES POSÉS PAR L'URBANISATION AUX ABORDS DES ROUTES.....	22
V. FORMES URBAINES	23
VI. DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT	24
DESCRIPTION DU DÉVELOPPEMENT DES CONSTRUCTIONS PÉRIURBANISATION.....	27
I. UNE PRESSION DE DÉVELOPPEMENT	27
1. <i>Les données de population</i>	27
2. <i>Les commentaires</i>	27
a. <i>Une augmentation dans la première période</i>	28
b. <i>Une période intermédiaire</i>	28

c. Les dernières années : la crise	28
II. LE CONSTAT : BEAUCOUP DE CONSTRUCTIONS ET D'ACCÈS LE LONG DE LA 132	29
1. <i>Les documents</i>	29
2. <i>De nombreux accès sur la route 132</i>	30
a. Source des données sur les accès au kilomètre	30
b. Les accès au kilomètre en Gaspésie	30
c. Les accès au kilomètre dans nos villes	33
3. <i>Les problèmes engendrés par ces accès</i>	33
a. La sécurité	33
b. Le conflit trafic local / trafic de transit	33
III. LES ACCÈS ET NOS VILLES : QUELQUES COMMENTAIRES	36
1. <i>Le nombre d'accès total</i>	36
2. <i>Par type d'accès</i>	36
a. Accès résidentiels	36
b. Accès commerciaux	37
c. Accès industriels	37
d. Accès terrains	38
e. Accès intersections	38
4. <i>Comparaison selon la localisation des villes</i>	47
IV. CAS OÙ IL Y A UNE VOIE DE CONTOURNEMENT	47
1. <i>Le développement</i>	47
a. Sur la voie de contournement	47
b. Dans le centre-ville	48
c. Dans les autres parties de la ville	49
2. <i>Rôle de la municipalité</i>	49
a. Développement lié aux zones viabilisées	49
b. Lots vacants	50
c. Politique d'aménagement du territoire	50
V. CAS D'APPROCHE D'AGGLOMÉRATION	51
1. <i>Le développement</i>	51
a. Sur la route 132	51
b. Ailleurs	52
2. <i>Rôle de la municipalité</i>	52
IMPACT SUR L'ÉCONOMIE LOCALE	53
I. ÉTAT DES CONNAISSANCES	53
II. LES DONNÉES	55
1. <i>Par rapport aux entreprises : les ventes</i>	55
2. <i>Les entrevues</i>	55
3. <i>La population active</i>	56
III. LA POPULATION ACTIVE	56
1. <i>Population active par type d'entreprise</i>	56
2. <i>Poids des villes par rapport à la MRC, à la région administrative, au Québec</i>	57
a. Pour les villes contournées	57
b. Pour les villes non contournées	57
IV. LES BUTS RECHERCHÉS AU NIVEAU ÉCONOMIQUE	58
V. LES DIFFÉRENTS CATÉGORIES D'ENTREPRISES ET COMMERCES. QUI BÉNÉFICIE DU CONTOURNEMENT?	59
1. <i>Entreprises et commerces liés au trafic</i>	59
2. <i>Les autres entreprises et commerces</i>	60
VI. EXPLICATION DOMAINE PAR DOMAINE	61
1. <i>Impact sur les entreprises et commerces liés au trafic</i>	61
2. <i>Impact sur le tourisme</i>	61
3. <i>Impact par type d'industrie</i>	61
VII. LES STRATÉGIES	61
1. <i>Les arguments pour s'installer près de la voie de contournement</i>	61
2. <i>Stratégie de la part des municipalités</i>	62

CONCLUSION	63
I. LA DÉMARCHE.....	63
II. LES RÉSULTATS.....	63
1. <i>Les constatations</i>	63
2. <i>La vérification</i>	64
3. <i>Les propositions</i>	64
III. LES LIMITES.....	65
ANNEXES	67
I. REVUE DE LITTÉRATURE	67
II. ÉCHANTILLONS	67
1. <i>Villes contournées</i>	67
2. <i>Villes non contournées</i>	67
III. ANNEXES CARTOGRAPHIQUES	67

*Ce travail est le résultat d'un stage effectué au ministère des Transports du Québec de
Juin à Août 1999 sous la direction de Paul Arsenault, urbaniste.*

*Nous tenons aussi à remercier pour leur précieuse collaboration et leurs conseils
avisés :*

*Louis Belzile
Robert Patry
Clément Gamache
André Pelchat
Luc Beaudin
Gilles Brien*

INTRODUCTION

La réalisation ou la modification d'une infrastructure routière en milieu urbain modifie l'organisation de l'ensemble des déplacements, routiers ou effectués par d'autres modes. Mais elle implique aussi des changements physiques, économiques et sociaux dans le système urbain. L'objet de ce rapport est l'étude de l'impact sur différentes villes de Gaspésie de contournements ou d'améliorations en axe de la route 132.

Notre travail a été d'examiner, à partir d'observations terrains et d'entrevues avec les responsables municipaux concernés, l'évolution entre 1970 et 1995 de sept agglomérations situées le long d'une des routes de contour de la Gaspésie, la route 132. Certaines villes ont été contournées, d'autres non. Disposant déjà de données sur les conditions de la circulation le long de cette route, il s'agissait d'identifier où s'est fait le développement et comment il s'est fait.

Lorsqu'il n'y a pas de contournement, pourquoi les activités économiques ou résidentielles se sont-elles localisées en bordure de la route de part et d'autre du secteur urbain existant ? Le développement linéaire existant associé à la croissance des ménages ou des activités commerciales a-t-il compromis un développement ailleurs sur le territoire?

Le contournement a-t-il eu pour effet un simple déplacement des activités près de la nouvelle voie, encouragé par une non-gestion des accès, ou une véritable croissance pour la municipalité, en ayant rendu disponible un nouveau territoire?

Ces formes de développement ont-elles eu des impacts financiers et / ou sur les conditions de circulation pour les localités? Si oui, quels moyens pourrait-on envisager pour réduire de tels effets?

I. Description de la route 132 et des villes contournées

1. La route 132

La route nationale 132 est une des routes principales de la route de contour de la Gaspésie. Longue de 835,1 km, elle relie 72 villes, municipalités, paroisses ou territoires regroupés dans 8 MRC. Ces municipalités regroupent 84,15% de la population totale.

Les municipalités sont en général de taille réduite : 5 municipalités comptent plus de 5000 personnes (Gaspé, Matane, Mont-Joli, Amqui), 14 municipalités ont plus de 2500 personnes et 113 moins de 2500 personnes.

Cette route dessert par un réseau de collectrices les autres municipalités de la péninsule et c'est le seul axe routier offrant un lien avec le centre du Québec, les provinces Maritimes et les États américains.

2. Les municipalités étudiées

Pour les besoins de notre étude, nous avons choisi un échantillon de 7 villes traversées par cette route 132. Trois d'entre elles ont connu un changement du tracé de la route : un contournement routier y a été construit dans les années 1960 ou 1970. Les quatre autres n'ont pas été contournées et la route 132 passe toujours dans le centre de la municipalité.

Le premier groupe de villes, les villes contournées, comprend les municipalités de Mont-Joli, Chandler et New-Richmond. L'autre série de municipalités est représentée par Amqui, Carleton, Grande-Rivière et Paspébiac*.

* voir en annexe le portrait des différentes caractéristiques socio-économiques de ces villes

II. Les problématiques

Dans les années de grand développement, les régions ont eu besoin d'infrastructures de transport pour les aider à soutenir le développement régional et pour leur permettre d'être reliées plus efficacement aux autres parties du pays, afin de rester compétitives économiquement.

Depuis les années 1960, le gouvernement du Québec a donc subi de fortes pressions pour améliorer le réseau sur la route 132, a construit un certain nombre de voies de contournement et a aussi procédé à des réfections majeures de la route dans le centre d'autres agglomérations, voulant par là améliorer le trafic de transit. Les politiques de l'époque visaient à assurer la mobilité des personnes et des marchandises ainsi que l'accès au territoire.

Les localités sont par ailleurs chargées d'assurer le trafic local et ont pour rôle d'aménager le territoire. Leur position et leurs intérêts les incitent, elles, à voir l'avenir sous un horizon plus proche. Elles assurent le trafic local, pour le déplacement des résidents bien sûr, mais aussi et surtout pour le développement économique local, à tel point que ces mouvements locaux se font souvent au détriment du trafic de transit.

En effet, quasiment tout le trafic local utilise la route 132, car le développement s'y est souvent fait de façon linéaire, avec de nombreux accès directs. Ceci engendre donc une vitesse de circulation plus faible, une moindre fluidité du trafic et des risques au niveau de la sécurité.

Les efforts menés pour améliorer la situation finissent donc par ne plus se remarquer, et souvent la situation est telle qu'une nouvelle voie de contournement pourrait être envisagée!

Le Ministère et les localités n'ont donc pas les mêmes objectifs, si ce n'est de faire les investissements les plus rentables en vue de leurs buts. Comment pourrait-on alors concilier les différentes approches et faire en sorte que les contournements ou que la route 132 profitent à tout le monde sans gêner une partie du trafic? Est-ce qu'un tel développement le long de la route est inévitable, est-il bénéfique pour la ville? Une meilleure gestion des accès à la route serait-elle bénéfique à l'économie locale, régionale, à la sécurité, à la fluidité, ...? C'est à ces questions que le présent rapport voudrait apporter quelques éléments de réflexion.

III. Notre étude

Dans notre étude, nous allons observer et comparer deux types de villes; d'une part, des villes qui ont subi un contournement routier au niveau de la route 132, d'autre part d'autres qui n'en ont pas connu.

Nous voudrions déterminer dans les deux cas où s'est fait le développement et comment il s'est fait.

En étudiant l'évolution de l'urbanisation et la santé économique de la ville, nous tenterons d'analyser le lien forme urbaine et croissance. Ne serait-ce pas seulement à cause de l'attractivité de la zone que les résidents et les entreprises sont tentées de s'y installer?

Dans le cas de la voie de contournement, nous émettrons comme hypothèse de recherche que les contournements ont pu avoir pour conséquence de déplacer les activités économiques et de dévitaliser la zone centre. Quel impact financier cela a-t-il eu pour la municipalité, notamment en ce qui concerne les équipements municipaux, la dévaluation des bâtiments, les démolitions... Quels seraient les moyens les plus avantageux pour la municipalité pour enrayer de tels effets négatifs? Quels seraient les meilleurs choix d'aménagement pour éviter les investissements inutiles? Mais peut-on dire que la voie de contournement a dans un sens eu le mérite de rendre disponible un nouveau territoire qui aménagé adéquatement (rues conformes aux besoins actuels, voies de dessertes commerciales, etc.) aurait pu satisfaire les attentes de mobilité du ministère des Transports et les besoins de développement économique du milieu?

Aux endroits où il n'y a pas eu de contournement, on peut poser l'hypothèse que les activités économiques et / ou résidentielles, localisées aux abords de la route de part et d'autres du secteur urbain existant, ont aussi eu des effets sur celui-ci. Nous pourrions aussi nous demander si le développement linéaire existant n'a pas eu pour conséquence de compromettre un développement dans un axe différent de la 132. Encore une fois, quels impacts financiers cela a-t-il eu pour la municipalité?

IV. La démarche

Une étude bibliographique paraissait être la première chose à faire. Faire un résumé et connaître les études de cas déjà menées, les conclusions auxquelles elles sont arrivées et les tendances d'évolution qu'on peut trouver dans ce type de problèmes peut être très intéressant, mettre sur de bonnes pistes d'approche et nous sensibiliser à poser les bonnes questions.

Ensuite seulement, une approche plus directe de la route et des municipalités qui nous intéressent est envisageable.

Pour commencer, une première visite de terrain s'imposait pour connaître la route 132 et les villes traversées. Une étude des cartes de la région et des localités permettait ensuite de mieux situer les constructions. En comparant les anciennes cartes et les nouvelles, les anciennes photographies aériennes et les plus récentes, nous avons dégagé aussi les changements intervenus au niveau de la route.

La démarche envisagée était ensuite de prendre contact avec les municipalités pour avoir, comme prévu, leur avis et leurs données sur les installations le long de la route 132 et les problèmes qui peuvent les toucher. Pour cela, nous avons contacté chaque maire, pour leur expliquer notre problématique, nos buts, le projet dans lequel s'inscrit notre étude.

Avant les entretiens dans les municipalités, une reconnaissance de terrain et une identification du bâti ainsi que les fonctions (résidentiel, commercial...) était donc nécessaire. Cette visite permettait aussi d'établir un premier état de la situation, du nombre d'accès sur la route et du dynamisme de l'ancien centre-ville.

Après cette reconnaissance et avec quelques conclusions, nous avons rencontré les élus et / ou les fonctionnaires des municipalités. La rencontre était donc une sorte de vérification - validation de nos constats, mais aussi une source de nouvelles informations. Nous sommes arrivés avec un questionnaire que nous avons rempli ensemble, de façon à ce qu'il soit fait plus rapidement et de manière plus dirigée. Cela était plus facile et moins fastidieux pour les administrés mais aussi plus efficace pour notre travail.

Après cette visite de terrain et cette rencontre avec les municipalités, à nous de tirer les conclusions sur l'évolution des constructions, de l'urbanisation et de l'économie locale.

Au vu de ces études, il nous a alors été plus aisé de conclure quant au fonctionnement du contournement et quant aux effets de l'implantation des constructions le long de la route nationale.

ÉTUDE DE 1998

Ludovic Picard* a mené en 1998 une étude sur la route 132 en Gaspésie et c'est à partir de son travail que la présente étude est engagée. Nous utiliserons en effet quelques-unes de ses données et considérerons pour acquises certaines de ses conclusions. C'est pour cette raison qu'il nous est apparu nécessaire de rappeler l'objet de ses recherches et de ses principales conclusions.

I. L'objet de son étude

L'objet du précédent rapport était l'étude d'un échantillon de 18 contournements d'agglomération créés par le ministère des Transports entre 1955 et 1989 sur la route 132 en Gaspésie. Il s'agissait plus exactement d'examiner leur comportement au cours du temps en matière de développement urbain sur les abords (ce qui se traduit par une augmentation, plus ou moins forte, du nombre des accès routiers), puis d'essayer de voir quel lien existe entre ce développement et les conditions de circulation (débit, sécurité, vitesse) sur les sections de route 132 concernées.

II. Ses conclusions

1. La route et ses accès

L'ancienneté de la déviation ne semble pas avoir d'influence sur les densités d'accès. En effet, le nombre d'accès construits dépend apparemment de la densité d'accès initiale qui n'est pas nulle et de la pression économique qui n'est pas partout la même, et qui semble être fortement liée à la taille de la population contournée.

Une liaison est aussi à noter entre les accès commerciaux et résidentiels et le volume de trafic routier. Une infrastructure à trafic élevé et desservant une large population est prétendument un bon endroit pour installer un commerce ou sa résidence. Et inversement, ce type d'utilisation du sol est lui-même générateur de trafic.

* stagiaire élève ingénieur ENTPE.

2. Les accès routiers et la sécurité

L'analyse de toutes les données sur les accès, leur nature et les accidents montre que des densités élevées d'accès résidentiels, commerciaux, institutionnels et d'intersection coïncident clairement avec des taux d'accidents et de blessés plus élevés qu'ailleurs. Tous ces types d'accès sont en effet générateurs de débits non négligeables entrant en conflit. On comprend aisément que de tels conflits soient, sinon une cause d'accidents, du moins un facteur augmentant la probabilité d'accident. Une vitesse élevée ou un manque de vigilance de la part du conducteur est alors plus susceptible d'aboutir à une collision.

III. Le lien avec le présent rapport

La conclusion finale de cette étude était qu'une gestion plus rigoureuse des accès sur les liaisons routières les plus importantes, en particulier sur les contournements d'agglomération, procurerait d'importants bénéfices à la collectivité, principalement aux usagers de la route.

Mais ce rapport ne traitait que des impacts d'une déviation et de la gestion des accès sur les usagers de la route. Il reste donc à en évaluer les effets externes, c'est-à-dire essentiellement sur les habitants de la municipalité contournée. Dans ce domaine, plusieurs questions restent posées. Par exemple :

- Quel est l'impact de la mise en service de la déviation sur la qualité de vie des habitants ?
- Dans le cas d'une absence de gestion des accès routiers, le développement qui s'est effectué le long de la déviation s'est-il fait au détriment du centre ancien ou au contraire est-il venu s'ajouter au développement "naturel" de la ville ?
- Dans l'hypothèse d'une restriction du nombre d'accès sur la déviation, ce développement aurait-il eu lieu ailleurs ?
- S'il existe des effets économiques négatifs d'une telle restriction, de quelle façon peut-on les prévenir ou même tirer parti de la déviation ?

Ce sont ces questions que le présent rapport se propose de traiter, notamment à partir d'études de terrain de façon à compléter efficacement l'étude précédente, plus tournée vers des outils mathématiques et statistiques. Nous nous attacherons plus ici à prendre en compte les avis et les sentiments des élus et de la population concernés, afin d'avoir à notre disposition deux aspects différents concernant la perception du problème, c'est-à-dire les données chiffrées et les opinions des représentants des municipalités.

LE RECUEIL DE DONNÉES SUR LE TERRAIN

I. La visite sur le terrain

Pour repérer les lieux et connaître non seulement les villes étudiées, mais aussi les routes qui les traversent ainsi que leurs abords, une visite sur le terrain s'est avérée très utile et très instructive.

Nous avons parcouru la route 132, en nous arrêtant dans chacune des villes pour y observer les constructions et l'état non seulement du centre-ville mais surtout de l'abord de la 132 et de l'ancienne route, dans le cas où la municipalité avait subi un contournement routier.

L'objet de la visite était, en plus de nous faire une idée du développement et de l'allure du réseau routier, d'observer la route 132 aux abords et dans les municipalités concernées et l'ancienne route le cas échéant. Pour nous aider à nous faire une idée plus précise et pour pouvoir nous souvenir des successions de paysages, nous avons fait une série de photographies de chaque tronçon de route.

II. La rencontre avec les municipalités

La rencontre avec les municipalités s'est déroulée fin juillet - début août. Pour chacune des villes étudiées, nous avons pris rendez-vous avec soit le maire, soit le directeur général, soit un responsable de l'urbanisme de la ville.

Chaque entrevue a duré environ une heure et demie et tout s'est très bien passé. Nous avons trouvé des élus ou des fonctionnaires très attachés à leur ville et très coopératifs. Tous ont pu nous parler de l'évolution de leur municipalité.

1. L'élaboration d'un questionnaire

Avant toute prise de contact avec les municipalités, la première chose à faire était de fixer les données à recueillir, les questions à poser... Nous avons donc jugé pertinent d'élaborer un petit questionnaire, que nous avons rempli au moment de l'entrevue avec les élus ou fonctionnaires, afin de recueillir les informations requises et les perceptions des intéressés.

Nous avons donc rédigé deux questionnaires* : l'un pour les villes contournées, *La voie de contournement*, et l'autre pour les villes non contournées, *Les approches d'agglomération*.

C'est donc munis de ce document, ainsi que des relevés effectués, des cartes, des photographies aériennes et des données sur la population et les accès à la route 132 que nous avons abordé les entrevues. De cette façon, nous avons pu présenter le début de l'étude et échanger plus facilement sur le profil socio-économique et l'organisation spatiale de la ville.

2. Avant l'entrevue

Avant chaque entrevue, nous prenions du temps pour parcourir à nouveau la route 132, pour nous imprégner de son développement, pour nous rendre compte des constructions, résidentielles et commerciales. Lorsque la ville était contournée, je prenais autant de temps pour parcourir l'ancienne route et ainsi passer dans le centre-ville. Ceci me permettait de voir l'état de ce centre et d'identifier les entreprises et commerces présents et les locaux vacants. Ensuite, un tour des autres rues de la ville et des autres quartiers nous permettait de saisir davantage l'étendue de la municipalité.

3. L'entrevue

Les entrevues en elles-mêmes se sont déroulées comme prévu. Selon les municipalités et les disponibilités de chacun, nous avons pu rencontrer tantôt le maire, tantôt le secrétaire-trésorier, tantôt le directeur général, tantôt le responsable de l'urbanisme...

Après avoir expliqué brièvement le cadre de l'étude, nous leur avons présenté le questionnaire qui devait nous servir de fil conducteur à l'entrevue sans toutefois en figer le cours. Au fur et à mesure de notre discussion, nous recueillions les données et revenions sur les éléments que nous jugions pertinents ou manquants pour mon travail.

L'entrevue était quelquefois suivie d'une période d'échange, de la consultation de plans de la municipalité ou à une visite plus poussée du terrain.

* Voir annexe

4. Après l'entrevue

De retour à Québec, il s'agit de synthétiser les informations et d'essayer de tirer quelques conclusions quant au développement qui a eu lieu dans les municipalités, notamment par rapport à la route 132 et / ou au contournement et quant à l'évolution et à la localisation des commerces.

C'est dans les parties suivantes que nous pourrons exploiter ces données et que nous verrons s'il peut y avoir des corrélations entre les évolutions de nos différentes villes.

Cette première visite nous a permis de nous rendre compte du véritable développement économique et résidentiel qu'a engendré à ses abords le contournement. Néanmoins, dans les villes n'en connaissant pas, les abords de la municipalité sont aussi bien développés.

L'ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE URBAINE : CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES^(*)

I. Les infrastructures engendrent la péri urbanisation

La voirie a toujours eu un effet structurant sur l'établissement des villes, mais l'accélération de la croissance urbaine à partir des années 1950 a considérablement accru ce phénomène. À titre d'indication, on retrouvera dans le tableau I la catégorisation du milieu traversé par la route.

1. L'occupation de l'espace

Au travers des différentes études sur le terrain, il est apparu très nettement que les grands axes qui viennent au contact de la ville sont le support d'un développement de l'urbanisation. Ce phénomène affecte surtout les nouvelles voies projetées comme les rocades, les contournements de villes, les autoroutes, etc....

Le long de l'axe qui s'urbanise s'enclenche en effet une mutation de l'occupation de l'espace, sur la base de spéculations foncières sur des terrains agricoles jusque là peu valorisés. La construction de nouvelles routes aboutit en effet, en l'absence de planification et de contrôle du développement, à des résultats indésirables comme l'étalement urbain et des nuisances réduisant la qualité de vie des riverains. L'étalement urbain implique plusieurs coûts sociétaux tels la construction de nouveaux équipements collectifs, la réduction des possibilités de rentabilisation des équipements existants, l'augmentation de la consommation énergétique, la réduction des superficies agricoles et naturelles.

(Urbanisation aux abords des infrastructures. Gallety - Banderier. 1994)

2. La population

En ce qui concerne les mouvements de population et d'habitation autour des contournements, les études restent difficiles car nous disposons en général de données seulement sur une période de dix ans après l'ouverture de la route. En fait, aucun critère clair n'a été identifié pour la détermination de la durée minimum requise pour établir les impacts d'une déviation. Vu les processus intervenants, les études basées sur une période de moins de cinq ans donnent vraisemblablement des informations limitées à des impacts

^(*) Certaines références font l'objet de fiches de lecture présentées en annexe.

tels le trafic, les conditions environnementales qui peuvent répondre rapidement à des changements de réseau routier.

De plus, comme les statistiques sur la population ne sont pas précises dans les études d'impact des déviations, relier les changements concernant la population à un contournement spécifique est difficile. Observer les tendances de la population requiert souvent des périodes plus longues que celles intégrées dans les études d'impact, en partie parce que beaucoup d'études concernent le recensement décennal fédéral.

Néanmoins, plus de trois quarts des 75 cas pour lesquels les changements dans la population étaient considérés montraient une augmentation de la population totale suivant la construction d'une déviation.

(Effects of Highway Bypasses on rural communities and small urban areas. NCHRP Mai 1996)

3. Dispersion géographique

Enfin, et cette remarque concerne tous les types de projets routiers, le fait de solliciter les déplacements motorisés encourage une urbanisation à très faible densité. Ainsi, non seulement l'utilisation de l'automobile est terriblement consommatrice d'espace (routes, échangeurs, aires de stationnement), mais elle provoque un gaspillage de cet espace. Par suite, la dispersion géographique grandissante des activités rend les modes de transport non motorisés (marche à pied, bicyclette...) de moins en moins compétitifs et rend la population de plus en plus dépendante de l'économie. Dans le cas particulier des déviations d'agglomération, les terrains peu coûteux situés en périphérie deviennent tout à coup intéressants à exploiter pour les développeurs. Et le changement d'affectation se fait toujours au détriment de l'exploitation agricole. En outre, parmi les coûts engendrés par ce type de développement, figurent les coûts d'extension des réseaux de distribution d'eau potable, d'électricité, de télécommunication et du réseau d'assainissement.

II. Voie et économie : l'effet vitrine et l'accessibilité

La forme que revêt le tissu urbain en entrée de ville est la conséquence de la relation qu'entretient le système économique avec la voirie. L'urbanisation s'étale le long de la route sur une faible épaisseur qui constitue un mince ruban économique. En effet, "l'effet vitrine" procuré par une installation aux abords d'une route très fréquentée est extrêmement recherché par les entreprises. Ceci explique que la pression de développement aux abords d'une déviation soit très forte et que les prix des terrains constructibles y connaissent une augmentation spectaculaire.

Malgré les conclusions de plusieurs études sur la santé économique des nouveaux centres et nouvelles entreprises qui s'installent à proximité des déviations, ceux-ci sont toujours attirés par la proximité d'un nouveau grand axe routier. D'après ces études, les infrastructures de transport seraient un outil de développement économique mais n'en sont pas la cause. L'impact qu'aura une nouvelle route sur l'activité économique dépendra avant tout de la stratégie développée par les acteurs concernés pour en tirer profit. Pourtant, dès l'ouverture d'un contournement routier, beaucoup d'entreprises cherchent à s'y implanter. Deux éléments de contexte principaux expliquent leurs logiques économiques d'implantation.

Tout d'abord, la sphère de mobilité et des modes de déplacements : on constate en effet que les temps de déplacement se sont à peu près maintenus alors que les déplacements ont été de plus en plus faciles. Il en résulte une possibilité d'investissement, donc une valorisation de nouveaux territoires plus éloignés du centre et un accroissement de l'attractivité des entrées de ville. Ensuite, la sphère économique elle-même : on observe que le choix de localisation est plutôt gouverné par des préoccupations de la clientèle de ces zones (les investisseurs qui veulent s'implanter comme les consommateurs : "l'aval") que par des logiques en amont (filiales, intégration ou rapprochements d'entreprises). Autrement dit, les considérations de clientèle ou d'accessibilité sont déterminantes, en tout cas plus que les caractéristiques de production, d'organisation, etc....

Dans la recherche d'un lieu pour leur implantation, les entreprises motivent leur choix selon une série de "qualités" du site que l'on peut regrouper en 5 constantes : l'accessibilité, la visibilité, la disponibilité foncière, la fiscalité et la qualité des espaces. Ce sont des constantes que l'on retrouve dans toutes les activités, par-delà la répartition par secteur économique.

On constate surtout un déplacement de l'activité commerciale dépendant du trafic (station-service, restaurant, motels) vers la nouvelle route : un tiers des anciens commerces se déplace, un nombre similaire d'établissements est créé, et un tiers disparaît. Le long de la déviation s'installent aussi le plus souvent des entreprises générant un trafic P.L. élevé et des commerces liés au trafic routier. Ces derniers, lorsqu'ils se maintiennent, ont eux aussi une grande majorité de clientèle locale. Le développement d'activités industrielles et commerciales denses se fait surtout au niveau des échangeurs. Même lorsque ces zones étaient au départ destinées par les règlements d'urbanisme à une urbanisation peu dense, on a autorisé une plus grande densité sous la pression des promoteurs. Par contre, les zones résidentielles se développent autour de la nouvelle route; en effet, de nombreux terrains facilement accessibles y sont disponibles.

(Urbanisation aux abords des infrastructures. Gallety - Banderier. 1994)

III. La valeur foncière aux abords des nouvelles infrastructures

Comme le contournement routier influence l'accès aux terrains, spécialement dans les zones où la nouvelle déviation passe, on peut s'attendre à un changement substantiel dans l'utilisation et la valeur des terrains après la mise en service d'un contournement routier. Dans beaucoup de cas étudiés, la quantité de terrains utilisés pour le commerce ou l'industrie ont en fait augmenté le long des nouvelles déviations.

Mais après une forte attractivité pour les abords de déviation à leur création, une augmentation de la demande de terrains et donc une hausse de la valeur foncière, on peut souvent remarquer un déclin de cette demande. En effet, certaines entreprises ou centres commerciaux font faillite, s'étant installés là seulement pour l'accès à la route et l'effet vitrine, mais sans qu'il y ait de véritable demande. D'autre part, certains riverains se rendent aussi compte des nuisances que la route leur apporte (bruit, circulation, pollution...) et trouvent de moins en moins intéressant l'accès à la route qui est de plus en plus chargée par du trafic local et de transit. L'attractivité et la valeur foncière de ces zones peut donc baisser après quelques années d'usage.

IV. Les problèmes posés par l'urbanisation aux abords des routes

Ce mécanisme conduit, à travers des révisions de documents d'urbanisme, à la création par les collectivités locales d'une multitude de zones d'activités tout au long de cette voirie. Ces grands axes servent donc souvent de desserte à ces zones nouvellement implantées. Celles-ci vont à leur tour induire un changement de fait dans l'utilisation de la voie en question. En effet, ces axes se veulent à l'origine des axes de transit et de contournement pour des raisons interurbaines. Or, l'ouverture d'un contournement accroît souvent les déplacements locaux inter quartiers et le transit ne représente plus la part attendue. D'une voie prévue, initialement du moins, comme un axe de transit assurant la continuité avec le réseau interurbain, elle devient une voie de desserte pour des activités et les quartiers qui s'y sont greffés.

Outre les problèmes liés à la perte de fonctionnalité et de sécurité par la route, l'urbanisation aux abords des déviations pose des problèmes d'ordre esthétique. En effet, le développement se fait le plus souvent de manière anarchique, les municipalités étant souvent conduites à réviser leurs documents d'urbanisme afin de satisfaire les exigences de puissantes entreprises commerciales ou industrielles n'ayant que l'embarras du choix pour la localisation de leurs nouveaux établissements (la concurrence entre les municipalités est rude). On ne saurait cependant trop reprocher aux élus locaux de céder à ce véritable chantage à l'emploi à un moment où le taux de chômage demeure à un niveau élevé. Dans ces conditions, on voit difficilement comment mettre sur pied un système

empêchant les grandes entreprises de dicter leur loi aux collectivités locales, à moins de se doter d'outils réglementaires permettant à l'État, en collaboration avec les municipalités, de gérer cette situation plus efficacement.

V. Formes urbaines

Trois formes urbaines principales peuvent être identifiées : la forme consolidée, la forme parcellaire et la forme linéaire. La forme consolidée correspond au milieu urbain dense (grandes agglomérations, petites villes et villages), généralement caractérisé par une mixité des fonctions urbaines et offrant une grande friction avec le réseau routier supérieur. La forme consolidée permet de développer un réseau routier local relativement autonome et pouvant servir d'itinéraire de rechange et de diffuseur par rapport au réseau routier supérieur. Cette forme offre donc, pour une même taille d'agglomération, et en autant que la route passe en retrait de l'agglomération, le moins d'interférence avec la route principale.

La forme parcellaire correspond à un milieu périurbain développé en grappes ou parcelles dans les principaux axes de transport et de faible densité. Cette forme peut regrouper des fonctions urbaines désordonnées, avec des développements domiciliaires isolés offrant une friction moyenne au réseau routier supérieur. La forme parcellaire se caractérise par la présence de petites agglomérations plus ou moins compactes, souvent reliées entre elles uniquement par le réseau routier supérieur. Elle induit donc plusieurs déplacements locaux sur la route principale tout en créant plusieurs intersections importantes susceptibles d'imposer des contrôles de circulation. Pour une même taille de municipalité, la forme parcellaire sollicite davantage la route principale que la forme consolidée.

La forme linéaire, quant à elle, est la forme urbaine la plus désordonnée et la moins dense, crée un très grand nombre d'accès directs sur la route principale et sollicite au maximum l'usage du réseau routier supérieur. Le développement linéaire est la forme d'urbanisation qui pose le plus de friction avec la route pour une taille d'agglomération donnée. C'est aussi la forme de développement la plus fréquente et la plus susceptible de survenir en l'absence de planification et de contrôle urbanistiques. L'existence du développement linéaire est tout à fait dépendante de la route; il la suit.

(Analyse avantages - coûts d'une gestion des accès routiers au Québec. ROCHE)

VI. Dynamique de développement

L'influence du milieu construit et du réseau routier local sur la fonctionnalité de la route n'est pas figée dans le temps : la dynamique du développement urbain influence également l'usage de la route. Trois dynamiques de développement urbain peuvent ainsi modifier l'espace construit :

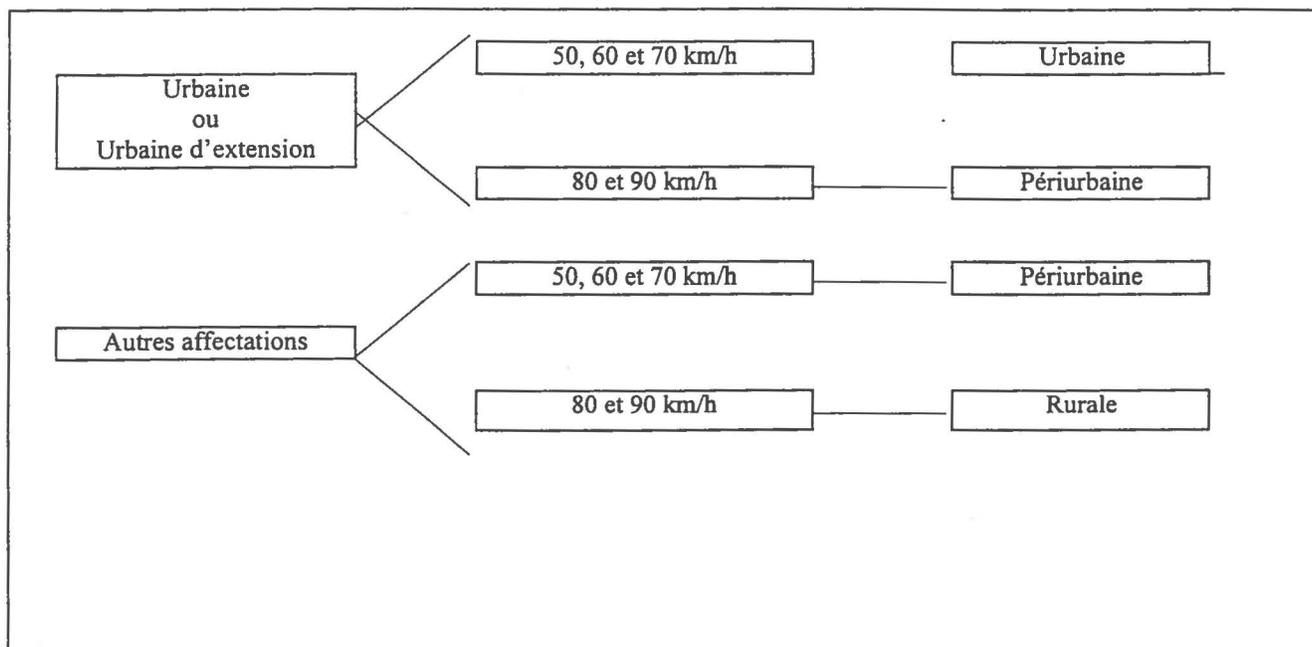
- le développement linéaire, le long d'une ou plusieurs routes, le plus fréquent et qui pose les problèmes les plus critiques quant à la préservation de la mobilité et de la sécurité sur les routes principales et régionales;
- le développement nodal, autour d'une intersection ou d'un échangeur, qui amène des problèmes de capacité à l'intersection (où des feux de circulation ou des virages peuvent être requis) ou à l'échangeur et qui induit un flot supplémentaire de véhicules sur la route principale;
- le développement consolidé, en adjacence au milieu déjà urbanisé, le moins dommageable pour le réseau supérieur et qui permet le plus de développer un réseau local efficient, autonome et qui, selon sa forme et la croissance urbaine peut faire en sorte qu'une route principale autrefois en milieu rural devienne urbanisée.

Le milieu urbain se trouve donc quelque peu en contradiction avec le milieu supérieur. Il y a souvent conflit, sur le plan de l'aménagement du territoire, entre, d'une part, la fonctionnalité du réseau routier supérieur et, d'autre part, le développement urbain. En plus de cette contradiction, les objectifs de l'aménagement du territoire sont multiples, comprenant entre autres : la création d'un milieu de vie de qualité, l'offre d'équipements et services municipaux adéquats, la consolidation et le développement des activités économiques, la protection et la mise en valeur du milieu naturel, une saine gestion financière locale. Il doit donc y avoir planification intégrée par un contrôle des accès mais aussi de l'utilisation du sol.

Sur le plan urbanistique, il s'agit donc, d'une part, de répondre à des objectifs de préservation de l'environnement et de la qualité du milieu bâti ainsi que de développement économique local tout en n'hypothéquant pas la capacité fonctionnelle de la route et, d'autre part, d'aménager un réseau local, autonome et complémentaire au réseau supérieur.

(Analyse avantages - coûts d'une gestion des accès routiers au Québec. ROCHE)

Tableau I **Catégorisation des milieux pour l'analyse des accès routiers**



DESCRIPTION DU DÉVELOPPEMENT DES CONSTRUCTIONS PÉRIURBANISATION

I. Une pression de développement

1. Les données de population

Le tableau II résume l'évolution de la population totale des villes d'études depuis 20 ans. Les données ont été recueillies par Statistiques Canada d'après les derniers recensements.

	1976	évolution	1981	évolution	1986	évolution	1991	évolution	1996
Mont-Joli	6508	3,15	6713	-0,64	6670	-6,07	6265	0,03	6267
New Richmond	4295	-0,88	4257	-3,69	4100	-2,15	4012	-1,77	3941
Chandler	4011	-1,62	3946	-5,85	3715	-8,96	3382	-0,71	3358
Amqui	3949	2,61	4052	4,86	4249	53,40	6518	4,33	6800
Carleton	2538	6,78	2710	-1,73	2663	3,23	2749	4,98	2886
Grande-Rivière	4390	0,68	4420	-0,16	4413	-9,83	3979	-2,29	3888
Paspébiac	3167	3,95	3292	-6,74	3070	-1,76	3016	-2,35	2945

tableau II *Évolution de la population 1976 - 1996*

Source : Statistiques Canada

2. Les commentaires

Grâce à ces données, nous pouvons nous rendre compte que la croissance démographique a été forte dans la première période, et après une stagnation ou une petite diminution dans les années 1980, la tendance des années 1990 est beaucoup moins soutenue aujourd'hui et est même souvent à la baisse dans les villes étudiées.

a. Une augmentation dans la première période

La population a augmenté dans les villes de Mont-Joli, Amqui, Grande-Rivière, Carleton et Paspébiac de 1976 à 1981. C'est dans ces deux dernières villes que l'augmentation a été la plus forte. Ceci est sans doute en partie dû à l'effet du *baby-boom* et au fait que *l'économie était meilleure* qu'aujourd'hui.

b. Une période intermédiaire

Entre 1981 et 1991, la population a baissé en général, excepté à Amqui où elle a fortement augmenté. Entre 1986 et 1991, c'est un bond spectaculaire de population qu'on peut observer : une augmentation de 53.4% ! Ceci peut s'expliquer par le fait qu'Amqui est la principale ville de la vallée de la Matapédia et regroupe la plupart des services publics, comme l'hôpital, l'école, etc.

Entre 1991 et 1996, toutes les villes connaissent une petite hausse ou une stabilisation de la population.

c. Les dernières années : la crise

Pour ce qui est des dernières années, c'est une *baisse générale de la population* que nous pouvons constater. C'est d'ailleurs une *tendance générale sur toute la Gaspésie, région très touchée économiquement* car éloignée et isolée des grands centres économiques du pays. L'idée principale ressortie de toutes les entrevues est que les jeunes ne restent pas dans la région, ne restent pas travailler près de leur ville natale car il n'y a pas d'emploi. Ils partent vers d'autres parties du pays, pour faire leurs études d'abord, puis pour finalement s'y installer. Il faut vraiment choisir son métier en conséquence pour pouvoir revenir.

Un autre facteur de cette baisse de population est la fermeture de certaines usines, par faute de rentabilité économique. Les employés déménagent alors et mettent souvent leur résidence en vente. Ce n'est alors pas seulement une perte au niveau des emplois directs pour la municipalité, mais souvent autant d'emplois indirects sont touchés : fermeture d'autres commerces, autres départs... toutes les municipalités espèrent des implantations d'entreprises ou d'institutions du gouvernement pour pouvoir offrir de l'emploi à leurs habitants et ainsi les garder, ou en attirer de nouveaux.

Le tableau II nous montre donc que depuis une vingtaine *d'années la population totale des villes a fortement augmenté*, plus ou moins régulièrement selon les endroits, et nous pouvons donc nous attendre à ce que ceci crée *une pression* non seulement au

niveau des *constructions résidentielles*, mais aussi au niveau des *constructions d'infrastructures* dont une ville doit s'équiper, comme les bâtiments de services publics ou les systèmes de transport, et finalement aussi au *niveau économique*. La population nouvelle est aussi là pour travailler, et la construction de commerces et d'entreprises les employant a également augmenté en conséquence. La localisation de ce développement sera abordée dans les parties suivantes.

Par contre, vu la baisse de population ces dernières années, non seulement moins de pression de développement se fait sentir, mais surtout beaucoup de logements et quelques locaux commerciaux sont laissés vacants. Nous allons aussi voir dans les prochaines parties où ceci se localise et ce qu'il advient de ces bâtiments.

II. Le constat : beaucoup de constructions et d'accès le long de la 132

1. Les documents

Pour se rendre compte du développement et de l'évolution depuis une trentaine d'années, mieux vaut ne pas se fier à une seule source, et c'est pour cette raison que j'utiliserai plusieurs formes de documents pour appuyer l'hypothèse de départ : mes visites de terrain, des photographies, des photographies aériennes, des cartes topographiques, des données sur les accès et enfin les entrevues avec les municipalités.

Tout d'abord, les visites de terrain m'ont permis de me rendre compte de l'importance de la localisation des constructions résidentielles et commerciales le long de la 132, que ce soit un contournement ou non.

Ce sont ensuite les photographies des abords de la 132, et surtout des photographies aériennes anciennes et récentes des municipalités qui ont permis une comparaison de l'état des constructions entre le début des années 1970 et aujourd'hui. Ainsi on constate un développement des constructions résidentielles, dans des quartiers résidentiels quelquefois, mais souvent le long de la 132. Les terrains vacants ont été la plupart des fois comblés et les constructions s'étendent plus longuement de part et d'autre des extrémités de la ville. On constate toujours une densification des constructions quand la route 132 passe encore dans le centre ville, et beaucoup de nouvelles constructions et de nouveaux noyaux dans le cas de voie de contournement.

Les cartes topographiques au 1:20 000 sont aussi très intéressantes pour la localisation du bâti. Malheureusement, nous n'avons qu'un exemplaire récent et ne pouvons donc pas étudier son évolution.

Finalement, nous avons aussi des données sur les accès par kilomètre sur la route 132, ce qui permet non seulement de comparer les villes mais aussi de se rendre compte de quels types d'accès il s'agit principalement.

2. De nombreux accès sur la route 132^(*)

a. Source des données sur les accès au kilomètre

Les données sur les accès nous ont été rendues disponibles par Louis Belzile du Service des Inventaires et du Plan à la direction du Bas-Saint-Laurent-Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine. Tous les accès le long de la 132 ont été inventoriés lors du projet d'étude du corridor routier de la route de contour de la Gaspésie dans le cadre de l'élaboration du Plan de Transport régional. L'inventaire des accès de la route de contour de la Gaspésie a été effectué en 1996 et 1997. Un total de 12 jours de travail a été nécessaire pour recenser 835,1 km de route comprenant 17 368 accès et 1 223 intersections.

En prenant comme référence le système d'inventaire du réseau routier du ministère des Transports, tous les accès à la route ont été localisés, à l'aide d'un véhicule automobile muni d'un odomètre électronique de marque AMS. Les routes étant segmentées en tronçons et sections, la distance des accès a été mesurée en mètres à partir du début de chacune des sections. On estime la précision de l'appareil à $\pm 1,0$ mètre par kilomètre parcouru alors que la précision de la borne de départ est de $\pm 4,0$ mètres.

Pour chaque accès, l'information sur son usage, une estimation qualitative de sa largeur ainsi que certaines caractéristiques dont la présence d'une inclinaison ou d'entrées multiples ont été recueillies.

Pour fin d'analyse, les accès ont été regroupés en sept grands groupes: les entrées résidentielles, commerciales (services et produits), industrielles (entreprises), institutionnelles (public ou groupes sociaux), les accès aux terrains (champs et forêt), les autres (divers) et les intersections.

b. Les accès au kilomètre en Gaspésie

La route de ceinture de la Gaspésie compte 18 591 accès dont 9 762 (52,5 %) accès résidentiels, 1 223 (6,6 %) intersections, 4 729 (25,4 %) accès terrain, 404 (2,2 %) accès divers, 448 (2,4 %) accès institutionnels, 236 (1,3 %) accès industriels et finalement 1 789 (9,6 %) accès commerciaux (Figure 1). Pour l'ensemble de la région, on compte en moyenne 22,3 accès/km dont 11,7 accès résidentiels, 1,5 intersections, 5,7 accès terrain et 3,4 accès commerciaux, industriels, institutionnels et autres (tableau II).

^(*) Extrait du rapport de Louis Belzile : *Projet d'étude du corridor routier, La route de contour de la Gaspésie dans le cadre de l'élaboration du Plan de Transport Régional.*

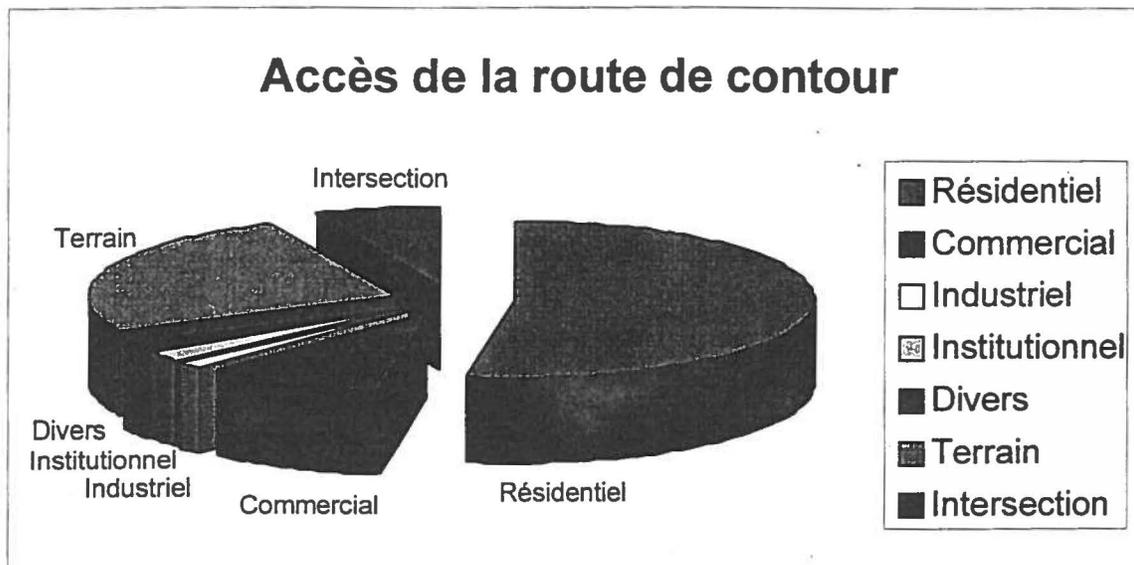


Figure 1 Les types d'accès de la route de contour de la Gaspésie.

Le nombre d'accès moyen par municipalité le long de la route s'élève à 30,4 et 36,4 par kilomètre dans les MRC de Pabok et de Bonaventure alors qu'il varie de 17 à 24 accès/km dans les autres. Ces deux MRC comptent également le plus grand nombre d'accès résidentiels (18,4 à 19,0 accès/km) alors qu'il est qualifié de moyen pour les MRC de Matane, La Côte-de-Gaspé et Avignon (10,1 à 12,4) et de faible pour La Mitis, Denis-Riverin et La Matapédia (6,6 à 7,7). Le nombre d'intersections par kilomètre varie autour de 1,5 comparativement à 3,4 pour les accès commerciaux, industriels, institutionnels et autres. On compte au-delà de 6,5 accès par kilomètre pour les champs ou les lots boisés dans les MRC de La Mitis, de Matane, de Pabok et de Bonaventure.

Pour l'ensemble de la région à l'étude, on constate que la densité des accès est plus élevée dans les municipalités qui ont une population supérieure à 2 500 personnes et dans les petites municipalités périphériques. Les petites municipalités éloignées des grands centres ont en moyenne moins d'accès; soit 8,2 accès/km résidentiels et 2,2 accès/km commerciaux, industriels, institutionnels et autres comparativement à 18,1 et 4,1 respectivement pour les petites municipalités près des agglomérations (> 2 500 personnes), et à 14,0 et 5,0 respectivement pour les municipalités qui comptent plus de 2 500 habitants.

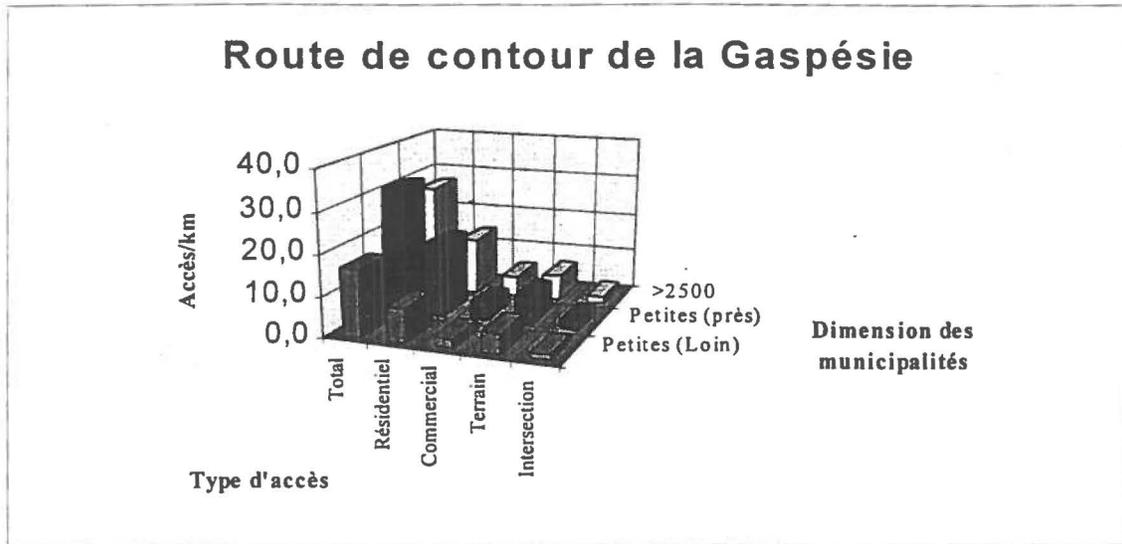


Figure 2 Nombre d'accès par kilomètre selon la catégorie et la grosseur des municipalités.

Les MRC de La Mitis, de Denis-Riverin, de La Matapédia et d'Avignon suivent ce modèle général. Par contre, on remarque pour les trois premières une diminution graduelle de la densité des accès pour les petites municipalités au fur et à mesure que l'on s'éloigne des grandes municipalités. Dans le cas de la MRC d'Avignon, le nombre d'accès par kilomètre est plus élevé dans les municipalités voisines aux villes centres (Carleton et Maria), alors qu'il est faible dans les autres municipalités de la MRC.

Dans le cas des MRC de Bonaventure et de Pabok la densité des accès dans les petites municipalités est généralement supérieure à celle des grandes municipalités alors qu'elle ne semble pas varier selon la taille des municipalités dans celles de La Côte-de-Gaspé et de Matane.

c. Les accès au kilomètre dans nos villes

Les données, tableaux et graphiques des accès au kilomètre pour nos villes montrent que ces accès sont très nombreux, et sont essentiellement de type commercial ou résidentiel. Voir les graphiques figures 3 à 9.

Nous verrons dans la partie suivante quels enseignements nous pouvons tirer de ces données quant au développement des constructions, quant à la différence entre les villes contournées ou non, entre leur localisation, entre la quantité de leur population. Est-ce que tous ces facteurs jouent un rôle? Mais attachons-nous tout d'abord aux effets que peuvent avoir ces nombreux accès.

3. Les problèmes engendrés par ces accès

a. La sécurité

Rappelons que le nombre d'accès élevé engendre une augmentation de la circulation locale et de fréquentes insertions de véhicules sur la voie, pour souvent seulement quelques kilomètres parcourus à une vitesse faible. Ceci peut être une source d'accidents pour des véhicules faisant des distances plus longues, habitués à rouler plus vite, comme cela est le cas sur la route 132.

Pour contrer les risques d'accidents, plusieurs municipalités demandent des diminutions de la vitesse affichée et des feux de signalisation pour les endroits sensibles.

Outre le danger et les problèmes de sécurité que ces accès créent, il faut penser à la fluidité du trafic diminuée par leur présence. On en arrive au problème du conflit entre trafic local et trafic de transit.

b. Le conflit trafic local / trafic de transit

Effectivement, des insertions ici et là à des vitesses plus faibles, des sorties de véhicules fréquentes et des dangers ponctuels obligent le conducteur à ralentir. Le trafic de transit s'en trouve donc pénalisé, lui qui cherche à se rendre de manière efficace et sécuritaire d'un point à un autre du territoire sans s'arrêter dans les villes traversées. C'est la vocation de transit de la route 132 qui se trouve plus ou moins sévèrement affectée par ces pratiques.

Les causes de ces phénomènes sont les accès nombreux, parfois mal protégés et rarement collectés avec une bretelle collectrice ou une le long de la 132. Les constructions résidentielles ont bien sûr leur part de responsabilité mais n'engendrent pas tellement de trafic. Les effets les plus graves sont engendrés par les constructions commerciales qui engendrent beaucoup de trafic. C'est d'ailleurs à ce niveau que les municipalités demandent l'implantation de feux de circulation.

Les municipalités sont en général conscientes du problème et savent que l'implantation de nouveaux feux de circulation ne plaira sans doute à tous les usagers et va à l'encontre des objectifs de transit du réseau du ministère des Transports. De plus de telles pratiques affectent le maintien fonctionnalité de la route. Mais les problèmes sont souvent déjà là et il faut bien les pallier. Chacun semble conscient des différentes approches, à long terme pour le ministère, court terme pour les municipalités, mais chacun agit selon ses besoins du moment.

Pour éviter de tels conflits, il faudrait peut-être davantage de concertation entre le ministère et les municipalités, surtout lors des étapes de planification des infrastructures routières et d'aménagement du territoire. Les deux administrations doivent connaître les enjeux des uns et des autres, trouver des moyens d'atteindre leurs objectifs.

Tableau III Nombre d'accès total et densité moyenne des accès par municipalité (nb/km) selon les MRC et les catégories.

MRC	Résidentiel	Commercial	Industriel	Institutionnel	Divers	Total com.	Terrain	Intersection	Total	Distance
	C+I+I+D									km
La Mitis	353	87	15	15	26	143	378	99	973	53,732
	6,6	1,6	0,3	0,3	0,5	2,7	7,0	1,8	18,1	
Matane	951	223	42	15	43	323	696	131	2101	88,476
	10,7	2,5	0,5	0,2	0,5	3,7	7,9	1,5	23,7	
Denis-Riverin	1045	219	30	70	59	378	421	210	2054	138,917
	7,5	1,6	0,2	0,5	0,4	2,7	3,0	1,5	14,8	
Côte-de-Gaspé	1627	218	27	57	92	394	564	165	2750	131,12
	12,4	1,7	0,2	0,4	0,7	3,0	4,3	1,3	21,0	
Pabok	2339	334	28	89	46	497	827	196	3859	126,808
	18,4	2,6	0,2	0,7	0,4	3,9	6,5	1,5	30,4	
Bonaventure	1515	269	25	93	49	436	795	147	2893	79,587
	19,0	3,4	0,3	1,2	0,6	5,5	10,0	1,8	36,4	
Avignon	1146	229	19	68	35	351	544	146	2187	114,016
	10,1	2,0	0,2	0,6	0,3	3,1	4,8	1,3	19,2	
Matapédia	786	210	50	41	54	355	504	129	1774	102,482
	7,7	2,0	0,5	0,4	0,5	3,5	4,9	1,3	17,3	
Total	9762	1789	236	448	404	2877	4729	1223	18591	835,138
	11,7	2,1	0,3	0,5	0,5	3,4	5,7	1,5	22,3	

III. Les accès et nos villes : quelques commentaires

1. Le nombre d'accès total

Nous pouvons déjà faire une première remarque quant *au nombre total d'accès par kilomètre (figures 3 et 4)*. Nous constatons en effet que le nombre d'accès au kilomètre est sensiblement le même pour les villes contournées ou non contournées, mis à part pour Paspébiac et Grande-Rivière où il est légèrement plus élevé.

Ceci est plutôt étonnant car dans les villes non contournées, la route 132 passe au centre-ville, donc à un endroit très urbanisé où chaque construction et chaque terrain a son accès. Le fait que la route 132 qui comprend un contournement compte le même nombre d'accès par kilomètre montre que cette voie est en fait aussi très urbanisée. Finalement, la voie de contournement tend à être utilisée de la même manière que les entrées de ville le long de la voie qui passe au centre-ville et le nombre d'accès n'est pas moindre pour permettre un écoulement plus rapide et plus facile du trafic.

2. Par type d'accès

a. Accès résidentiels

Au niveau des accès résidentiels (*figure 5*), on se rend compte que ce n'est pas très uniforme. Pour les villes non contournées, une très forte proportion de résidences à Paspébiac et Grande-Rivière, contrairement à Amqui et Carleton. Une tentative d'explication... La route 132 à Paspébiac et Grande-Rivière passe le long de la mer et presque tous les terrains en ont une belle vue. D'après l'entretien avec la municipalité de Paspébiac, les terrains y sont d'ailleurs encore prisés, non parce que c'est situé près d'une grande route, mais à cause de la vue. Ils sont d'ailleurs aussi plus chers. La plus forte proportion de résidences qu'ailleurs près de la 132 dans ces villes peut donc être expliquée par la situation géographique de la route. À Amqui la route n'est sans doute pas plus attractive que les autres du point de vue paysage et cela ne fait donc pas tant la différence. À Carleton, bien que la route ne soit pas très loin de la mer non plus, la forte présence commerciale et le nombre très faible de terrains encore vacants empêchent les résidences de s'y installer.

Dans les villes contournées, nous avons toujours une part de résidences, sauf à New Richmond où la proportion est quasiment nulle. Ceci s'explique par l'obligation de construire uniquement du commercial imposée par la ville. D'autre part, les résidences implantées le long des contournements sont souvent des résidences datant du début du contournement d'après nos entrevues. Les habitants sont moins attirés par ces

emplacements aujourd'hui et les résidences encore présentes sont graduellement transformées en commerces, comme le montre la tendance actuelle à Mont-Joli.

b. Accès commerciaux

Nous constatons, *figure 6*, qu'il y a une plus grande densité d'accès commerciaux le long de la 132 dans les villes contournées que dans les villes non contournées. On peut donc supposer que la voie de contournement attire davantage les commerces et incite même à ce qu'il y en ait qui s'y implantent. On peut même penser que dans les endroits où on a des voies de contournements, il y aurait moins de commerces sans la voie. Mais on peut alors supposer que certains de ces commerces ont simplement été créés à cause de l'attractivité d'une nouvelle zone de passage et non d'une véritable demande. Ces commerces sont-ils alors tous rentables?

Ces conclusions ressortent aussi des entrevues que nous avons pu avoir avec les municipalités. Pour les villes contournées en effet, les responsables des municipalités semblent contents de sa construction car elle aurait apporté des créations d'emplois par les nouveaux commerces qui s'y sont implantés. Ce sont surtout des commerces liés au trafic, des services offerts aux automobilistes comme des stations services, des hôtels, des restaurants. Par les entrevues, nous avons pu constater que moins de chaînes de restaurants ou d'hôtels se sont implantés dans les villes non contournées.

D'autre part, nous constatons que New Richmond, bien que contournée, a un taux très faible d'accès commerciaux par kilomètre. Ceci s'explique par le fait que toute construction autre que des commerces de service à l'automobiliste était interdite il y a peu et que très peu de tronçons de la voie de contournement sont viabilisés, même simplement pour les commerces.

c. Accès industriels

Pour les accès industriels (*voir figure 7*), on ne constate pas vraiment de différence entre les deux types de villes. Nous pouvons tenter d'y apporter l'explication suivante : la plupart des déviations étudiées ont été construites à la fin des années 1960 ou dans la première moitié des années 1970. Or, c'est à cette époque que le développement industriel a commencé à se ralentir, ce qui signifie qu'une partie importante des installations industrielles étaient présentes avant la mise en service des contournements, soit dans des parcs industriels dans la ville, soit le long de la 132 non encore contournée. Ceci pourrait expliquer le plus fort taux pour les villes non contournées.

De plus, dans beaucoup de municipalités, les plans d'urbanisme ne permettent pas les constructions industrielles le long de la voie de contournement, ce qui explique le peu d'accès de ce type dans ces villes.

d. Accès terrains

En milieu urbain, les accès terrains (*figure 8*) correspondent généralement à un terrain vague ou à un accès supplémentaire au terrain résidentiel. En milieu rural, ce sont généralement des accès aux terres agricoles ou forestières.

Au niveau de ces accès, nous voyons qu'il en reste davantage dans les villes qui n'ont pas de voie de contournement. Ceci est étonnant, car pour ces villes, la route 132 passe dans le centre-ville, donc à un endroit où la densité d'urbanisation devrait être forte et où il ne devrait y avoir pas beaucoup de terrains vacants. C'est sur les routes de contournement, moins urbanisées en théorie, que le plus de terrains vacants devraient être visibles. Il se passe en fait ici le contraire, et les terrains vacants se trouvent plus facilement dans les villes sans contournement.

On peut donc supposer que de secteurs périurbains et ruraux des municipalités non contournées offraient traditionnellement un accès aux terrains riverains, notamment à des fins d'agriculture. Par ailleurs, dans les villes avec contournement, les habitants et les commerçants ont été très attirés par cette nouvelle voie et s'implantent de préférence près de la route, sauf lorsque les terrains étaient non viabilisés et lorsque les municipalités ont fait des choix. De cette façon, la proportion d'accès terrains reste plus grande pour les parties de la route qui passent encore en centre-ville et malgré la forte urbanisation de cet endroit.

e. Accès intersections

Figure 9, Nous pouvons aussi observer davantage d'intersections pour les villes contournées. À première vue ceci semble surprenant car le nombre d'intersections devrait être plus fort sur la portion de route qui passe dans le centre-ville. En effet, plusieurs petites routes viennent s'y raccrocher et la voie de contournement, destinée à écouler plus rapidement et plus facilement le trafic de transit ne devrait pas être gêné par des entrées de véhicules d'une autre route. Ceci montre encore que la voie de contournement joue le rôle d'une voie urbaine ou semi-urbaine et n'est pas dédiée uniquement au trafic de transit et que trafics local et de transit sont en conflit.

Figure 3 : Nombre d'accès par kilomètre sur la 132 pour les villes étudiées

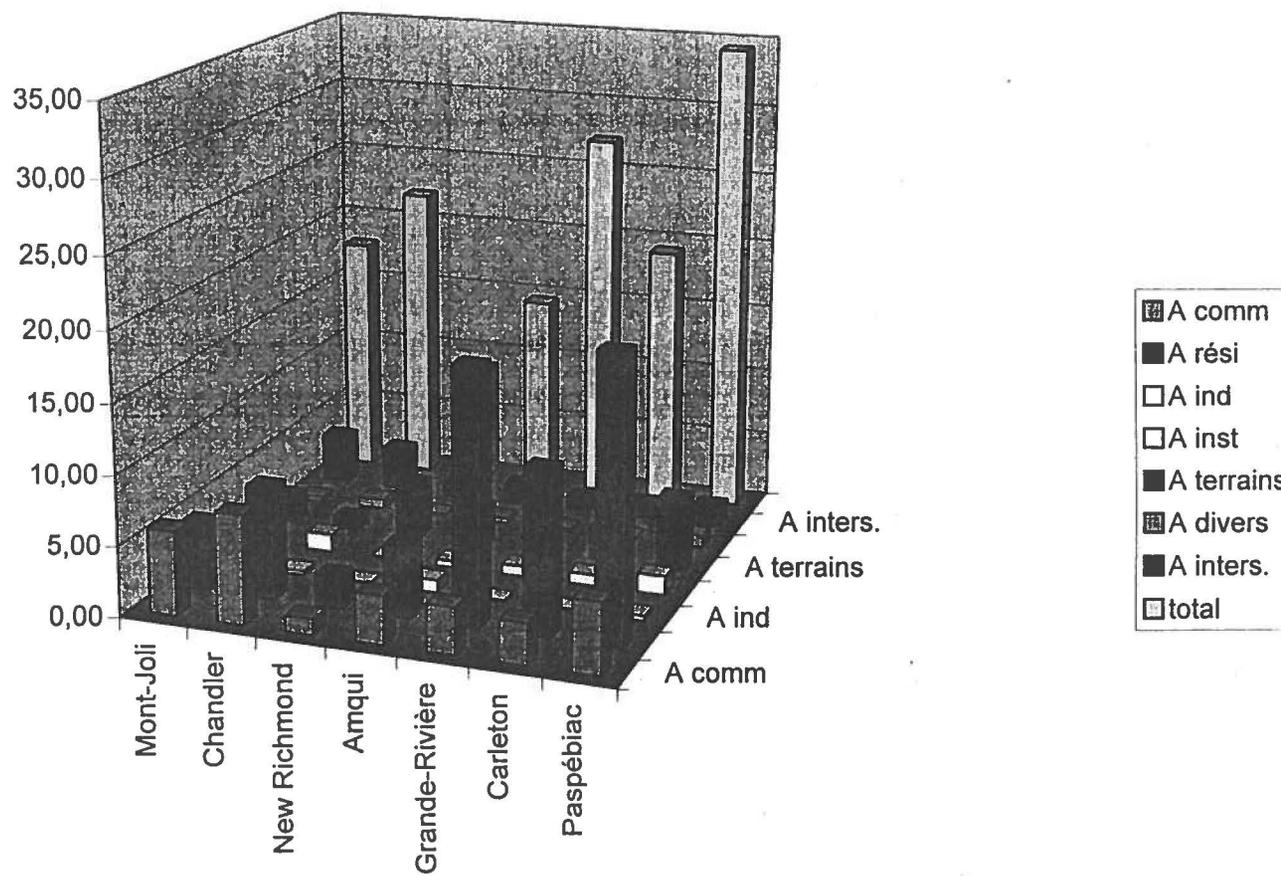


Figure 4 : Tous les Accès par kilomètre dans les villes étudiées

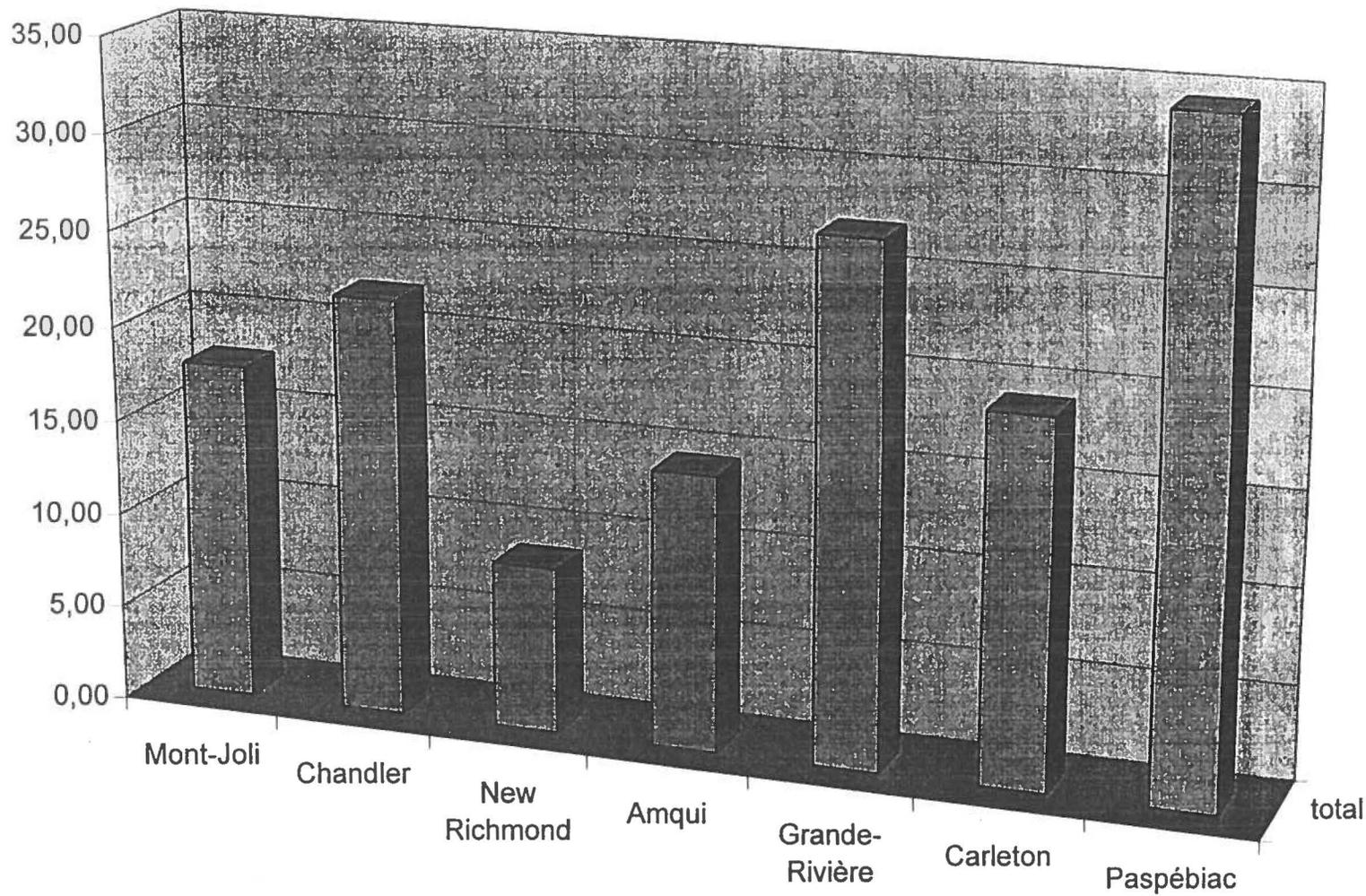


Figure 5 : Accès résidentiels par kilomètre dans les villes étudiées

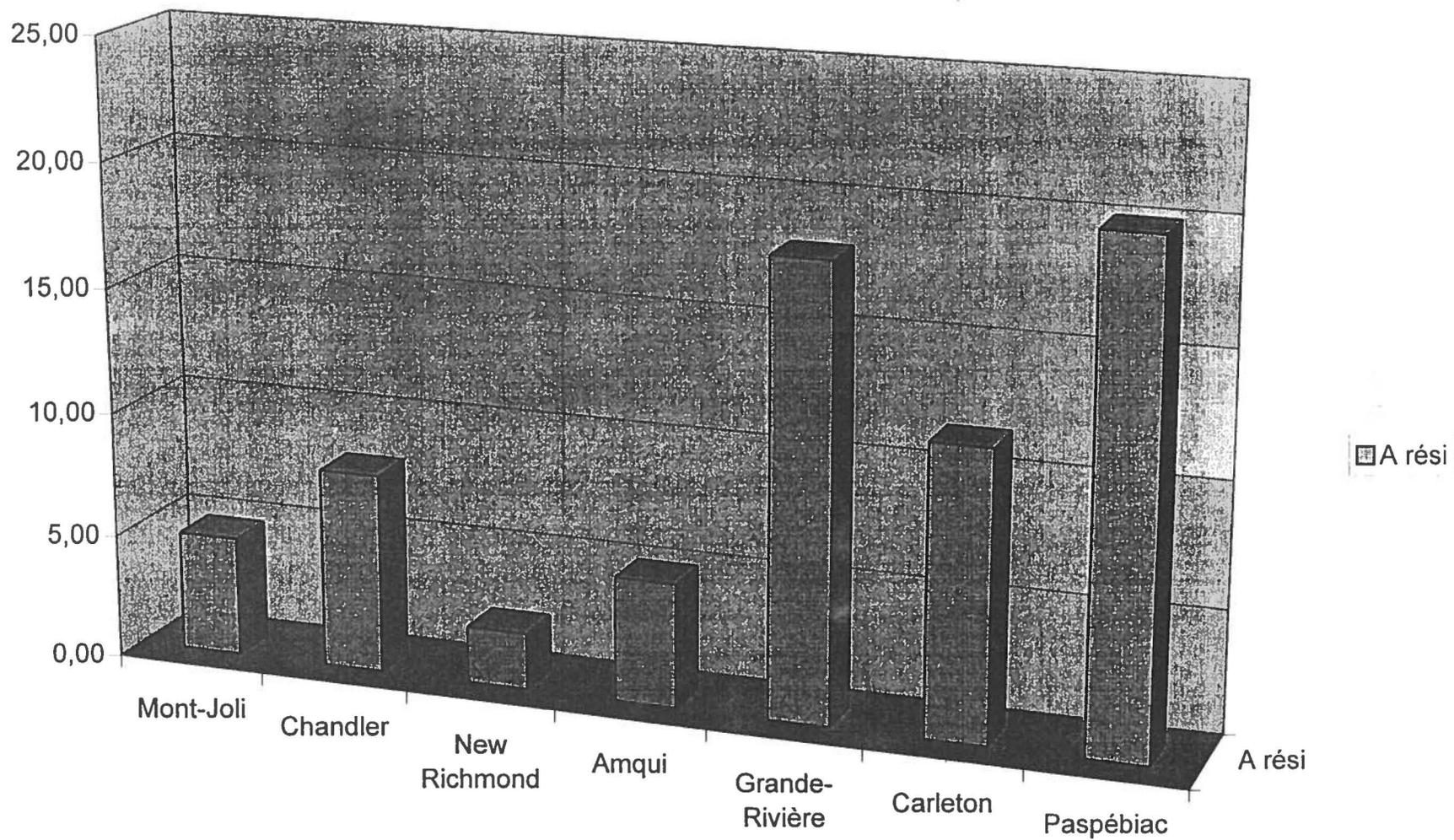


Figure 6 : Accès commerciaux par kilomètre dans les villes étudiées

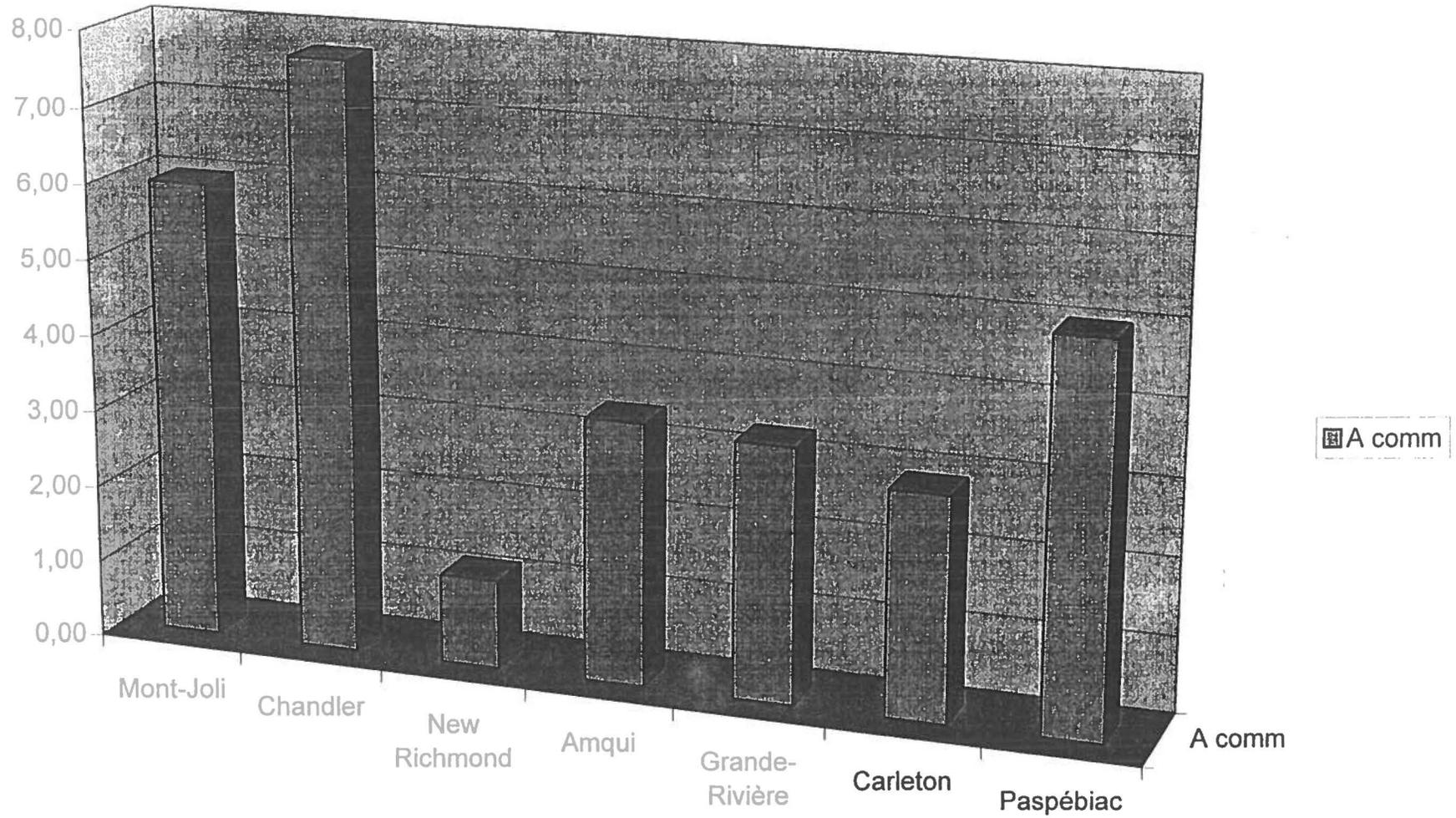


Figure 7 : Accès industriels par kilomètre dans les villes étudiées

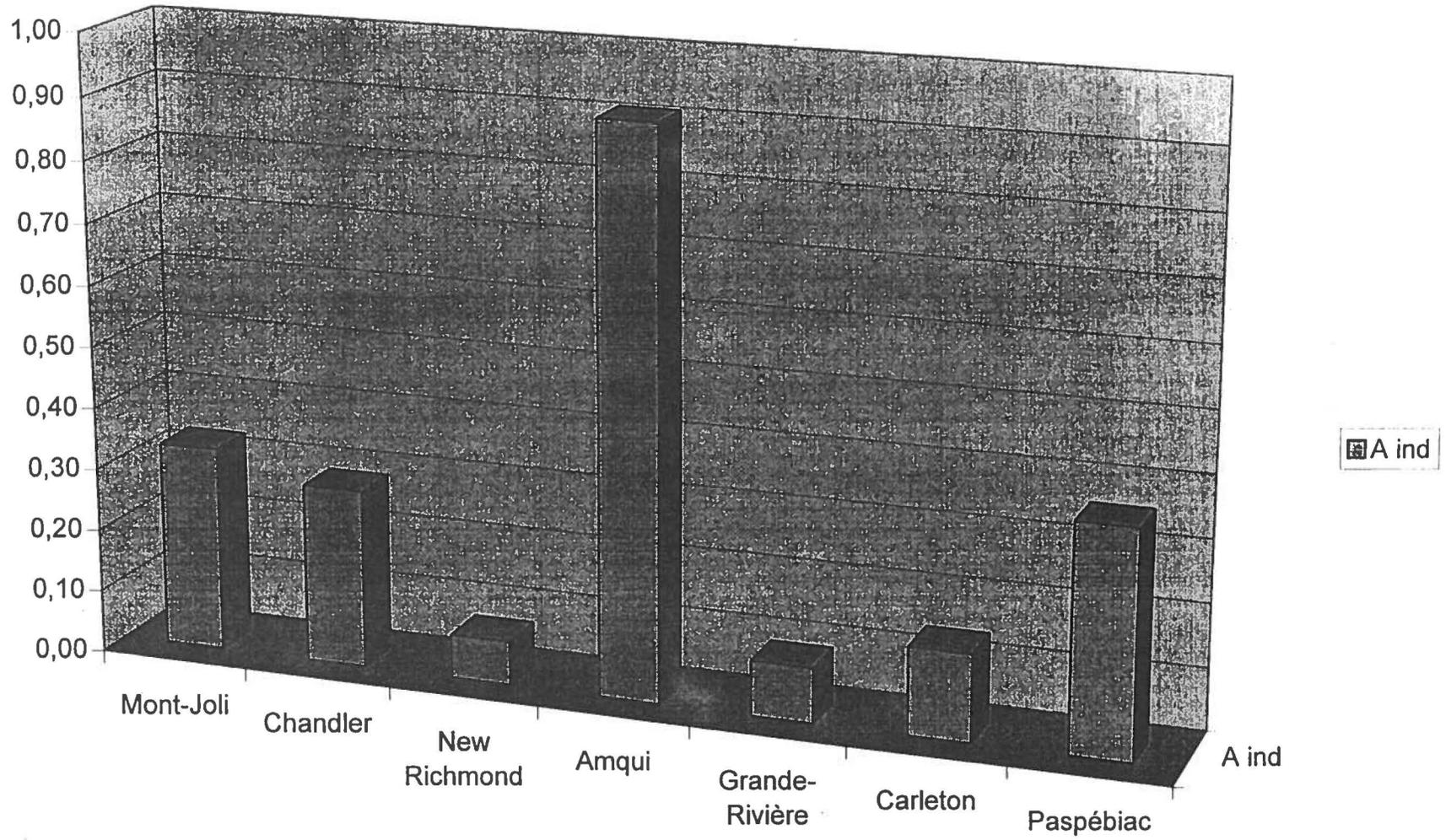


Figure 8 : Accès terrains par kilomètre dans les villes étudiées

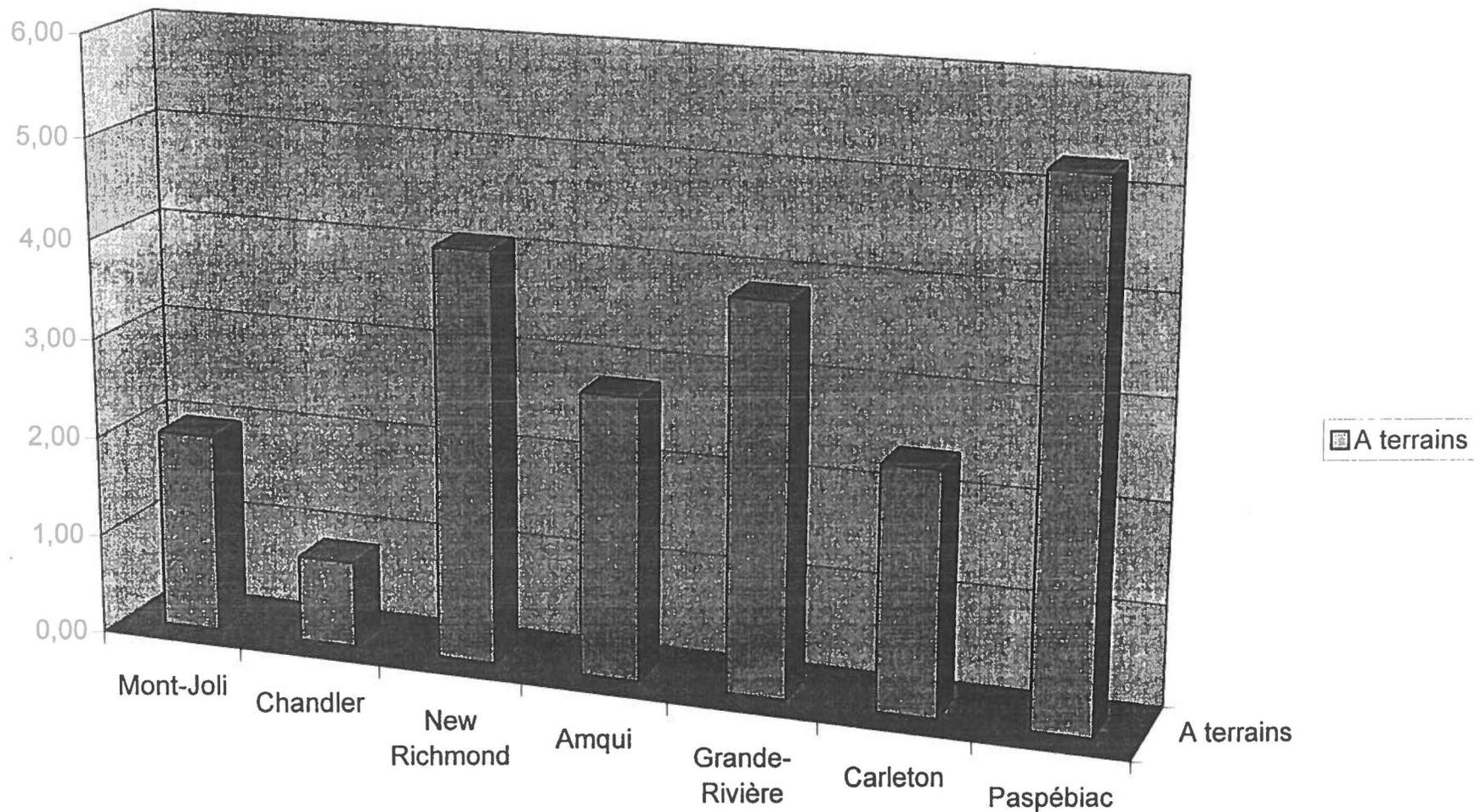
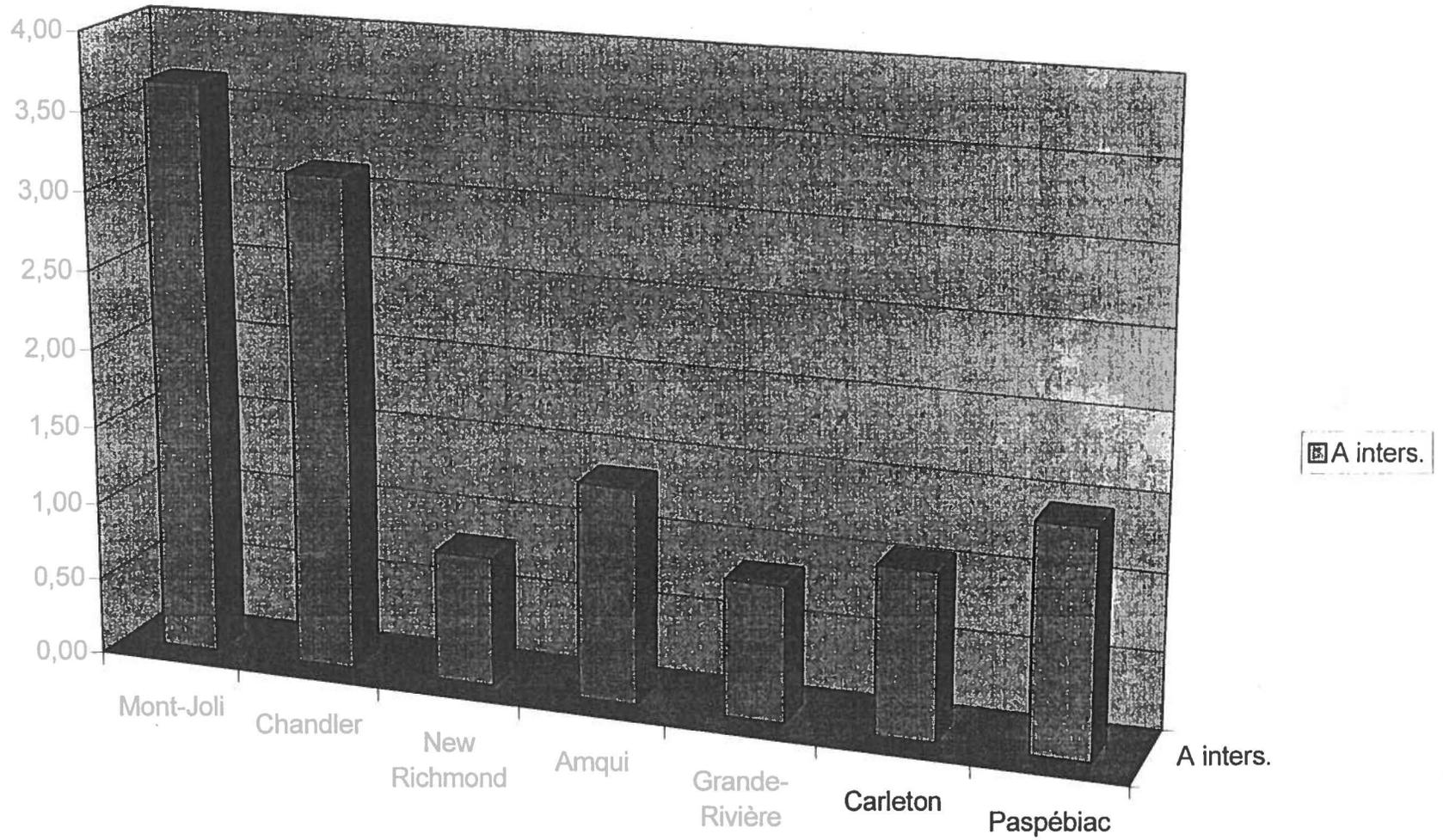


Figure 9 : Accès intersections par kilomètre dans les villes étudiées



3. Comparaison villes contournées / villes non contournées

À travers cette analyse, nous voyons donc apparaître certaines différences entre nos villes et quelques-unes d'entre elles sont liées au fait d'avoir ou non un contournement. Ce qu'il semble en ressortir en effet, c'est que les constructions résidentielles sont désormais de moins en moins attirées par les abords de la 132 lorsque c'est un contournement et que la place est largement laissée à la construction commerciale, surtout orientée vers une clientèle de passage. Le centre-ville dans ces villes garde sa vocation résidentielle et de plus en plus commerciale pour les commerces de type familial (par opposition aux grandes chaînes), comme en témoigne la revitalisation du centre de Mont-Joli.

Pour les villes non contournées, les commerces de tout type se trouvent sur la 132 et les résidences se construisent de plus en plus dans des quartiers résidentiels davantage au calme.

4. Comparaison selon la localisation des villes

C'est surtout au niveau résidentiel qu'une différence apparaît entre les villes de la Baie des Chaleurs et les autres. En effet, nous avons pu constater un développement linéaire le long de la 132 bien plus poussé dans ces secteurs. Ceci est sans doute dû, comme nous avons tenté de l'expliquer ci-dessus, à l'attractivité des terrains proches de la mer. Dans les plans de zonage et d'urbanisme, les municipalités devraient donc tenir compte de tous les facteurs pour assurer un bon développement de la ville, le maintien de la sécurité de la route et la préservation du site.

IV. Cas où il y a une voie de contournement

1. Le développement

a. Sur la voie de contournement

Comme nous l'avons vu ci-dessus, lorsqu'il y a une voie de contournement, la plupart des grands commerces et des entreprises sont situés le long de cet axe. En général, les commerces liés au trafic s'y sont installés ou relocalisés, comme des restaurants, des motels, des stations-service. De plus, il est ressorti des entrevues et de la comparaison entre les villes que la création du contournement a souvent créé une attraction de nouveaux commerces, voire d'un nouveau type de commerce, et qu'il s'en est

suivi une création d'emplois pour la municipalité. Les commerces recherchent en effet souvent "l'effet vitrine", veulent être vus de la route et très accessibles pour le trafic de passage.

Au niveau résidentiel, les habitants ont été attirés pour construire le long de ce type de voie au début, sans doute à cause de la facilité d'accès à un grand axe, de la proximité des services, voire des écoles et de l'absence au départ de nuisances comme le bruit. Aujourd'hui, les habitants ne sont plus attirés par ce genre d'endroits mais les résidences demeurent, certaines sont transformées en commerces. À terme c'est peut-être vers une reconversion de la quasi-totalité de ces constructions que l'on s'achemine?

Ceci montre bien que la présence de la voie de contournement a offert à la municipalité une occasion de développer un nouveau territoire qui n'aurait vraisemblablement pas été exploité sinon. Rappelons toutefois que la mise en valeur de ces nouveaux secteurs ont requis des investissements municipaux.

b. Dans le centre-ville

Lors de la construction, beaucoup de commerces se sont délocalisés du centre-ville vers la voie de contournement. Ce n'étaient pas simplement les commerces liés au trafic, mais la plupart des petits commerces qui, comme à Mont-Joli, se sont déplacés dans le centre commercial lorsque celui-ci leur en a offert l'opportunité. La voie de contournement a donc souvent été synonyme de déclin du centre-ville, au moins pendant un temps. Ainsi, des locaux ont été laissés vacants et la municipalité a opéré quelques démolitions pour créer des places de stationnement et rendre le centre plus attractif.

Aujourd'hui, c'est vers une revitalisation des centres qu'on semble se diriger et la plupart des petits commerces reviennent vers le centre. Ceci est dû en partie au programme REVICENTRE et RUE PRINCIPALE. Au centre, les commerces sont davantage de type familial et plus axés sur la clientèle locale.

D'autre part, les municipalités recherchent à attirer le tourisme à l'intérieur des villes. Citons simplement la démarche de New Richmond quant à l'emplacement du bureau d'information touristique. Situé au départ sur une halte routière du gouvernement, ce bureau municipal a d'abord été transféré le long de la 132 sur la voie de contournement. Pour attirer davantage le tourisme à l'intérieur, la politique a été de le placer désormais dans la ville, et il y a autant de passage depuis.

c. Dans les autres parties de la ville

Dans les autres parties de la ville, nous trouvons beaucoup d'habitations et très peu de commerces. Quelques zones résidentielles ont été créées, elles sont désormais préférées pour les nouvelles constructions. Toutefois des collectrices reliant la 132 à l'ancienne route demeurent peu développées au niveau commercial.

D'après les entrevues, les commerces sont vraiment davantage attirés par la 132 ou le centre, mais pas ailleurs. Et comme il reste encore de la place à ces deux endroits, ce n'est pas par obligation qu'ils iront se situer ailleurs. Pourtant, pour les commerces visant la clientèle locale, ça ne ferait sans doute pas grande différence : on les connaît, leur publicité se fait par du bouche à oreille, moins de problèmes de stationnement, etc. Par exemple à Grande-Rivière, quelques entreprises ne sont pas situées sur la 132 et s'en sortent aussi bien. L'enjeu pour celles-ci est de faire un autre genre de publicité, d'être plus imaginatifs et utiliser d'autres moyens de promotion, comme la radio, les journaux, le bouche à oreille, que les entreprises situées sur le contournement.

2. Rôle de la municipalité

a. Développement lié aux zones viabilisées

Mais comment se fait le développement, pourquoi se fait-il à ces endroits, en dehors du fait que la route soit attractive? N'est-ce pas dû en partie à l'aménagement organisé de près ou de loin par la municipalité?

Tout d'abord, les constructions se font simplement où cela est autorisé, c'est-à-dire en dehors des zones agricoles bien sûr, et pas le long de certaines routes, comme le contournement dans certaines municipalités pour les industries.

Les constructions résidentielles se font souvent généralement où les terrains sont viabilisés, c'est-à-dire où les réseaux d'aqueducs et d'égouts sont implantés. Pour les commerces et les industries la présence de services est requise. Aujourd'hui peu de commerces font pression pour que la municipalité implante le réseau; ils prennent en général les terrains disponibles pour ne pas perdre de temps.

Nous pouvons d'ailleurs nous rendre compte de ce phénomène en observant les constructions aux abords de la 132. Presque partout, le réseau a été implanté lors de la construction de la route, sous l'influence de pressions pour l'implantation de nouveaux commerces ou d'entreprises. Seulement certains tronçons ne sont pas encore viabilisés ; c'est justement à ces endroits qu'il n'y a pas de constructions !

Ceci nous montre donc bien que le développement est fortement lié au développement du réseau, souvent décidé par la municipalité. D'ailleurs, à New

Richmond, très peu de terrains sont viabilisés le long du contournement car celui-ci passe loin du centre. Cela reviendrait trop cher à la municipalité de tout construire. Résultat : presque pas de constructions, même commerciales, bien qu'elles soient autorisées.

b. Lots vacants

Dans la plupart des municipalités, il reste quelques lots vacants encore aujourd'hui le long de la 132. Ces lots ont plutôt une vocation commerciale désormais. Un regroupement des activités est recherché, les commerçants veulent davantage attirer la clientèle, être sur la route de passage, profiter de l'effet vitrine. Nous pouvons souvent assister à une très grande ouverture des municipalités qui veulent attirer un maximum de commerçants susceptibles de grossir l'assiette fiscale locale.

c. Politique d'aménagement du territoire

Un autre enjeu est ressorti pendant cette étude. Il s'agit de la gestion de la route 132. La route 132 appartient au ministère des Transports, c'est donc lui qui assure la construction, la rénovation, l'entretien et ce sont donc autant de dépenses de moins pour la municipalité.

Laisser construire le long de la 132 plutôt que de développer de nouveaux quartiers, donc construire de nouvelles routes, revient moins cher à la municipalité. Même si ça n'a pas été une politique municipale, on peut se demander jusqu'à quel point ces enjeux financiers n'ont pas orienté l'aménagement.

Si aujourd'hui les centres se revitalisent, si aujourd'hui les habitants construisent ailleurs, peut-être auraient-ils pu construire ailleurs depuis quelques temps déjà? Ce n'est sans doute pas dû qu'à une volonté des habitants de se localiser le long de la 132, mais peut-être tout simplement parce que c'était plus facile pour eux de construire là où ils ont construit quand ils en avaient besoin.

Les politiques des municipalités tiennent une grande place dans ces décisions bien que l'attrait de certains secteurs tels le bord de mer ressort des entrevues.

Par exemple à Grande-Rivière, des promoteurs ont tenté de créer un nouveau quartier, mais seulement deux maisons y ont été construites...

Si les coûts d'infrastructures municipales influencent la forme de développement des villes, créant souvent une pression sur la route 132, quelles solutions pourraient être envisagées? Partenariat dans la création de nouveaux quartiers, dans la création de nouvelles routes pour le trafic local, application de plans particuliers d'urbanisme, etc. De telles actions viseraient à maintenir l'efficacité de la route 132 et d'offrir à la municipalité une alternative viable à la forme actuelle d'établissement linéaire.

V. Cas d'approche d'agglomération

1. Le développement

a. Sur la route 132

Une des préoccupations de cette étude était de savoir si le noyau urbain s'est élargi ou non entre les années 1970 et aujourd'hui.

Les transformations du milieu liées à l'activité humaine, telles les nouvelles constructions, sont des phénomènes graduels et souvent peu perceptibles pour ceux qui en sont les témoins quotidiens. Ainsi, comme première réaction à la question pendant toutes les entrevues, nous avons eu la même réponse : "non, ça n'a pratiquement pas changé". Mais au fur et à mesure de l'entretien, nous avons pu nous rendre compte que beaucoup de constructions avaient pris place de part et d'autre de ce qu'on pourrait appeler l'ancien noyau urbain.

Finalement, les constructions ont souvent pris une emprise de quelques kilomètres de part et d'autre de la ville, comme à Amqui ou Paspébiac, créant des zones périurbaines semblables les unes aux autres. Souvent, ce sont davantage des résidences qui ont agrandi le noyau urbain, tandis que les commerces sont restés davantage dans le centre.

En effet, les commerces sont restés davantage au centre, même les commerces destinés à de la clientèle pas seulement locale, comme par exemple nous le montre l'implantation toute nouvelle du Canadian Tire en plein centre de Paspébiac.

Par contre, la quasi-totalité des commerces sont situés sur la 132, et rares sont les entreprises qui osent s'implanter ailleurs dans la ville.

Par exemple, à Carleton nous avons une rue commerciale et résidentielle autre que la 132 où le principal commerce est une poissonnerie par ailleurs visible de la 132 !

Ce type de centre-ville en est-il resté plus vivant? Il y a certainement davantage de trafic, mais pas forcément de véhicules qui s'arrêtent. La circulation y est beaucoup plus forte, c'est donc moins agréable. Davantage de commerces y sont implantés, aucun n'a quitté son emplacement pour aller tenter sa chance ailleurs. Le centre n'a pas eu à subir la concurrence des nouveaux commerces attirés par la construction d'un contournement. Mais nous ne pouvons pas affirmer que le centre actuel soit plus vivant qu'il ne l'aurait été après le rééquilibrage qui s'est opéré dans certaines villes contournées.

b. Ailleurs

Dans les autres parties de la ville, que trouvons-nous? Des quartiers résidentiels, des parcs industriels, peu d'autres grandes rues.

En effet, les quartiers résidentiels sont plus appréciés maintenant, les habitants recherchent le calme et la sécurité des routes pour les enfants. De nombreux développements de nouveaux quartiers ont donc eu lieu. En ce qui concerne les parcs industriels, ils sont souvent ignorés ou se remplissent péniblement. Ceci s'explique entre autre par la situation économique actuelle.

2. Rôle de la municipalité

En ce qui concerne le rôle de la municipalité quant à la planification et au développement de son territoire, nous renvoyons le lecteur au contenu de la section précédente, traitant du cas des villes contournées.

IMPACT SUR L'ÉCONOMIE LOCALE

Ceci n'est pas une étude économique classique concernant l'impact d'une nouvelle route. D'habitude, la route n'est pas encore construite, les impacts économiques sont estimés par rapport à un projet de construction, et la question est de savoir si la route doit être construite ou non. Dans cette étude, les routes qui sont étudiées ont déjà été construites et ouvertes au trafic. L'étude mesure les impacts économiques et les bénéfices dus à la nouvelle route.

L'objectif dans cette étude, en terme d'estimation de la contribution économique due à la route, est de projeter ce qui se serait passé dans la région si la route n'avait pas été construite.

I. État des connaissances

Ainsi que nous l'avons déjà dit, les projets de construction d'une voie de contournement autour d'une municipalité s'attirent souvent l'hostilité des commerçants situés au bord de la route contournée qui craignent de perdre une part essentielle de leur clientèle. Les élus locaux y voient eux une formidable incitation à l'installation de nouvelles entreprises et décident donc souvent de créer une zone industrielle à proximité. Afin de mieux savoir ce qu'il en est réellement, nous allons dans un premier temps résumer les principales conclusions des études déjà effectuées à ce sujet et ayant fait l'objet d'une fiche de lecture :

- Les infrastructures de transport sont un outil de développement économique et d'aménagement du territoire mais il n'en est pas la cause. L'impact qu'aura une nouvelle route sur l'activité économique dépendra avant tout de la stratégie développée par les acteurs concernés pour en tirer profit.
- Le plus souvent, l'impact économique est négligeable. Il peut être positif ou négatif, ce qui dépend surtout des atouts de la commune, autres que les infrastructures de transport.
- Globalement, la santé économique d'une région dépend surtout de paramètres comme la qualification de la main d'œuvre ou la conjoncture économique nationale. Dans la stratégie de localisation des entreprises, la proximité d'une infrastructure de transport efficace est un atout mais n'est pas un critère déterminant, sauf dans le cas des entreprises ayant grand besoin de publicité ("effet vitrine" recherché par les commerces) ou de celles susceptibles de tirer un maximum de profit de la réduction des coûts de transport (transporteurs routiers, entreprises ayant plusieurs établissements dont chacun doit être facilement accessible à partir des autres).

- S'il y a un impact négatif, ce sont surtout les commerces dépendant du trafic de transit (hôtels, restaurants, stations-service) qui sont touchés, bien que la plupart du temps, la part de leur chiffre d'affaires réalisée avec une clientèle de passage soit très faible. Les autres commerces sont en général plutôt favorisés.
- La baisse de l'activité commerciale de la ville et/ou son déplacement aux abords de la déviation ne sont pas une fatalité. Il existe des stratégies pour prévenir ce phénomène. On peut par exemple profiter de la baisse de trafic sur la route contournée pour y réaliser un aménagement destiné à rendre le centre-ville plus convivial (plus de place pour les piétons, plus d'aires de stationnement) et ainsi attirer une clientèle nouvelle qui sera plus fidèle que la clientèle de transit parce que ne s'arrêtant plus "par hasard".
- Les commerces dépendant du trafic routier subissent des impacts (disparition, relocalisation vers la nouvelle route, ouverture) à court terme (moins de deux ans) au contraire des autres activités économiques.

Documents de référence :

Déviations d'agglomérations, Un bilan sur 20 ans, CETE Méditerranée - SETRA, 1990.

Economic Effects of Highway Bypasses on Business Activities in Small Cities, Reijo Helaakoski, Hani S. Mahmassani, C. Michael Walton, Mark A. Euritt, Robert Harrison, S. Johann Andersen, The University of Texas at Austin.

Economic and social Effects of a Highway Bypass - American Fork, Utah, Utah State University, College of Business and Science.

Employment and Income Impact of Expenditures for Bypass, Loop and Radial Highway Improvements, Jesse L. Buffington, Dock Burke Jr., Texas Transportation Institute.

The Bypass Impact of Communities, Paul V. Plotas, Larkin Associates Consulting Engineers.

Evaluation of the economic Impacts of a highway Bypass : a case study of the Goulburn bypass, Bruno P. Parolin, Barry J. Garner, School of Geography, University of New South Wales.

Effects of highway Bypasses in rural communities and small urban areas, Transportation Research Board, National Research Council.

Impacts of Highway Bypasses on Kansas Towns, David Bures, Institute for Public Policy and Business Research, University of Kansas, Kansas Department of Transportation.

By-passes for communities, Rosalie Hill, Peter Townroe, School of Urban and Regional Studies, Sheffield City Polytechnic.

II. Les données

Cette étude a été menée avec deux approches. Une analyse de données chiffrées a permis de dresser un bilan objectif de l'évolution des zones concernées par la rocade comparée avec celle de l'ensemble de la région, de la MRC ou du Québec. Elle a été complétée par des entrevues avec les acteurs (élus et fonctionnaires des municipalités) pour connaître leurs réelles motivations.

1. Par rapport aux entreprises : les ventes

Pour comparer les effets des différentes constructions sur l'économie locale et la santé des entreprises présentes dans les municipalités, nous voulions au départ nous baser sur des données de chiffres d'affaires ou de ventes des entreprises. Malheureusement, ce type de données est très difficile à recueillir et celles-ci ne sont souvent pas très fiables ou non comparables quand on en trouve. En ce qui concerne les trois sources que nous avons pu consulter, Statistiques Canada, le Financial Post ou la Chambre de Commerce, les données ne sont pas répertoriées pour nos villes. La population n'est pas assez grande.

Au vu de ces difficultés et du risque de manque de fiabilité, nous avons donc finalement préféré nous baser simplement sur les données de population active et sur les résultats des entrevues.

2. Les entrevues

Pour mener l'étude plus loin et après s'être bien informé de la structure du territoire et des enjeux des municipalités, nous avons rencontré certains de leurs représentants. Nous voulions d'une part les questionner sur l'évolution du réseau routier et des constructions et sur l'aménagement de leur territoire et d'autre part, connaître leur avis sur la tournure de cette évolution, leur sentiment quant aux effets du contournement routier et leur vision de l'avenir.

Afin de préparer cette rencontre avec les municipalités et dans le but d'obtenir des informations plus précises, nous avons élaboré un questionnaire destiné à nous aider dans le déroulement de l'entretien. Nous avons pu y expliquer les évolutions intervenues sur leur territoire, y répertorier les nouvelles entreprises et les nouveaux commerces qui se sont implantés près des voies d'accès ou qui ont fermé depuis.

Ces entrevues ne nous ont pas permis de recueillir des données exactes bien sûr, mais de nous rendre compte des changements, d'avoir l'avis des élus et fonctionnaires connaissant la ville depuis longtemps. C'est un très bon outil pour se rendre compte du sentiment des intéressés par rapport aux changements et aux tendances à venir.

3. La population active

Grâce aux recueils de Statistiques Canada rassemblant les données des recensements de 1971, 1976, 1981, 1986, 1991 et 1996, nous avons obtenu les données sur la population active totale et par type d'industrie.

Nous pouvons ainsi faire des comparaisons entre les évolutions de chaque secteur, l'importance de chaque secteur étant mesurée par le nombre d'employés de chaque industrie.

En calculant également le pourcentage du total des employés de la région, de la MRC et du Québec, nous pouvons aussi comparer les municipalités à ces plus grands regroupements.

III. La population active

Nous allons ici faire quelques comparaisons entre les différentes villes en essayant de tenir compte à la fois de leur localisation et de l'existence du contournement ou non.

1. Population active par type d'entreprise

Les données recueillies concernent la population active totale et la population active par type d'industrie : primaires, manufacturières, construction, transport et entreposage, communication et services publics, commerces de gros et de détail, intermédiaires financiers, assurance, immobilier, services gouvernementaux, autres industries de service. Les données par ville sont insérées en annexe.

En ce qui concerne la population active totale, nous constatons qu'elle a dans la majorité des villes à l'étude diminué ou stagné. Ceci rejoint le discours entendu lors de nos entrevues: la population baisse, elle vieillit, les jeunes partent car il n'y a pas d'emploi. C'est la situation économique qui explique ce phénomène.

Une exception cependant : la forte augmentation de population active à Amqui. C'est une ville qui s'est beaucoup développée, notamment parce que c'est le principal centre de toute la Vallée de la Matapédia, là où tous les services sont regroupés.

L'observation de ces données ne nous permet cependant pas de constater des différences notables entre les villes étudiées. Mis à part quelques grosses entreprises qui ont pu s'installer, comme Canadian Tire à Paspébiac tout nouvellement, l'impact sur la population active des effets de l'attractivité de la route n'est pas flagrante : si impact sur les entreprises et commerces il y a, c'est surtout au niveau de leur localisation à l'intérieur du territoire de la municipalité. Dans les villes étudiées, les effets ne sont pas assez grands pour voir apparaître des changements au niveau démographique.

2. Poids des villes par rapport à la MRC, à la région administrative, au Québec

Pour comparer les villes, nous avons aussi calculé l'évolution de la part que représente chaque ville par rapport à la MRC, à la région administrative ou au Québec. Les données sont aussi insérées en annexe.

a. Pour les villes contournées

En ce qui concerne la ville de Mont-Joli, nous pouvons constater une augmentation de la part de la ville par rapport à la MRC, mais pas par rapport à la région. Ceci montre encore le regroupement des activités sur la grande ville de Mont-Joli et peu de tendance à l'étalement.

Les données sur New Richmond nous montrent qu'elle est située dans une MRC dynamique : alors que le poids de la population active baisse par rapport à cette MRC, il augmente par rapport à la région. Ceci signifie donc que les autres villes de la MRC sont aussi, voire plus, dynamiques que New Richmond, mais qu'elle a une bonne place par rapport à la région.

Pour Chandler, c'est l'inverse : la MRC est plutôt à la baisse ; le poids relatif de Chandler augmente davantage par rapport à la MRC que par rapport à la région. D'autre part, la baisse de la population active peut être expliquée par la fermeture de l'usine à papier Gaspésia.

b. Pour les villes non contournées

Pour Amqui, nous pouvons constater que la part par rapport à la MRC et la région a fortement augmenté. Ceci est relié au fait que la population active a fortement augmenté car c'est une ville centre où beaucoup d'activités sont regroupées. En effet, dans cette partie de la Gaspésie, les activités et les constructions n'ont pas tendance à être étalées contrairement à d'autres secteurs comme la Baie des Chaleurs.

En observant les données sur Carleton, nous pouvons nous rendre compte que l'évolution de la part par rapport à la MRC est plus forte que celle par rapport à la région. Effectivement, le poids relatif de Carleton augmente beaucoup moins par rapport à la MRC que par rapport à la région. Ceci confirme le phénomène d'étalement constaté en Baie des Chaleurs : la population active de la MRC augmente quasiment au même rythme que celle de Carleton, ce qui veut dire que les autres villes de la MRC grandissent comme Carleton, mais qu'à l'échelle de la région, ça grandit moins vite. Ceci montre bien

l'étalement des activités dans la MRC de Carleton, l'augmentation des activités dans toutes les villes et non seulement dans une des villes comme cela se passe pour Amqui.

En ce qui concerne Grande-Rivière, la baisse de la population active doit être due à la fermeture de l'industrie de transformation du crabe et à la situation économique générale de la région.

Pour Paspébiac, la part des industries de commerce et de services sont à peu près les mêmes par rapport à la MRC et par rapport à la région, mais nous constatons une plus forte hausse par rapport à la région pour les industries manufacturières. Ceci montre donc que les autres villes de la MRC se sont aussi beaucoup développées dans ce domaine : les activités manufacturières sont étalées dans cette MRC.

Finalement, ces données nous renseignent surtout sur les différences de dynamisme entre les MRC et nous montrent bien la différence de développement entre la Baie des Chaleurs et le Bas-Saint-Laurent et la vallée de la Matapédia : la tendance à l'étalement est très forte dans les MRC de la Baie des Chaleurs, et cela se retrouve non seulement au niveau des activités, mais aussi au niveau des habitations.

IV. Les buts recherchés au niveau économique

Pour le ministère des Transports, la logique reste d'offrir une meilleure route pour mieux écouler le trafic de transit et pour aider la région économiquement. Le but est d'aider les entreprises à être moins loin en temps des autres parties du pays, mais aussi d'inciter les touristes à venir dans la région pour visiter et dépenser.

Pour les municipalités, ils voient dans la nouvelle infrastructure une aide pour le développement local, et veulent utiliser la nouvelle voie pour développer et aider les entreprises.

La nouvelle route permet en pratique de développer les entreprises et les commerces actuels, de diversifier la base économique de la ville, d'attirer de nouvelles entreprises. La ville doit rester compétitive par rapport aux autres villes de la région.

Pour cela, il faut avoir des coûts de transport le plus bas possible, il faut faciliter des trajets plus rapides et plus efficaces. Ce sont des moyens logiques pour augmenter la compétitivité des entreprises le long du corridor.

Ces moindres coûts de transport peuvent être reportés sur les clients par des baisses de prix, sur les employés par des salaires plus élevés et sur les propriétaires d'entreprises par des bénéfices plus grands. Ainsi, les individus peuvent bénéficier de l'amélioration de la route sans même y circuler.

V. Les différentes catégories d'entreprises et commerces. Qui bénéficie du contournement?

D'après beaucoup d'études sur les corridors routiers (*), les effets du contournement sont plus grands quand la population est petite et quand un grand pourcentage du commerce provient du trafic.

Ainsi, on remarque une différence entre les commerces et entreprises liés au trafic et les autres.

1. Entreprises et commerces liés au trafic

Ce type d'entreprises et commerces regroupe ceux qui vendent des biens et des services destinés au trafic le long de la voie. Ce sont essentiellement les stations services, les hôtels / motels, les restaurants, les magasins de souvenirs...

Ce type de commerces a des problèmes de concurrence, de perte de clientèle et a du mal à attirer sa clientèle potentielle lorsqu'ils sont situés au centre-ville et que le trafic en est détourné. Ils subissent en effet la concurrence d'autres qui s'installent près de la voie de contournement. Ceux-ci ont en effet des avantages car sont alors plus faciles d'accès, sont plus visibles et bénéficient de l'effet vitrine. D'autre part, ils ne sont plus sur la route du gros trafic donc ont moins de passage.

Ces phénomènes incitent souvent ces commerces à se délocaliser et à transférer leurs locaux le long du contournement. Citons par exemple les stations services à Mont-Joli : transfert du centre vers la voie de contournement.

Un autre effet est l'ouverture de nouveaux commerces sur la voie de contournement et la fermeture de ceux localisés au centre ville. C'est le cas des stations services à New Richmond et Chandler, mais aussi d'entreprises de ventes au détail et en gros à Mont-Joli. À Mont-Joli encore, on a pu assister à des ouvertures de magasins grandes surfaces dans un centre commercial et à la fermeture des petits commerces familiaux au centre-ville.

Par contre, pour ceux qui sont situés sur la voie de contournement, localisés ou nouveaux, ils s'en sortent très bien. Ils profitent des nouvelles constructions alentour mais surtout du trafic de passage et de leur situation en bonne place pour être vus et pour s'y arrêter.

2. Les autres entreprises et commerces

Pour les autres types de commerces, la situation est différente car leur activité est moins liée au trafic de passage et ils sont donc moins dépendants de la route.

Pourtant, la première réaction de ces commerces est une réaction de crainte par rapport aux effets de la nouvelle route et la plupart cherchent à se délocaliser près de cette nouvelle voie pour ne pas perdre de clientèle. Ainsi, dès qu'un grand centre commercial est créé, ils s'y sont en général déplacés, comme par exemple à Mont-Joli ou à Chandler, Place du Havre.

Dans un deuxième temps, les propriétaires se rendent compte que les affaires ne sont pas meilleures, mais en plus que le cadre de vie y est moins bon : davantage de bruit désormais, beaucoup de circulation, dangers aux carrefours; difficultés d'accès... La tendance est donc désormais de revenir au centre-ville pour y retrouver un cadre agréable et attirer la clientèle locale qui a repris goût à flâner dans un centre redevenu cadre privilégié pour les piétons.

Dans un troisième temps, c'est donc à une revitalisation du centre qu'on assiste. Le retour d'un certain type de commerces fait revivre ce centre : il s'agit des commerces et entreprises de type familial. En effet, à Mont-Joli et à Chandler, ces commerces sont revenus des centres commerciaux jusqu'au centre-ville. Ceci est sûrement dû à un regain d'activité du centre, mais aussi à une attractivité de l'endroit par le coût des locaux. En effet, bien que toutes les municipalités nous aient assuré que les bâtiments du centre-ville n'ont pas dévalué, nous pouvons tout de même penser que l'évolution des prix y a été moins rapide que celle des centres commerciaux. Les commerces y sont donc attirés d'autant plus.

En guise de conclusion, nous pouvons donc dire que la voie de contournement a souvent des effets négatifs pour les commerces et entreprises liés au trafic. Pour les autres types de commerces, le mieux est souvent qu'ils restent implantés au centre, même si la tentation est grande de se délocaliser. La conclusion de ces 30 ans de développement et de rééquilibrage de l'emplacement des entreprises et commerces est que les commerces ne doivent pas se précipiter pour se déplacer, et bien penser que de rester loin de la grande circulation peut être un atout! Multiplier les constructions et le développement le long de la voie de contournement n'est souvent pas nécessaire et coûte beaucoup autant aux entreprises qu'aux municipalités. En effet, il faut bien garder à l'esprit que, pour les commerces liés au trafic ou les autres, ces délocalisations impliquent des coûts associés, comme la construction de nouveaux locaux, l'entretien ou la démolition des anciens, l'élaboration d'un système d'aqueducs et d'égouts...

VI. Explication domaine par domaine

1. Impact sur les entreprises et commerces liés au trafic

D'après ce qu'on a vu plus haut, l'activité de ce type de commerce est très liée à la proximité à la voie de contournement. En effet, quand le trafic augmente, le nombre d'établissements le long de la route aussi.

Ce qui ressort des entrevues, c'est que la voie de contournement engendre la construction de nouveaux commerces qui ne se seraient sans doute pas implanté là sinon, comme des chaînes de restaurants, des motels...

2. Impact sur le tourisme

La voie de contournement a aussi une grande influence sur le tourisme, par l'accessibilité qu'elle facilite. Les touristes dépensent beaucoup quand ils voyagent, et si davantage de touristes viennent grâce à l'amélioration de la route, c'est bon pour l'économie. Ces touristes créent de l'activité économique par l'argent qu'ils dépensent dans les commerces, dans les hôtels, les restaurants, les visites...

3. Impact par type d'industrie

Une large variété d'entreprises et de secteurs économiques ont bénéficié de la nouvelle route. Ceci inclut les entreprises et industries qui utilisent la route, aussi bien les entreprises et industries qui offrent biens et services à celles qui construisent la route et qui utilisent la route.

VII. Les stratégies

1. Les arguments pour s'installer près de la voie de contournement

Les entreprises utilisent plusieurs types d'arguments pour peser le pour et le contre de se délocaliser. Parmi ces arguments, certains sont objectifs, et d'autres plutôt subjectifs.

En ce qui concerne les arguments objectifs, nous pouvons citer la taxe professionnelle, le prix des terrains, l'accessibilité du terrain, l'espace disponible, le

stationnement, le prix des locaux, les réseaux d'aqueducs et d'égouts, tandis que l'agrément du site et les avantages concédés par la mairie seraient plutôt de l'ordre des arguments subjectifs.

Nous pouvons donc nous rendre compte de l'effet notable que la voie de contournement a sur le choix d'implantation d'une entreprise, mais cet effet est enchevêtré avec d'autres éléments et sauf dans quelques cas spécifiques, il n'apparaît pas comme un argument isolé, par contre il détermine en partie chacun des autres arguments. C'est seulement après coup quelquefois qu'on constate que c'est un avantage considérable.

2. Stratégie de la part des municipalités

C'est peut-être les municipalités qui ont la plus grande stratégie par rapport à l'aménagement le long de la route. Pour le choix de l'emplacement des zones commerciales, ce choix se porte quasiment toujours sur des terrains proches de la voie de contournement pour avoir plus de chance de les commercialiser. La voie de contournement attire des zones commerciales qui attirent les commerces. Nous pouvons citer ici l'exemple de Chandler ou Mont-Joli, où les petits commerces du centre ont déménagé vers le centre commercial dès qu'il a été créé.

CONCLUSION

I. La démarche

Le but de cette étude était donc d'étudier l'impact sur l'aménagement du territoire de 7 municipalités de constructions de voies de contournement ou de réfections en axe de la route nationale 132 en Gaspésie : nouvelles constructions résidentielles et commerciales le long de la nouvelle voie, déplacement d'activités..

La démarche choisie a été de faire un constat de la situation grâce à des photographies, des cartes, des visites terrain, des données démographiques, et de confronter nos conclusions à la vision des représentants des municipalités lors d'entrevues.

II. Les résultats

1. Les constatations

Les données démographiques relevées nous ont tout d'abord fait apparaître la pression que les municipalités ont dû subir dans les années 1960-1970, lors de la construction ou réfection de la route.

Ensuite, nous avons pu nous rendre compte du développement des constructions résidentielles et commerciales le long des contournements et la croissance du noyau urbain dans les villes non contournées. Ce qui est apparu surtout, c'est que la plupart des commerces et entreprises recherchent la 132 pour l'effet vitrine et que beaucoup de résidences s'y étaient aussi implantées.

2. La vérification

Au travers des entrevues, c'est bien cette idée qui nous a été confirmée.

Pour les villes *non contournées*, les élus et fonctionnaires nous ont conforté dans l'idée que l'axe de développement économique des municipalités est resté la 132 et que peu de commerces osent s'implanter le long des autres routes.

Les commerces sont ici restés au centre ou se sont décalés vers l'extérieur, mais toujours sur la 132. Beaucoup de résidences y ont aussi été construites, augmentant par-là le nombre d'accès et les problèmes de cohabitation des types de trafic, mais surtout déplaçant les limites ressenties de la zone urbaine.

Dans ce type de villes, le centre n'a donc pas eu de problème de déclin d'activité, de concurrence d'attractivité, mais les villes n'ont pas non plus connu d'autre territoire de développement que la 132.

En ce qui concerne les villes *contournées*, nous avons par contre assisté à un développement induit par cette nouvelle voie : non seulement un déplacement des activités du centre, mais aussi beaucoup de nouvelles résidences et de nouveaux commerces ou entreprises attirés par la construction. Au fil des années, il s'est avéré que ces emplacements sont surtout profitables aux commerces liés au trafic : les autres ont tendance à retourner vers le centre et les nuisances freinent désormais les habitants à y construire. Ces nouvelles constructions ont au moins permis aux municipalités d'aménager un nouveau territoire.

3. Les propositions

Mais si les municipalités sont contentes de ces nouvelles voies et de la croissance qui l'accompagne, on peut néanmoins regretter le manque d'orientations claires quant à la forme de développement. Un encadrement plus précis des implantations aurait peut-être évité des déménagements inutiles et des dépenses supplémentaires. Ainsi, les choix d'aménagement plus explicites dans les schémas et les plans d'urbanisme auraient pu traduire les attentes et les orientations des municipalités, des entreprises et du Ministère. Enfin, en abordant l'analyse de la route et de ses abords (corridor) dans une approche globale, un partenariat visant une mise en valeur du territoire pourrait voir le jour.

III. Les limites

Cette démarche, très satisfaisante sur le plan des échanges de différentes perceptions et intérêts, nous a néanmoins révélé ses limites : les informations recueillies auprès des municipalités ne peuvent être complètement objectives. En effet, la perception de l'évolution de la situation est souvent subjective, car ce changement se fait très lentement au cours du temps, et bien que chacun comprenne plus ou moins les préoccupations des autres, tout le monde a ses objectifs à atteindre et la concertation est souvent difficile à mettre en place.

Pour mener plus loin encore cette étude, il faudrait maintenant se pencher sur les données économiques plus fines des entreprises, mais aussi recueillir des renseignements plus précis des municipalités, comme par exemple les coûts de l'aménagement le long de la 132, des démolitions, de la construction de places de stationnement, etc. Une étude plus fine des impacts économiques serait alors possible.

ANNEXES

I. Revue de littérature

II. Échantillons

1. Villes contournées

- Données sur les accès
- Données démographiques
- Questionnaire

2. Villes non contournées

- Données sur les accès
- Données démographiques
- Questionnaire

III. Annexes cartographiques

REVUE DE LITTÉRATURE

ECONOMIC EFFECTS OF HIGHWAY BYPASSES ON BUSINESS ACTIVITIES IN SMALL CITIES.....	2
THE BYPASS IMPACT ON COMMUNITIES.....	4
IMPACTS OF HIGHWAY BYPASSES ON KANSAS TOWNS.....	5
EVALUATION OF THE ECONOMIC IMPACTS OF A HIGHWAY BYPASS : A CASE STUDY OF THE GOULBURN BYPASS.....	8
DÉVIATIONS D'AGGLOMÉRATIONS	9
UN BILAN SUR 20 CAS.....	9
EFFECTS OF HIGHWAY BYPASSES ON RURAL COMMUNITIES AND SMALL URBAN AREAS.....	11
SUIVI DE LA ROCADE SUD DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE.....	13
BY-PASSES FOR COMMUNITIES	16
ECONOMIC & SOCIAL EFFECTS OF A HIGHWAY BYPASS.....	18
AMERICAN FORK, USA	18
URBANISATION AUX ABORDS DES INFRASTRUCTURES - PHÉNOMÈNES ÉCONOMIQUES ET EFFETS INDUITS EN ENTRÉES DE VILLE.....	20
SOCIAL AND ECONOMIC EFFECTS OF HIGHWAYS	22
FINANCE, PLANNING, PROGRAMMING, ECONOMIC, ANALYSIS, AND LAND DEVELOPMENT.....	23
ECONOMIC ANALYSIS FOR HIGHWAYS	25
COMMUNITY CONSEQUENCES OF HIGHWAY IMPROVEMENT.....	26
REPORT 18	26
AXES AUTOROUTIERS ET DÉVELOPPEMENT DES RÉGIONS.....	27

<ul style="list-style-type: none"> • TITRE : • AUTEUR(S) : • ORGANISME : 	<p><i>Economic Effects of Highway Bypasses on Business Activities in Small Cities</i></p> <p>Reijo HELAAKOSKI, Hani S.MAHMASSANI et al</p> <p>Center for Transportation Research Bureau of Engineering Research The University of Texas at Austin</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Année de parution : • Nombre de pages : • Illustrations (nature, nombre, etc.) : • Type d'étude : • Localisation géographique éventuelle : 	<p>1992</p> <p>72</p> <p>Nombreux plans concernant la configuration des cas traités, graphes et tableaux de données présentant l'évolution des différents paramètres pris en compte (Population, trafic journalier moyen, ventes de détail des magasins)</p> <p>Étude méthodologique et étude de cas : Plusieurs méthodes d'évaluation sont dans un premier temps exposées et ensuite utilisées dans un cas concret.</p> <p>51 villes de l'État du Texas, USA</p>
<ul style="list-style-type: none"> • MOTS-CLÉS : 	<p>Analyse, effets, contournements routiers et autoroutiers, activités commerciales, petites villes, volumes de ventes, infrastructure, construction, modèle économétrique, ville-témoin.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • OBJET : 	<p>Évaluation des effets de la construction d'une déviation autour de petites villes du Texas, à l'aide de 2 méthodes statistiques : la méthode du développement projeté et le modèle économétrique.</p> <p>La première consiste en la comparaison entre la situation économique observée (c.-à-d. en présence de la déviation) et l'évolution présumée en l'absence de déviation. Les hypothèses se fondent sur les chiffres des années précédant la mise en place de la déviation et sur l'observation de villes similaires aux villes étudiées mais n'ayant pas fait l'objet d'une déviation.</p> <p>La seconde se propose de relier linéairement certains indicateurs</p>

	<p>économiques (ventes de détail, fourniture de services) à leurs principaux facteurs d'évolution (population, revenu moyen par habitant, etc., mais aussi longueur de la déviation, politique de gestion des accès, distance moyenne entre les nouvelle et ancienne route, etc.). Des méthodes statistiques permettent de tester la vraisemblance des résultats et les relations obtenues servent à quantifier la part de la construction de la déviation dans le développement économique de la ville.</p>
<p>● PRINCIPALES IDÉES-FORCES :</p>	<p>La méthode du développement projeté a montré que, dans l'échantillon de villes examinées, celles dont l'économie tire profit de la construction du contournement sont celles qui connaissaient déjà auparavant la croissance la plus forte et qui avaient un niveau de ventes de détail par habitant parmi les plus faibles.</p> <p>De même, lorsque la nouvelle infrastructure détourne peu de trafic (c'est-à-dire lorsque la majorité est constituée de trafic local) ou que son accès n'est pas limité, on constate une influence positive sur l'activité des commerces</p> <p>Toutefois, c'est le modèle économétrique qui donne les résultats les plus significatifs.</p> <p>Celui-ci, après avoir été testé sur des exemples ne faisant pas partie de l'échantillon initial, s'étant avéré fiable, nous pouvons en tirer les conclusions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les commerces dépendants de la route (stations-service, restaurants, etc.) ne semblent dans ce cas pas être plus affectés que l'ensemble des commerces. • Globalement, les effets négatifs sur les petites villes (< 6000 habitants) ne sont pas plus importants que sur les grandes villes, même si leurs structures sont différentes. Par exemple, les ventes de détail semblent être moins dépendantes du trafic entrant dans les petites villes. <p>Les paramètres les plus importants pour la prévision des ventes au détail sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> Population Revenu moyen dans la région Trafic entrant dans la ville • Le trafic détourné et la limitation de l'accès au contournement amènent une baisse faible mais statistiquement significative des ventes.

• TITRE :	<i>The bypass Impact on Communities</i>
• AUTEUR(S) :	Paul V. PLOTAS
• ORGANISME :	American Society of civil Engineers
• Année de parution :	1996
• Nombre de pages :	6
• Illustrations	Plan des différents contournements étudiés
• Type d'étude :	Étude de cas
• Localisation géographique éventuelle :	Missouri, Route 50
• MOTS-CLÉS :	Contournement, trafic local, trafic de transit, impact économique, temps de parcours.
• OBJET :	Rendre compte des problèmes posés par le choix d'un tracé pour la déviation de plusieurs petites villes (2000 à 3500 habitants) lors de la construction de la route 50 devant relier les villes de Sedalia et Jefferson City.
• PRINCIPALES IDÉES-FORCES :	<p>Il était décidé dès le départ que cette route aurait le statut d'autoroute, et donc que l'accès ne serait possible que par un échangeur. Les villes devant être contournées craignaient donc des effets négatifs graves. Toutefois, après examen des cas de plusieurs autres villes similaires ayant fait l'objet d'un contournement, il ressort que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les habitants se déclarent satisfaits par l'amélioration des conditions de vie et de sécurité à l'intérieur de la ville. • Les commerces de service à l'automobile ont été affectés mais dans l'ensemble, l'activité a retrouvé un niveau normal quelques années après la mise en service de la déviation. • Souvent, l'activité industrielle a connu un développement accéléré. <p>Une fois le principe de la déviation accepté, les communes voulaient que l'on trouve une localisation suffisamment proche de la ville pour qu'une partie du trafic local puisse en bénéficier et suffisamment lointaine pour ne pas restreindre le développement spatial de la ville. Si bien que deux ans après le début des études, le tracé définitif n'est pas arrêté.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • TITRE : • AUTEURS : • ORGANISME : 	<p><i>Impacts of Highway bypasses on Kansas Towns</i></p> <p>David BURRESS</p> <p>Institute for Policy and Business Research School of Business Department of Economics The University of Kansas</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Année de parution : • Nombre de pages : • Illustrations (nature, nombre, etc.) : • Type d'étude : • Localisation géographique éventuelle : 	<p>1996</p> <p>120</p> <p>Tableaux récapitulatifs des résultats</p> <p>Étude méthodologique et étude de cas</p> <p>Kansas, USA</p>
<ul style="list-style-type: none"> • MOTS-CLÉS : 	<p>Évaluation socio-économique, impact à long terme, à court terme, valeur du temps, action préventive.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • OBJET ET MÉTHODE : 	<p>L'auteur cherche à comparer les bénéfices apportés à la collectivité par la construction d'une déviation (essentiellement les gains de temps) à ses impacts sur l'économie de la commune traversée. L'étude s'appuie sur des données concernant les villes du Kansas ayant fait l'objet d'une déviation entre les années 1988 et 1994. Les principaux points examinés sont les suivants :</p> <p>1) Gains de temps :</p> <p>L'estimation de la part du trafic de transit est faite à l'aide d'un modèle gravitaire dont les paramètres sont ajustés grâce à la connaissance du trafic global sur les segments de route concernés.</p> <p>La valeur du temps est déterminée à partir du salaire horaire moyen et du taux d'occupation des voitures. Il lui est ajouté le coût d'exploitation du véhicule.</p> <p>Les vitesses de parcours sont mesurées sur le terrain à différentes heures de la journée.</p>

	<p>2) Effets de long terme sur les ventes au détail : L'étude est basée sur le niveau des taxes sur la consommation, bien que leur structure ait changé au cours du temps, qu'elles ne couvrent pas la totalité des ventes de détail et qu'elles ne leur sont pas limitées. Une régression multiple est réalisée en prenant comme variables explicatives le revenu par habitant et une variable binaire concernant la déviation (valeur = 0 avant déviation, = population totale après déviation).</p> <p>3) Effets de long terme sur l'emploi et les salaires distribués : Les données disponibles concernent 300 villes et 7 années (avant ou après la construction de la déviation). Les variables explicatives sont le trafic local, le trafic de transit total, le trafic de transit sur la déviation et le trafic de transit sur autoroute contournant la ville.</p> <p>4) Effets de court terme sur l'emploi et les salaires distribués : On étudie, pour un secteur économique donné, la différence entre les taux de croissance dans chaque ville contournée et la « zone témoin » qui lui correspond. Il s'agit d'une zone proche de cette ville, en général plus grande que celle-ci et dont l'économie n'a pas été affectée par la construction de la déviation. Les variables explicatives sont différentes du cas précédent et sont choisies afin de ne considérer que le court terme. Il s'agit de variables « binaires » (= 1 si vrai, = 0 sinon) liées à la déviation (année de la construction de la déviation ou année suivant sa mise en service) ou non (récession économique nationale des années 90-91).</p> <p>5) Effets sur les firmes prises individuellement : Cette fois, on compare le taux de croissance moyen des firmes d'un secteur d'activité (et non pas le taux de croissance moyen du secteur) aux taux de croissance de ce secteur dans une « zone témoin ». Les variables explicatives sont les mêmes que précédemment.</p>
<p>• PRINCIPALES IDÉES-FORCES :</p>	<p>1) Gains de temps : Ils sont estimés en moyenne à 1 million de \$ pour chaque ville</p> <p>2) Effets de long terme sur les ventes au détail : L'impact est globalement légèrement négatif dans les petites villes et légèrement positif dans les grandes villes, les commerces dépendant du trafic étant les plus touchés. Mais dans tous les cas, cet impact est peu significatif.</p>

- 3) Effets de long terme sur l'emploi et les salaires distribués :
En moyenne, l'impact des simples déviations est non significatif. Les effets négatifs sont beaucoup plus sensibles à l'occasion de la construction d'une autoroute : l'accès y est limité, elle est utilisée pour des trajets plus longs et les usagers sont moins susceptibles de s'arrêter de façon imprévue. Toutefois, ce type d'infrastructure amène un accroissement considérable du nombre de voitures passant près de la ville, ce qui peut devenir un atout.
- 4) Effets de court terme sur l'emploi et les salaires distribués :
La récession économique aux USA des années 90-91 a touché les villes contournées plus sévèrement que les autres.
Il n'y a pas d'effets significatifs de la construction proprement dite.
L'impact de la présence de la déviation sur les commerces dépendant du trafic est plutôt négatif et plutôt positif sur les autres firmes, avec de grandes disparités entre les communes.
- 5) Effets sur les firmes prises individuellement :
Le seul fait général significatif que l'on puisse relever est que, pour les commerces dépendant du trafic, l'année de mise en service de la déviation apporte une croissance moins forte (ou une décroissance plus forte) que dans la zone témoin, alors que cette tendance s'inverse dès l'année suivante. Cela peut être interprété par le fait que l'ouverture de la déviation a initialement un impact très négatif tandis que l'année suivante, les entreprises ont eu le temps de réagir, par exemple en changeant leur localisation.

Pour finir, l'auteur pose la question de savoir dans quelle mesure on doit tenir compte des impacts négatifs sur l'économie locale puisque, du point de vue de la collectivité, il ne s'agit que d'un transfert (un achat qui n'est pas effectué dans une ville le sera dans une autre) puis il apporte la réponse suivante : la puissance publique se doit de traiter tous ses administrés de manière égale, aussi faut-il développer des outils de prévision de ces impacts afin que l'on puisse agir pour les minimiser.

• TITRE :	<i>Evaluation of the Economic Impacts of a Highway Bypass : a case Study of the Goulburn Bypass</i>
• AUTEUR(S) :	Bruno P. PAROLIN et Barry J.GARNER
• ORGANISME :	School of Geography, University of New South Wales Sydney NSW 2052, Australia
• Année de parution :	1995
• Nombre de pages :	13
• Illustrations (nature, nombre, etc.) :	Carte présentant le sujet de l'étude, tableaux statistiques donnant l'opinion des acteurs concernés sur l'évolution de l'activité de leur commerce du fait de la mise en place de la déviation.
• Type d'étude :	Etude de cas
• Localisation géographique éventuelle :	Ville de Goulburn en Australie (New South Wales)
• MOTS-CLÉS :	Impacts économiques et sociaux, déviation routière, enquête – questionnaire, emploi, chiffre d'affaires annuel brut, comparaison avec prévisions.
• OBJET :	L'étude consiste en l'analyse des réponses à un questionnaire soumis aux propriétaires des commerces de la ville de Goulburn 17 mois après la mise en service de la déviation, concernant l'évolution de leur activité.
• PRINCIPALES IDÉES-FORCES :	<p>Les commerces dépendants du trafic routier ont été les plus durement touchés (40 % du total ont subi un impact négatif), les autres n'ayant pas été affectés ou ayant connu une hausse de leur chiffre d'affaires. Seule exception : les motels ont globalement été épargnés.</p> <p>Le nombre d'emplois supprimés représente seulement 3,7 % du total des emplois concernés par l'enquête, la plupart d'entre eux (80 %) étant constituée d'emplois à temps partiel ou saisonniers.</p> <p>L'étude d'impact qui avait été faite préalablement avait négligé cet aspect.</p> <p>Une autre étude conduite sur ce sujet a elle beaucoup surestimé les pertes d'emplois dues à la mise en service de la déviation.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ● TITRE : ● AUTEUR(S) : ● ORGANISME : 	<p><i>Déviations d'agglomérations</i> <i>Un bilan sur 20 cas</i></p> <p>André MERIAUX, Méjid HADDJERI et al</p> <p>CETE Méditerranée et SETRA</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Année de parution : ● Nombre de pages : ● Illustrations (nature, nombre, etc.) : ● Type d'étude : ● Localisation géographique éventuelle : 	<p>1990</p> <p>63</p> <p>Cartes, tableaux de mesures, photos, tableaux récapitulatifs de résultats.</p> <p>Études de cas</p> <p>20 localités réparties sur tout le territoire français</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● MOTS-CLÉS : 	<p>Investissement, infrastructure, prévision, fluidité du trafic, gain de temps, sécurité, consommation, bruit, gêne piétons, intégration dans le site, effet sur l'environnement, effet sur les terres, effets sur le commerce local, effet sur l'activité industrielle et commerciale, effet sur l'activité touristique, enquête, entretien.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● OBJET : 	<p>Étude avant/après, avec suivi pendant 2 à 3 ans après la construction, basée sur un certain nombre de mesures (bruit, pollution, temps de parcours, consommation des véhicules, accidents) ainsi que sur des enquêtes auprès de la population (cadre de vie, évolution de l'activité économique) et des élus locaux afin de savoir si la réalisation est conforme aux prévisions.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● PRINCIPALES IDÉES-FORCES : 	<p>Les principales conclusions sont les suivantes :</p> <p>Bilan très favorable sur le gain de temps et le délestage de trafic Impact nul sur la consommation</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bilan faiblement positif concernant la sécurité : la configuration de certains carrefours est accidentogène (rem : seul ce genre d'accès est autorisé dans ce cas). ● Les habitants se sont montrés satisfaits de l'amélioration de leur cadre de vie.

	<ul style="list-style-type: none">• La perte de terrain pour l'agriculture est le plus souvent compensée par un remembrement plus ou moins efficace.• Globalement, l'impact sur l'activité commerciale est négatif, surtout pour ce qui concerne les activités dépendantes de la route. Toutefois, il est mis l'accent sur le fait qu'une action menée en concertation entre la municipalité et les commerçants comprenant une réhabilitation intelligente du centre, une campagne publicitaire préalable à l'ouverture de la déviation, ainsi qu'une signalisation bien conçue peuvent permettre d'enregistrer une augmentation considérable de l'activité.
--	---

<ul style="list-style-type: none"> ● TITRE : ● AUTEUR(S) : ● ORGANISME : 	<p><i>Effects of Highway Bypasses on Rural Communities and Small Urban Areas</i></p> <p>Andrew C. LEMER, Sally D. LIFF et al</p> <p>Transportation Research Board National research Council (NCHRP, Research Results Digest)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Année de parution : ● Nombre de pages : ● Illustrations (nature, nombre, etc.) : ● Type d'étude : ● Localisation géographique éventuelle : 	<p>1996</p> <p>12</p> <p>Tableaux de données</p> <p>Synthèse d'études de cas</p> <p>Les études rassemblées ici sont de toutes origines, mais viennent pour l'essentiel d'Amérique du Nord et d'Europe</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● MOTS-CLÉS : 	<p>Déviations, Impacts, données, méthodes d'analyse, activité commerciale, emploi, utilisation du sol et valeur foncière, mesures de compensation.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● OBJET : 	<p>Etat des connaissances sur les impacts d'une déviation sur les agglomérations de moins de 50 000 habitants.</p> <p>Pratique dans l'utilisation de ces connaissances dans l'élaboration d'un projet de déviation.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● PRINCIPALES IDÉES-FORCES : 	<p>Méthodes utilisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Comparaison avant/après dans un cas précis. ● Comparaison entre la ville contournée et une ville similaire non contournée. ● Étude des changements dans l'utilisation du sol le long de l'ancienne route, de la déviation et globalement dans la ville.

	<p>Moyens utilisés :</p> <ul style="list-style-type: none">• Enquêtes d'opinion.• Évolution des ventes de détail.• Évolution des valeurs foncières.• Autres statistiques (population, etc.). <p>Résultats :</p> <ul style="list-style-type: none">• Les $\frac{3}{4}$ des études évoquant ce paramètre ont fait état d'une augmentation de la population (de ce point de vue, il n'y a pas de différences selon la taille des villes.• L'impact sur l'activité économique est jugé positif. Mais on constate un déplacement de l'activité commerciale dépendant du trafic (station-service, restaurant) vers la nouvelle route (1/3 des anciens commerces se déplace, un nombre similaire d'établissements est créé, et 1/3 disparaît).• L'évolution du cadre de vie est presque toujours jugée bonne.• L'emploi est en croissance dans 75% des cas.• Dans presque tous les cas, la valeur foncière est globalement en hausse. <p>D'autres types d'impacts sont parfois cités :</p> <ul style="list-style-type: none">• Amélioration des conditions de circulation.• Sécurité.• Meilleur accès à la ville.• Augmentation de l'espace de stationnement dans le centre ville.• La route ne coupe plus la commune en deux. <p>Dans 90% des cas, les études d'impact menées a priori étaient positives.</p> <p>Mesures proposées pour amoindrir les impacts négatifs</p> <ul style="list-style-type: none">• Signaler la présence des commerces du centre ville.• Amélioration des accès : accès seulement par routes de service, échangeur.
--	---

<ul style="list-style-type: none"> ● TITRE : ● AUTEUR(S) : ● ORGANISME : 	<p><i>Suivi de la rocade Sud de l'agglomération Grenobloise</i></p> <p>Anonyme</p> <p>CETE de Lyon, A.U.R.G. (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Année de parution : ● Nombre de pages : ● Illustrations (nature, nombre, etc.) : ● Type d'étude : ● Localisation géographique éventuelle : 	<p>1988</p> <p>11 volumes</p> <p>Cartes de présentation du site, tableaux de données</p> <p>Étude de cas</p> <p>Agglomération Grenobloise (Département de l'Isère, France)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● MOTS-CLÉS : 	<p>Impact, trafic, activités économiques, localisation, accessibilité, mobilité, point de vue des usagers, point de vue des habitants.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● OBJET : 	<p>Le contournement par le Sud de l'agglomération Grenobloise (entre les autoroutes A41 à l'Ouest et A46 à l'Est) a été réalisé en partie en 1968 à l'occasion des jeux olympiques d'hiver de 1985 à 1987, il a été procédé au bouclage avec l'A46, au passage à 2x2 voies (contre 3 voies pour les deux sens de circulation auparavant), et à la dénivellation de tous les carrefours. L'objectif de cette étude est de déterminer les impacts de la réalisation de ces travaux sur les niveaux de trafic, l'activité économique, la mobilité des personnes et l'urbanisation. Les méthodes employées sont l'analyse d'observations (comptages, plans d'urbanisme, évolution des bases d'imposition des communes, de la population) et la distribution d'un questionnaire à un échantillon représentatif de chaque catégorie de personnes concernées de près ou de loin par la rocade (usagers, riverains, chefs d'entreprise).</p>

<p>• PRINCIPALES IDÉES-FORCES :</p>	<p><i>1/ Contexte</i> Entre 1979 et 1985, On a constaté une forte hausse de la mobilité des personnes, avec une domination grandissante du véhicule particulier (V.P.) comme mode de transport (75 % du total des déplacements avec un taux encore plus élevés parmi les trajets concernés par la rocade Sud).</p> <p><i>2/Trafic</i> Le suivi des niveaux de trafic de 1982 à 1987 a montré :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une forte augmentation sur la rocade avec un trafic induit important. • Une légère baisse, voire une stagnation sur les grands boulevards urbains (sans aucun changement à l'heure de pointe). • Une augmentation sensible sur les routes et autoroutes connectées à la rocade. • Par ailleurs, les estimations faites en 1982 pour l'année 1987 sont en général plus faibles que les trafics observés car on a sous-estimé l'ampleur des phénomènes de périurbanisation et de déplacement des emplois du centre vers la périphérie. <p><i>3/Les usagers</i> Les comptages effectués et les réponses aux questionnaires distribués ont montré que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moins de 10 % des usagers de la rocade sont en transit. • Ce sont pour la plupart des habitués, ils empruntent la rocade plusieurs fois par semaine, le plus souvent pour se rendre sur leur lieu de travail. • Ils se déclarent en majorité satisfaits par le service offert et insistent sur le gain de temps apporté malgré l'allongement des distances. • Tous estiment que la mise en service de la rocade leur a permis d'augmenter leur mobilité. • Ils désirent avant tout une amélioration du réseau routier et se soucient peu des transports en commun. <p><i>4/ Le point de vue des habitants</i> Éléments émergeant des réponses aux questionnaires distribués :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une immense majorité considère la rocade comme utile ou très utile (même parmi les riverains). • Presque tous considèrent que la communication sur la rocade a été mal faite. <p><i>5/Analyse des effets de coupure engendrés par la rocade</i> Dans les 4 communes traversées par la rocade, la position des services publics fait que le besoin de franchissement est élevé.</p>
-------------------------------------	--

	<p>Au Nord de la rocade (vers Grenoble), se met en place un tissu urbain dense alors que la partie Sud voit surtout se développer les zones pavillonnaires.</p> <p>Les communes profitent de cette barrière entre elles et l'agglomération dense pour réaffirmer leur identité en créant de nouveaux centres communaux qui « tournent le dos » à la rocade.</p> <p>Elles profitent de « l'effet vitrine » pour installer de nouvelles zones industrielles le long de la rocade.</p> <p><i>6/ Les activités industrielles</i></p> <p>10 zones d'activités (Z.A.) ont été créées par les communes le long de la rocade alors que le Schéma directeur régional n'en prévoyait que trois.</p> <p>D'une manière générale, le poids économique (emplois, permis de construire pour les activités commerciales) des 4 communes traversées par la rocade dans l'agglomération est en hausse sensible entre 1980 (date de commencement des premiers travaux) et 1986.</p> <p>Il ne faut toutefois pas en attribuer tous les mérites à la rocade. D'une part, il existe une tendance générale au déplacement des emplois vers la périphérie de l'agglomération. D'autre part, une bonne partie de la croissance vient d'une seule commune qui a bénéficié de l'implantation de deux entreprises (dont Hewlett Packard) importantes et en forte croissance. 60 % des implantations sont en fait des relocalisations en provenance de Grenoble. Les raisons en sont souvent le manque de place et le taux de taxe professionnelle moins élevé qu'ailleurs. Toutefois, 3 des 4 communes traversées par la rocade avaient un taux de taxe professionnelle élevé, et cela ne les a pas empêché de connaître une évolution favorable.</p> <p><i>7/Rocade et développement urbain</i></p> <p>Les communes situées à l'Est de l'agglomération bénéficient d'une meilleure accessibilité grâce à la rocade. Il semble en effet que les personnes habitant cette zone et travaillent dans l'une des 4 communes traversées par la rocade soit forte par rapport au nombre total d'emplois dans l'agglomération. Toutefois, l'accessibilité n'est pas jugée par les ménages comme un critère de choix déterminant mais comme un élément très apprécié a posteriori.</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> ● TITRE : ● AUTEUR(S) : ● ORGANISME : 	<p><i>By-passes for Communities</i></p> <p>Rosalie HILL, et Peter TOWNROE</p> <p>School of Urban and Regional Studies Sheffield City Polytechnic</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Année de parution : ● Nombre de pages : ● Illustrations (nature, nombre, etc.) : ● Type d'étude : ● Localisation géographique éventuelle : 	<p>1991</p> <p>87</p> <p>Plans de situation et tableaux donnant les résultats d'enquêtes</p> <p>Étude de cas</p> <p>Grande Bretagne</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● MOTS-CLÉS : 	<p>Étude coûts - bénéfices, contournement, enquête d'opinion, monétarisation, comparaison avant/après.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● OBJET : 	<p>L'étude consiste en l'évaluation des impacts immédiats (quelques mois après la mise en service de la route) de la construction d'une déviation autour de trois petites villes anglaises (Addingham, Banbury et Frome) en termes de facilité de circulation, de qualité de vie, de sécurité pour les usagers de la route et pour les habitants ainsi que sur l'activité des commerçants.</p> <p>Pour ce faire, on a analysé les premiers résultats concernant le trafic détourné, les accidents constatés et leur gravité.</p> <p>On a également sollicité la collaboration des habitants de la ville à travers la distribution à un échantillon représentatif de celle-ci d'un questionnaire. Il y est demandé à chacun de dire s'il en a retiré un avantage ou un inconvénient auquel il peut éventuellement donner une valeur monétaire.</p>

<ul style="list-style-type: none">● PRINCIPALES IDÉES-FORCES :	<p>Résultats des enquêtes :</p> <ul style="list-style-type: none">● Globalement, l'opération est jugée avantageuse, aussi bien par les résidents que par les propriétaires de commerces.● Sur « l'ancienne route » le trafic a considérablement chuté mais les vitesses pratiquées restent élevées.● Les avantages ont toutefois été ressentis surtout par les riverains de cette route, notamment grâce à la baisse du trafic de poids lourds.● Les habitants de la commune qui empruntent la déviation pour rejoindre leur lieu de travail enregistrent des gains de temps et d'argent significatifs.● Il est généralement admis que les bénéfices auraient été considérablement plus élevés si l'on avait réaménagé l'ancien corridor, pour aller vers plus de sécurité.
--	---

<ul style="list-style-type: none"> ● TITRE : ● AUTEUR(S) : ● ORGANISME : 	<p><i>Economic & Social effects of a Highway Bypass American Fork, USA</i></p> <p>Anonyme</p> <p>Utah State University College of Business and Science</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Année de parution : ● Nombre de pages : ● Illustrations (nature, nombre, etc.) : ● Type d'étude : ● Localisation géographique éventuelle : 	<p>1968</p> <p>270</p> <p>Tableaux récapitulatifs concernant la ville étudiée</p> <p>Etude de cas</p> <p>Utah, USA</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● MOTS-CLÉS : 	<p>Impact, déviation, activités commerciales et industrielles, logements, emplois, valeurs foncières.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● OBJET : 	<p>Évaluation des effets socio-économiques de la construction d'une déviation sur la ville d'American Fork (Utah). La déviation a été mise en service en 1964 et l'étude s'appuie principalement sur la comparaison entre la ville contournée et une ville témoin comparable (Spanish Fork) sur les périodes allant de 1955 à 1958 (avant la construction de la déviation) et de 1962 à 1964 (pendant et après la construction de la déviation). La comparaison effectuée avant la construction de la déviation est utile pour éliminer les « effets parasites » (comme par exemple le fait que les industries présentes sur une commune fassent partie d'un secteur en déclin continu sur le plan national) et ne mette en lumière que les impacts de cette déviation. Il faut noter que dans cette étude, les niveaux de vente au détail ont été estimés à partir du montant des taxes prélevées sur elles.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● PRINCIPALES IDÉES-FORCES : 	<ul style="list-style-type: none"> ● Parmi les commerces, il semble que seuls ceux dont l'activité est liée au trafic routier (stations-service, restaurants, motels dans une moindre mesure) aient été négativement affectés.

	<ul style="list-style-type: none">• La présence de la déviation a vraisemblablement dynamisé le secteur de la construction ou la rénovation de logements à American Fork, même après avoir éliminé des statistiques les logements détruits pour permettre la construction de la déviation puis reconstruits dans la commune. L'année où ce secteur a été le plus dynamique est 1965, soit un an après la mise en service de la déviation.• Après 1964, American Fork a connu un accroissement net du nombre d'établissements industriels + rapide que les autres communes, au contraire de la période précédente. De plus, la durée de vie moyenne des nouvelles entreprises y est à ce moment plus élevée qu'ailleurs.• Les valeurs foncières, en retrait par rapport à Spanish Fork avant l'ouverture du contournement, ont ensuite rapidement augmenté et dépassaient en 1965 le niveau atteint par celle-ci.
--	--

<ul style="list-style-type: none"> • TITRE : • AUTEUR(S) : • ORGANISME : 	<p><i>Urbanisation aux abords des infrastructures - Phénomènes économiques et effets induits en entrées de ville</i></p> <p>Jean-Claude GALLETY, Jacques BANDERIER</p> <p>CERTU</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Année de parution : • Nombre de pages : • Illustrations (nature, nombre, etc.) : • Type d'étude : • Localisation géographique éventuelle : 	<p>1994</p> <p>94</p> <p>Plans des villes et quartiers étudiés, tableaux de données, diagrammes, photos, croquis.</p> <p>Synthèse d'études de cas.</p> <p>Nantes, Lyon.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • MOTS-CLÉS : 	<p>Entrée de ville, urbanisation, documents d'urbanisme, acteurs économiques, aménagement, offre foncière, intercommunalité.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • OBJET : 	<p>Cet ouvrage est issu du Séminaire Entrées de Ville organisé par le CERTU le 24 février 1994.</p> <p>Dans une première partie, les auteurs analysent et décrivent les phénomènes d'urbanisation en entrées de ville. Ils exposent le rôle inducteur des grandes infrastructures, expliquent l'histoire de la mutation d'un paysage, montrent le rôle des documents d'urbanisme.</p> <p>Ensuite, ils reviennent sur les logiques économiques et les logiques d'acteurs. Après avoir présenté les partenaires institutionnels et les acteurs économiques, ils exposent les critères d'implantation et la spatialisation des activités.</p> <p>Puis ils reviennent sur le décalage entre l'offre foncière et la demande puis montrent l'émergence de l'intercommunalité pour des questions d'aménagement.</p> <p>En annexe, un article sur les profils en travers pour les boulevards urbains et six chartes d'urbanisme commercial.</p>

<p>• PRINCIPALES IDÉES-FORCE :</p>	<p>La première idée-force concerne les infrastructures : elles engendrent la périurbanisation. Au travers des différentes études, il apparaît que les grands axes qui viennent au contact de la ville sont le support d'un développement de l'urbanisation. D'autre part, l'analyse de la relation de la voie à l'économie montre que la forme que revêt le tissu urbain en entrée de ville en dépend.</p> <p>Sur l'exemple du Champ du Pont à l'est de Lyon, les auteurs montrent la multiplicité des acteurs publics sur une opération et regrettent le cloisonnement des savoir-faire techniques intervenant sur un aménagement.</p> <p>Dans une zone commerciale, la stratégie des entreprises montre l'importance d'un groupe leader qui par son rayonnement régional assure aux futures enseignes une importante clientèle. Les motivations des acteurs économiques dans leur choix d'implantation sont l'accessibilité, la visibilité, la disponibilité foncière, la fiscalité et la qualité.</p> <p>L'espace entrée de ville est généralement géré par plusieurs communes. C'est dans ce contexte que les communes sont amenées à se regrouper et à pratiquer une certaine intercommunalité contrainte et forcée. Mais le premier bilan national sur la mise en place de l'intercommunalité montre une certaine appréhension des communes et parfois même un rejet quant à l'utilisation de ces nouveaux outils.</p>
------------------------------------	--

TITRE :	<i>Social and economic effects of highways.</i>
AUTEUR(S) : ORGANISME :	U.S. Department of transportation Federal Highway Administration Office of program and policy planning Socio-economic studies division Washington, D.C.
Année de parution :	1976
Nombre de pages :	250
Illustrations(nature, nombre, etc.) :	plans, photos, schémas, tableaux de données.
Type d'étude :	revue d'études de cas
Localisation géographique éventuelle :	Ohio, Texas, Virginie, Washington, Wisconsin, Maryland.
MOTS-CLÉS :	autoroute, effets de proximité, valeur foncière, population, accessibilité, plan d'aménagement.
OBJET :	Cet ouvrage traite des effets que les autoroutes peuvent avoir sur les individus, les communautés et les régions. Une synthèse des expériences menées dans des études d'impact des autoroutes de ces 5 dernières années est présentée.
PRINCIPALES IDÉES-FORCE :	<p>L'ouvrage propose des conclusions provisoires sur plusieurs aspects de l'utilisation des autoroutes.</p> <p>Les résidents situés à proximité de l'autoroute peuvent être gênés par le bruit, la pollution de l'air ou des problèmes de sécurité et ces inconvénients peuvent être les raisons de faibles valeurs foncières.</p> <p>Les effets de l'autoroute sur l'accessibilité, contrairement aux effets de proximité, sont généralement positifs. Les avantages de l'accessibilité de l'autoroute souvent contrebalancent les inconvénients de sa proximité, même pour les terrains résidentiels. Que les avantages ou inconvénients prévalent près des autoroutes dépend surtout de l'usage des terrains alentours. Les usages commerciaux ou industriels en bénéficient en général. Les résidences par contre peuvent être gênées par la proximité de l'autoroute. Certaines activités comme les écoles, les églises et les hôpitaux peuvent bénéficier suffisamment de l'accessibilité et de la visibilité offertes par l'autoroute pour justifier leur emplacement à proximité. Le développement près des autoroutes ressemble à la situation d'insatisfaction dans les plans d'aménagement, excepté que les conflits près des autoroutes sont plus prononcés.</p>

• TITRE :	<i>Finance, planning, programming, economic, analysis, and land development</i>
• AUTEUR(S) :	nombreux auteurs
• ORGANISME :	National Research Council
• Année de parution :	1991
• Nombre de pages :	384
• Illustrations (nature, nombre, etc.) :	tableaux de données, graphiques, schémas
• Type d'étude :	recueil d'articles de recherche
• Localisation géographique éventuelle :	
• MOTS-CLÉS :	systèmes de transport, recherche, plans de transport, économie des transports, aménagement du territoire, prise de décision, taxation, système d'information géographique.
• OBJET :	Les articles concernent la recherche et les applications sur l'administration et les plans de systèmes de transport. Ils couvrent les problèmes de prix, applications de plans de transport, économie des transports, aménagement du territoire.

<ul style="list-style-type: none">• PRINCIPALES IDÉES-FORCE :	<p>Dans les articles concernant la taxation, les revenus et la planification, on trouve une discussion sur des problèmes variés de taxation : un modèle de taxation des véhicules en Arabie Saoudite, une législation des taxes de stationnement mise en place dans l'état de Washington pour aider le gouvernement local à augmenter ses revenus...</p> <p>Les articles sur la planification des transports incluent des discussions sur les pics de circulation sur les corridors routiers, sur les impacts de la reconfiguration de zones sur les prévisions de demande de transport, sur les estimations de besoins en autoroutes pour l'année 2005...</p> <p>Le groupe suivant d'articles sur les données de transport et les systèmes d'informations traitent de statistiques sur le volume du trafic. Les autres articles regardent les applications des systèmes d'informations géographiques au niveau local et au niveau de l'état. Dans la partie économie des transports, on trouve un article sur une méthode quantitative pour l'analyse de la politique d'investissement routier.</p> <p>Les articles suivants sont sur la programmation, la planification et l'évaluation des transports. Un article s'intéresse particulièrement au processus de prise de décision à Portland, Orégon (USA).</p>
---	---

• TITRE :	<i>Economic analysis for Highways</i>
• AUTEUR(S) :	Robley WINFREY
• ORGANISME :	Iowa State University
• Année de parution :	1969
• Nombre de pages :	923
• Illustrations (nature, nombre, etc.) :	tableaux de données, graphiques
• Type d'étude :	Étude méthodologique
• Localisation géographique éventuelle :	
• MOTS-CLÉS :	analyse économique, autoroute, contournement, coûts, bénéfices, accidents, trafic.
• OBJET :	Description de méthodes d'analyses économiques appliquées au transport et conclusions sur les bénéfices et les coûts des autoroutes et des contournements routiers. L'ouvrage a pour but de faire mieux comprendre et mieux appliquer l'analyse économique afin d'en faire un outil dans la prise de décision.
• PRINCIPALES IDÉES-FORCE :	<p>La mesure de la valeur des autoroutes et de leur amélioration doit être vue par une analyse de la conséquence de l'usage des autoroutes à la fois sur les usagers de la route mais aussi sur la population.</p> <p>Les usagers sont les principaux bénéficiaires de l'installation d'un nouveau réseau routier : celui-ci correspond généralement à une demande, et cette demande (plus de fluidité, moins de pertes de temps...) se trouve donc assouvie.</p> <p>Les conséquences sur la population sont plus difficiles à percevoir. Dans l'ensemble, les contournements semblent économiquement et socialement désirables.</p> <p>Les effets sur la communauté sont plus forts lorsque la population est petite et qu'un grand pourcentage du commerce vit du trafic. Des risques de baisses de ventes sont à craindre pour les stations services, les restaurants, les auberges... Le volume des ventes gagnées sur les gens de passage sont en général beaucoup plus faibles que ce que pensent les marchands et élus locaux.</p> <p>On ne peut pas répondre à la question de savoir s'il y aura plus ou moins de ventes au détail avant ou après la construction du contournement. Cela dépend de chaque communauté urbaine.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • TITRE : • AUTEUR(S) : • ORGANISME : 	<p><i>Community consequences of highway improvement</i> <i>Report 18</i></p> <p>Edgar M. HORWOOD, Carl A. ZELLNER, and Richard L. BUDWIG</p> <p>University of Washington National cooperative highway research program National academy of sciences National research council</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Année de parution : • Nombre de pages : • Illustrations (nature, nombre, etc.) : • Type d'étude : • Localisation géographique éventuelle : 	<p>1965</p> <p>37</p> <p>tableaux de données</p> <p>revue de littérature de différentes études des conséquences d'améliorations d'autoroutes sur la population</p> <p>Etats-Unis</p>
<ul style="list-style-type: none"> • MOTS-CLÉS : 	<p>études, contournement routier, pénétrantes.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • OBJET : 	<p>La recherche menée ici consiste en une revue des études existantes sur les conséquences des améliorations de réseaux autoroutiers sur la population. L'objectif est de relier et de confronter les informations publiées.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • PRINCIPALES IDÉES-FORCE : 	<p>Les conclusions émanant de ces études montrent qu'aucune généralisation ne peut être faite que les contournements aident l'économie locale dans les régions contournées, si ce n'est à propos de réductions de congestion ou d'améliorations pour les piétons sur la route déviée.</p> <p>On peut cependant dire que les contournements affectent les populations différemment. En changeant la nature des frontières commerciales et les relations entre les villes, un contournement peut substantiellement ralentir l'activité économique dans une ville et l'améliorer dans une autre.</p> <p>On aborde ensuite les études concernant les autoroutes pénétrantes. L'apparente conclusion de ces études est que les valeurs foncières sont en hausse aux abords de ce type de routes.</p> <p>La plupart de ces études ont été menées dans des buts de relations avec le public pour répondre au problème actuel émanant du contrôle des accès et de la localisation des activités aux abords des autoroutes.</p>

• TITRE :	<i>Axes autoroutiers et développement des régions</i>
• AUTEUR(S) :	François Plassard
• ORGANISME :	CNRS, LET, Maison Rhône Alpes des Sciences de l'Homme, Lyon
• Année de parution :	1990
• Nombre de pages :	17
• Illustrations (nature, nombre, etc.) :	
• Type d'étude :	résumé de différents types d'études
• Localisation géographique éventuelle :	France
• MOTS-CLÉS :	développement, transport, aménagement du territoire, politique d'aménagement, analyse coûts-avantages, stratégie
• OBJET :	présentation des résultats et des recherches des 20 dernières années sur l'évaluation des conséquences de la mise en service d'un système autoroutier sur le développement d'une région.

<ul style="list-style-type: none">• PRINCIPALES IDÉES-FORCE :	<p>L'auteur distingue tout d'abord trois contextes dans le développement des autoroutes : préoccupation strictement transport, objectifs d'aménagement du territoire et question de la place des infrastructures dans les politiques d'aménagement régionales et locales. Il évoque ensuite trois étapes correspondant à l'évolution des préoccupations et à l'affinement des connaissances : les tentatives d'extension de l'analyse coûts-avantages, les études de suivi et les stratégies.</p> <p>Une des idées force est que les transformations repérables sont difficilement rattachables aux seuls effets des infrastructures de transport ; elles renvoient de façon plus générale au rythme des changements sociaux. On ne peut plus rattacher de façon simple à la mise en service d'un tronçon autoroutier des effets positifs sur le développement régional qui découleraient de façon plus ou moins automatique de cette modification de l'offre de transport.</p> <p>Le discours dominant consiste à dire que les effets des infrastructures seront à la mesure des stratégies, plus ou moins ambitieuses, plus ou moins novatrices, qui seront élaborées par les acteurs économiques ou institutionnels.</p> <p>La construction d'une autoroute a des effets de construction, des effets directs et des effets indirects sur l'économie. Le domaine des effets indirects est celui où nos connaissances sont les plus incertaines. On peut tout de même affirmer que la création d'une infrastructure de transport n'amène pas de façon automatique richesse et prospérité, que l'ampleur des effets dépend des stratégies élaborées et que les collectivités locales doivent prendre des mesures d'accompagnement lors de l'arrivée des nouvelles infrastructures.</p> <p>Mais les effets des infrastructures de transport transitent aussi par les phénomènes de trafic. En tissant une nouvelle toile d'araignée, le réseau autoroutier modifie la structure même de l'espace, ou plus exactement il crée un nouvel espace qui n'était pas concevable quelques décades auparavant.</p> <p>Au terme de cette présentation, on en arrive à trois conclusions principales : la saturation va conduire à accroître l'intermodalité, l'espace qui se construit a maintenant une dimension européenne, les régions seront au cœur de ces transformations.</p>
---	---

Nombre d'accès par km sur la route 132 pour les villes contournées

	A comm	A rési	A ind	A inst	A terrains	A divers	A inters.	total
Mont-Joli								
nb accès au km	5,98	4,82	0,33	0,67	1,99	0,33	3,66	17,80
pourcentage	33,60	27,08	1,85	3,76	11,18	1,85	20,56	100,00
Chandler								
nb accès au km	7,73	8,02	0,29	1,29	0,86	0,72	3,15	22,05
pourcentage	35,06	36,37	1,30	5,85	3,90	3,27	14,29	100,00
New Richmond								
nb accès au km	1,15	2,29	0,07	0,10	4,11	0,17	0,84	8,73
pourcentage	13,17	26,23	0,80	1,16	47,08	1,94	9,62	100,00

Données générales sur les villes contournées

	villes contournées		
	Mont-Joli	New Richmond	Chandler
population 1996	6300	4000	3400
villes importantes	Rimouski Matane	Maria Bonaventure	Percé
distance moyenne de la déviation	500	1750	250
longueur totale déviation	3759	9420	3410
lg portion de route contournée	2800	9650	3650
nb routes déviations/centre ville	9	3	11
TJM sur pénétrantes			
TJM déviation	5094	4802	8500
TJM transit	2406	2988	2837
TJM échange et local	2688	1814	5663
vitesse affichée	70	90	70
revenu moyen 1998 (1)	18900	21200	22000
revenu moyen MRC (2)	13300	13400	12500
revenu moyen région (3)	14200	13000	13000
revenu moyen Québec (4)	17500	17500	17500

**Variation en pourcentage de la proportion de population active par rapport à
la MRC, la région, au Québec entre 1986 et 1996**

	Mont-Joli	New Richmond	Chandler
	MRC		
population active totale	1,74	-1,72	-3,66
primaires	6,37	80,74	-25,49
manufacturières	28,32	-9,37	99,38
construction	26,98	77,11	160,28
transport, entreposage	15,36	18,95	-39,81
communication, services publi	11,72	72,06	-6,25
commerces de gros et de dét	-2,31	15,98	-8,10
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	-31,55	-34,12	-38,74
services gouvernementaux	-14,45	37,09	66,06
autres industries de service	65,22	33,01	24,08
	région		
population totale	-5,82	-1,04	-6,94
population active totale	-2,36	2,19	-8,06
primaires	0,70	163,89	-15,07
manufacturières	71,20	29,99	18,03
construction	-15,82	129,43	139,68
transport, entreposage	9,85	-10,34	-43,97
communication, services publi	-69,77	-66,67	28,57
commerces de gros et de dét	-11,80	16,46	-17,30
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	-33,99	-41,54	-49,03
services gouvernementaux	65,43	25,58	46,73
autres industries de service	-3,56	34,38	31,94
	Québec		
population totale	-14,03	-16,31	-14,60
population active totale	-11,77	-12,77	-19,94
primaires	-32,18	-29,14	-44,68
manufacturières	31,36	-8,00	-62,03
construction	-45,57	-15,94	-40,25
transport, entreposage	0,66	-28,16	0,64
communication, services publi	0,00	0,00	0,00
commerces de gros et de dét	-18,46	-20,80	-29,02
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	-5,00	5,68	-0,92
services gouvernementaux	49,31	-46,30	-48,20
autres industries de service	-44,75	-14,55	-10,06

La voie de contournement

Ce questionnaire nous sera très précieux *pour étudier les effets qu'a pu avoir le contournement routier sur différents aspects socio-économiques de votre municipalité.* Toutes les conclusions auxquelles nous pourrions aboutir vous seront présentées dès que possible.

Nous prendrons rendez-vous avec vous pour remplir ce questionnaire ensemble et ainsi vous simplifier la tâche. N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques lorsque cela vous paraît nécessaire. Si des données vous manquent, donnez-nous simplement les informations dont vous disposez. D'avance, merci pour votre collaboration.

Pour toutes les réponses, vous pouvez vous aider des cartes ci-jointes.

I. Description

A. Routes

Veillez inscrire une croix dans la bonne case

	Milieu	rural	périurbain	urbain
voie de contournement	lors de la construction			
	actuellement			
ancienne route	lors de la construction			
	actuellement			

- Où se trouvaient les limites du noyau urbain dans le début des années 1970 ?

- Avez-vous exercé des pressions pour faire construire un contournement ? pour faire réduire la vitesse affichée sur cette route ? À quels endroits exactement ?

- Le plan de zonage de votre municipalité comporte-t-il des dispositions particulières par rapport au développement des abords de la voie de contournement ?

.....

B. Entreprises

- Description : vous pouvez indiquer ici le nombre, ou à défaut le pourcentage, d'entreprises ou de commerces situés aux abords des différentes routes de votre localité lors de l'année de mise en service du contournement et aujourd'hui.

Nous localiserons également les lieux d'implantation sur la carte ci-jointe.

entreprises ou commerces	localisation (nombre ou pourcentage)						lié au contournement (oui/non)
	ancienne route		route 132		autre		
	<i>mise en service</i>	<i>situation actuelle</i>	<i>mise en service</i>	<i>situation actuelle</i>	<i>mise en service</i>	<i>situation actuelle</i>	
<u>centres commerciaux</u>							
.....							
<u>cafés, restaurants, hôtels</u>							
.....							
<u>stations services</u>							
.....							
<u>ventes au détail</u>							
.....							
<u>ventes en gros</u>							
.....							
<u>entreprises de transport</u>							
.....							
<u>autres</u>							
.....							

- A partir de quelle année y a-t-il eu, s'il existe, un contrôle de l'implantation des entreprises ?

C. Services

- Quels sont les portions de territoire situées le long de la route 132 desservies, non desservies et partiellement desservies par les réseaux d'aqueducs et d'égouts ? Aidez-vous de la carte pour nous indiquer les secteurs viabilisés en 1970, 1985 et aujourd'hui.

II. LE DEVELOPPEMENT AUX ABORDS DE LA ROUTE

Depuis 1980, quel fut le nombre total de constructions érigées dans votre municipalité ? De ce nombre, combien avaient un accès direct à la route 132 traversant votre municipalité ? Détaillez par type de construction.

Vous pouvez encore ici indiquer ces informations sur la carte fournie à cet effet.

Année	Nb total de constr.	Nombre de constructions avec accès direct à la route														
		Résidentielle			Commerciale			Industrielle			Institutionnelle			Autres		
		132	anc. route	autre	132	anc. route	autre	132	anc. route	autre	132	anc. route	autre	132	anc. route	autre
1980																
1985																
1990																
1995																
1999																

*nombre, pourcentage ou valeur foncière

1. Note : autres signifie usages agricoles, récréo-touristiques, forestiers, villégiature ...

- La municipalité a-t-elle connu des pressions de développement dans les années 1970?
- Quels sont les lots vacants le long de la voie de contournement ?
- Selon vous, pour les cinq (5) prochaines années, existe-t-il des secteurs aux abords des routes du réseau supérieur plus susceptibles d'être développés ? Si oui, veuillez les localiser sur la carte ci-jointe (utilisez le tableau suivant au besoin).

localisation des secteurs	description

III. LA QUALITÉ DU MILIEU BÂTI

A. La sécurité de la route et de ses abords

- Croyez-vous que le trafic routier qui traverse votre municipalité engendre des problèmes pour le trafic local, les résidents riverains, les piétons et les cyclistes ?
 - oui
 - non
 - ne sait pas

- Avez-vous reçu des plaintes concernant de tels problèmes ?

B. Les problèmes liés à l'environnement

- Existe-t-il des secteurs de votre municipalité où l'intensité du trafic routier (volume, vitesse, camionnage) occasionne des problèmes importants de bruit, de vibration, de poussière ou autres nuisances environnementales pour les résidents riverains ?
 - oui
 - non
 - ne sait pas

- Avez-vous reçu des plaintes concernant de tels problèmes ?

IV. LES IMPACTS

- Quels impacts, s'ils existent, a eu l'amélioration de la route sur :

	Positif	Neutre	Négatif
accessibilité de la localité			
accessibilité de la région			
volume du trafic			
trafic poids lourds			
localisation des commerces			
satisfaction des clients			
satisfaction des fournisseurs			
problèmes de stationnement			
qualité de vie			
temps de parcours			
coûts généraux pour les entreprises			
autres :			
.....			
.....			
.....			

- Pour les entreprises présentes dans la localité avant la construction du contournement:

1. Effet sur les ventes depuis la mise en service :

- baisse significative
- hausse significative
- sans effet

2. Si l'évolution du chiffre d'affaires de certaines entreprises a changé, pensez-vous que ces changements sont dus à la construction du contournement ?

- oui
- non

3. Autres facteurs (entourer un nombre par réponse)

	Pas d'effet			Effet majeur	
	1	2	3	4	5
autres entreprises proches ou le long du contournement	1	2	3	4	5
commerces dans votre localité	1	2	3	4	5
commerces dans d'autres localités	1	2	3	4	5
état général de l'économie régionale	1	2	3	4	5
état général de l'économie nationale	1	2	3	4	5
autres :	1	2	3	4	5
.....	1	2	3	4	5
.....	1	2	3	4	5

- De nouvelles entreprises se sont-elles développées le long du contournement ?

- oui
- non

si oui, lesquelles ?

.....

- Ont-elles nui aux anciennes entreprises ?

- oui
- non

si oui, lesquelles ?

.....

- Combien d'entreprises se sont délocalisées pour venir s'implanter aux abords de la voie de contournement ?

.....

- A-t-on prévu des moyens (servitudes, zonage, intersection, etc...) le long du contournement pour éviter ou réduire les effets du développement de nouveaux commerces sur la fluidité du trafic et la sécurité d'utilisation de la route ?

- oui
- non

êtes-vous en faveur de tels moyens ?

- oui
- non

Pourquoi ?

- Les bâtiments en centre-ville ont-ils connu une dévaluation depuis la construction de la nouvelle infrastructure routière ?
 - oui
 - non

- Pensez-vous que certains effets de la voie de contournement ont créé de nouvelles dépenses pour la municipalité ? Si oui, aurait-on pu les éviter ?
 - oui
 - non

Des dépenses de quelle nature a-t-elle engendrées? démolitions, prolongation d'aqueducs et d'égouts, nouveaux projets, ...?

IV. LA SIGNALISATION

- Y a-t-il des panneaux de signalisation le long de la route 132 pour informer et diriger le trafic vers les commerces ou entreprises situés au centre de votre localité ?
 - oui ⇒ La signalisation en place est-elle adéquate ?
 - non ⇒ Devrait-on alors en implanter ?

- commentaires
.....
.....

V. QUELQUES QUESTIONS...

- Dans quelle mesure le contournement rend-il le réseau routier plus efficace et votre ville plus attractive ?
.....
.....

- Croyez-vous que la construction du contournement a été, directement ou indirectement, source de création ou de suppression d'emplois dans votre ville ?
.....
.....

Villes contournées

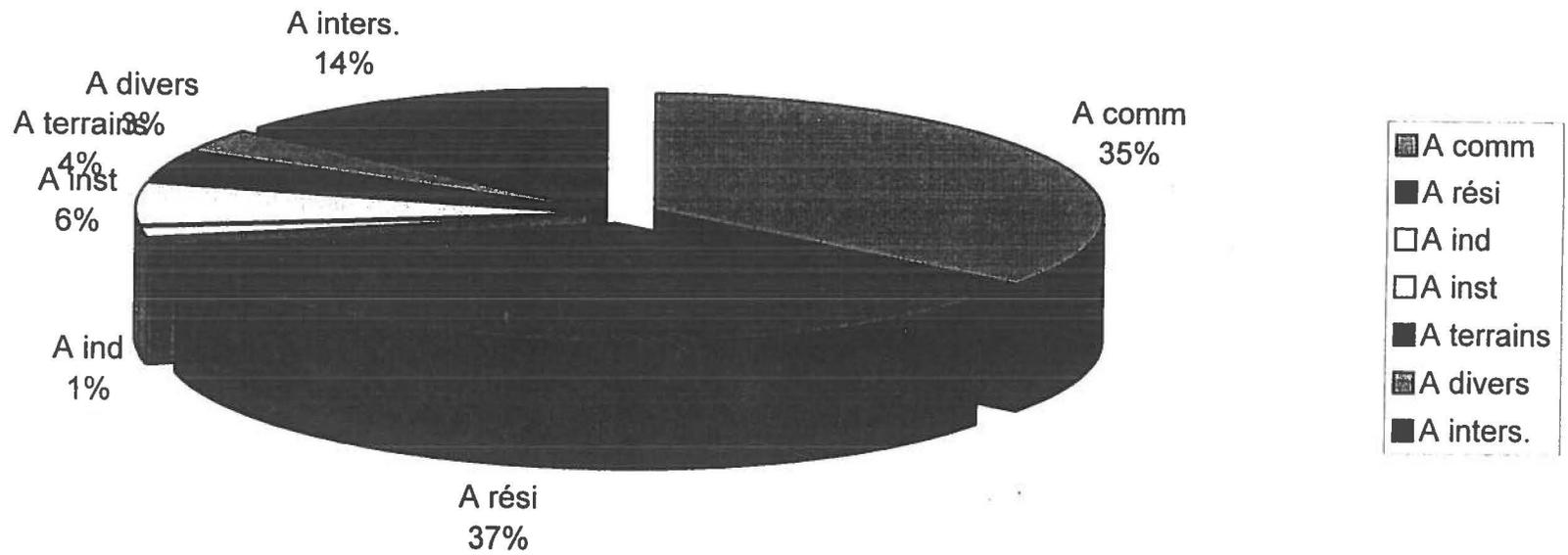
Chandler
Mont-Joli
New-Richmond

Municipalité	Chandler
--------------	----------

Affectation du sol en bordure de la route 132 (Source Schéma d'Aménagement de la MR)

Affectation	Données	Total
Agglomération	Somme LONG	584
	Somme LONG2	100,00%
	Somme accès par km	5,136986301
	Somme accès commercial par km	0
	Somme accès résidentiel par km	0
	Somme accès industriel par km	0
	Somme accès inst par km	1,712328767
	Somme accès terrains par km	1,712328767
	Somme accès divers par km	0
	Somme accès intersection par km	1,712328767
Urbaine	Somme LONG	6400
	Somme LONG2	100,00%
	Somme accès par km	23,59375
	Somme accès commercial par km	8,4375
	Somme accès résidentiel par km	8,75
	Somme accès industriel par km	0,3125
	Somme accès inst par km	1,25
	Somme accès terrains par km	0,78125
	Somme accès divers par km	0,78125
Somme accès intersection par km	3,28125	
Total Somme LONG		6984
Total Somme LONG2		100,00%
Total Somme accès par km		22,05040092
Total Somme accès commercial par km		7,731958763
Total Somme accès résidentiel par km		8,018327606
Total Somme accès industriel par km		0,286368843
Total Somme accès inst par km		1,288659794
Total Somme accès terrains par km		0,859106529
Total Somme accès divers par km		0,715922108
Total Somme accès intersection par km		3,150057274

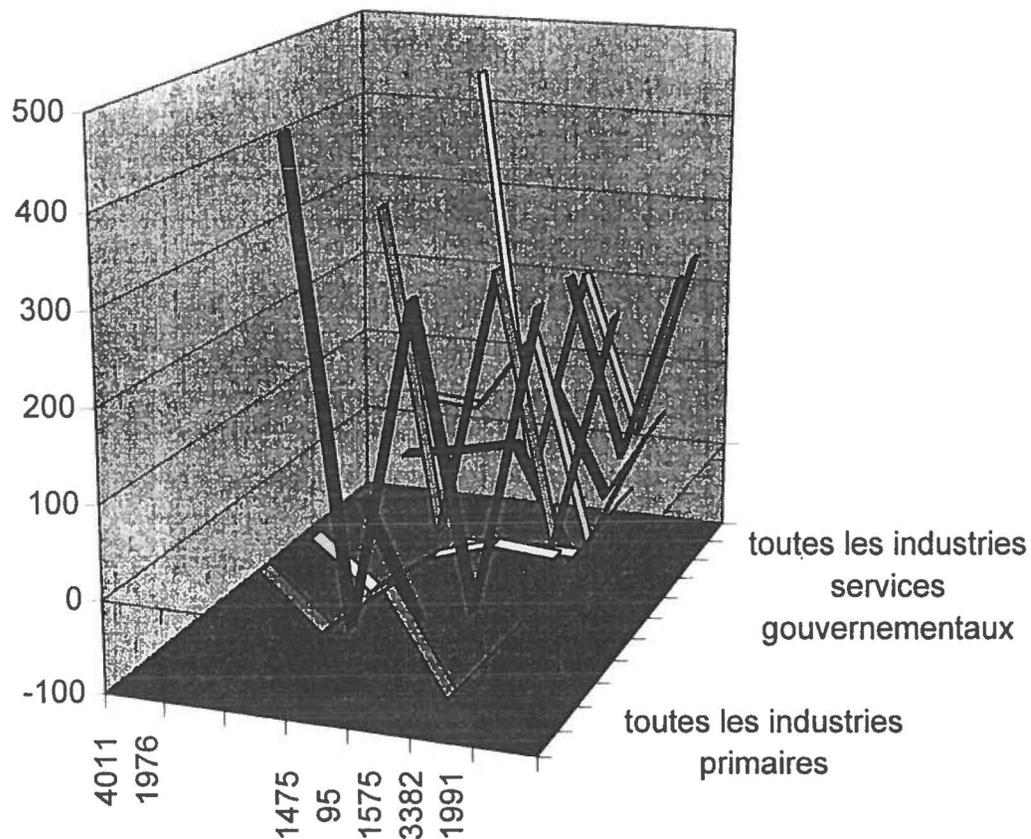
Accès de la route 132 à Chandler



Population active totale de 15 ans et plus selon les divisions d'industrie

Chandler	1976	1981	1986 évolution	1991 évolution	1996		
population totale	4011	3946	3715	-8,96	3382	-0,71	3358
total			1685	-6,53	1575	-9,21	1430
industrie-sans objet			175	-45,71	95	36,84	130
toutes les industries			1510	-2,32	1475	-11,86	1300
primaires			45	-11,11	40	-62,50	15
manufacturières			475	-33,68	315	1,59	320
construction			35	-14,29	30	50,00	45
transport, entreposage					20	25,00	25
communication, services publics			35	-100,00			45
commerces de gros et de détail			345	-17,39	285	-14,04	245
intermédiaires financiers, assuran			45	55,56	70	-57,14	30
services gouvernementaux			95	89,47	180	-58,33	75
services d'enseignement					105	-23,81	80
services de soins de santé et services sociaux					215	4,65	225
autres industries de service			440	-53,41	205	14,63	235

Population active par type d'industrie - Chandler



- toutes les industries primaires
- toutes les industries manufacturières
- toutes les industries construction
- toutes les industries transport, entreposage
- toutes les industries communication, services publics
- toutes les industries commerces de gros et de détail
- toutes les industries intermédiaires financiers, assurance, immobilier
- toutes les industries services gouvernementaux
- toutes les industries services d'enseignement
- toutes les industries services de soins de santé et services sociaux
- toutes les industries autres industries de service

1986	Chandler	Pabok	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	3715	22660	111020	6540276	16,395	3,346	0,346
population active totale	1685	10035	49850	3213890	16,791	3,380	0,312
industrie-sans objet	175						
toutes les industries	1510						
primaires	45	950	6115	131690	4,737	0,736	0,721
manufacturières	475	2930	7455	597325	16,212	6,372	0,491
construction	35	415	2470	160400	8,434	1,417	0,259
transport, entreposage		325	2850	228630	0,000	0,000	0,142
communication, services public	35	90	935	100775	38,889	3,743	0,089
commerces de gros et de détail	345	1320	7005	515950	26,136	4,925	0,256
intermédiaires financiers,							
assurance, immobilier	45	170	1120	155645	26,471	4,018	0,109
services gouvernementaux	95	610	3680	221675	15,574	2,582	0,275
autres industries de service	440	2295	14535	1078220	19,172	3,027	0,213

1991	Chandler	Pabok	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	4012	22242	108507	7081212	18,038	3,697	0,314
population active totale	1830	9725	48125	3537640	18,817	3,803	0,275
industrie-sans objet	45						
toutes les industries	1785						
primaires	160	755	5165	137845	21,192	3,098	0,548
manufacturières	365	2320	6915	609910	15,733	5,278	0,380
construction	50	495	2730	208100	10,101	1,832	0,238
transport, entreposage	60	260	1755	136650	23,077	3,419	0,190
communication, services public	40	75	1075	115750	53,333	3,721	0,065
commerces de gros et de détail	375	1370	7445	601255	27,372	5,037	0,228
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	80	270	1350	191600	29,630	5,926	0,141
services gouvernementaux	140	780	3595	255025	17,949	3,894	0,306
autres industries de service	510	2590	15085	1184665	19,691	3,381	0,219

1996	Chandler	Pabok	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	3358	21863	107836	7389137	15,359	3,114	0,296
population active totale	1430	8840	46015	3536205	16,176	3,108	0,250
industrie-sans objet	130						
toutes les industries	1300						
primaires	15	425	2400	106490	3,529	0,625	0,399
manufacturières	320	990	4255	531535	32,323	7,521	0,186
construction	45	205	1325	132600	21,951	3,396	0,155
transport, entreposage	25	180	1305	125825	13,889	1,916	0,143
communication, services public	45	90	935	100775	50,000	4,813	0,089
commerces de gros et de détail	245	1020	6015	561680	24,020	4,073	0,182
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	30	185	1465	170955	16,216	2,048	0,108
services gouvernementaux	75	290	1980	203450	25,862	3,788	0,143
autres industries de service	540	2270	13520	1185820	23,789	3,994	0,191

Poids relatif de la population par rapport à la MRC, à la région, au Québec.

Chandler	1986	1991	1996	variation en
	%/MRC			% 1986/1996
population totale	16,395	18,038	15,359	-6,314576475
population active totale	16,791	18,817	16,176	-3,661197417
primaires	4,737	21,192	3,529	-25,49019608
manufacturières	16,212	15,733	32,323	99,38330675
construction	8,434	10,101	21,951	160,2787456
transport, entreposage	0,000	23,077	13,889	-39,81481481
communication, services publics	38,889	53,333	50,000	-6,25
commerces de gros et de détail	26,136	27,372	24,020	-8,098891731
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	26,471	29,630	16,216	-38,73873874
services gouvernementaux	15,574	17,949	25,862	66,06170599
autres industries de service	19,172	19,691	23,789	24,07889467
	%/région			
population totale	3,346	3,697	3,114	-6,94079744
population active totale	3,380	3,803	3,108	-8,060556953
primaires	0,736	3,098	0,625	-15,06944444
manufacturières	6,372	5,278	7,521	18,03327355
construction	1,417	1,832	3,396	139,6765499
transport, entreposage	0,000	3,419	1,916	-43,96551724
communication, services publics	3,743	3,721	4,813	28,57142857
commerces de gros et de détail	4,925	5,037	4,073	-17,29733637
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	4,018	5,926	2,048	-49,03299204
services gouvernementaux	2,582	3,894	3,788	46,73046252
autres industries de service	3,027	3,381	3,994	31,94089564
	%/Québec			
population totale	0,346	0,314	0,296	-14,60111381
population active totale	0,312	0,275	0,250	-19,93762618
primaires	0,721	0,548	0,399	-44,67654487
manufacturières	0,491	0,380	0,186	-62,02949273
construction	0,259	0,238	0,155	-40,24605208
transport, entreposage	0,142	0,190	0,143	0,63647618
communication, services publics	0,089	0,065	0,089	0
commerces de gros et de détail	0,256	0,228	0,182	-29,01854501
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	0,109	0,141	0,108	-0,922241319
services gouvernementaux	0,275	0,306	0,143	-48,200307
autres industries de service	0,213	0,219	0,191	-10,0643703

Statistiques démographiques pour Chandler
 Québec - partie 1

»Recherche de nom de localité« Aide

Montrer la carte pour Chandler

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement aléatoires ont été ajoutés à la réception des chiffres de population totale.

Caractéristiques	Chandler	Québec
Population en 1996	3 358	7 138 795
Population en 1991	3 382	6 895 963
Variation de la population entre 1991 et 1996 (%)	-0,7	3,5
Superficie des terres (km carrés) :	16,89	1 357 811,73

Caractéristiques	Chandler			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population						
Total - Toutes les personnes (3)	3 355	1 630	1 730	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Agées de 0-4 ans	205	115	90	455 420	232 180	223 240
Agées de 5-14 ans	415	225	185	916 770	469 525	447 245
Agées de 15-19 ans	230	105	120	494 170	252 925	241 250
Agées de 20-24 ans	210	125	85	453 815	228 380	225 430
Agées de 25-54 ans	1 520	730	790	3 307 015	1 645 165	1 661 850
Agées de 55-64 ans	295	140	150	650 905	315 450	335 455
Agées de 65-74 ans	265	115	150	519 675	230 935	288 745
Agées de 75 ans et plus	225	75	155	341 025	118 810	222 220
Âge moyen de la population	38,0	35,8	40,1	36,3	35,1	37,9
% de la population âgée de 15 ans et plus	81,6	79,1	84,1	80,7	79,9	81,6
Première(s) langue(s) parlée(s) et encore comprise(s)						
Total - Toutes les personnes	3 355	1 630	1 730	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Anglais	155	75	85	568 405	276 505	291 900
Français	3 105	1 515	1 590	5 742 575	2 800 540	2 942 035
Anglais et français	65	30	40	97 225	48 900	48 330
Autres langues	30	15	15	730 595	367 430	363 160

Statistiques démographiques pour Chandler
 Québec - partie 2

«Recherche de nom de localité» Aide

[Montrer la carte pour Chandler](#)

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement aléatoires de la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	Chandler			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de l'immigration						
Total - Toutes les personnes	3 260	1 590	1 670	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population non immigrante	235	1 575	1 656	6 339 165	3 105 940	3 233 225
Population immigrante	30	10	15	664 495	329 810	334 690
Résidents non permanents	0	0	0	41 420	22 490	18 930
Caractéristiques ethnoculturelles choisies						
Population autochtone	15	10	10	71 415	35 390	36 025
Total - Caractéristiques des minorités visibles - Toutes les personnes	3 260	1 590	1 670	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population des minorités visibles (1)	15	10	10	433 985	216 390	217 595
Chinois	0	0	0	50 360	24 200	26 155
Sud-Asiatiques	0	0	0	47 585	25 730	21 855
Ndibés	10	10	0	131 970	62 040	69 930
Arabes et Asiatiques occidentaux (4)	0	0	0	79 705	44 490	35 215
Philippins	0	0	0	14 815	5 390	9 425
Asiatiques du Sud-Est	0	0	0	42 125	21 085	21 040
Latino-Américains	0	0	0	51 440	25 875	25 565
Japonais	0	0	0	3 030	1 315	1 715
Coréens	0	0	0	3 930	1 815	2 110
Minorités visibles non incluses ailleurs (6)	0	0	0	3 695	1 745	1 950
Personnes appartenant à plus d'une des minorités visibles susmentionnées (17)	0	0	0	5 320	2 700	2 620
Autres (8)	3 245	1 580	1 665	6 611 095	3 241 850	3 369 245

Statistiques sur la scolarité pour Chandler
Québec

Recherche de nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Chandler

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre n'est

Caractéristiques	Chandler			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 15 ans et plus						
Total - Toutes les personnes âgées de 15 ans et plus	2 645	1 250	1 405	5 673 470	2 756 705	2 916 765
Personnes sans certificat d'études secondaires	1 200	535	660	2 013 810	971 055	1 042 755
Personnes avec un certificat d'études secondaires	1 425	215	205	993 640	438 535	555 110
Personnes ayant fait des études postsecondaires partielles (études postsecondaires non terminées)	95	95	100	498 225	246 530	251 695
Personnes avec un certificat ou un diplôme d'une école de métier d'autres études non universitaires	555	275	275	1 304 410	662 360	642 045
Personnes ayant terminé des études universitaires	275	120	160	863 380	438 220	425 155
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 25 ans et plus						
% de la population âgée de 25 ans et plus n'ayant pas fait d'études secondaires (38)		29,2	30,9	20,4	19,1	21,5
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat d'études secondaires ou un diplôme de supérieur (38)	54,5	56,1	52,6	64,8	65,9	63,8
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat ou un diplôme d'une école de métier d'autres études non universitaires (38)	32,0	33,0	32,2	40,0	43,0	37,3
% de la population âgée de 25 ans et plus ayant terminé les études universitaires (38)	10,5	9,9	10,9	16,9	18,2	15,8

Statistiques sur le travail et sur le revenu
(Ville), Québec



[Montrer la carte pour Chandler](#)

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont basés sur la répartition des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	Chandler			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de la population active âgée de 15 ans et plus						
Revenu total moyen des personnes ayant déclaré un revenu (2010) (\$) (21)	21 928	28 367	15 555	23 198	28 436	17 836
Personnes faisant partie de la population active occupée (22)	1 085	555	530	3 119 130	1 705 300	1 413 830
Personnes ayant déclaré des de travail sans rémunération (23)	2 335	1 020	1 315	5 084 730	2 364 100	2 720 630
Personnes ayant déclaré des consacrées aux travaux ménagères sans rémunération (24)	3 340	970	2 370	5 986 105	2 292 905	3 693 195
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des enfants sans rémunération (24)	650	450	200	2 201 325	964 325	1 236 995
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des personnes âgées, sans rémunération (25)	525	230	295	921 225	365 510	555 715
Taux de chômage en 1996 (26)	24,1	29,3	17,8	11,8	12,3	11,2
Taux d'activité (27)	54,3	63,1	46,1	62,3	70,5	54,6
Caractéristiques de l'industrie pour la population âgée de 15 ans et plus ayant travaillé depuis le 1er janvier 1995						
Total - Toutes les industries (28)	3 305	715	2 590	3 378 040	1 860 120	1 517 915
Personnes travaillant dans l'industrie agricole ainsi que dans d'autres industries reliées à l'exploitation des ressources (secteur primaire) (29)	20	15	5	125 205	94 315	30 885
Personnes travaillant dans les industries manufacturières et de la construction (secteur secondaire) (30)	365	355	10	744 390	550 115	194 275
Personnes travaillant dans les industries des services (secteur tertiaire) (31)	3 020	345	2 675	2 508 445	1 215 690	1 292 750

Statistiques sur les familles et sur le
Chandler (Ville), Québec

Recherche de
nom de localité

Aide

[Montrer la carte pour Chandler](#)

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre n'est

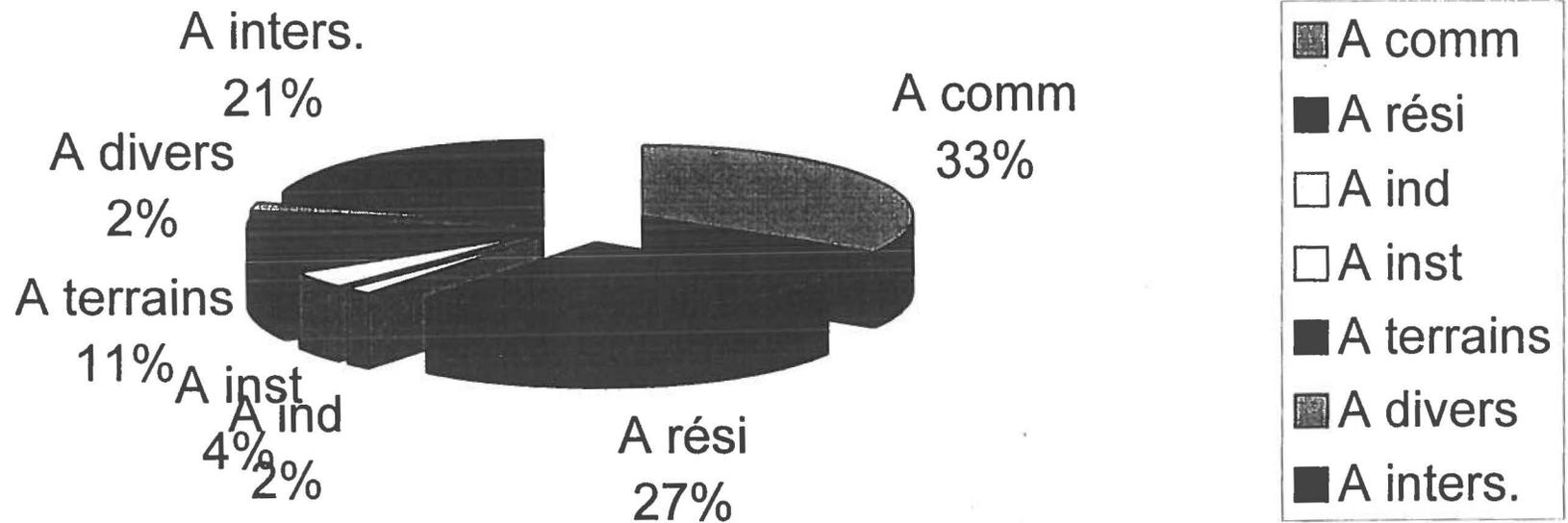
Caractéristiques	Chandler	Québec
Certaines caractéristiques des familles		
Nombre de familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (2)	760	1 640 535
Nombre moyen de personnes dans les familles comptant un couple marié ou un couple en union libre	3,0	3,1
Revenu total moyen des familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (2) (\$)	52 978	53 192
Certaines caractéristiques des familles monoparentales		
Nombre de familles monoparentales	245	309 440
Nombre moyen de personnes dans les familles monoparentales	2,3	2,5
Revenu total moyen des familles monoparentales (\$)	22 562	28 421
Certaines caractéristiques des logements		
Total - Nombre de logements privés occupés	1 295	2 822 030
Nombre de logements privés occupés possédés	720	1 593 600
Nombre de logements privés occupés loués	575	1 225 305
Valeur moyenne des logements privés occupés possédés	69 287	103 179

Municipalité	Mont-Joli
--------------	-----------

Affectation du sol en bordure de la route 132 (Source Schéma d'Aménagement de la MRC)

Affectation	Données	Total
Urbaine	Somme LONG	6018
	Somme accès par km	17,780
	Somme accès commercial par km	5,982
	Somme accès résidentiel par km	4,819
	Somme accès industriel par km	0,332
	Somme accès inst par km	0,665
	Somme accès terrains par km	1,994
	Somme accès divers par km	0,332
	Somme accès intersection par km	3,656
Total Somme LONG		6018
Total Somme accès par km		17,780
Total Somme	accès commercial par km	5,982
Total Somme	accès résidentiel par km	4,819
Total Somme	accès industriel par km	0,332
Total Somme	accès inst par km	0,665
Total Somme	accès terrains par km	1,994
Total Somme	accès divers par km	0,332
Total Somme	accès intersection par km	3,656

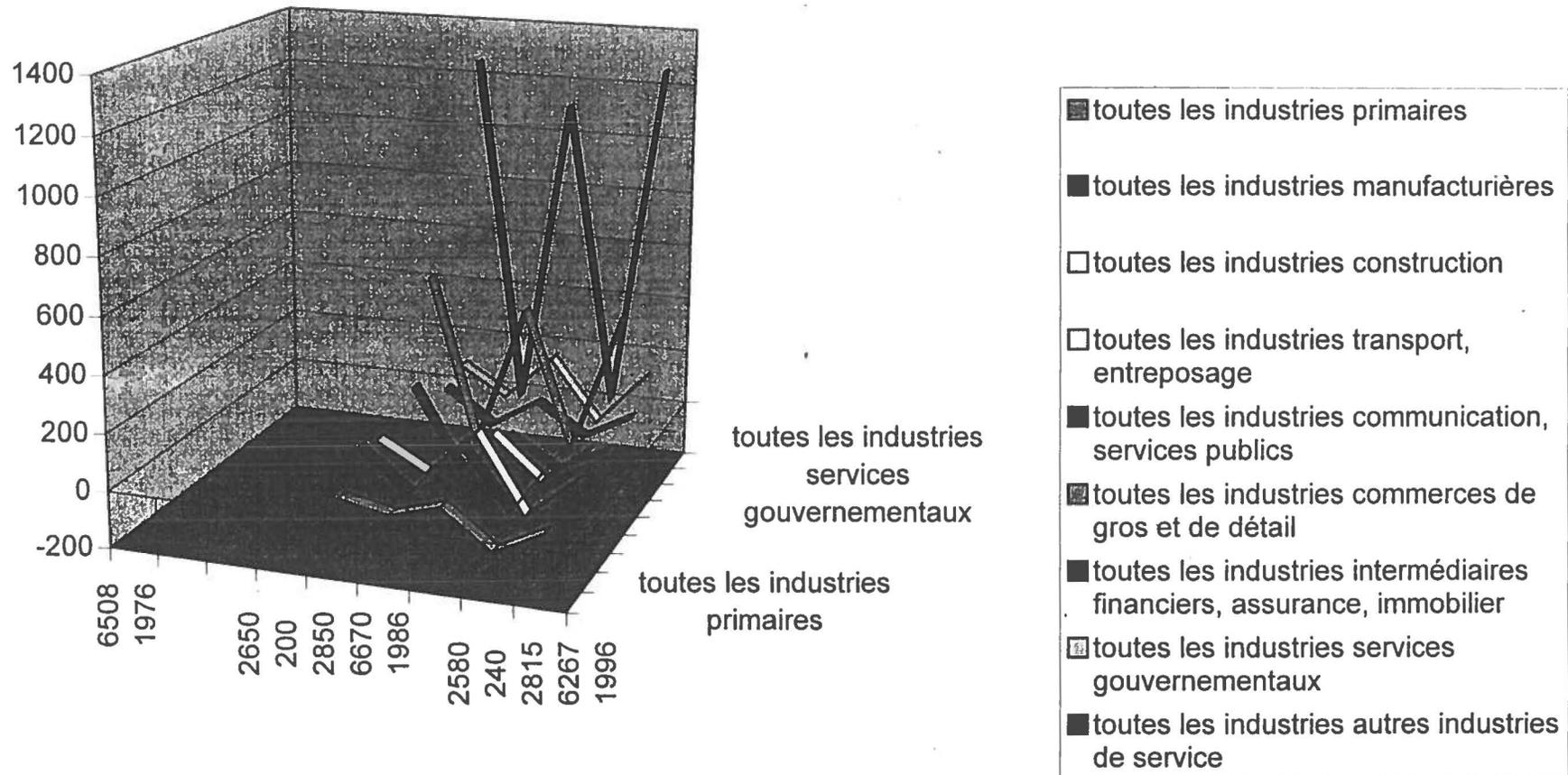
Accès de la route 132 à Mont-Joli



Population active totale de 15 ans et plus selon les divisions d'industrie

Mont-Joli	1976	<i>évolution %</i>	1981	<i>évolution</i>	1986	<i>évolution %</i>	1991	<i>évolution %</i>	1996
population totale	6508	3,15	6713	-0,64	6670	-6,07	6265	0,03	6267
total					2850	-5,79	2685	4,84	2815
industrie-sans objet					200	-62,50	75	220,00	240
toutes les industries					2650	-1,51	2610	-1,15	2580
primaires					60	25,00	75	-53,33	35
manufacturières					170	32,35	225	13,33	255
construction					140	46,43	205	-60,98	80
transport, entreposage							145	-3,45	140
communication, services publics					215	-62,79	80	-18,75	65
commerces de gros et de détail					565	-15,04	480	2,08	490
intermédiaires financiers, assurance, immobilier					105	-14,29	90	-16,67	75
services gouvernementaux					145	41,38	205	-17,07	170
autres industries de service					1255	-11,55	1110	13,51	1260

Population active par type d'industrie - Mont-Joli



1986	Mont-Joli	La Mitis	région Bas-St Laurent	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	6670	21120	209000	6540276	31,581	3,191	0,323
population active totale	2850	8915	92385	3213890	31,969	3,085	0,277
industrie-sans objet	200						
toutes les industries	2650						
primaires	60	1240	11290	131690	4,839	0,531	0,942
manufacturières	170	740	11105	597325	22,973	1,531	0,124
construction	140	500	4810	160400	28,000	2,911	0,312
transport, entreposage		695	6990	228630	0,000	0,000	0,304
communication, services public	215 ?		2750	100775		7,818	
commerces de gros et de détail	565	1425	14935	515950	39,649	3,783	0,276
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	105	230	3165	155645	45,652	3,318	0,148
services gouvernementaux	145	270	5510	221675	53,704	2,632	0,122
autres industries de service	1255	2995	29025	1078220	41,903	4,324	0,278

1991	Mont-Joli	La Mitis	région Bas-St Laurent	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	6265	20622	210036	7081212	30,380	2,983	0,291
population active totale	2685	8780	94570	3537640	30,581	2,839	0,248
industrie-sans objet	75						
toutes les industries	2610						
primaires	75	1095	10545	137845	6,849	0,711	0,794
manufacturières	225	905	10455	609910	24,862	2,152	0,148
construction	205	565	5595	208100	36,283	3,664	0,272
transport, entreposage	145	460	3840	136650	31,522	3,776	0,337
communication, services public	80	275	3525	115750	29,091	2,270	0,238
commerces de gros et de détail	480	1405	15740	601255	34,164	3,050	0,234
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	90	245	3480	191600	36,735	2,586	0,128
services gouvernementaux	205	590	5975	255025	34,746	3,431	0,231
autres industries de service	1110	4225	32275	1184665	26,272	3,439	0,357

1996	Mont-Joli	La Mitis	région Bas-St Laurent	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	6267	20513	208509	7389137	30,551	3,006	0,278
population active totale	2815	8655	93455	3536205	32,525	3,012	0,245
industrie-sans objet	240						
toutes les industries	2580						
primaires	35	680	6540	106490	5,147	0,535	0,639
manufacturières	255	865	9730	531535	29,480	2,621	0,163
construction	80	225	3265	132600	35,556	2,450	0,170
transport, entreposage	140	385	3375	125825	36,364	4,148	0,306
communication, services public	65	200	2750	100775	32,500	2,364	0,198
commerces de gros et de détail	490	1265	14685	561680	38,735	3,337	0,225
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	75	240	3425	170955	31,250	2,190	0,140
services gouvernementaux	170	370	3905	203450	45,946	4,353	0,182
autres industries de service	1260	1820	30215	1185820	69,231	4,170	0,153

Poids relatif de la population par rapport à la MRC, à la région, au Québec.

Mont-Joli	1986	1991	1996	variation en % 1986/1996
	%/MRC			
population totale	31,581	30,380	30,551	-3,262
population active totale	31,969	30,581	32,525	1,739
primaires	4,839	6,849	5,147	6,373
manufacturières	22,973	24,862	29,480	28,324
construction	28,000	36,283	35,556	26,984
transport, entreposage	0,000	31,522	36,364	15,361
communication, services publics		29,091	32,500	11,719
commerces de gros et de détail	39,649	34,164	38,735	-2,305
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	45,652	36,735	31,250	-31,548
services gouvernementaux	53,704	34,746	45,946	-14,445
autres industries de service	41,903	26,272	69,231	65,216
	%/région			
population totale	3,191	2,983	3,006	-5,821
population active totale	3,085	2,839	3,012	-2,359
primaires	0,531	0,711	0,535	0,701
manufacturières	1,531	2,152	2,621	71,197
construction	2,911	3,664	2,450	-15,817
transport, entreposage	0,000	3,776	4,148	9,854
communication, services publics	7,818	2,270	2,364	-69,767
commerces de gros et de détail	3,783	3,050	3,337	-11,798
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	3,318	2,586	2,190	-33,994
services gouvernementaux	2,632	3,431	4,353	65,429
autres industries de service	4,324	3,439	4,170	-3,556
	%/Québec			
population totale	0,323	0,291	0,278	-14,032
population active totale	0,277	0,248	0,245	-11,765
primaires	0,942	0,794	0,639	-32,184
manufacturières	0,124	0,148	0,163	31,360
construction	0,312	0,272	0,170	-45,566
transport, entreposage	0,304	0,337	0,306	0,657
communication, services publics	0,198	0,238	0,198	0,000
commerces de gros et de détail	0,276	0,234	0,225	-18,456
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	0,148	0,128	0,140	-4,997
services gouvernementaux	0,122	0,231	0,182	49,313
autres industries de service	0,278	0,357	0,153	-44,746

Statistiques démographiques pour Mont-J
 Québec - partie 1

Recherche de nom de localité Aide

Montrer la carte pour Mont-Joli

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont en abrégé à l'exception des chiffres de population totale.

Caractéristiques	Mont-Joli	Québec
Population en 1996	6 267	7 138 795
Population en 1991	6 265	6 895 963
Variation de la population entre 1991 et 1996 (%)	0,0	3,5
Superficie des terres (km carrés) :	9,59	1 357 811,73

Caractéristiques	Mont-Joli			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population						
Total - Toutes les personnes (3)	6 265	2 940	3 330	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Agées de 0-4 ans	300	160	135	455 420	232 180	223 240
Agées de 5-14 ans	710	350	355	916 770	469 525	447 245
Agées de 15-19 ans	395	190	205	494 170	252 925	241 250
Agées de 20-24 ans	305	150	155	453 815	228 380	225 430
Agées de 25-54 ans	2 700	1 340	1 360	3 307 015	1 645 165	1 661 850
Agées de 55-64 ans	595	275	320	650 905	315 450	335 455
Agées de 65-74 ans	715	295	425	519 675	230 935	288 745
Agées de 75 ans et plus	555	185	370	341 025	118 810	222 220
Âge moyen de la population (en ans)	39,3	39,3	43,3	36,3	35,1	37,5
% de la population âgée de 15 ans et plus	83,9	82,4	85,1	80,7	79,9	81,6
Première(s) langue(s) parlée(s) et encore comprise(s)						
Total - Toutes les personnes	6 265	2 935	3 330	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Anglais	40	15	25	568 405	276 505	291 900
Français	6 165	2 895	3 270	5 742 575	2 800 540	2 942 035
Anglais et français	40	15	20	97 225	48 900	48 330
Autres langues	25	15	15	730 595	367 430	363 160

Caractéristiques	Mont-Joli	Québec
Population en 1996	6 267	7 138 795
Population en 1991	6 265	6 895 963
Variation de la population entre 1991 et 1996 (%)	0,0	3,5
Superficie des terres (km carrés) :	9,59	1 357 811,73

Caractéristiques	Mont-Joli			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population						
Total - Toutes les personnes (3)	6 265	2 940	3 330	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Agées de 0-4 ans	300	160	135	455 420	232 180	223 240
Agées de 5-14 ans	710	350	355	916 770	469 525	447 245
Agées de 15-19 ans	395	190	205	494 170	252 925	241 250
Agées de 20-24 ans	305	150	155	453 815	228 380	225 430
Agées de 25-54 ans	2 700	1 340	1 360	3 307 015	1 645 165	1 661 850
Agées de 55-64 ans	595	275	320	650 905	315 450	335 455
Agées de 65-74 ans	715	295	425	519 675	230 935	288 745
Agées de 75 ans et plus	555	185	370	341 025	118 810	222 220
Âge moyen de la population (en ans)	39,3	39,3	43,3	36,3	35,1	37,5
% de la population âgée de 15 ans et plus	83,9	82,4	85,1	80,7	79,9	81,6
Première(s) langue(s) parlée(s) et encore comprise(s)						
Total - Toutes les personnes	6 265	2 935	3 330	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Anglais	40	15	25	568 405	276 505	291 900
Français	6 165	2 895	3 270	5 742 575	2 800 540	2 942 035
Anglais et français	40	15	20	97 225	48 900	48 330
Autres langues	25	15	15	730 595	367 430	363 160

Statistiques démographiques pour Mont-J
 Québec - partie 2

Recherche de nom de localité Aide

Montrer la carte pour Mont-Joli

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont en abrégé à l'exception des chiffres de population totale, et aucun chiffre n'est

Caractéristiques	Mont-Joli			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de l'immigration						
Total - Toutes les personnes	5 845	2 735	3 115	7 045 085	3 458 248	3 586 840
Population non immigrante	5 825	2 725	3 095	6 339 165	3 105 948	3 233 225
Population immigrante	20	10	15	664 495	329 810	334 690
Résidents non permanents	10	10	0	41 420	22 490	18 930
Caractéristiques ethnoculturelles choisies						
Population autochtone	110	40	70	71 415	35 390	36 025
Total - Caractéristiques des minorités visibles - Toutes les personnes	5 125	2 735	3 115	7 045 085	3 458 248	3 586 840
Population des minorités visibles (1)	0	0	0	433 985	216 390	217 595
Chinois	0	0	0	50 360	24 200	26 155
Sud-Asiatiques (2)	0	0	0	47 585	25 730	21 855
Négresses (3)	0	0	0	131 970	62 040	69 930
Arabes et Asiatiques occidentaux (4)	0	0	0	79 705	44 490	35 215
Philippins	0	0	0	14 815	5 390	9 425
Asiatiques du Sud-Est (5)	0	0	0	42 125	21 085	21 040
Latino-Américains	0	0	0	51 440	25 875	25 565
Japonais	0	0	0	3 030	1 315	1 715
Coréens	0	0	0	3 930	1 815	2 110
Minorités visibles non incluses ailleurs (6)	0	0	0	3 695	1 745	1 950
Personnes appartenant à plus d'une des minorités visibles susmentionnées (7)	0	0	0	5 320	2 700	2 625
Autres (8)	5 845	2 735	3 115	6 611 095	3 241 858	3 369 245

Statistiques sur la scolarité pour Mont-Joli
Québec

Recherche de nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Mont-Joli

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre :

Caractéristiques	Mont-Joli			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 15 ans et plus						
Total - Toutes les personnes âgées de 15 ans et plus	4 860	2 230	2 630	5 673 470	2 756 702	2 916 765
Personnes sans certificat d'études secondaires	1 925	865	1 065	2 013 810	971 055	1 042 755
Personnes avec un certificat d'études secondaires	1 055	405	655	993 640	438 535	555 110
Personnes ayant fait des études postsecondaires partielles (études postsecondaires non terminées)	1 085	135	155	498 225	246 530	251 695
Personnes avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers d'autres études non universitaires	1 000	640	465	1 304 410	662 360	642 045
Personnes ayant terminé des études universitaires	475	185	290	863 380	438 220	425 155
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 25 ans et plus						
% de la population âgée de 25 ans et plus n'ayant pas fait d'études secondaires (38)		24,9	24,9	20,4	19,1	21,5
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat d'études secondaires ou un diplôme de supérieur (38)	60,2	60,6	59,6	64,8	65,9	63,8
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers d'autres études non universitaires (38)	33,0	37,5	29,6	40,0	43,0	37,3
% de la population âgée de 25 ans et plus ayant terminé les études universitaires (38)	8,6	8,7	12,2	16,9	18,2	15,8

Statistiques sur le travail et sur le revenu
(Ville), Québec



Montrer la carte pour Mont-Joli

Afin de protéger les renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre n'est présenté en zéro.

Caractéristiques	Mont-Joli			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de la population active âgée de 15 ans et plus						
Revenu total moyen des personnes ayant déclaré un revenu (20) (\$)	18 634	22 673	15 000	23 198	28 436	17 836
Personnes faisant partie de la population active occupée	2 355	1 230	1 125	3 119 130	1 705 300	1 413 830
Personnes ayant déclaré des de travail sans rémunération	4 320	1 895	2 425	5 084 730	2 364 100	2 720 630
Personnes ayant déclaré des consacrées aux travaux ménagers sans rémunération (21)	1 250	1 845	2 400	4 986 105	2 292 905	2 693 195
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des enfants sans rémunération (24)	655	670	985	2 201 325	964 325	1 236 995
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des personnes âgées, sans rémunération (25)	920	325	595	921 225	365 510	555 715
Taux de chômage en 1996 (26)	16,5	18,5	14,2	11,8	12,3	11,2
Taux d'activité (27)	58,0	67,7	49,6	62,3	70,5	54,6
Caractéristiques de l'industrie pour la population âgée de 15 ans et plus ayant travaillé depuis le 1er janvier 1995						
Total - Toutes les industries	2 580	1 380	1 195	3 378 040	1 860 125	1 517 915
Personnes travaillant dans l'industrie agricole ainsi que dans d'autres industries reliées à l'exploitation des ressources (secteur primaire) (28)	35	15	15	125 205	94 315	30 885
Personnes travaillant dans les industries manufacturières et de la construction (secteur secondaire) (29)	335	255	80	744 390	550 115	194 275
Personnes travaillant dans les industries des services (secteur tertiaire) (30)	2 210	1 110	1 100	2 508 445	1 215 690	1 292 750

STATISTIQUE CANADA

CENSUS - RECENSEMENT 96

Profil statistique :

Statistiques sur les familles et sur les logements pour
Mont-Joli (Ville), Québec

Recherche de nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Mont-Joli

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre n'est

Caractéristiques	Mont-Joli	Québec
Certaines caractéristiques des familles		
Nombre de familles comptant un couple marié ou un couple en union libre(2)	1 330	640 535
Nombre moyen de personnes dans les familles comptant un couple marié ou un couple en union libre	3,0	3,1
Revenu total moyen des familles comptant un couple marié ou un couple en union libre(2(\$))	45 052	53 192
Certaines caractéristiques des familles monoparentales		
Nombre de familles monoparentales	290	309 440
Nombre moyen de personnes dans les familles monoparentales	2,3	2,5
Revenu total moyen des familles monoparentales (\$)	24 346	28 421
Certaines caractéristiques des logements		
Total - Nombre de logements privés(occupés)	2 535	2 822 030
Nombre de logements privés occupés possédés	1 320	1 593 600
Nombre de logements privés occupés loués	1 210	1 225 305
Valeur moyenne des logements privés occupés possédés	65 242	103 179

Montrer le même tableau pour Mont-Joli et pour le Québec

Aide pour la recherche des profils statistiques et des cartes des données du recensement

Page d'accueil / Recherche produits et services de statistiques / English

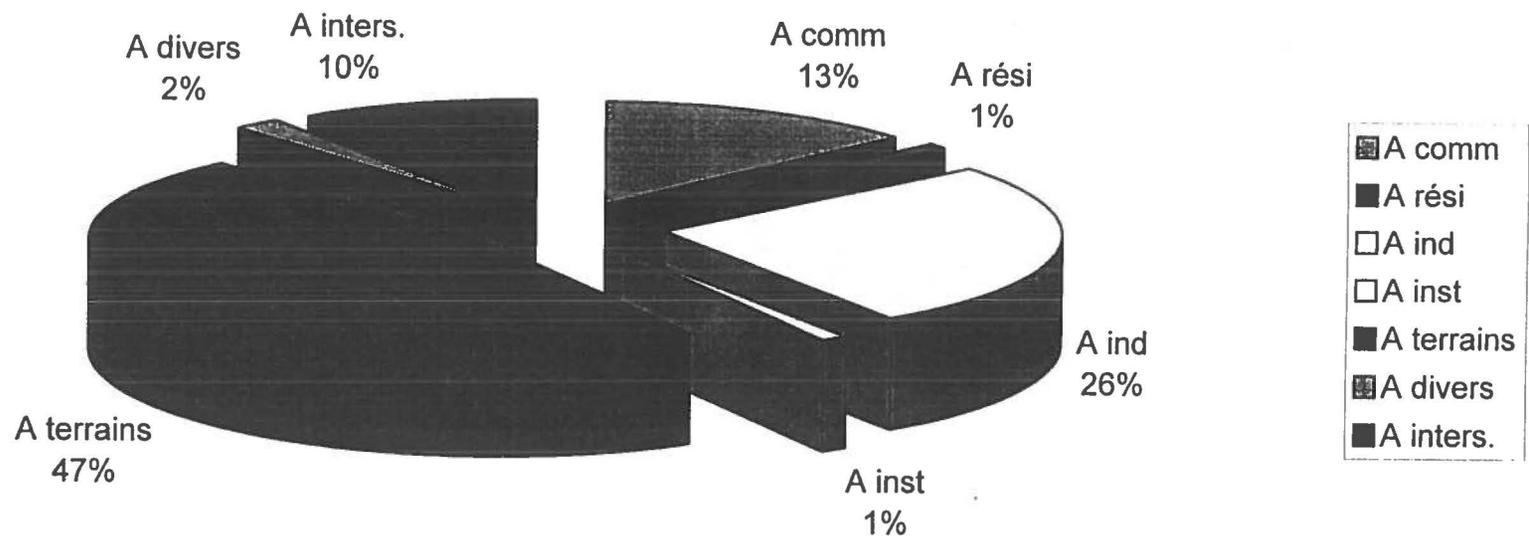
Tous droits réservés © 1998 Statistique Canada

Municipalité	New Richmond
--------------	--------------

Affectation du sol en bordure de la route 132 (Source Schéma d'Aménagement de la MRC)

Affectation	Données	Total
Agricole	Somme LONG	6738
	Somme accès par km	5,491243692
	Somme accès commercial par km	0,593647967
	Somme accès résidentiel par km	0,296823983
	Somme accès industriel par km	0
	Somme accès inst par km	0
	Somme accès terrains par km	3,858711784
	Somme accès divers par km	0
	Somme accès intersection par km	0,742059958
Forestière	Somme LONG	5786
	Somme accès par km	10,54268925
	Somme accès commercial par km	0,345661943
	Somme accès résidentiel par km	5,530591082
	Somme accès industriel par km	0
	Somme accès inst par km	0
	Somme accès terrains par km	3,456619426
	Somme accès divers par km	0
	Somme accès intersection par km	1,209816799
Rural	Somme LONG	1600
	Somme accès par km	8,125
	Somme accès commercial par km	0,625
	Somme accès résidentiel par km	0,625
	Somme accès industriel par km	0,000
	Somme accès inst par km	0,000
	Somme accès terrains par km	5,625
	Somme accès divers par km	1,250
	Somme accès intersection par km	0,000
Urbaine	Somme LONG	11194
	Somme accès par km	11,703
	Somme accès commercial par km	2,323
	Somme accès résidentiel par km	2,680
	Somme accès industriel par km	0,179
	Somme accès inst par km	0,268
	Somme accès terrains par km	4,913
	Somme accès divers par km	0,268
	Somme accès intersection par km	1,072
Total Somme LONG		25318
Total Somme accès par km		9,558
Total Somme accès commercial par km		1,303
Total Somme accès résidentiel par km		2,567
Total Somme accès industriel par km		0,079
Total Somme accès inst par km		0,118
Total Somme accès terrains par km		4,345
Total Somme accès divers par km		0,197
Total Somme accès intersection par km		0,948

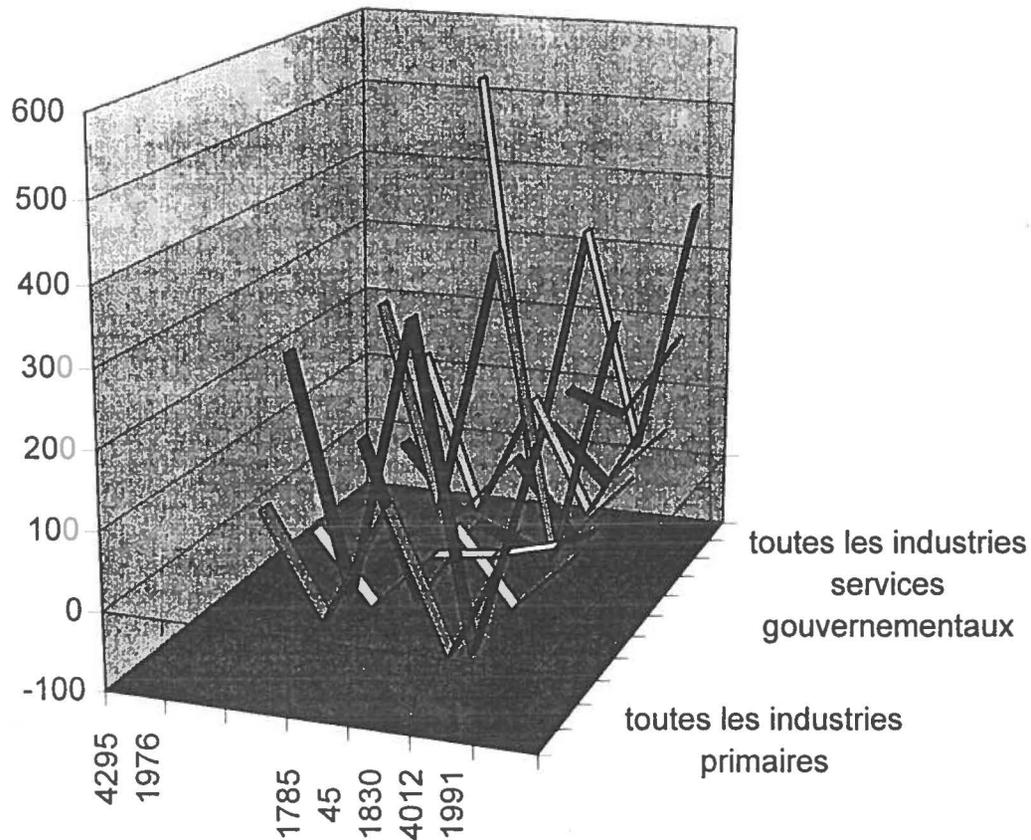
Accès de la route 132 à New Richmond



Population active totale de 15 ans et plus selon les divisions d'industrie

New Richmond	1976	1981	1986 <i>évolution</i>	1991 <i>évolution</i>	1996		
population totale	4295	4257	4100	-2,15	4012	-1,77	3941
population active totale			1850	-1,08	1830	-4,64	1745
industrie-sans objet			115	-60,87	45	44,44	65
toutes les industries			1735	2,88	1785	-5,60	1685
primaires			140	14,29	160	-9,38	145
manufacturières			310	17,74	365	-36,99	230
construction			65	-23,08	50	60,00	80
transport, entreposage					60	-33,33	40
communication, services publics			135	-70,37	40	12,50	45
commerces de gros et de détail			295	27,12	375	-21,33	295
intermédiaires financiers, assuran			85	-5,88	80	-18,75	65
services gouvernementaux			185	-24,32	140	-10,71	125
services d'enseignement					80	6,25	85
services de soins de santé et services sociaux					110	81,82	200
autres industries de service			520	-38,46	320	14,06	365

Population active par type d'industrie - New Richmond



- toutes les industries primaires
- toutes les industries manufacturières
- toutes les industries construction
- toutes les industries transport, entreposage
- toutes les industries communication, services publics
- toutes les industries commerces de gros et de détail
- toutes les industries intermédiaires financiers, assurance, immobilier
- toutes les industries services gouvernementaux
- toutes les industries services d'enseignement
- toutes les industries services de soins de santé et services sociaux
- toutes les industries autres industries de service

1986	New Richmond	Bonaventure	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	4100	21645	111020	6540276	18,942	3,693	0,331
population active totale	1850	8955	49850	3213890	20,659	3,711	0,279
industrie-sans objet	115						
toutes les industries	1735						
primaires	140	890	6115	131690	15,730	2,289	0,676
manufacturières	310	965	7455	597325	32,124	4,158	0,162
construction	65	590	2470	160400	11,017	2,632	0,368
transport, entreposage		645	2850	228630	0,000	0,000	0,282
communication, services public	135	170	935	100775	79,412	14,439	0,169
commerces de gros et de détail	295	1415	7005	515950	20,848	4,211	0,274
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	85	280	1120	155645	30,357	7,589	0,180
services gouvernementaux	185	700	3680	221675	26,429	5,027	0,316
autres industries de service	520	2575	14535	1078220	20,194	3,578	0,239

1991	New Richmond	Bonaventure	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	4012	20322	108507	7081212	19,742	3,697	0,287
population active totale	1830	8885	48125	3537640	20,597	3,803	0,251
industrie-sans objet	45						
toutes les industries	1785						
primaires	160	860	5165	137845	18,605	3,098	0,624
manufacturières	365	1030	6915	609910	35,437	5,278	0,169
construction	50	655	2730	208100	7,634	1,832	0,315
transport, entreposage	60	455	1755	136650	13,187	3,419	0,333
communication, services public	40	260	1075	115750	15,385	3,721	0,225
commerces de gros et de détail	375	1640	7445	601255	22,866	5,037	0,273
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	80	270	1350	191600	29,630	5,926	0,141
services gouvernementaux	140	665	3595	255025	21,053	3,894	0,261
autres industries de service	510	2710	15085	1184665	18,819	3,381	0,229

1996	New Richmond	Bonaventure	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	3941	20465	107836	7389137	19,257	3,655	0,277
population active totale	1745	8595	46015	3536205	20,303	3,792	0,243
industrie-sans objet	65						
toutes les industries	1685						
primaires	145	510	2400	106490	28,431	6,042	0,479
manufacturières	230	790	4255	531535	29,114	5,405	0,149
construction	80	410	1325	132600	19,512	6,038	0,309
transport, entreposage	40	255	1305	125825	15,686	3,065	0,203
communication, services public	45	170	935	100775	26,471	4,813	0,169
commerces de gros et de détail	295	1220	6015	561680	24,180	4,904	0,217
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	65	325	1465	170955	20,000	4,437	0,190
services gouvernementaux	125	345	1980	203450	36,232	6,313	0,170
autres industries de service	650	2420	13520	1185820	26,860	4,808	0,204

Poids relatif de la population par rapport à la MRC, à la région, au Québec.

New Richmond	1986	1991	1996	variation en % 1986/1996
	%/MRC			
population totale	18,942	19,742	19,257	1,664287034
population active totale	20,659	20,597	20,303	-1,724918636
primaires	15,730	18,605	28,431	80,74229692
manufacturières	32,124	35,437	29,114	-9,371171907
construction	11,017	7,634	19,512	77,11069418
transport, entreposage	0,000	13,187	15,686	18,95424837
communication, services publics	79,412	15,385	26,471	72,05882353
commerces de gros et de détail	20,848	22,866	24,180	15,98360656
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	30,357	29,630	20,000	-34,11764706
services gouvernementaux	26,429	21,053	36,232	37,09361535
autres industries de service	20,194	18,819	26,860	33,00619835
	%/région			
population totale	3,693	3,697	3,655	-1,039921507
population active totale	3,711	3,803	3,792	2,185538793
primaires	2,289	3,098	6,042	163,891369
manufacturières	4,158	5,278	5,405	29,9912816
construction	2,632	1,832	6,038	129,4339623
transport, entreposage	0,000	3,419	3,065	-10,34482759
communication, services publics	14,439	3,721	4,813	-66,66666667
commerces de gros et de détail	4,211	5,037	4,904	16,45885287
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	7,589	5,926	4,437	-41,53784381
services gouvernementaux	5,027	3,894	6,313	25,58012558
autres industries de service	3,578	3,381	4,808	34,38424556
	%/Québec			
population totale	0,331	0,287	0,277	-16,31328588
population active totale	0,279	0,251	0,243	-12,76839459
primaires	0,676	0,624	0,479	-29,13624848
manufacturières	0,162	0,169	0,149	-8,001954063
construction	0,368	0,315	0,309	-15,9393614
transport, entreposage	0,282	0,333	0,203	-28,1632389
communication, services publics	0,169	0,225	0,169	0
commerces de gros et de détail	0,274	0,273	0,217	-20,80057153
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	0,180	0,141	0,190	5,676566933
services gouvernementaux	0,316	0,261	0,170	-46,29928378
autres industries de service	0,239	0,229	0,204	-14,54711197

Statistiques démographiques pour New Ri
(Ville), Québec - partie 1

Recherche de nom de localité Aide

Montrer la carte pour New Richmond

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à l'exception des chiffres de population totale.

Caractéristiques	New Richmond	Québec
Population en 1996	3 941	7 138 795
Population en 1991	4 012	6 895 963
Variation de la population entre 1991 et 1996 (%)	-1,8	3,5
Superficie des terres (km carrés) :	168,86	1 357 811,73

Caractéristiques	New Richmond			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population						
Total - Toutes les personnes(3)	3 945	1 920	2 027	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Agées de 0-4 ans	250	115	135	455 420	232 180	223 240
Agées de 5-14 ans	570	285	285	916 770	469 525	447 245
Agées de 15-19 ans	270	140	135	494 170	252 925	241 250
Agées de 20-24 ans	220	120	100	453 815	228 380	225 430
Agées de 25-54 ans	1 740	850	890	3 307 015	1 645 165	1 661 850
Agées de 55-64 ans	400	200	205	650 905	315 450	335 455
Agées de 65-74 ans	295	135	155	519 675	230 935	288 745
Agées de 75 ans et plus	195	75	125	341 025	118 810	222 220
Âge moyen de la population	36,6	35,9	37,3	36,3	35,1	37,5
% de la population âgée de 15 ans et plus	79,0	78,9	79,4	80,7	79,9	81,6
Première(s) langue(s) parlée(s) et encore comprise(s)						
Total - Toutes les personnes	3 940	1 920	2 020	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Anglais	650	300	350	568 405	276 505	291 900
Français	3 165	1 550	1 620	5 742 575	2 800 540	2 942 035
Anglais et français	90	55	35	97 225	48 900	48 330
Autres langues	40	20	15	730 595	367 430	363 160

Statistiques démographiques pour New Ri
(Ville), Québec - partie 2

Recherche de
nom de localité

Aide

Montrer la carte pour New Richmon

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	New Richmond			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de l'immigration						
Total - Toutes les personnes	3 940	1 910	2 030	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population non immigrante	2 895	1 885	2 010	6 339 165	3 105 940	3 233 225
Population immigrante	45	25	20	664 495	329 810	334 690
Résidents non permanents	0	0	0	41 420	22 490	18 930
Caractéristiques ethno-culturelles choisies						
Population autochtone	0	10	10	71 415	35 390	36 025
Total - Caractéristiques des minorités visibles - Toutes les personnes	3 145	1 910	2 030	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population des minorités visibles (1)	15	0	15	433 985	216 390	217 595
Chinois	0	0	0	50 360	24 200	26 155
Sud-Asiatiques	0	0	0	47 585	25 730	21 855
Négresses	0	0	0	131 970	62 040	69 930
Arabes et Asiatiques occidentaux (14)	10	0	10	79 705	44 490	35 215
Philippins	10	0	0	14 815	5 390	9 425
Asiatiques du Sud-Est	0	0	0	42 125	21 085	21 040
Latino-Américains	0	0	0	51 440	25 875	25 565
Japonais	0	0	0	3 030	1 315	1 715
Coréens	0	0	0	3 930	1 815	2 110
Minorités visibles non incluses ailleurs (16)	0	0	0	3 695	1 745	1 950
Personnes appartenant à plus d'une des minorités visibles susmentionnées (17)	0	0	0	5 320	2 700	2 620
Autres (18)	3 930	1 910	2 015	6 611 095	3 241 850	3 369 245

Statistiques sur la scolarité pour New Québec

Recherche de nom de localité

Aide

Montrer la carte pour New Richmond

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	New Richmond			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 15 ans et plus						
Total - Toutes les personnes âgées de 15 ans et plus	3 115	1 505	1 610	5 673 470	2 756 702	2 916 765
Personnes sans certificat d'études secondaires	1 230	545	685	2 013 810	971 055	1 042 755
Personnes avec un certificat d'études secondaires	550	275	280	993 640	438 535	555 110
Personnes ayant fait des études postsecondaires partielles (études postsecondaires non terminées)		90	120	498 225	246 530	251 695
Personnes avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers ou d'autres études non universitaires	830	435	395	1 304 410	662 360	642 045
Personnes ayant terminé des études universitaires	290	160	135	863 380	438 220	425 155
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 25 ans et plus						
% de la population âgée de 25 ans et plus n'ayant pas fait d'études secondaires (38)		18,7	21,2	20,4	19,1	21,5
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat d'études secondaires ou un diplôme de supérieur (38)	60,8	64,7	57,3	64,8	65,9	63,8
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers ou d'autres études non universitaires (38)	36,6	39,3	34,7	40,0	43,0	37,3
% de la population âgée de 25 ans et plus ayant terminé les études universitaires (38)	8,6	11,9	9,5	16,9	18,2	15,8

Statistiques sur le travail et sur le revenu
 Richmond (Ville), Québec

Recherche de
 nom de localité

Aide

Montrer la carte pour New Richmond

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	New Richmond			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de la population active âgée de 15 ans et plus						
Revenu total moyen des personnes ayant déclaré un revenu (20) (\$)	21 206	26 431	15 881	23 198	28 436	17 836
Personnes faisant partie de la population active occupée	1 440	765	675	3 119 130	1 705 300	1 413 830
Personnes ayant déclaré des de travail sans rémunération	2 750	1 250	1 500	5 084 730	2 364 100	2 720 630
Personnes ayant déclaré des consacrées aux travaux ménagers sans rémunération (23)	505	1 230	1 475	4 986 105	2 292 905	2 693 195
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des enfants sans rémunération (24)	245	510	735	2 201 325	964 325	1 236 995
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des personnes âgées, sans rémunération (25)	665	205	460	921 225	365 510	555 715
Taux de chômage en 1996 (26)	17,4	19,5	15,7	11,8	12,3	11,2
Taux d'activité (27)	56,0	63,1	49,4	62,3	70,5	54,6
Caractéristiques de l'industrie pour la population âgée de 15 ans et plus ayant travaillé depuis le 1er janvier 1995						
Total - Toutes les industries	4 680	930	750	3 378 040	1 860 125	1 517 915
Personnes travaillant dans l'industrie agricole ainsi que dans d'autres industries reliées à l'exploitation des ressources (secteur primaire) (28)	145	130	10	125 205	94 315	30 885
Personnes travaillant dans les industries manufacturières et de la construction (secteur secondaire) (29)	310	270	35	744 390	550 115	194 275
Personnes travaillant dans les industries des services (secteur tertiaire) (30)	4 225	525	700	2 508 445	1 215 690	1 292 750

Statistiques sur les familles et sur le
New Richmond (Ville), Québec

Recherche de
nom de localité

Aide

[Montrer la carte pour New Richmond](#)

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont présentés en l'absence de données de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	New Richmond	Québec
Certaines caractéristiques des familles		
Nombre de familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (32)	985	1 640 535
Nombre moyen de personnes dans les familles comptant un couple marié ou un couple en union libre	3,1	3,1
Revenu total moyen des familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (23) (\$)	48 446	53 192
Nombre de familles monoparentales (34)	175	309 440
Nombre moyen de personnes dans les familles monoparentales	2,3	2,5
Revenu total moyen des familles monoparentales (\$)	23 521	28 421
Certaines caractéristiques des logements		
Total - Nombre de logements privés occupés (34)	1 505	2 822 030
Nombre de logements privés occupés (35) possédés	1 060	1 593 600
Nombre de logements privés occupés (35) loués	450	1 225 305
Valeur moyenne des logements privés occupés (35) possédés	64 807	103 179

Villes non contournées

**Amqui
Carleton
Grande-Rivière
Paspébiac**

Nombre d'accès par km sur la route 132 pour les villes non contournées

	A comm	A rési	A ind	A inst	A terrains	A divers	A inters.	total
Amqui								
nb accès au km	3,40	5,03	0,91	0,47	2,81	0,44	1,39	14,50
pourcentage	23,45	34,69	6,28	3,27	19,38	3,03	9,59	100,00
Grande-Rivière								
nb accès au km	3,30	18,10	0,09	0,75	3,87	0,22	0,88	27,20
pourcentage	12,13	66,54	0,32	2,76	14,23	0,81	3,24	100,00
Carleton								
nb accès au km	2,90	11,60	0,14	0,79	2,41	0,18	1,08	19,20
pourcentage	15,10	60,42	0,73	4,11	12,55	0,94	5,63	100,00
Paspébiac								
nb accès au km	5,01	20,04	0,36	1,37	5,28	0,91	1,46	34,40
pourcentage	14,56	58,26	1,05	3,98	15,35	2,65	4,24	100,00

Données générales sur les villes non contournées

	villes non contournées			
	Amqui	Carleton	Paspébiac	Grande Rivière
population 1996	6800	2900	3000	3900
ville importante				
distance moyenne de la déviation				
longueur totale déviation	***	***	***	***
longueur portion de route contour	***	***	***	***
nb routes déviations/centre ville	***	***	***	***
TJM sur pénétrantes	8300	5000	4700	4800
TJM déviation	***	***	***	***
revenu moyen	20400	23000	18400	17500
revenu moyen MRC	12000	12900	13400	12500
revenu moyen région	14200	13000	13000	13000
revenu moyen Québec	17500	17500	17500	17500

**Variation en pourcentage de la proportion de population active par rapport à la
MRC, la région, au Québec entre 1986 et 1996**

	Amqui	Carleton	Grande-Rivière	Paspébiac
	MRC			
population active totale	239,69	1,82	-6,15	22,21
primaires	409,80	141,35	104,37	263,56
manufacturières	156,01	1,67	66,08	75,59
construction	828,57	53,48	11,34	79,88
transport, entreposage	361,11	71,43	85,71	78,43
communication, services publics	13,64	-3,57	100,00	-36,27
commerces de gros et de détail	270,41	54,51	57,88	21,51
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	155,35	-19,57	-8,11	72,31
services gouvernementaux	267,80	-53,95	-37,68	-17,00
autres industries de service	420,00	19,91	38,69	26,54
	région			
population totale	60,41	11,57	-9,30	-1,24
population active totale	225,52	24,00	-10,44	27,08
primaires	291,74	184,77	132,95	430,82
manufacturières	111,14	3,53	-1,68	151,86
construction	931,24	73,99	2,53	133,02
transport, entreposage	253,98	92,12	72,91	34,48
communication, services publics	42,86	-25,00	9,09	-64,29
commerces de gros et de détail	300,45	110,27	42,08	22,00
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	197,76	-23,55	-23,55	52,90
services gouvernementaux	99,20	-31,53	-44,93	-23,97
autres industries de service	380,31	35,74	47,48	27,85
	Québec			
population totale	-13,57	1,18	-14,60	-16,31
population active totale	-11,90	2,17	-19,94	-12,77
primaires	-44,95	-42,73	-44,68	-29,14
manufacturières	-18,79	-34,69	-62,03	-8,00
construction	-8,81	-26,44	-40,25	-15,94
transport, entreposage	43,32	-24,29	0,64	-28,16
communication, services publics	0,00	0,00	0,00	0,00
commerces de gros et de détail	-2,35	7,35	-29,02	-20,80
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	14,89	13,19	-0,92	5,68
services gouvernementaux	-58,18	-12,83	-48,20	-46,30
autres industries de service	-12,57	-4,25	-10,06	-14,55

Les approches d'agglomération*

* ce qu'on nomme ici approche d'agglomération est la zone comprise entre les limites de la zone urbaine (zone 50 km/h) de 1971 et d'aujourd'hui

Ce questionnaire nous sera très précieux *pour étudier les effets qu'a pu avoir le contournement routier sur différents aspects socio-économiques de votre municipalité.* Toutes les conclusions auxquelles nous pourrions aboutir vous seront présentées dès que possible.

Nous prendrons rendez-vous avec vous pour remplir ce questionnaire ensemble et ainsi vous simplifier la tâche. N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques lorsque cela vous paraît nécessaire. Si des données vous manquent, donnez-nous simplement les informations dont vous disposez. D'avance, merci pour votre collaboration.

Pour toutes les réponses, vous pouvez vous aider des cartes ci-jointes.

I. Description

A. Routes

Veillez inscrire une croix dans la bonne case

	Milieu	rural	périurbain	urbain
entrée de ville	années 1970			
	actuellement			
agglomération	années 1970			
	actuellement			

- Où se trouvaient les limites du noyau urbain au début des années 1970 ?

.....

- Avez-vous exercé des pressions pour faire réduire la vitesse affichée sur cette route ?
 À quels endroits exactement ?

.....

- Le plan de zonage de votre municipalité comporte-t-il des dispositions particulières par rapport au développement des abords de cette route ?

.....

B. Entreprises

- Description : vous pouvez indiquer ici le nombre, ou à défaut le pourcentage, d'entreprises ou de commerces situés aux abords des différentes routes de votre localité dans les années 1970 et aujourd'hui.

Nous localiserons également les lieux d'implantation sur la carte ci-jointe.

entreprises ou commerces	localisation (nombre ou pourcentage)					
	agglomération		entrée de ville		autre	
	années 1970	situation actuelle	années 1970	situation actuelle	années 1970	situation actuelle
<u>centres commerciaux</u>						
<u>cafés, restaurants, hôtels</u>						
<u>stations services</u>						
<u>ventes au détail</u>						
<u>ventes en gros</u>						
<u>entreprises de transport</u>						
<u>autres</u>						

- A partir de quelle année y a-t-il eu, s'il existe, un contrôle de l'implantation des entreprises ?

C. Services

- Quels sont les portions de territoire situées le long de la route 132 desservies, non desservies et partiellement desservies par les réseaux d'aqueducs et d'égouts ? Aidez-vous de la carte pour nous indiquer les secteurs viabilisés en 1970, 1985 et aujourd'hui.
.....

II. LE DEVELOPPEMENT AUX ABORDS DE LA ROUTE

Depuis 1980, quel fut le nombre total de constructions érigées dans votre municipalité ? De ce nombre, combien avaient un accès direct à la route 132 traversant votre municipalité ? Détaillez par type de construction.

Vous pouvez encore ici indiquer ces informations sur la carte fournie à cet effet.

Année	Nb total de constr.	Nombre de constructions avec accès direct à la route														
		Résidentielle			Commerciale			Industrielle			Institutionnelle			Autres		
		zone urb. 1970	zone urb. act.	autre	zone urb. 1970	zone urb. act.	autre	zone urb. 1970	zone urb. act.	autre	zone urb. 1970	zone urb. act.	autre	zone urb. 1970	zone urb. act.	autre
1980																
1985																
1990																
1993																
1994																
1995																
1996																
1997																
1998																
1999																

*nombre, pourcentage ou valeur foncière

1. Note : autres signifie usages agricoles, villégiature, récréo-touristiques, forestiers...

- La municipalité a-t-elle subi des pressions de développement dans les années 1970?
- Selon vous, pour les cinq (5) prochaines années, existe-t-il des secteurs aux abords des routes du réseau supérieur plus susceptibles d'être développés ? Si oui, veuillez les localiser sur la carte ci-jointe (utilisez le tableau suivant au besoin).

localisation des secteurs	description

III. LA QUALITÉ DU MILIEU BÂTI

A. La sécurité de la route et de ses abords

- Croyez-vous que le trafic routier qui traverse votre municipalité engendre des problèmes pour le trafic local, les résidents riverains, les piétons et les cyclistes ?
 - oui
 - non
 - ne sait pas

- Avez-vous reçu des plaintes concernant de tels problèmes ?

B. Les problèmes liés à l'environnement

- Existe-t-il des secteurs de votre municipalité où l'intensité du trafic routier (volume, vitesse, camionnage) occasionne des problèmes importants de bruit, de vibration, de poussière ou autres nuisances environnementales pour les résidents riverains ?
 - oui
 - non
 - ne sait pas

- Avez-vous reçu des plaintes concernant de tels problèmes ?

IV. LES IMPACTS

- Quels impacts, s'ils existent, a eu l'amélioration de la route sur :

	Positif	Neutre	Négatif
accessibilité de la localité			
accessibilité de la région			
volume du trafic			
trafic poids lourds			
localisation des commerces			
satisfaction des clients			
satisfaction des fournisseurs			
problèmes de stationnement			
qualité de vie			
temps de parcours			
coûts généraux pour les entreprises			
autres :			
.....			
.....			
.....			

- Pour les entreprises présentes dans la localité avant l'amélioration de la route:

1. Effet sur les ventes:

- baisse significative
- hausse significative
- sans effet

2. Si l'évolution du chiffre d'affaires de certaines entreprises a changé, pensez-vous que ces changements sont dus à l'amélioration de la 132 ?

- oui
- non

3. Autres facteurs (entourer un nombre par réponse)

	Pas d'effet					Effet majeur				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
autres entreprises proches ou le long du contournement	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
commerces dans votre localité	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
commerces dans d'autres localités	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
état général de l'économie régionale	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
état général de l'économie nationale	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
autres :	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
.....	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
.....	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5

- De nouvelles entreprises se sont-elles développées à l'approche de l'agglomération sur la route 132 ?
 - oui
 - non

si oui, lesquelles ?

- Ont-elles nui aux anciennes entreprises ?
 - oui
 - non

si oui, lesquelles ?

- Combien d'entreprises se sont délocalisées pour venir s'implanter aux abords de la route 132 ?

.....

- A-t-on prévu des moyens (servitudes, zonage, intersection, etc...) pour éviter ou réduire les effets du développement de nouveaux commerces sur la fluidité du trafic et la sécurité d'utilisation de la route ?

- oui
- non

êtes-vous en faveur de tels moyens ?

- oui
- non

Pourquoi ?

- Les bâtiments en centre-ville ont-ils connu une dévaluation depuis l'amélioration de l'infrastructure routière ?
 - oui
 - non

- Pensez-vous que certains effets de l'utilisation de la route 132 ont créé de nouvelles dépenses pour la municipalité ? Si oui, aurait-on pu les éviter ?
 - oui
 - non

Des dépenses de quelle nature a-t-elle engendrées? démolitions, prolongation d'aqueducs et d'égouts, nouveaux projets, ...?

III. LA SIGNALISATION

- Y a-t-il des panneaux de signalisation le long de la route 132 pour informer et diriger le trafic vers les commerces ou entreprises situés au centre de votre localité ?
 - oui ⇒ La signalisation en place est-elle adéquate ?
 - non ⇒ Devrait-on alors en implanter ?

- commentaires
.....
.....

IV. QUELQUES QUESTIONS...

- Le développement économique à l'entrée de votre localité a-t-il été, directement ou indirectement, source de création ou de suppression d'emplois dans votre ville ?
.....
.....

- A-t-il amené davantage de trafic à l'intérieur de votre localité ?
.....
.....

- Croyez-vous que la construction de zones industrielles ou commerciales sur la route 132 a amené une augmentation de la productivité économique dans votre ville ?

.....
.....

- Le développement de nouvelles entreprises dans ces nouvelles zones a-t-il nui aux entreprises déjà implantées à l'intérieur de votre localité ?

.....
.....

- Vos contribuables sont-ils attirés par les abords de la route 132 pour la construction de leur résidence ?

.....
.....

- Pour les prochaines années, croyez-vous avoir de nouvelles constructions le long de la 132 ? Êtes-vous en faveur de réglementer les nouvelles implantations ?

.....
.....

- Le fait d'avoir laissé un développement linéaire s'installer aux abords de la route 132 n'a-t-il pas nui au développement d'autres axes? Cela a-t-il coûté à la municipalité en terme monétaire ?

.....
.....

Merci d'avoir bien voulu nous apporter votre aide pour cette étude.

Vous pouvez nous faire part de tout *commentaire*, toute *question* ou toute *suggestion* à propos de ce questionnaire. Nous nous ferons un plaisir de prendre en considération vos remarques et de vous répondre personnellement. Dès la fin de l'étude, vous serez tenus informés des conclusions auxquelles nous aurons pu aboutir.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Municipalité	Amqui
--------------	-------

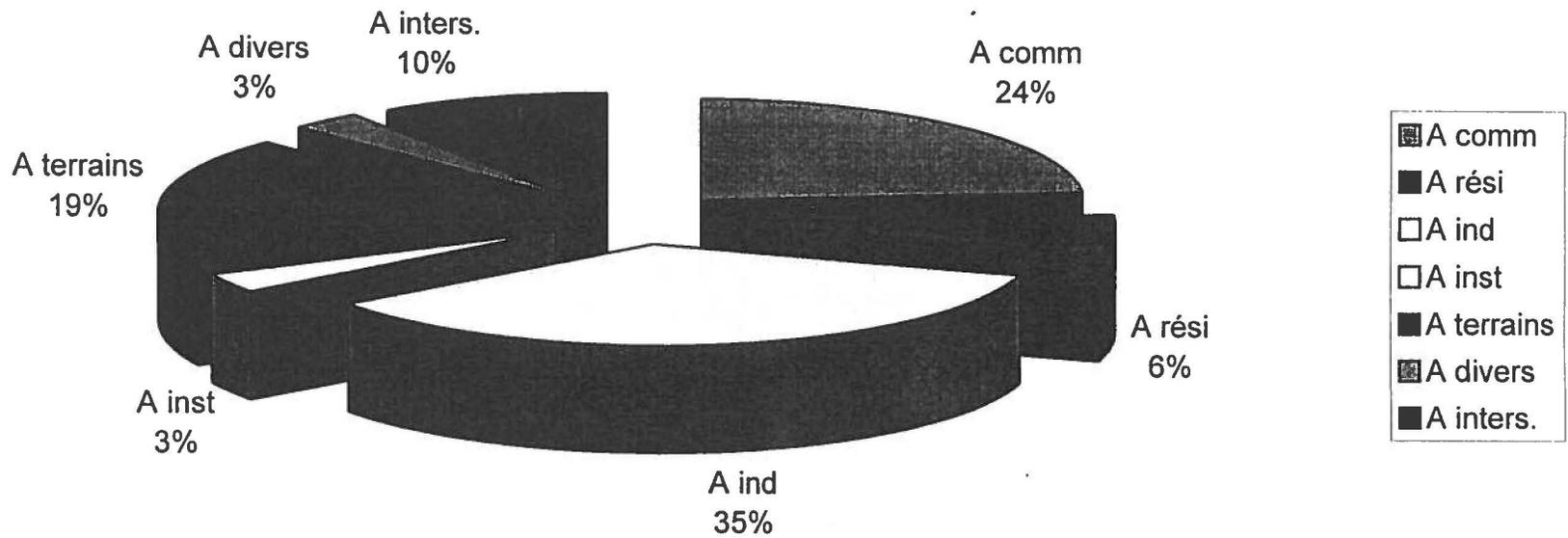
Affectation du sol en bordure de la route 132 (Source Schéma d'Aménagement de la MRC)

Affectation	Données	Total
Agricole	Somme LONG	10601,000
	Somme accès par km	9,716
	Somme accès commercial par km	0,660
	Somme accès industriel par km	0,943
	Somme accès résidentiel par km	3,113
	Somme accès inst par km	0,283
	Somme accès terrain par km	3,773
	Somme accès divers par km	0,377
Agro-forestière	Somme LONG	2500,000
	Somme accès par km	4,800
	Somme accès commercial par km	0,000
	Somme accès industriel par km	0,000
	Somme accès résidentiel par km	2,400
	Somme accès inst par km	0,000
	Somme accès terrain par km	2,000
	Somme accès divers par km	0,000
Récréative	Somme LONG	5151,000
	Somme accès par km	9,901
	Somme accès commercial par km	0,388
	Somme accès industriel par km	0,194
	Somme accès résidentiel par km	4,465
	Somme accès inst par km	0,000
	Somme accès terrain par km	3,300
	Somme accès divers par km	0,971
Urbaine	Somme LONG	7660,000
	Somme accès par km	28,460
	Somme accès commercial par km	10,705
	Somme accès industriel par km	1,828
	Somme accès résidentiel par km	9,530
	Somme accès inst par km	1,305
	Somme accès terrain par km	1,305
	Somme accès divers par km	0,392
urbaine-extension	Somme LONG	1500,000
	Somme accès par km	8,667
	Somme accès commercial par km	2,000
	Somme accès industriel par km	0,000
	Somme accès résidentiel par km	2,000
	Somme accès inst par km	0,000
	Somme accès terrain par km	3,333
	Somme accès divers par km	0,000
Somme accès intersections par km	1,333	

municipalité	Amqui
--------------	-------

Total Somme LONG	27412
Total Somme accès par km	14,483
Total Somme accès commercial par km	3,429
Total Somme accès industriel par km	0,912
Total Somme accès résidentiel par km	5,034
Total Somme accès inst par km	0,474
Total Somme accès terrain par km	2,809
Total Somme accès divers par km	0,438
Total Somme accès intersections par km	1,386

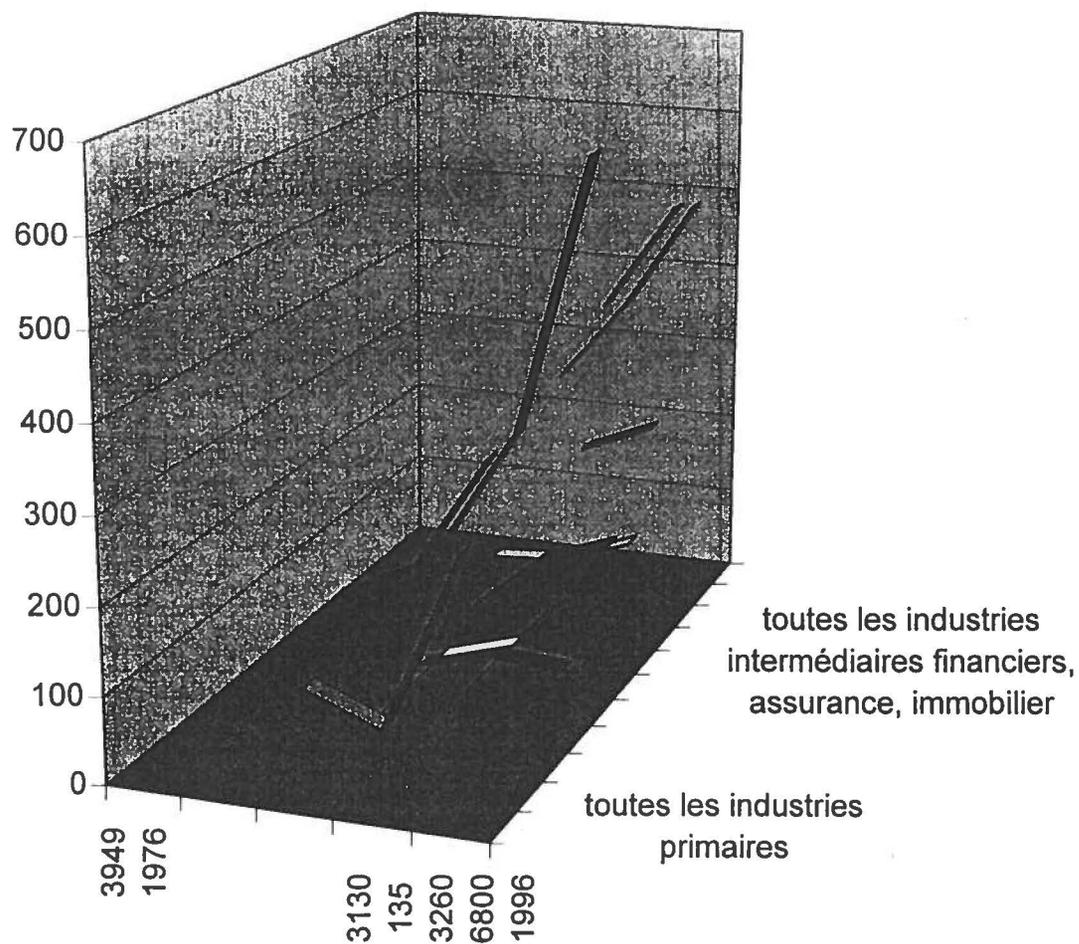
Accès de la route 132 à Amqui



Population active totale de 15 ans et plus selon les divisions d'industrie

AMQUI	1976 <i>évolution</i>		1981 <i>évolution %</i>		1986 <i>évolution %</i>		1991 <i>évolution %</i>		1996
population totale	3949	2,61	4052	4,86	4249	53,40	6518	4,33	6800
population active									
total					990	107,07	2050	59,02	3260
industrie-sans objet					85	-23,53	65	107,69	135
toutes les industries					905	118,78	1980	58,08	3130
primaires					130	-26,92	95	210,53	295
manufacturières					200	20,00	240	54,17	370
construction					20	475,00	115	21,74	140
transport, entreposage							45	211,11	140
communication, services publics					35	57,14	55	-9,09	50
commerces de gros et de détail					160	84,38	295	113,56	630
intermédiaires financiers, assurance, immobilier					45	155,56	115	26,09	145
services gouvernementaux					85	5,88	90	33,33	120
services d'enseignement							205	17,07	240
services de soins de santé et services sociaux							370	35,14	500
autres industries de service					245	42,86	350	38,57	485

Population active par type d'industrie - Amqui



- toutes les industries primaires
- toutes les industries manufacturières
- toutes les industries construction
- toutes les industries transport, entreposage
- toutes les industries communication, services publics
- toutes les industries commerces de gros et de détail
- toutes les industries intermédiaires financiers, assurance, immobilier
- toutes les industries services gouvernementaux
- toutes les industries services d'enseignement
- toutes les industries services de soins de santé et services sociaux
- toutes les industries autres industries de service

1986	Amqui	La Matapédia	région Bas-St Laurent	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	4249	21605	209000	6540276	19,667	2,033	0,330
population active totale	990	8825	92385	3213890	11,218	1,072	0,275
industrie-sans objet	85						
toutes les industries	905						
primaires	130	1640	11290	131690	7,927	1,151	1,245
manufacturières	200	1370	11105	597325	14,599	1,801	0,229
construction	20	325	4810	160400	6,154	0,416	0,203
transport, entreposage		355	6990	228630	0,000	0,000	0,155
communication, services public	35	120	2750	100775	29,167	1,273	0,119
commerces de gros et de détail	160	1190	14935	515950	13,445	1,071	0,231
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	45	210	3165	155645	21,429	1,422	0,135
services gouvernementaux	85	495	5510	221675	17,172	1,543	0,223
autres industries de service	245	2470	29025	1078220	9,919	0,844	0,229

1991	Amqui	La Matapédia	région Bas-St Laurent	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	6518	21428	210036	7081212	30,418	3,103	0,303
population active totale	2050	7645	94570	3537640	26,815	2,168	0,216
industrie-sans objet	65						
toutes les industries	1980						
primaires	95	1450	10545	137845	6,552	0,901	1,052
manufacturières	240	1195	10455	609910	20,084	2,296	0,196
construction	115	515	5595	208100	22,330	2,055	0,247
transport, entreposage	45	415	3840	136650	10,843	1,172	0,304
communication, services public	55	150	3525	115750	36,667	1,560	0,130
commerces de gros et de détail	295	1165	15740	601255	25,322	1,874	0,194
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	115	315	3480	191600	36,508	3,305	0,164
services gouvernementaux	90	395	5975	255025	22,785	1,506	0,155
autres industries de service	925	2885	32275	1184665	32,062	2,866	0,244

poids relatifs.

1996	Amqui	La Matapédia	région Bas-St Laurent	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	6800	21097	208509	7389137	32,232	3,261	0,286
population active totale	3260	8555	93455	3536205	38,106	3,488	0,242
industrie-sans objet	135						
toutes les industries	3130						
primaires	295	730	6540	106490	40,411	4,511	0,686
manufacturières	370	990	9730	531535	37,374	3,803	0,186
construction	140	245	3265	132600	57,143	4,288	0,185
transport, entreposage	140	280	3375	125825	50,000	4,148	0,223
communication, services public	50	120	2750	100775	41,667	1,818	0,119
commerces de gros et de détail	630	1265	14685	561680	49,802	4,290	0,225
intermédiaires financiers,							
assurance, immobilier	145	265	3425	170955	54,717	4,234	0,155
services gouvernementaux	120	190	3905	203450	63,158	3,073	0,093
autres industries de service	1225	2375	30215	1185820	51,579	4,054	0,200

Poids relatif de la population par rapport à la MRC, à la région, au Québec.

Amqui	1986	1991	1996	variation en %
	%/MRC			
population totale	19,667	30,418	32,232	63,89124312
population active totale	11,218	26,815	38,106	239,6855758
primaires	7,927	6,552	40,411	409,7997893
manufacturières	14,599	20,084	37,374	156,010101
construction	6,154	22,330	57,143	828,5714286
transport, entreposage	0,000	10,843	50,000	361,1111111
communication, services publics	29,167	36,667	41,667	13,63636364
commerces de gros et de détail	13,445	25,322	49,802	270,4051383
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	21,429	36,508	54,717	155,3459119
services gouvernementaux	17,172	22,785	63,158	267,8018576
autres industries de service	9,919	32,062	51,579	420
	%/région			
population totale	2,033	3,103	3,261	60,4145149
population active totale	1,072	2,168	3,488	225,5227358
primaires	1,151	0,901	4,511	291,7372383
manufacturières	1,801	2,296	3,803	111,143371
construction	0,416	2,055	4,288	931,2404288
transport, entreposage	0,000	1,172	4,148	253,9753086
communication, services publics	1,273	1,560	1,818	42,85714286
commerces de gros et de détail	1,071	1,874	4,290	300,4532686
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	1,422	3,305	4,234	197,7615572
services gouvernementaux	1,543	1,506	3,073	99,20162687
autres industries de service	0,844	2,866	4,054	380,3077941
	%/Québec			
population totale	0,330	0,303	0,286	-13,56914893
population active totale	0,275	0,216	0,242	-11,89534108
primaires	1,245	1,052	0,686	-44,95435275
manufacturières	0,229	0,196	0,186	-18,79300269
construction	0,203	0,247	0,185	-8,81076691
transport, entreposage	0,155	0,304	0,223	43,31642148
communication, services publics	0,119	0,130	0,119	0
commerces de gros et de détail	0,231	0,194	0,225	-2,352254461
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	0,135	0,164	0,155	14,88939584
services gouvernementaux	0,223	0,155	0,093	-58,177747
autres industries de service	0,229	0,244	0,200	-12,57104788

Statistiques démographiques pour Amqui
Québec - partie 1

Recherche de
nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Amqui

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale.

Caractéristiques	Amqui	Québec
Population en 1996	6 800	7 138 795
Population en 1991	6 518(B)	6 895 963
Variation de la population entre 1991 et 1996 (%)	4,3	3,5
Superficie des terres (km carrés) :	120,82	1 357 811,73

Caractéristiques	Amqui			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population						
Total - Toutes les personnes(3)	6 800	3 330	3 470	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Agées de 0-4 ans	375	180	195	455 420	232 180	223 240
Agées de 5-14 ans	1 025	525	500	916 770	469 525	447 245
Agées de 15-19 ans	575	280	295	494 170	252 925	241 250
Agées de 20-24 ans	440	230	205	453 815	228 380	225 430
Agées de 25-54 ans	3 010	1 490	1 525	3 307 015	1 645 165	1 661 850
Agées de 55-64 ans	510	245	270	650 905	315 450	335 455
Agées de 65-74 ans	500	225	275	519 675	230 935	288 745
Agées de 75 ans et plus	365	150	210	341 025	118 810	222 220
Âge moyen de la population	35,8	35,1	36,5	36,3	35,1	37,5
% de la population âgée de 15 ans et plus	79,4	78,6	80,1	80,7	79,9	81,6
Première(s) langue(s) parlée(s) et encore comprise(s)						
Total - Toutes les personnes	6 800	3 330	3 470	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Anglais	5	0	0	568 405	276 505	291 900
Français	6 765	3 305	3 460	5 742 575	2 800 540	2 942 035
Anglais et français	10	10	5	97 225	48 900	48 330
Autres langues	15	10	5	730 595	367 430	363 160

Statistiques démographiques pour Amqui
Québec - partie 2

«Recherche de nom de localité» Aide

Montrer la carte pour Amqui

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre :

Caractéristiques	Amqui			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de l'immigration						
Total - Toutes les personnes	6 670	3 280	3 390	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population non immigrante	6 635	3 260	3 375	6 339 165	3 105 940	3 233 225
Population immigrante	35	25	15	664 495	329 810	334 690
Résidents non permanents	0	0	0	41 420	22 490	18 930
Caractéristiques ethno-culturelles choisies						
Population autochtone	10	0	0	71 415	35 390	36 025
Total - Caractéristiques des minorités visibles - Toutes les personnes	6 670	3 285	3 390	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population des minorités visibles (1)	15	10	0	433 985	216 390	217 595
Chinois	10	10	0	50 360	24 200	26 155
Sud-Asiatiques	0	0	0	47 585	25 730	21 855
Négresses	10	0	0	131 970	62 040	69 930
Arabes et Asiatiques occidentaux (4)	0	0	0	79 705	44 490	35 215
Philippins	0	0	0	14 815	5 390	9 425
Asiatiques du Sud-Est (5)	0	0	0	42 125	21 085	21 040
Latino-Américains	0	0	0	51 440	25 875	25 565
Japonais	0	0	0	3 030	1 315	1 715
Coréens	0	0	0	3 930	1 815	2 110
Minorités visibles non incluses ailleurs (6)	0	0	0	3 695	1 745	1 950
Personnes appartenant à plus d'une des minorités visibles susmentionnées (7)	0	0	0	5 320	2 700	2 620
Autres (8)	6 655	3 270	3 380	6 611 095	3 241 850	3 369 245

Statistiques sur la scolarité pour Amqui

«Recherche de nom de localité» Aide

Montrer la carte pour Amqui

Afin de protéger le caractère confidentiel des enseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont en l'absence des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	Amqui			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 15 ans et plus						
Total - Toutes les personnes âgées de 15 ans et plus	5 275	2 575	2 695	5 673 470	2 756 702	2 916 765
Personnes sans certificat d'études secondaires	2 120	1 055	1 070	2 013 810	1 071 055	1 042 755
Personnes avec un certificat d'études secondaires	1 030	460	570	993 640	438 535	555 110
Personnes ayant fait des études postsecondaires partielles (études postsecondaires non terminées)	355	155	195	498 225	246 530	251 695
Personnes avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers d'autres études non universitaires	266	655	600	1 304 410	662 360	642 045
Personnes ayant terminé des études universitaires	505	250	260	863 380	438 220	425 155
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 25 ans et plus						
% de la population âgée de 25 ans et plus n'ayant pas fait d'études secondaires (38)		26,9	29,2	20,4	19,1	21,5
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat d'études secondaires ou un diplôme de supérieur (38)	58,5	60,0	56,9	64,8	65,9	63,8
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat ou un diplôme d'une école de métier d'autres études non universitaires (38)	35,0	38,5	31,9	40,0	43,0	37,3
% de la population âgée de 25 ans et plus ayant terminé les études universitaires (38)	12,2	11,9	10,7	16,9	18,2	15,8

Statistiques sur le travail et sur le r
(Ville), Québec

Recherche de
nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Amqui

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement aléatoires à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	Amqui			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de la population active âgée de 15 ans et plus						
Revenu total moyen des personnes ayant déclaré un revenu (\$) (20)	20 516	25 051	15 788	23 198	28 436	17 836
Personnes faisant partie de la population active occupée	2 585	1 320	1 265	3 119	1 705	1 413
Personnes ayant déclaré des de travail sans rémunération (21)	4 745	2 205	2 535	5 084	2 364	2 720
Personnes ayant déclaré des consacrées aux travaux ménagers sans rémunération (22)	1 585	2 165	2 525	4 986	2 292	2 693
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des enfants sans rémunération (23)	1 150	955	1 215	2 201	2 964	3 251
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des personnes âgées, sans rémunération (25)	935	325	610	921	2 225	3 655
Taux de chômage en 1996 (26)	20,6	26,7	13,4	11,8	12,3	11,2
Taux d'activité (27)	61,9	69,9	54,1	62,3	70,5	54,6
Caractéristiques de l'industrie pour la population âgée de et plus ayant travaillé depuis le 1er janvier 1995						
Total - Toutes les industries	3 125	1 720	1 405	3 378	1 860	1 517
Personnes travaillant dans l'industrie agricole ainsi que dans d'autres industries reliées à l'exploitation des ressources (secteur primaire) (28)	295	240	55	205	94	111
Personnes travaillant dans les industries manufacturières et de la construction (secteur secondaire) (29)	510	435	75	390	550	235
Personnes travaillant dans les industries des services (secteur tertiaire) (30)	2 315	1 045	1 270	508	2 115	2 971

Statistiques sur les familles et sur le
Amqui (Ville), Québec

Recherche de
nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Amqui

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

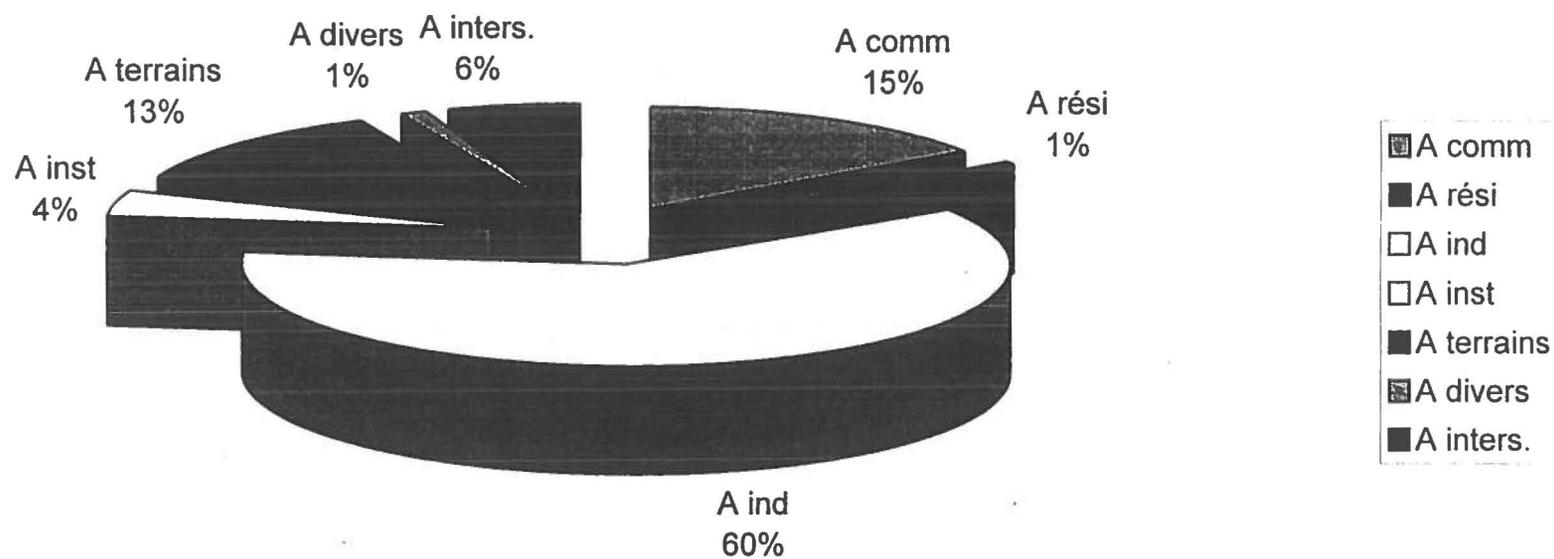
Caractéristiques	Amqui	Québec
Certaines caractéristiques des familles		
Nombre de familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (32)	1 611	1 610 535
Nombre moyen de personnes dans les familles comptant un couple marié ou un couple en union libre	3,2	3,1
Revenu total moyen des familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (\$) (25)	47 828	53 192
Certaines caractéristiques des familles monoparentales		
Nombre de familles monoparentales (6)	265	309 440
Nombre moyen de personnes dans les familles monoparentales	2,7	2,9
Revenu total moyen des familles monoparentales (\$)	26 414	28 421
Certaines caractéristiques des logements		
Total - Nombre de logements privés occupés (34)	2 512	2 822 030
Nombre de logements privés occupés (13) possédés	1 595	1 593 600
Nombre de logements privés occupés (6) loués	915	1 225 305
Valeur moyenne des logements privés occupés (27) possédés	73 793	103 179

Municipalité	Carleton
--------------	----------

Affectation du sol en bordure de la route 132 (Source Schéma d'Aménagement de la MRC)

Affectation	Données	Total
Urbaine	Somme LONG	24856
	Somme accès par km	21,001
	Somme accès commercial par km	3,178
	Somme accès résidentiel par km	12,955
	Somme accès industriel par km	0,121
	Somme accès inst par km	0,885
	Somme accès terrains par km	2,615
	Somme accès divers par km	0,161
	Somme accès intersection par km	1,086
Total Somme LONG		24856
Total Somme accès par km		21,001
Total Somme	accès commercial par km	3,178
Total Somme	accès résidentiel par km	12,955
Total Somme	accès industriel par km	0,121
Total Somme	accès inst par km	0,885
Total Somme	accès terrains par km	2,615
Total Somme	accès divers par km	0,161
Total Somme	accès intersection par km	1,086

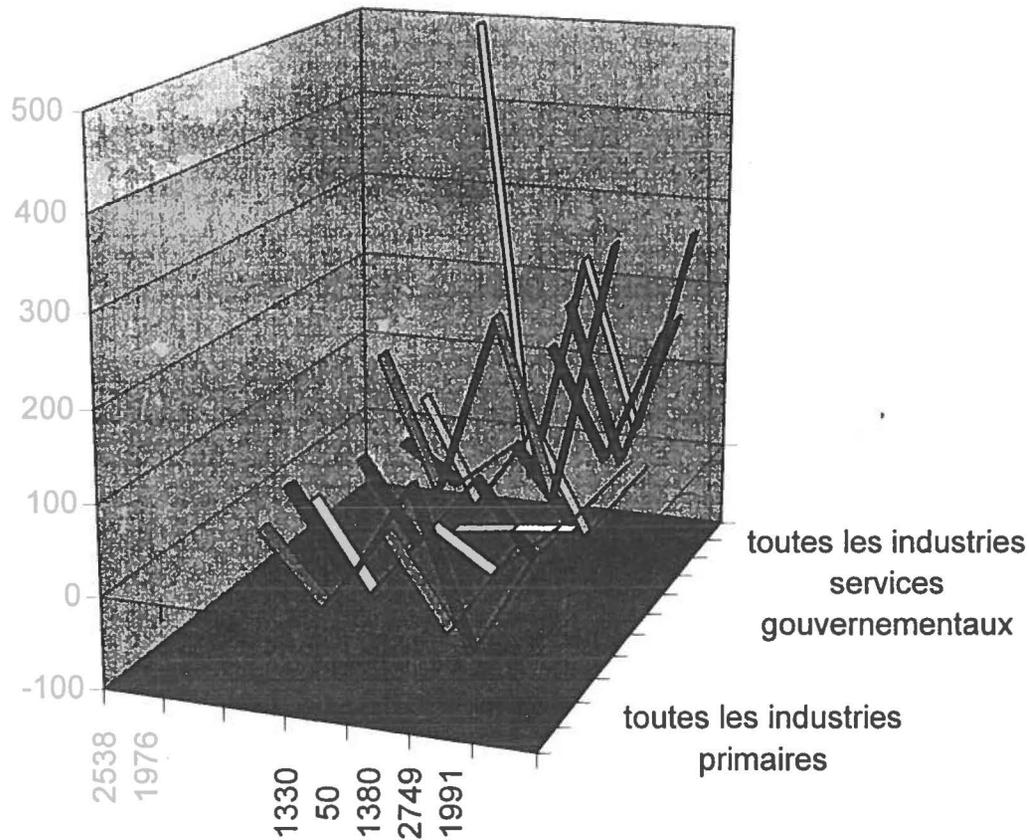
Accès de la route 132 à Carleton



Population active totale de 15 ans et plus selon les divisions d'industrie

Carleton	1976	1981	1986 évolution %	1991 évolution %	1996		
population totale	2538	2710	2663	3,23	2749	4,98	2886
population active							
total			1245	10,84	1380	3,26	1425
industrie-sans objet			60	-16,67	50	-10,00	45
toutes les industries			1185	12,24	1330	3,76	1380
primaires			85	11,76	95	0,00	95
manufacturières			110	13,64	125	-48,00	65
construction			75	-20,00	60	16,67	70
transport, entreposage					35	42,86	50
communication, services publics			80	-12,50	70	-14,29	60
commerces de gros et de détail			180	30,56	235	38,30	325
intermédiaires financiers, assurance, immobilier			60	16,67	70	-14,29	60
services gouvernementaux			95	-26,32	70	-50,00	35
services d'enseignement					150	20,00	180
services de soins de santé et services sociaux					185	-2,70	180
autres industries de service			495	-54,55	225	17,78	265

Population active par type d'industrie - Carleton



- toutes les industries primaires
- toutes les industries manufacturières
- toutes les industries construction
- toutes les industries transport, entreposage
- toutes les industries communication, services publics
- toutes les industries commerces de gros et de détail
- toutes les industries intermédiaires financiers, assurance, immobilier
- toutes les industries services gouvernementaux
- toutes les industries services d'enseignement
- toutes les industries services de soins de santé et services sociaux
- toutes les industries autres industries de service

1986	Carleton	Avignon	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	2663	14145	111020	6540276	18,826	2,399	0,216
population active totale	1245	5920	49850	3213890	21,030	2,497	0,184
industrie-sans objet	60						
toutes les industries	1185						
primaires	85	745	6115	131690	11,409	1,390	0,566
manufacturières	110	585	7455	597325	18,803	1,476	0,098
construction	75	370	2470	160400	20,270	3,036	0,231
transport, entreposage		420	2850	228630	0,000	0,000	0,184
communication, services public	80	160	935	100775	50,000	8,556	0,159
commerces de gros et de détail	180	860	7005	515950	20,930	2,570	0,167
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	60	185	1120	155645	32,432	5,357	0,119
services gouvernementaux	95	325	3680	221675	29,231	2,582	0,147
autres industries de service	495	2075	14535	1078220	23,855	3,406	0,192

1991	Carleton	Avignon	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	2749	15864	108507	7081212	17,329	2,533	0,224
population active totale	1380	6520	48125	3537640	21,166	2,868	0,184
industrie-sans objet	50						
toutes les industries	1330						
primaires	95	745	5165	137845	12,752	1,839	0,540
manufacturières	125	520	6915	609910	24,038	1,808	0,085
construction	60	495	2730	208100	12,121	2,198	0,238
transport, entreposage	35	210	1755	136650	16,667	1,994	0,154
communication, services public	70	180	1075	115750	38,889	6,512	0,156
commerces de gros et de détail	235	1065	7445	601255	22,066	3,156	0,177
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	70	245	1350	191600	28,571	5,185	0,128
services gouvernementaux	70	380	3595	255025	18,421	1,947	0,149
autres industries de service	560	2390	15085	1184665	23,431	3,712	0,202

1996	Carleton	Avignon	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	2886	16170	107836	7389137	17,848	2,676	0,219
population active totale	1425	6655	46015	3536205	21,412	3,097	0,188
industrie-sans objet	45						
toutes les industries	1380						
primaires	95	345	2400	106490	27,536	3,958	0,324
manufacturières	65	340	4255	531535	19,118	1,528	0,064
construction	70	225	1325	132600	31,111	5,283	0,170
transport, entreposage	50	175	1305	125825	28,571	3,831	0,139
communication, services public	60	160	935	100775	37,500	6,417	0,159
commerces de gros et de détail	325	1005	6015	561680	32,338	5,403	0,179
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	60	230	1465	170955	26,087	4,096	0,135
services gouvernementaux	35	260	1980	203450	13,462	1,768	0,128
autres industries de service	625	2185	13520	1185820	28,604	4,623	0,184

Poids relatif de la population par rapport à la MRC, à la région, au Québec.

Carleton	1986	1991	1996	variation en
	%/MRC			% 1986/1996
population totale	18,826	17,329	17,848	-5,197870634
population active totale	21,030	21,166	21,412	1,8167335
primaires	11,409	12,752	27,536	141,3469736
manufacturières	18,803	24,038	19,118	1,671122995
construction	20,270	12,121	31,111	53,48148148
transport, entreposage	0,000	16,667	28,571	71,42857143
communication, services publics	50,000	38,889	37,500	-3,571428571
commerces de gros et de détail	20,930	22,066	32,338	54,50525152
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	32,432	28,571	26,087	-19,56521739
services gouvernementaux	29,231	18,421	13,462	-53,94736842
autres industries de service	23,855	23,431	28,604	19,90615538
	%/région			
population totale	2,399	2,533	2,676	11,57389985
population active totale	2,497	2,868	3,097	23,99702035
primaires	1,390	1,839	3,958	184,7671569
manufacturières	1,476	1,808	1,528	3,530605705
construction	3,036	2,198	5,283	73,98742138
transport, entreposage	0,000	1,994	3,831	92,1182266
communication, services publics	8,556	6,512	6,417	-25
commerces de gros et de détail	2,570	3,156	5,403	110,2729288
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	5,357	5,185	4,096	-23,54948805
services gouvernementaux	2,582	1,947	1,768	-31,52578416
autres industries de service	3,406	3,712	4,623	35,74166218
	%/Québec			
population totale	0,216	0,224	0,219	1,183436502
population active totale	0,184	0,184	0,188	2,169184645
primaires	0,566	0,540	0,324	-42,73268877
manufacturières	0,098	0,085	0,064	-34,68666262
construction	0,231	0,238	0,170	-26,44001468
transport, entreposage	0,184	0,154	0,139	-24,28968806
communication, services publics	0,159	0,156	0,159	0
commerces de gros et de détail	0,167	0,177	0,179	7,346099161
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	0,119	0,128	0,135	13,19036857
services gouvernementaux	0,147	0,149	0,128	-12,83362005
autres industries de service	0,192	0,202	0,184	-4,253710462

Statistiques démographiques pour Carleton
Québec - partie 1

Recherche de nom de localité Aide

Montrer la carte pour Carleton

Afin de protéger le caractère confidentiel des enseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont en abrégé à l'exception des chiffres de population totale.

Caractéristiques	Carleton	Québec
Population en 1996	2 886	7 138 795
Population en 1991	2 749	6 895 963
Variation de la population entre 1991 et 1996 (%)	5,0	3,5
Superficie des terres (km carrés) :	157,14	1 357 811,73

Caractéristiques	Carleton			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population						
Total - Toutes les personnes (3)	2 885	1 400	1 485	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Agées de 0-4 ans	170	80	90	455 420	232 180	223 240
Agées de 5-14 ans	350	170	180	916 770	469 525	447 245
Agées de 15-19 ans	230	115	115	494 170	252 925	241 250
Agées de 20-24 ans	215	110	100	453 815	228 380	225 430
Agées de 25-54 ans	1 285	630	655	3 307 015	1 645 165	1 661 850
Agées de 55-64 ans	220	110	110	650 905	315 450	335 455
Agées de 65-74 ans	240	115	125	519 675	230 935	288 745
Agées de 75 ans et plus	180	65	115	341 025	118 810	222 220
Âge moyen de la population (ans)	37,4	36,6	38,1	36,3	35,1	37,5
% de la population âgée de 15 ans et plus	81,9	81,7	82,1	80,7	79,9	81,6
Première(s) langue(s) parlée(s) et encore comprise(s)						
Total - Toutes les personnes	2 885	1 400	1 485	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Anglais	40	20	20	568 405	276 505	291 900
Français	2 820	1 370	1 450	5 742 575	2 800 540	2 942 035
Anglais et français	20	5	10	97 225	48 900	48 330
Autres langues	10	5	5	730 595	367 430	363 160

Statistiques démographiques pour Carleton
Québec - partie 2

Recherche de
nom de localité

Aide

[Montrer la carte pour Carleton](#)

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre n'est

Caractéristiques	Carleton			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de l'immigration						
Total - Toutes les personnes	2 840	1 380	1 460	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population non immigrante	2 825	1 375	1 450	6 339 165	3 105 940	3 233 225
Population immigrante	10	10	10	664 495	329 810	334 690
Résidents non permanents	0	0	0	41 420	22 490	18 930
Caractéristiques ethno-culturelles choisies						
Population autochtone	20	10	10	71 415	35 390	36 025
Total - Caractéristiques des minorités visibles - Toutes les personnes	2 184	1 375	1 460	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population des minorités visibles (1)	10	0	0	433 985	216 390	217 595
Chinois	0	0	0	50 360	24 200	26 155
Sud-Asiatiques	0	0	0	47 585	25 730	21 855
Négresses	0	0	10	131 970	62 040	69 930
Arabes et Asiatiques occidentaux (4)	0	0	0	79 705	44 490	35 215
Philippins	0	0	0	14 815	5 390	9 425
Asiatiques du Sud-Est (5)	0	0	0	42 125	21 085	21 040
Latino-Américains	0	0	0	51 440	25 875	25 565
Japonais	0	0	0	3 030	1 315	1 715
Coréens	0	0	0	3 930	1 815	2 110
Minorités visibles non incluses ailleurs (6)	0	0	0	3 695	1 745	1 950
Personnes appartenant à plus d'une des minorités visibles susmentionnées (7)	0	0	0	5 320	2 700	2 620
Autres (8)	2 835	1 375	1 455	6 611 095	3 241 850	3 369 245

Statistiques sur la scolarité pour Carleton

«Recherche de nom de localité» Aide

[Montrer la carte pour Carleton](#)

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre n'est

Caractéristiques	Carleton			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 15 ans et plus						
Total - Toutes les personnes âgées de 15 ans et plus	2 320	1 145	1 175	6 734	3 256	3 478
Personnes sans certificat d'études secondaires	770	420	350	2 013	1 071	942
Personnes avec un certificat d'études secondaires	1 550	725	825	4 721	2 185	2 536
Personnes ayant fait des études postsecondaires partielles (études postsecondaires non terminées)	200	70	130	498	225	273
Personnes avec un certificat ou un diplôme d'une école de métier ou d'autres études non universitaires	535	280	255	1 304	662	642
Personnes ayant terminé des études universitaires	340	160	180	863	438	425
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 25 ans et plus						
% de la population âgée de 25 ans et plus n'ayant pas fait d'études secondaires	33,2	28,2	20,3	20,4	19,1	21,5
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat d'études secondaires ou un diplôme de supérieur	66,8	62,2	67,5	64,8	65,9	63,8
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat ou un diplôme d'une école de métier ou d'autres études non universitaires	39,0	39,4	38,6	40,0	43,0	37,3
% de la population âgée de 25 ans et plus ayant terminé les études universitaires	14,8	17,0	17,8	16,9	18,2	15,8

Statistiques sur le travail et sur le r
(Ville), Québec

Recherche de
nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Carleton

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement aléatoires à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	Carleton			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de la population active âgée de 15 ans et plus						
Revenu total moyen des personnes ayant déclaré un revenu (\$) (20)	23 005	28 255	17 603	23 198	28 436	17 836
Personnes faisant partie de la population active occupée	1 180	595	585	3 119 130	1 705 300	1 413 830
Personnes ayant déclaré des de travail sans rémunération	1 965	905	1 055	5 084 730	2 364 100	2 720 630
Personnes ayant déclaré des consacrées aux travaux ménagers sans rémunération (21)	935	880	1 055	4 986 105	2 292 905	2 693 195
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des enfants sans rémunération (24)	870	385	485	2 201 325	964 325	1 236 995
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des personnes âgées, sans rémunération (25)	570	215	360	921 225	365 510	555 715
Taux de chômage en 1996 (26)	17,2	20,8	13,2	11,8	12,3	11,2
Taux d'activité (27%)	61,4	65,1	57,9	62,3	70,5	54,6
Caractéristiques de l'industrie pour la population âgée de et plus ayant travaillé depuis le 1er janvier 1995						
Total - Toutes les industries	3 380	720	660	3 378 040	1 860 120	1 517 915
Personnes travaillant dans l'industrie agricole ainsi que dans d'autres industries reliées à l'exploitation des ressources (secteur primaire) (28)	95	85	10	125 205	94 315	30 885
Personnes travaillant dans les industries manufacturières et de la construction (secteur secondaire) (30)	135	120	15	744 390	550 115	194 275
Personnes travaillant dans les industries des services (secteur tertiaire) (31)	150	515	630	2 508 445	1 215 690	1 292 750

Municipalité	Grande-Rivière
--------------	----------------

Affectation du sol en bordure de la route 132 (Source Schéma d'Aménagement de la MRC)

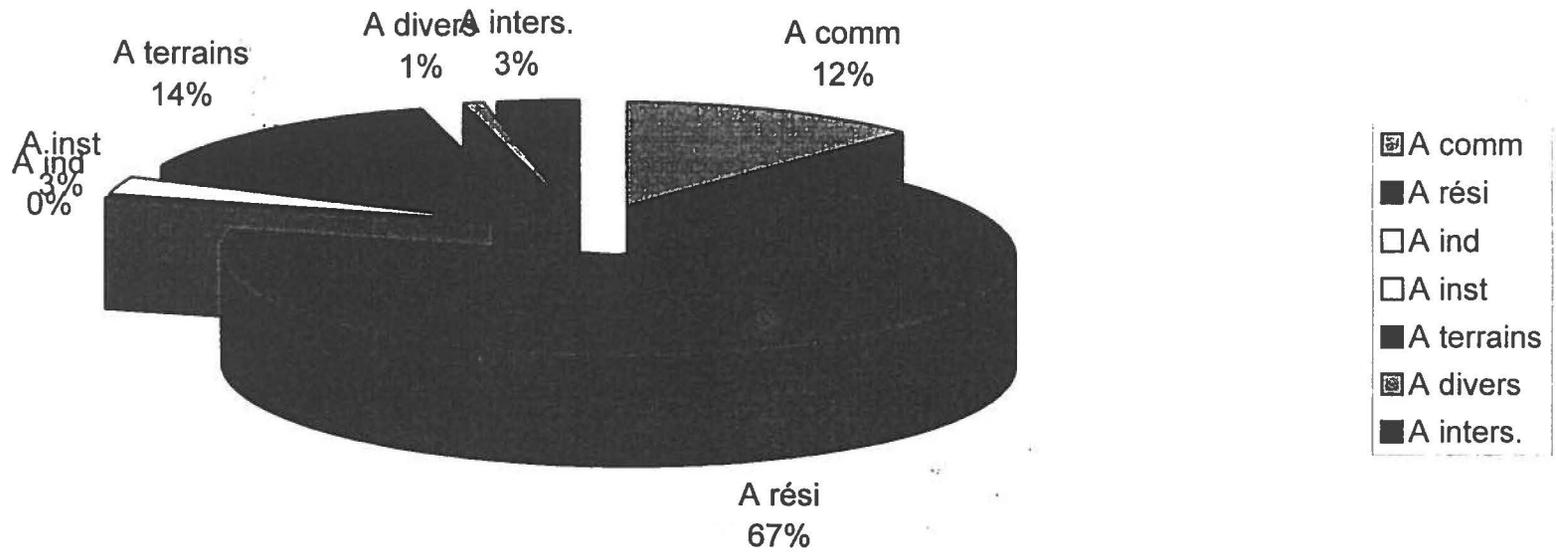
Affectation	Données	Total
Aéroportuaire	Somme LONG	300
	Somme accès par km	16,667
	Somme accès commercial par km	0,000
	Somme accès résidentiel par km	3,333
	Somme accès industriel par km	0,000
	Somme accès inst par km	0,000
	Somme accès terrains par km	13,333
	Somme accès divers par km	0,000
	Somme accès intersection par km	0,000
Agglomération	Somme LONG	11376
	Somme accès par km	27,690
	Somme accès commercial par km	1,319
	Somme accès résidentiel par km	19,691
	Somme accès industriel par km	0,000
	Somme accès inst par km	0,791
	Somme accès terrains par km	5,274
	Somme accès divers par km	0,176
	Somme accès intersection par km	0,440
Conservation	Somme LONG	2362
	Somme accès par km	8,891
	Somme accès commercial par km	0,423
	Somme accès résidentiel par km	4,234
	Somme accès industriel par km	0,000
	Somme accès inst par km	0,000
	Somme accès terrains par km	2,540
	Somme accès divers par km	0,847
	Somme accès intersection par km	0,847
Rural	Somme LONG	3700
	Somme accès par km	23,514
	Somme accès commercial par km	1,892
	Somme accès résidentiel par km	18,378
	Somme accès industriel par km	0,270
	Somme accès inst par km	0,270
	Somme accès terrains par km	1,892
	Somme accès divers par km	0,270
	Somme accès intersection par km	0,541

Municipalité	Grande-Rivière
--------------	----------------

Affectation du sol en bordure de la route 132 (Source Schéma d'Aménagement de la MRC)

Affectation	Données	Total
Urbaine	Somme LONG	5010
	Somme accès par km	37,924
	Somme accès commercial par km	10,180
	Somme accès résidentiel par km	21,756
	Somme accès industriel par km	0,200
	Somme accès inst par km	1,397
	Somme accès terrains par km	2,196
	Somme accès divers par km	0,000
	Somme accès intersection par km	2,196
Total Somme LONG		22748
Total Somme accès par km		27,167
Total Somme	accès commercial par km	3,253
Total Somme	accès résidentiel par km	18,111
Total Somme	accès industriel par km	0,088
Total Somme	accès inst par km	0,747
Total Somme	accès terrains par km	3,868
Total Somme	accès divers par km	0,220
Total Somme	accès intersection par km	0,879

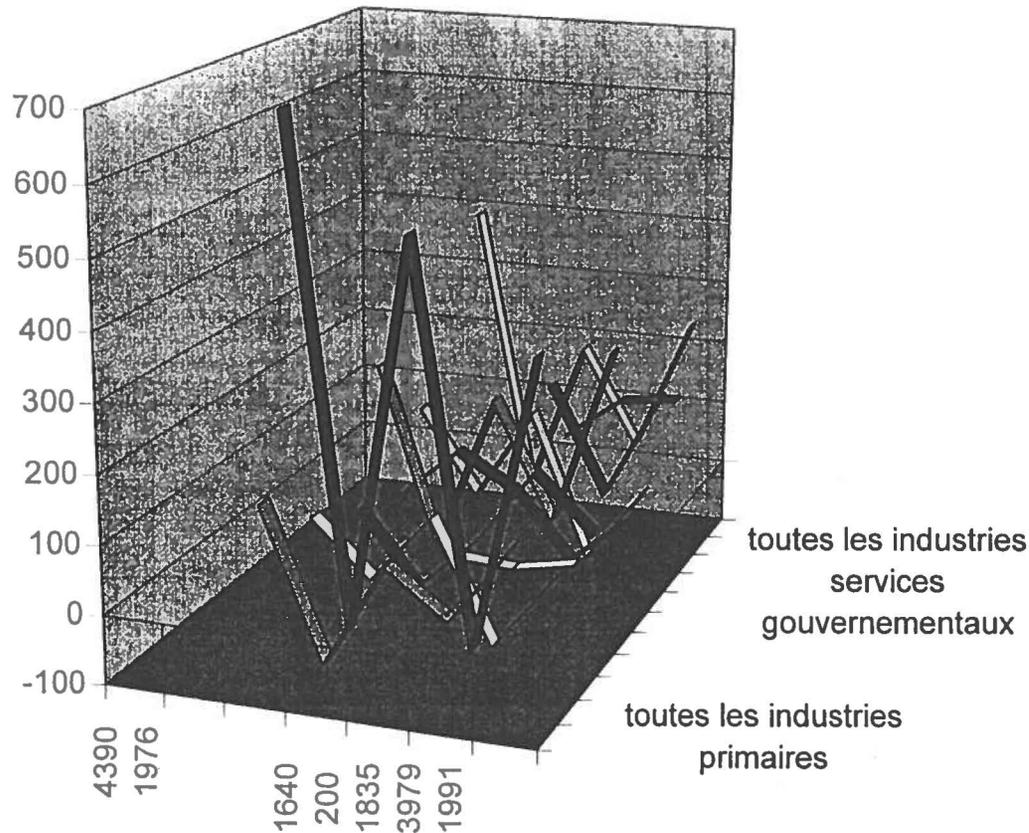
Accès de la route 132 à Grande-Rivière



Population active totale de 15 ans et plus selon les divisions d'industrie

Grande-Rivière	1976	1981	1986 évolution %	1991 évolution	1996		
population totale	4390	4420	4413	-9,83	3979	-2,29	3888
population active							
total			2020	-9,16	1835	-8,99	1670
industrie-sans objet			190	5,26	200	-47,50	105
toutes les industries			1830	-10,38	1640	-4,57	1565
primaires			175	-37,14	110	45,45	160
manufacturières			695	-22,30	540	-27,78	390
construction			100	20,00	120	-54,17	55
transport, entreposage					35	28,57	45
communication, services publics			55	-54,55	25	140,00	60
commerces de gros et de détail			250	-14,00	215	41,86	305
intermédiaires financiers, assurance, immobilier			25	100,00	50	-50,00	25
services gouvernementaux			135	7,41	145	-72,41	40
services d'enseignement					165	0,00	165
services de soins de santé et services sociaux					60	125,00	135
autres industries de service			390	-53,85	180	30,56	235

Population active par type d'industrie - Grande-Rivière



- toutes les industries primaires
- toutes les industries manufacturières
- toutes les industries construction
- toutes les industries transport, entreposage
- toutes les industries communication, services publics
- toutes les industries commerces de gros et de détail
- toutes les industries intermédiaires financiers, assurance, immobilier
- toutes les industries services gouvernementaux
- toutes les industries services d'enseignement
- toutes les industries services de soins de santé et services sociaux
- toutes les industries autres industries de service

1986	Grande- Rivière	Pabok	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	4413	22660	111020	6540276	19,475	3,975	0,346
population active totale	2020	10035	49850	3213890	20,130	4,052	0,312
industrie-sans objet	190						
toutes les industries	1830						
primaires	175	950	6115	131690	18,421	2,862	0,721
manufacturières	695	2930	7455	597325	23,720	9,323	0,491
construction	100	415	2470	160400	24,096	4,049	0,259
transport, entreposage		325	2850	228630	0,000	0,000	0,142
communication, services public	55	90	935	100775	61,111	5,882	0,089
commerces de gros et de détail	250	1320	7005	515950	18,939	3,569	0,256
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	25	170	1120	155645	14,706	2,232	0,109
services gouvernementaux	135	610	3680	221675	22,131	3,668	0,275
autres industries de service	390	2295	14535	1078220	16,993	2,683	0,213

1991	Grande- Rivière	Pabok	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	3979	22242	108507	7081212	17,890	3,667	0,314
population active totale	1835	9725	48125	3537640	18,869	3,813	0,275
industrie-sans objet	200						
toutes les industries	1640						
primaires	110	755	5165	137845	14,570	2,130	0,548
manufacturières	540	2320	6915	609910	23,276	7,809	0,380
construction	120	495	2730	208100	24,242	4,396	0,238
transport, entreposage	35	260	1755	136650	13,462	1,994	0,190
communication, services public	25	75	1075	115750	33,333	2,326	0,065
commerces de gros et de détail	215	1370	7445	601255	15,693	2,888	0,228
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	50	270	1350	191600	18,519	3,704	0,141
services gouvernementaux	145	780	3595	255025	18,590	4,033	0,306
autres industries de service	405	2590	15085	1184665	15,637	2,685	0,219

1996	Grande- Rivière	Pabok	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	3888	21863	107836	7389137	17,783	3,605	0,296
population active totale	1670	8840	46015	3536205	18,891	3,629	0,250
industrie-sans objet	105						
toutes les industries	1565						
primaires	160	425	2400	106490	37,647	6,667	0,399
manufacturières	390	990	4255	531535	39,394	9,166	0,186
construction	55	205	1325	132600	26,829	4,151	0,155
transport, entreposage	45	180	1305	125825	25,000	3,448	0,143
communication, services public	60	90	935	100775	66,667	6,417	0,089
commerces de gros et de détail	305	1020	6015	561680	29,902	5,071	0,182
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	25	185	1465	170955	13,514	1,706	0,108
services gouvernementaux	40	290	1980	203450	13,793	2,020	0,143
autres industries de service	535	2270	13520	1185820	23,568	3,957	0,191

Poids relatif de la population par rapport à la MRC, à la région, au Québec.

Grande-Rivière	1986	1991	1996	variation en % 1986/1996
	%/MRC			
population totale	19,475	17,890	17,783	-8,684925125
population active totale	20,130	18,869	18,891	-6,150878097
primaires	18,421	14,570	37,647	104,3697479
manufacturières	23,720	23,276	39,394	66,07804665
construction	24,096	24,242	26,829	11,34146341
transport, entreposage	0,000	13,462	25,000	85,71428571
communication, services publics	61,111	33,333	66,667	100
commerces de gros et de détail intermédiaires financiers, assurance, immobilier	18,939	15,693	29,902	57,88235294
services gouvernementaux	14,706	18,519	13,514	-8,108108108
autres industries de service	22,131	18,590	13,793	-37,67560664
	16,993	15,637	23,568	38,69027448
	%/région			
population totale	3,975	3,667	3,605	-9,295301985
population active totale	4,052	3,813	3,629	-10,43654512
primaires	2,862	2,130	6,667	132,952381
manufacturières	9,323	7,809	9,166	-1,683165806
construction	4,049	4,396	4,151	2,528301887
transport, entreposage	0,000	1,994	3,448	72,90640394
communication, services publics	5,882	2,326	6,417	9,090909091
commerces de gros et de détail intermédiaires financiers, assurance, immobilier	3,569	2,888	5,071	42,0798005
services gouvernementaux	2,232	3,704	1,706	-23,54948805
autres industries de service	3,668	4,033	2,020	-44,93078938
	2,683	2,685	3,957	47,47809513
	%/Québec			
population totale	0,346	0,314	0,296	-14,60111381
population active totale	0,312	0,275	0,250	-19,93762618
primaires	0,721	0,548	0,399	-44,67654487
manufacturières	0,491	0,380	0,186	-62,02949273
construction	0,259	0,238	0,155	-40,24605208
transport, entreposage	0,142	0,190	0,143	0,63647618
communication, services publics	0,089	0,065	0,089	0
commerces de gros et de détail intermédiaires financiers, assurance, immobilier	0,256	0,228	0,182	-29,01854501
services gouvernementaux	0,109	0,141	0,108	-0,922241319
autres industries de service	0,275	0,306	0,143	-48,200307
	0,213	0,219	0,191	-10,0643703

Caractéristiques	Grande-Rivière	Québec
Population en 1996	3 888	7 138 795
Population en 1991	3 979	6 895 963
Variation de la population entre 1991 et 1996 (%)	-2,3	3,5
Superficie des terres (km carrés) :	87,15	1 357 811,73

Caractéristiques	Grande-Rivière			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population						
Total - Toutes les personnes(3)	3 890	1 920	1 965	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Agées de 0-4 ans	215	100	115	455 420	232 180	223 240
Agées de 5-14 ans	465	235	235	916 770	469 525	447 245
Agées de 15-19 ans	265	145	130	494 170	252 925	241 250
Agées de 20-24 ans	270	130	140	453 815	228 380	225 430
Agées de 25-54 ans	1 850	915	930	3 307 015	1 645 165	1 661 850
Agées de 55-64 ans	375	195	180	650 905	315 450	335 455
Agées de 65-74 ans	260	125	135	519 675	230 935	288 745
Agées de 75 ans et plus	165	65	100	341 025	118 810	222 220
Âge moyen de la population	36,1	36,2	36,8	36,3	35,1	37,5
% de la population âgée de 15 ans et plus	82,2	82,2	82,4	80,7	79,9	81,6
Première(s) langue(s) parlée(s) et encore comprise(s)						
Total - Toutes les personnes	3 890	1 920	1 970	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Anglais	45	25	25	568 405	276 505	291 900
Français	3 800	1 875	1 920	5 742 575	2 800 540	2 942 035
Anglais et français	30	15	15	97 225	48 900	48 330
Autres langues	15	5	10	730 595	367 430	363 160

Caractéristiques	Grande-Rivière			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de l'immigration						
Total - Toutes les personnes	3 885	1 920	1 965	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population non immigrante	2 875	1 920	1 955	6 339 165	3 105 940	3 233 225
Population immigrante	10	0	15	664 495	329 810	334 690
Résidents non permanents	0	0	0	41 420	22 490	18 930
Caractéristiques ethno-culturelles choisies						
Population autochtone	10	10	10	71 415	35 390	36 025
Total - Caractéristiques des minorités visibles - Toutes les personnes	3 885	1 920	1 970	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population des minorités visibles (1)	10	0	10	433 985	216 390	217 595
Chinois	10	0	0	50 360	24 200	26 155
Sud-Asiatiques	0	0	0	47 585	25 730	21 855
Négres	0	0	0	131 970	62 040	69 930
Arabes et Asiatiques occidentaux (4)	0	0	0	79 705	44 490	35 215
Philippins	0	0	0	14 815	5 390	9 425
Asiatiques du Sud-Est	0	0	0	42 125	21 085	21 040
Latino-Américains	0	0	0	51 440	25 875	25 565
Japonais	0	0	0	3 030	1 315	1 715
Coréens	0	0	0	3 930	1 815	2 110
Minorités visibles non incluses ailleurs (5)	0	0	0	3 695	1 745	1 950
Personnes appartenant à plus d'une des minorités visibles susmentionnées (17)	0	0	0	5 320	2 700	2 620
Autres (3)	3 880	1 920	1 960	6 611 095	3 241 850	3 369 245

Caractéristiques	Grande-Rivière			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 15 ans et plus						
Total - Toutes les personnes âgées de 15 ans et plus	3 200	1 585	1 620	5 673 470	2 756 705	2 916 765
Personnes sans certificat d'études secondaires	1 820	950	870	2 013 810	971 055	1 042 755
Personnes avec un certificat d'études secondaires	1 475	180	300	993 640	438 535	555 110
Personnes ayant fait des études postsecondaires partielles (études postsecondaires non terminées)	1 205	125	85	498 225	246 530	251 695
Personnes avec un certificat ou un diplôme d'une école de métier d'autres études non universitaires	525	230	290	1 304 410	662 360	642 045
Personnes ayant terminé des études universitaires	175	100	80	863 380	438 220	425 155
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 25 ans et plus						
% de la population âgée de 25 ans et plus n'ayant pas fait d'études secondaires (38)		36,3	34,1	20,4	19,1	21,9
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat d'études secondaires ou un diplôme de supérieur (38)	40,9	37,1	44,3	64,8	65,9	63,8
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat ou un diplôme d'une école de métier d'autres études non universitaires (38)	21,0	21,6	22,0	40,0	43,0	37,3
% de la population âgée de 25 ans et plus ayant terminé les études universitaires (38)	5,8	6,6	5,5	16,9	18,2	15,8

Caractéristiques	Grande-Rivière			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de la population active âgée de 15 ans et plus						
Revenu total moyen des personnes ayant déclaré un revenu (\$) (20)	17 647	21 469	13 553	23 198	28 436	17 836
Personnes faisant partie de la population active occupée	1 090	590	500	3 119 130	1 705 300	1 413 830
Personnes ayant déclaré des de travail sans rémunération (21)	2 765	1 270	1 495	5 084 730	2 364 100	2 720 630
Personnes ayant déclaré des consacrées aux travaux ménagers sans rémunération (22)	2 575	1 190	1 480	4 986 100	2 292 900	2 693 195
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des enfants sans rémunération (24)	845	555	795	2 201 325	964 325	1 236 995
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des personnes âgées, sans rémunération (25)	710	290	420	921 225	365 510	555 715
Taux de chômage en 1996 (26)	34,7	36,2	32,9	11,8	12,3	11,2
Taux d'activité (27)	52,2	58,5	46,1	62,3	70,9	54,6
Caractéristiques de l'industrie pour la population âgée de et plus ayant travaillé depuis le 1er janvier 1995						
Total - Toutes les industries (28)	565	850	710	3 378 040	1 860 120	1 517 915
Personnes travaillant dans l'industrie agricole ainsi que dans d'autres industries reliées à l'exploitation des ressources (secteur primaire) (29)	160	140	15	125 205	94 315	30 885
Personnes travaillant dans les industries manufacturières et de la construction (secteur secondaire) (30)	445	300	145	744 390	550 115	194 275
Personnes travaillant dans les industries des services (secteur tertiaire) (31)	60	410	555	2 508 445	1 215 690	1 292 750

Caractéristiques	Grande-Rivière	Québec
Certaines caractéristiques des familles		
Nombre de familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (32)	880	1 640 535
Nombre moyen de personnes dans les familles comptant un couple marié ou un couple en union libre	3,1	3,1
Revenu total moyen des familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (24) (\$)	42 312	53 192
Certaines caractéristiques des familles monoparentales		
Nombre de familles monoparentales	270	309 440
Nombre moyen de personnes dans les familles monoparentales	2,6	2,5
Revenu total moyen des familles monoparentales (\$)	26 832	28 421
Certaines caractéristiques des logements		
Total - Nombre de logements privés occupés (34)	1 420	2 822 030
Nombre de logements privés occupés possédés	935	1 593 600
Nombre de logements privés occupés loués (36)	490	1 225 305
Valeur moyenne des logements privés occupés possédés (37)	59 080	103 179

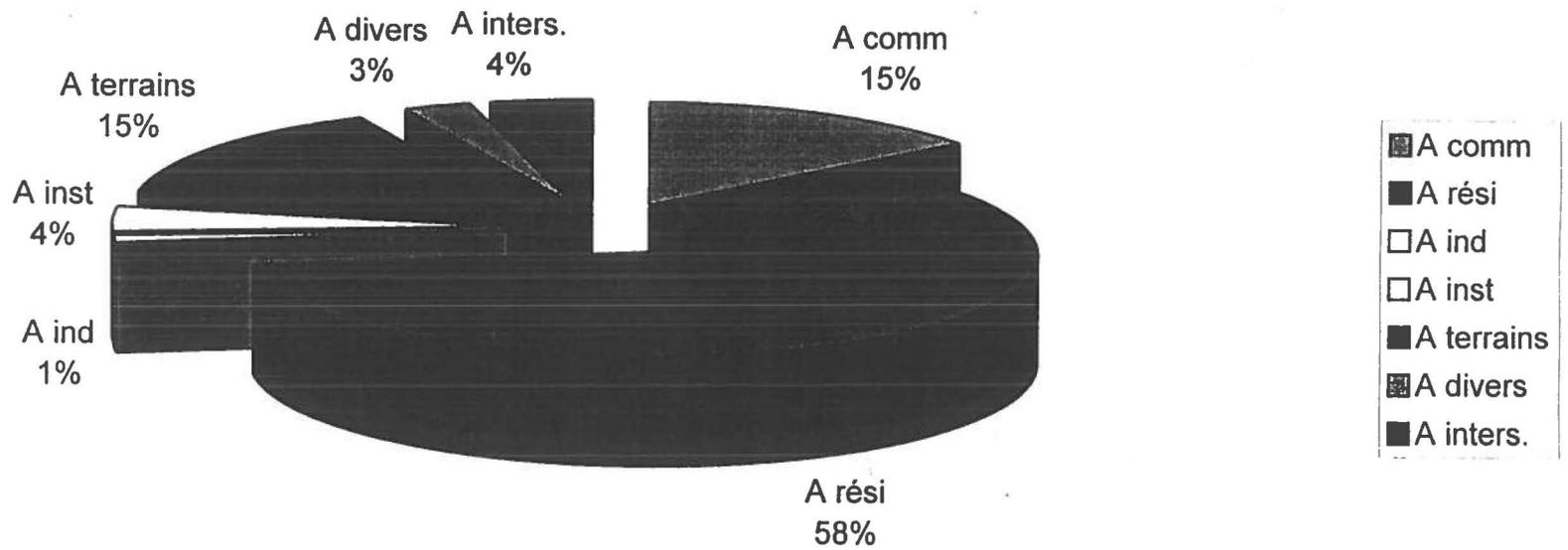
Municipalité

Paspébiac

Affectation du sol en bordure de la route 132 (Source Schéma d'Aménagement de la MRC)

Affectation	Données	Total
Agricole	Somme LONG	250
	Somme accès par km	16
	Somme accès commercial par km	0
	Somme accès résidentiel par km	4
	Somme accès industriel par km	12
	Somme accès inst par km	0
	Somme accès terrains par km	0
	Somme accès divers par km	0
	Somme accès intersection par km	0
Urbaine	Somme LONG	10726
	Somme accès par km	34,869
	Somme accès commercial par km	5,128
	Somme accès résidentiel par km	20,418
	Somme accès industriel par km	0,093
	Somme accès inst par km	1,398
	Somme accès terrains par km	5,407
	Somme accès divers par km	0,932
Somme accès intersection par km	1,492	
Total Somme LONG		10976
Total Somme accès par km		34,439
Total Somme	accès commercial par km	5,011
Total Somme	accès résidentiel par km	20,044
Total Somme	accès industriel par km	0,364
Total Somme	accès inst par km	1,367
Total Somme	accès terrains par km	5,284
Total Somme	accès divers par km	0,911
Total Somme	accès intersection par km	1,458

Accès de la route 132 à Paspébiac



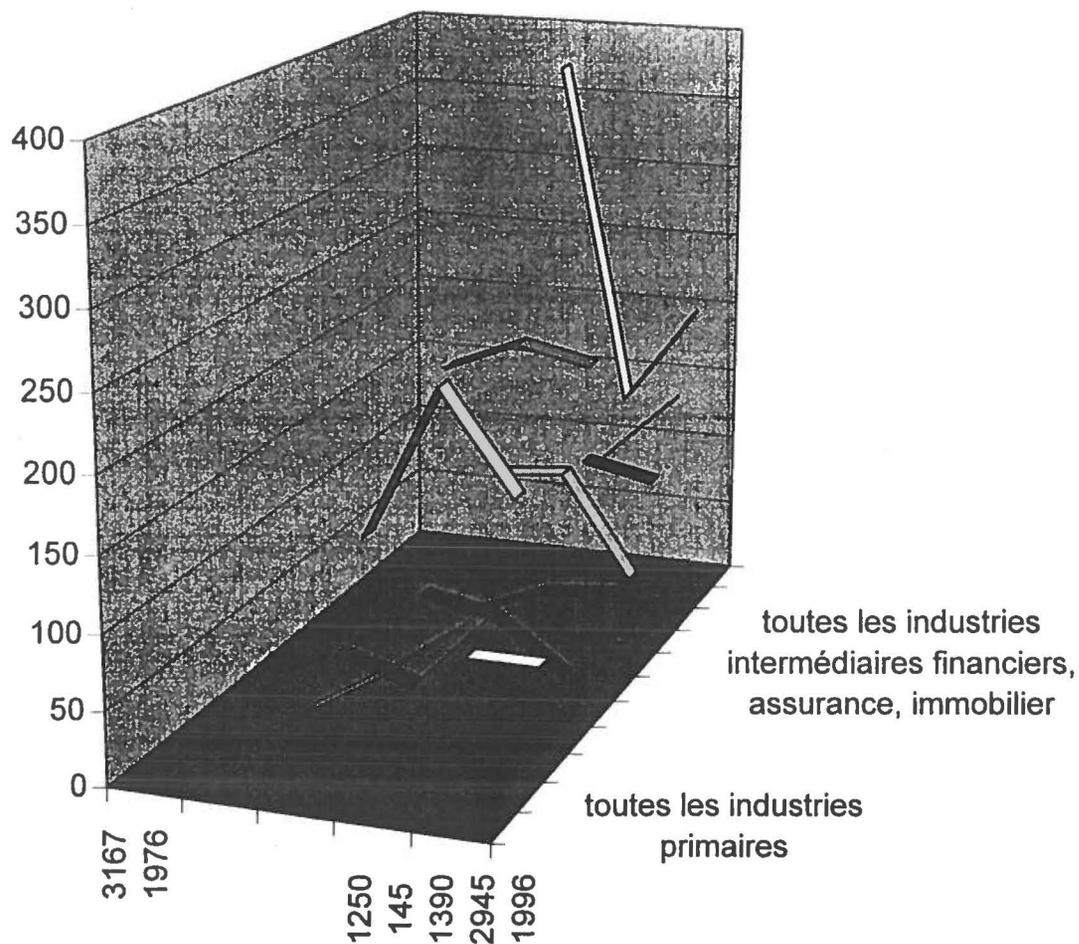
1986	Paspébiac	Bonaventure	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	3070	21645	111020	6540276	14,183	2,765	0,331
population active totale	1185	8955	49850	3213890	13,233	2,377	0,279
industrie-sans objet	120						
toutes les industries	1065						
primaires	60	890	6115	131690	6,742	0,981	0,676
manufacturières	80	965	7455	597325	8,290	1,073	0,162
construction	140	590	2470	160400	23,729	5,668	0,368
transport, entreposage		645	2850	228630	0,000	0,000	0,282
communication, services public	70	170	935	100775	41,176	7,487	0,169
commerces de gros et de détail	210	1415	7005	515950	14,841	2,998	0,274
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	25	280	1120	155645	8,929	2,232	0,180
services gouvernementaux	110	700	3680	221675	15,714	2,989	0,316
autres industries de service	370	2575	14535	1078220	14,369	2,546	0,239

1991	Paspébiac	Bonaventure	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	3016	20322	108507	7081212	14,841	2,780	0,287
population active totale	1325	8885	48125	3537640	14,913	2,753	0,251
industrie-sans objet	80						
toutes les industries	1245						
primaires	90	860	5165	137845	10,465	1,742	0,624
manufacturières	65	1030	6915	609910	6,311	0,940	0,169
construction	240	655	2730	208100	36,641	8,791	0,315
transport, entreposage	50	455	1755	136650	10,989	2,849	0,333
communication, services public	60	260	1075	115750	23,077	5,581	0,225
commerces de gros et de détail	230	1640	7445	601255	14,024	3,089	0,273
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	45	270	1350	191600	16,667	3,333	0,141
services gouvernementaux	115	665	3595	255025	17,293	3,199	0,261
autres industries de service	340	2710	15085	1184665	12,546	2,254	0,229

Population active totale de 15 ans et plus selon les divisions d'industrie

Paspébiac	1976	1981	1986	<i>évolution %</i>	1991	<i>évolution %</i>	1996
population totale	3167	3292	3070	-1,76	3016	-2,35	2945
population active							
total			1185	11,81	1325	4,91	1390
industrie-sans objet			120	-33,33	80	81,25	145
toutes les industries			1065	16,90	1245	0,40	1250
primaires			60	50,00	90	38,89	125
manufacturières			80	-18,75	65	76,92	115
construction			140	71,43	240	-27,08	175
transport, entreposage					50	0,00	50
communication, services publics			70	-14,29	60	-58,33	25
commerces de gros et de détail			210	9,52	230	-4,35	220
intermédiaires financiers, assurance, immobilier			25	80,00	45	11,11	50
services gouvernementaux			110	4,55	115	-60,87	45
services d'enseignement					110	-9,09	100
services de soins de santé et services sociaux					100	45,00	145
autres industries de service			370	-64,86	130	50,00	195

Population active par type d'industrie - Paspébiac



- toutes les industries primaires
- toutes les industries manufacturières
- toutes les industries construction
- toutes les industries transport, entreposage
- toutes les industries communication, services publics
- toutes les industries commerces de gros et de détail
- toutes les industries intermédiaires financiers, assurance, immobilier
- toutes les industries services gouvernementaux
- toutes les industries services d'enseignement
- toutes les industries services de soins de santé et services sociaux
- toutes les industries autres industries de service

1996	Paspébiac	Bonaventure	région Gaspésie-Îles de la Madeleine	Québec	%/MRC	%/région	%/Québec
population totale	2945	20465	107836	7389137	14,390	2,731	0,277
population active totale	1390	8595	46015	3536205	16,172	3,021	0,243
industrie-sans objet	145						
toutes les industries	1250						
primaires	125	510	2400	106490	24,510	5,208	0,479
manufacturières	115	790	4255	531535	14,557	2,703	0,149
construction	175	410	1325	132600	42,683	13,208	0,309
transport, entreposage	50	255	1305	125825	19,608	3,831	0,203
communication, services public	25	170	935	100775	14,706	2,674	0,169
commerces de gros et de détail	220	1220	6015	561680	18,033	3,658	0,217
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	50	325	1465	170955	15,385	3,413	0,190
services gouvernementaux	45	345	1980	203450	13,043	2,273	0,170
autres industries de service	440	2420	13520	1185820	18,182	3,254	0,204

Poids relatif de la population par rapport à la MRC, à la région, au Québec.

Paspébiac	1986	1991	1996	variation en
	%/MRC			% 1986/1996
population totale	14,183	14,841	14,390	1,46
population active totale	13,233	14,913	16,172	22,21
primaires	6,742	10,465	24,510	263,56
manufacturières	8,290	6,311	14,557	75,59
construction	23,729	36,641	42,683	79,88
transport, entreposage	0,000	10,989	19,608	78,43
communication, services publics	41,176	23,077	14,706	-36,27
commerces de gros et de détail	14,841	14,024	18,033	21,51
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	8,929	16,667	15,385	72,31
services gouvernementaux	15,714	17,293	13,043	-17,00
autres industries de service	14,369	12,546	18,182	26,54
	%/région			
population totale	2,765	2,780	2,731	-1,24
population active totale	2,377	2,753	3,021	27,08
primaires	0,981	1,742	5,208	430,82
manufacturières	1,073	0,940	2,703	151,86
construction	5,668	8,791	13,208	133,02
transport, entreposage	0,000	2,849	3,831	34,48
communication, services publics	7,487	5,581	2,674	-64,29
commerces de gros et de détail	2,998	3,089	3,658	22,00
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	2,232	3,333	3,413	52,90
services gouvernementaux	2,989	3,199	2,273	-23,97
autres industries de service	2,546	2,254	3,254	27,85
	%/Québec			
population totale	0,331	0,287	0,277	-16,31
population active totale	0,279	0,251	0,243	-12,77
primaires	0,676	0,624	0,479	-29,14
manufacturières	0,162	0,169	0,149	-8,00
construction	0,368	0,315	0,309	-15,94
transport, entreposage	0,282	0,333	0,203	-28,16
communication, services publics	0,169	0,225	0,169	0,00
commerces de gros et de détail	0,274	0,273	0,217	-20,80
intermédiaires financiers, assurance, immobilier	0,180	0,141	0,190	5,68
services gouvernementaux	0,316	0,261	0,170	-46,30
autres industries de service	0,239	0,229	0,204	-14,55

Statistiques démographiques pour Paspébiac (Municipalité), Québec - partie 1

«Recherche de nom de localité»

Aide

Montrer la carte pour Paspébiac

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement aléatoires à l'exception des chiffres de population totale.

Caractéristiques	Paspébiac	Québec
Population en 1996	2 945	7 138 795
Population en 1991	3 016	6 895 963
Variation de la population entre 1991 et 1996 (%)	-2,4	3,5
Superficie des terres (km carrés) :	52,06	1 357 811,73

Caractéristiques	Paspébiac			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population						
Total - Toutes les personnes(3)	2 945	1 430	1 510	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Agées de 0-4 ans	135	80	50	455 420	232 180	223 240
Agées de 5-14 ans	320	160	160	916 770	469 525	447 245
Agées de 15-19 ans	230	120	110	494 170	252 925	241 250
Agées de 20-24 ans	195	100	95	453 815	228 380	225 430
Agées de 25-54 ans	1 360	670	695	3 307 015	1 645 165	1 661 850
Agées de 55-64 ans	345	160	180	650 905	315 450	335 455
Agées de 65-74 ans	195	90	105	519 675	230 935	288 745
Agées de 75 ans et plus	170	60	105	341 025	118 810	222 220
Âge moyen de la population	38,7	37,1	39,8	36,3	35,1	37,9
% de la population âgée de 15 ans et plus	84,7	83,9	85,7	80,7	79,9	81,6
Première(s) langue(s) parlée(s) et encore comprise(s)						
Total - Toutes les personnes	2 945	1 435	1 510	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Anglais	60	25	35	568 405	276 505	291 900
Français	2 845	1 380	1 465	5 742 575	2 800 540	2 942 035
Anglais et français	30	15	10	97 225	48 900	48 330
Autres langues	5	5	0	730 595	367 430	363 160

Statistiques démographiques pour Paspébiac (Municipalité), Québec - partie 2

Recherche de nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Paspébiac

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	Paspébiac			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de l'immigration						
Total - Toutes les personnes	2 960	1 415	1 545	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population non immigrante	2 940	1 405	1 535	6 339 165	3 105 940	3 233 225
Population immigrante	15	10	10	664 495	329 810	334 690
Résidents non permanents	0	0	0	41 420	22 490	18 930
Caractéristiques ethno-culturelles choisies						
Population autochtone	10	0	10	71 415	35 390	36 025
Total - Caractéristiques des minorités visibles - Toutes les personnes	2 160	1 415	1 540	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population des minorités visibles (1)	0	0	0	433 985	216 390	217 595
Chinois	0	0	0	50 360	24 200	26 155
Sud-Asiatiques	0	0	0	47 585	25 730	21 855
Néophytes	0	0	0	131 970	62 040	69 930
Arabes et Asiatiques occidentaux (14)	0	0	0	79 705	44 490	35 215
Philippins	0	0	0	14 815	5 390	9 425
Asiatiques du Sud-Est	0	0	0	42 125	21 085	21 040
Latino-Américains	0	0	0	51 440	25 875	25 565
Japonais	0	0	0	3 030	1 315	1 715
Coréens	0	0	0	3 930	1 815	2 110
Minorités visibles non incluses ailleurs (16)	0	0	0	3 695	1 745	1 950
Personnes appartenant à plus d'une des minorités visibles susmentionnées (17)	0	0	0	5 320	2 700	2 620
Autres (18)	2 960	1 415	1 545	6 611 095	3 241 850	3 369 245

Statistiques sur la scolarité pour Paspébiac (Municipalité), Québec

«Recherche de nom de localité»

Aide

[Montrer la carte pour Paspébiac](#)

Afin de protéger le caractère confidentiel des enseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont présentés en l'absence des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	Paspébiac			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 15 ans et plus						
Total - Toutes les personnes âgées de 15 ans et plus	2 500	1 175	1 325	673 470	275 670	397 800
Personnes sans certificat d'études secondaires	1 155	560	595	2 013 810	971 055	1 042 755
Personnes avec un certificat d'études secondaires	1 345	615	730	472 660	244 615	228 045
Personnes ayant fait des études postsecondaires partielles (études postsecondaires non terminées)	165	65	100	498 225	246 530	251 695
Personnes avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers ou d'autres études non universitaires	540	275	270	1 304 410	662 360	642 045
Personnes ayant terminé des études universitaires	150	70	80	863 380	438 220	425 155
Plus haut niveau de scolarité atteint de la population âgée de 25 ans et plus						
% de la population âgée de 25 ans et plus n'ayant pas fait d'études secondaires (38)	38	32,6	29,1	20,4	19,1	21,5
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat d'études secondaires ou un diplôme de supérieur (38)	38	50,0	51,5	64,8	65,9	63,8
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers ou d'autres études non universitaires (38)	38	30,0	26,9	40,0	43,0	37,3
% de la population âgée de 25 ans et plus ayant terminé les études universitaires (38)	38	5,3	7,5	16,9	18,2	15,8

Statistiques sur le travail et sur le revenu
(Municipalité), Québec

Recherche de nom de localité Aide

Montrer la carte pour Paspébiac

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont arrondis à l'exception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	Paspébiac			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de la population active âgée de 15 ans et plus						
Revenu total moyen des personnes ayant déclaré un revenu (2010) (\$)	18 256	23 517	13 290	23 198	28 436	17 836
Personnes faisant partie de la population active occupée	1 890	410	480	3 119 130	1 705 300	1 413 830
Personnes ayant déclaré des de travail sans rémunération (21)	2 120	950	1 170	5 084 730	2 364 100	2 720 630
Personnes ayant déclaré des consacrées aux travaux ménagers sans rémunération (22)	1 345	900	1 145	4 986 105	2 292 905	2 693 195
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des enfants sans rémunération (24)	1 045	420	525	2 201 325	964 325	1 236 995
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des personnes âgées, sans rémunération (25)	500	190	310	921 225	365 510	555 715
Taux de chômage en 1996 (26)	35,8	45,7	24,4	11,8	12,3	11,2
Taux d'activité (27)	55,8	64,3	48,5	62,3	70,5	54,6
Caractéristiques de l'industrie pour la population âgée de 15 ans et plus ayant travaillé depuis le 1er janvier 1995						
Total - Toutes les industries	1 250	670	580	3 378 040	1 860 125	1 517 915
Personnes travaillant dans l'industrie agricole ainsi que dans d'autres industries reliées à l'exploitation des ressources (secteur primaire) (28)	125	105	20	125 205	94 315	30 885
Personnes travaillant dans les industries manufacturières et de la construction (secteur secondaire) (29)	290	260	30	744 390	550 115	194 275
Personnes travaillant dans les industries des services (secteur tertiaire) (30)	835	305	525	2 508 445	1 215 695	1 292 750

Statistiques sur les familles et sur le
Paspébiac (Municipalité), Québec

«Recherche de
nom de localité»

Aide

[Montrer la carte pour Paspébiac](#)

Afin de protéger la confidentialité des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement aléatoires de la réception des chiffres de population totale, et aucun chiffre :

Caractéristiques	Paspébiac	Québec
Certaines caractéristiques des familles		
Nombre de familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (2)	735	1 640 535
Nombre moyen de personnes dans les familles comptant ou un couple en union libre	3,1	3,1
Revenu total moyen des familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (2) (\$)	44 833	53 192
Certaines caractéristiques des logements		
Certaines caractéristiques des familles monoparentales		
Nombre de familles monoparentales	130	309 440
Nombre moyen de personnes dans les familles monoparentales	2,5	2,5
Revenu total moyen des familles monoparentales (\$)	24 787	28 421
Certaines caractéristiques des logements		
Total - Nombre de logements privés occupés (3)	1 052	2 822 030
Nombre de logements privés occupés possédés	875	1 593 600
Nombre de logements privés occupés loués	180	1 225 305
Valeur moyenne des logements privés occupés possédés	60 052	103 179

Statistiques démographiques pour Paspébiac (Municipalité), Québec - partie 1

Recherche de nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Paspébiac Ouest

Afin de protéger le caractère confidentiel des enseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement sont à l'exception des chiffres de population totale.

Caractéristiques	Paspébiac-Ouest	Québec
Population en 1996	709	7 138 795
Population en 1991	736	6 895 963
Variation de la population entre 1991 et 1996 (%)	-3,7	3,5
Superficie des terres (km carrés) :	42,55	1 357 811,73

Caractéristiques	Paspébiac-Ouest			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Composition selon l'âge de la population						
Total - Toutes les personnes (3)	705	345	360	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Agées de 0-4 ans	40	15	25	455 420	232 180	223 240
Agées de 5-14 ans	95	45	50	916 770	469 525	447 245
Agées de 15-19 ans	50	30	20	494 170	252 925	241 245
Agées de 20-24 ans	50	30	20	453 815	228 380	225 435
Agées de 25-54 ans	350	170	180	3 307 015	1 645 165	1 661 850
Agées de 55-64 ans	60	30	30	650 905	315 450	335 455
Agées de 65-74 ans	35	15	20	519 675	230 935	288 740
Agées de 75 ans et plus	30	5	25	341 025	118 810	222 215
Âge moyen de la population	35,3	34,5	36,1	36,3	35,1	37,5
% de la population âgée de 15 ans et plus	80,8	82,6	80,5	80,7	79,9	81,6
Première(s) langue(s) parlée(s) et encore comprise(s)						
Total - Toutes les personnes	705	345	360	7 138 795	3 493 370	3 645 425
Anglais	25	15	10	568 405	276 505	291 900
Français	670	325	345	5 742 575	2 800 540	2 942 035
Anglais et français	5	0	0	97 225	48 900	48 330
Autres langues	5	5	5	730 595	367 430	363 160

Statistiques démographiques pour Paspébiac-Ouest (Municipalité), Québec - partie 2

Recherche de nom de localité

Aide

Montrer la carte pour Paspébiac-Ouest

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement, à l'exception des chiffres de population totale, et aucun chiffre

Caractéristiques	Paspébiac-Ouest			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de l'immigration						
Total - Toutes les personnes	710	350	360	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population non immigrante	705	350	355	6 339 165	3 105 940	3 233 225
Population immigrante	10	0	0	664 495	329 810	334 690
Résidents non permanents	0	0	0	41 420	22 490	18 930
Caractéristiques ethno-culturelles choisies						
Population autochtone	0	0	0	71 415	35 390	36 025
Total - Caractéristiques des minorités visibles - Toutes les personnes	705	350	360	7 045 085	3 458 240	3 586 840
Population des minorités visibles (1)	0	0	0	433 985	216 390	217 595
Chinois	0	0	0	50 360	24 200	26 155
Sud-Asiatiques	0	0	0	47 585	25 730	21 855
Néophiles	0	0	0	131 970	62 040	69 930
Arabes et Asiatiques occidentaux (4)	0	0	0	79 705	44 490	35 215
Philippins	0	0	0	14 815	5 390	9 425
Asiatiques du Sud-Est	0	0	0	42 125	21 085	21 040
Latino-Américains	0	0	0	51 440	25 875	25 565
Japonais	0	0	0	3 030	1 315	1 715
Coréens	0	0	0	3 930	1 815	2 110
Minorités visibles non incluses ailleurs (6)	0	0	0	3 695	1 745	1 950
Personnes appartenant à plus d'une des minorités visibles susmentionnées (7)	0	0	0	5 320	2 700	2 620
Autres (8)	705	350	360	6 611 095	3 241 850	3 369 245

Statistiques sur la scolarité pour Paspébiac-Ouest (Municipalité), Québec

«Recherche de nom de localité»

Aide

Montrer la carte pour Paspébiac-Ouest

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement à l'exception des chiffres de population totale, et aucun chiffre de

Caractéristiques	Paspébiac-Ouest			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Plus haut niveau de scolarité de la population âgée de 15 ans et plus						
Total - Toutes les personnes 15 ans et plus)	555	265	295	5 673 470	2 756 702	2 916 765
Personnes sans certificat d'études secondaires	280	105	175	2 013 810	971 055	1 042 755
Personnes avec un certificat d'études secondaires	95	60	35	993 640	438 535	555 110
Personnes ayant fait des études postsecondaires partielles (études postsecondaires non terminées)	35	20	10	498 225	246 530	251 695
Personnes avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers ou d'autres études non universitaires	130	75	50	1 304 410	662 360	642 045
Personnes ayant terminé des études universitaires	20	10	20	863 380	438 220	425 155
Plus haut niveau de scolarité de la population âgée de 25 ans et plus						
% de la population âgée de 25 ans et plus n'ayant pas fait d'études secondaires	23,3	23,3	31,4	20,4	19,1	21,5
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat d'études secondaires ou un diplôme de niveau supérieur	46,8	58,1	37,3	64,8	65,9	63,8
% de la population âgée de 25 ans et plus avec un certificat ou un diplôme d'une école de métiers ou d'autres études non universitaires	26,6	27,9	25,5	40,0	43,0	37,3
% de la population âgée de 25 ans et plus ayant terminé les études universitaires	4,7	4,7	7,8	16,9	18,2	15,8

Statistiques sur le travail et sur le r
 Ouest (Municipalité), Québec

Recherche de nom de localité Aide

Montrer la carte pour Paspébiac-Ouest

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement à l'exception des chiffres de population totale, et aucun chiffre i

Caractéristiques	Paspébiac-Ouest			Québec		
	Total	Sexe masculin	Sexe féminin	Total	Sexe masculin	Sexe féminin
Caractéristiques de la population active âgée de 15 ans et plus						
Revenu total moyen des personnes ayant déclaré un revenu (\$) (20)	17 028	20 203	14 019	23 198	28 436	17 836
Personnes faisant partie de la population active occupée (21)	220	130	90	3 119 130	1 705 300	1 413 830
Personnes ayant déclaré des de travail sans rémunération (22)	500	225	275	5 084 730	2 364 100	2 720 630
Personnes ayant déclaré des consacrées aux travaux ménagers sans rémunération (23)	180	210	265	4 986 105	2 292 905	2 693 195
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des enfants sans rémunération (24)	245	105	145	2 201 325	964 325	1 236 995
Personnes ayant déclaré des consacrées aux soins des personnes âgées, sans rémunération (25)	105	50	55	921 225	365 510	555 715
Taux de chômage en 1996 (26)	27,4	28,6	30,8	11,8	12,3	11,2
Taux d'activité (27)	55,4	69,2	44,1	62,3	70,5	54,6
Caractéristiques de l'industrie pour la population âgée de et plus ayant travaillé depuis le 1er janvier 1995						
Total - Toutes les industries (28)	290	175	120	3 378 040	1 860 125	1 517 915
Personnes travaillant dans l'industrie agricole ainsi que dans d'autres industries reliées à l'exploitation des ressources (secteur primaire) (29)	20	20	0	125 205	94 315	30 885
Personnes travaillant dans les industries manufacturières et de la construction (secteur secondaire) (30)	60	30	25	744 390	550 115	194 275
Personnes travaillant dans les industries des services (secteur tertiaire) (31)	205	120	90	2 508 445	1 215 690	1 292 750

Statistiques sur les familles et sur le
Paspébiac-Ouest (Municipalité), Québec

«Recherche de
nom de localité»

Aide

Montrer la carte pour Paspébiac
Ouest

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les Canadiens, tous les chiffres de l'arrondissement à l'exception des chiffres de population totale, et aucun chiffre i

Caractéristiques	Paspébiac- Ouest	Québec
Certaines caractéristiques des familles		
Nombre de familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (32)	1 651	640 535
Nombre moyen de personnes dans les familles comptant un couple marié ou un couple en union libre	3,4	3,1
Revenu total moyen des familles comptant un couple marié ou un couple en union libre (\$)	42 067	53 192
Nombre de familles monoparentales (31)	30	309 440
Nombre moyen de personnes dans les familles monoparentales	2,2	2,5
Revenu total moyen des familles monoparentales (\$)	16 084	28 421
Certaines caractéristiques des logements		
Total - Nombre de logements privés occupés (34)	255	2 822 030
Nombre de logements privés occupés possédés	180	1 593 600
Nombre de logements privés occupés loués	75	1 225 305
Valeur moyenne des logements privés occupés possédés	58 547	103 179

ANNEXES

CARTOGRAPHIQUES

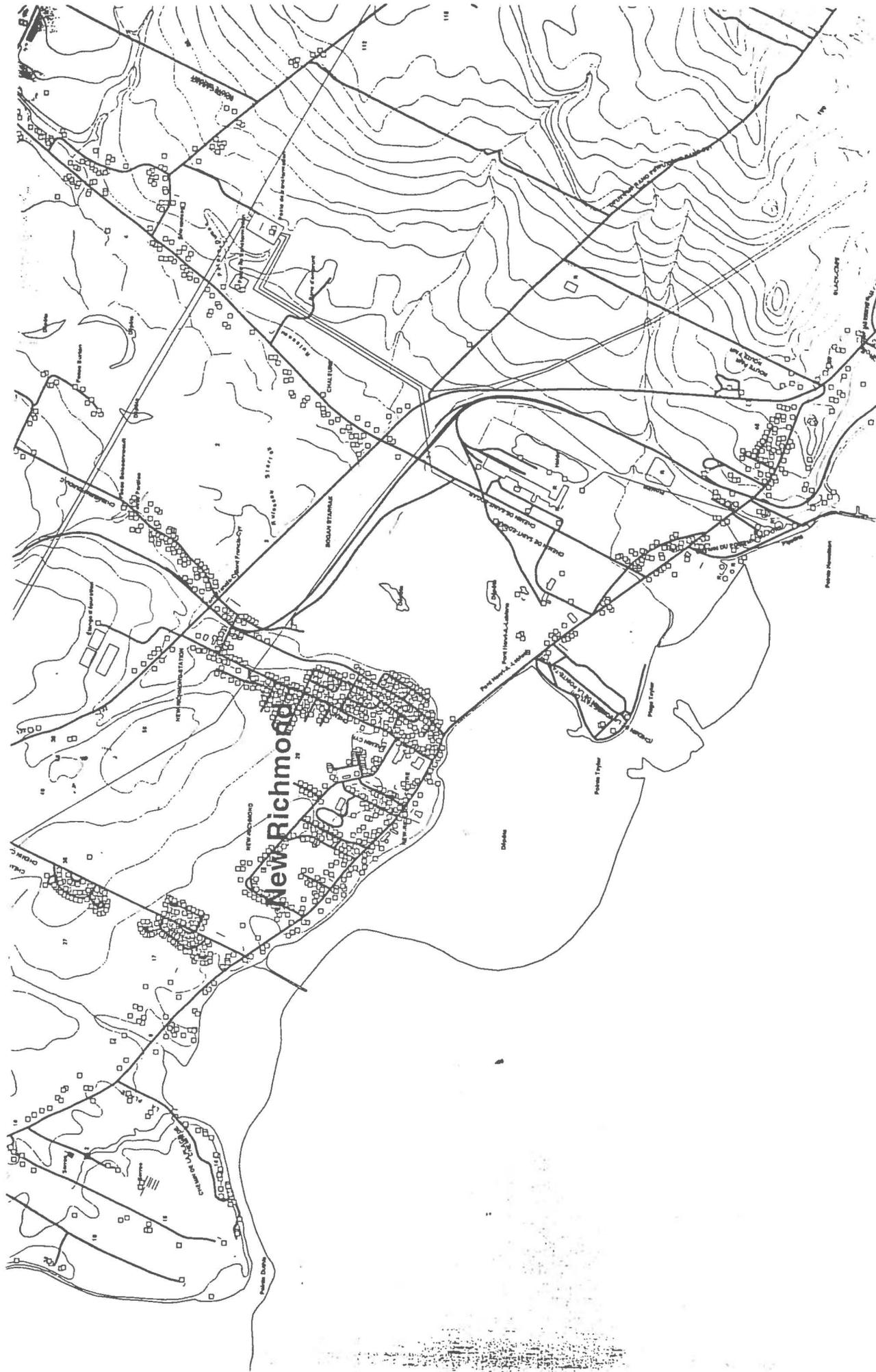
Cartes des villes contournées

**Chandler
Mont-Joli
New-Richmond**



Mont-Joli

Rue Saint-Joseph-de-LePage



Cartes des villes non contournées

**Amqui
Carleton
Grande-Rivière
Paspébiac**



